

**Universidad de Granada**

*Facultad de Filosofía y Letras*

*Departamento de Análisis Geográfico Regional y Geografía Física*



**TESIS DOCTORAL CON MENCIÓN INTERNACIONAL**

**Ciudades medias y articulación espacial en el litoral mediterráneo andaluz (1950-2014). Nuevas tipologías urbanas para el diagnóstico y el desarrollo territorial.**

*Mid-Sized Cities and Spatial Articulation in the Andalusian Mediterranean Coast (1950-2014). New Urban Typologies for Diagnosis and Territorial Development.*

**Luis Miguel Sánchez Escolano**

Director: Francisco Rodríguez Martínez  
Programa de Doctorado: Geografía y Desarrollo Territorial. 2016

Editor: Universidad de Granada. Tesis Doctorales  
Autor: Luis Miguel Sánchez Escolano  
ISBN: 978-84-9125-900-8  
URI: <http://hdl.handle.net/10481/43828>





**Universidad de Granada**

*Facultad de Filosofía y Letras*

*Departamento de Análisis Geográfico Regional y Geografía Física*



**TESIS DOCTORAL CON MENCIÓN INTERNACIONAL**

**Ciudades medias y articulación espacial en el litoral mediterráneo andaluz (1950-2014). Nuevas tipologías urbanas para el diagnóstico y el desarrollo territorial.**

*Mid-Sized Cities and Spatial Articulation in the Andalusian Mediterranean Coast (1950-2014). New Urban Typologies for Diagnosis and Territorial Development.*

**Luis Miguel Sánchez Escolano**

Director: Francisco Rodríguez Martínez  
Programa de Doctorado: Geografía y Desarrollo Territorial, 2016

**Nota:**

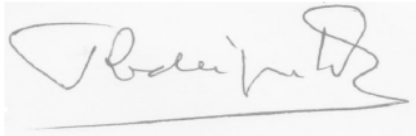
La presente tesis doctoral ha sido realizada en el marco de apoyo institucional y financiero que brinda el Programa de Formación del Profesorado Universitario (FPU) del Ministerio de Educación (con el código identificador AP2010-1708), todo ello en el Programa de Doctorado “Geografía y desarrollo territorial” de la Universidad de Granada y bajo la tutela del Catedrático de Análisis Geográfico Regional D. Francisco Rodríguez Martínez.

La petición de la Mención de Doctorado Internacional se apoya en dos informes de expertos internacionales en la materia de la tesis doctoral así como en la realización de dos estancias de investigación de tres meses cada una en sendos centros de reconocido prestigio internacional: Cardiff University (RU) bajo la tutela de la Profesora Andrea Frank (Sep.2013-Dic.2013) y en The University of Sheffield (RU) bajo la tutela del Profesor Gordon Dabinett (Sep.2014-Dic.2014).

El doctorando Luis Miguel Sánchez Escolano y el director de la tesis Francisco Rodríguez Martínez garantizamos, al firmar esta tesis doctoral, que el trabajo ha sido realizado por el doctorando bajo la dirección de los directores de la tesis y hasta donde nuestro conocimiento alcanza, en la realización del trabajo, se han respetado los derechos de otros autores a ser citados, cuando se han utilizado sus resultados o publicaciones.

En Granada, a

Director/es de la Tesis

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'Francisco Rodríguez Martínez', written on a light-colored background.

Fdo.: Francisco Rodríguez Martínez

Doctorando

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'Luis Miguel Sánchez Escolano', written on a light-colored background.

Fdo.: Luis Miguel Sánchez Escolano





*A mis padres*



*Mi vaso es pequeño, pero bebo en mi vaso*

Alfred de Musset

*¡Estudia! No para saber una cosa más, sino para saberla mejor*

Séneca

*Si regionalizar la Historia de España es una tarea urgente, no lo es menos la de comarcalizar la Historia de Andalucía para hacerla más inteligente, para llegar a su entraña*

Antonio Domínguez Ortíz

*La capacidad del hombre para participar inteligentemente en la evolución de su propio sistema depende de su habilidad para percibirlo en su totalidad*

Immanuel Wallerstein

*Por la ciencia, como por el arte, se va al mismo sitio: a la verdad.*

Gregorio Marañón

## **AGRADECIMIENTOS.**

Y, al final, aunque figure al principio, llegó la hora más importante. La de dar gracias. Gracias a los que tanto han dado porque este trabajo sea una realidad física y palpable.

Lo primero, lo fundamental. Esta tesis, al igual que mi discreta carrera investigadora, no sería una realidad sin el apoyo, disponibilidad y acompañamiento constante de mi familia. Mi hermana, mis tías, mis queridísimos abuelos y mis padres. Sobre todo mis padres, que siempre han sido conscientes de qué era lo que me hacía feliz y me permitía realizarme como persona. Ellos siempre han hecho todo cuanto ha estado en sus manos -y más- para que esto fuera una realidad, preocupados porque me sintiera cómodo y pudiera, al menos, intentarlo. Para ellos el mayor de los agradecimientos.

Gracias a Kerry, mi mejor amiga y una excelente persona, que incomprensiblemente ha tenido a bien quedarse a mi lado para cuidarme y acompañarme en todo cuanto acontece en mi vida. Siempre animosa, prudente y cariñosa, es la base de mi estabilidad emocional y, en definitiva, vital. Sin ella –por cómo es ella, por sus consejos, traducciones y preguntas que no esperaban respuesta- el presente trabajo no hubiera sido posible.

Gracias a mi maestro, compañero y amigo, el Profesor Francisco Rodríguez, director de esta tesis. No, pese a los años que llevamos tratándonos no le llamo Paco. Ni le tuteo. Por el ejemplo de trabajo y ganas de seguir mejorando que me ha mostrado todos estos años. Por las oportunidades que me ha brindado, siempre generoso conmigo en el consejo, comprensivo con mi situación y preocupado porque no errara en mi camino investigador. Respetuoso con mis carencias, feroz independencia en el trabajo y cabezonería en otras cosas. Incansable firmador de papeles. Me escogió como destinatario de muchos de sus mejores libros. Me llevó con él a conocer lugares y personas increíbles. He aprendido muchísimo a su lado, y no todo ha sido sobre ciudades medias o desarrollo territorial.

A mis amigos: Juan G. Barrionuevo, Francisco de Haro, David Ruiz, Carlos Ruiz, Nono Sánchez y Paco Toro. Por su amistad generosa, desinteresada y a prueba de bombas. Por brindarme buenos ratos, los mejores ratos. Y porque siempre que salía la tesis en una conversación tenían el detalle de mirarme primero a los ojos para ver si era aconsejable insistir en el tema o no.

A mis amigos doctorandos de toda España: nunca nadie imaginó que tan pocos geógrafos podrían armar tanto lío allá por donde fueran. Carlos, Dani, Paco, Xavi y Roberto, gracias. Os admiro y os considero un ejemplo profesional. He aprendido lo indecible de todos vosotros.

Debo hacer especial mención aquí a la labor del profesor Francisco J. Toro que, como amigo y compañero, siempre ha estado atento al desarrollo de mi investigación, ofreciéndose en todo lo que fuera necesario –aportando una reflexión metodológica, una pregunta pertinente o un simple empujón anímico- de forma incansable y desinteresada. Una de las claves de que todo esto haya llegado a un buen fin.

Gracias a los profesores que me acogieron en sus centros respectivos en las estancias de investigación que he ido haciendo estos años. Andrea Frank en Cardiff; Gordon Dabinett y Andy Inch en Sheffield; Graham Mowl y Mike Barke en Newcastle Upon Tyne (y que tuvo continuación en un inolvidable viaje por la Loma, Cazorla y la Alpujarra). Con todos me sentí siempre respetado, acogido y escuchado. Y eso, cuando estás lejos de casa entre moquetas que huelen raro y con la tempestad golpeando incansable en la ventana, es para mí lo más importante.

A mis compañeras del IDR: Laura, Mariángeles y Soraya. Que estuvieron trabajando conmigo en años de zozobra, siempre con buen ánimo y ganas de mejorar. Valoro muchísimo esos años que pasamos juntos.

A Jesús Espinosa, mi amigo mejicano. Qué buenos ratos gastronómicos y geográficos echamos por la Contraviesa.

A Lorena, Gonzalo y Maribel, que llegaron al final del proceso a mi vida, pienso que para quedarse, y que supieron con su buen hacer convertir un reto aparentemente

insalvable –un problema estadístico, un mapa mejorable, una foto de algún rincón desconocido- en una anécdota más de las que han salpicado la tesis y su desarrollo.

A mis compañeros del Departamento y del IDR, becarios y profesores, -con una referencia especial a Andrés Caballero, Juan Carlos Maroto, Carmen Egea, José Antonio Camacho, Yolanda Jiménez, María Teresa Camacho, Miguel Ángel Sánchez y Rafael Hernández-. De una manera u otra siempre me han acompañado estos años y ayudado en mi labor. Me siento muy afortunado de que hayan estado a mi alrededor durante este proceso.

A Enrique y Puerto, los administrativos de los departamentos de geografía. Por aguantar la ingente cantidad de papeles y preguntas de difícil respuesta que les he ido haciendo en estos años.

A los alumnos que he tenido la suerte de tener estos años. Aunque a lo mejor no lo sepan, he aprendido muchísimo de todos ellos.

A todos los que con su ejemplo me han servido para ser mejor investigador y una persona más completa en estos años. Pienso en todos los anteriores y además en mis compañeros de licenciatura (mis amigos Carlos y José Manuel), de máster (Santi y José), en mi breve paso por la Universidad de Huelva (Alfonso, Fran, Javier), en proyectos diversos, en la oficina en Cardiff, mis compañeros de casa y cursos de inglés en Sheffield, colegas en el CAP... Y en mil congresos, cursos y jornadas de trabajo.

Considero que lo mejor del proceso de realización de la tesis ha sido que me ha hecho madurar como persona, convirtiéndome en una más capaz de enfrentar y resolver problemas y más tranquilo ante los desafíos que se van presentando en mi día a día.

Gracias, de corazón, a todos.



## INDICE GENERAL

<b>AGRADECIMIENTOS.</b> ....	<b>12</b>
<b>RESUMEN DE LA TESIS DOCTORAL.</b> .....	<b>36</b>
Presentación e hipótesis de partida. ....	36
Objetivos: general y específicos. ....	37
Objetivo general.....	37
Objetivos específicos. ....	38
Justificación e importancia de la investigación. ....	39
Aportaciones realizadas.....	40
Conclusiones. ....	42
Fuentes y bibliografía principal. ....	47
<b>THESIS ABSTRACT</b> .....	<b>51</b>
Presentation and Base Hypothesis.....	51
Objectives: General and Specific. ....	52
General Objective. ....	52
Specific Objectives. ....	52
Justification and Importance of this Research. ....	54
Contributions Accomplished. ....	55
Conclusions.....	56
References. ....	61
<b>INTRODUCCIÓN.</b> .....	<b>64</b>
<b>1. INTRODUCCIÓN.</b> .....	<b>65</b>
<b>2. HIPÓTESIS DE LA INVESTIGACIÓN.</b> .....	<b>68</b>
<b>3. JUSTIFICACIÓN E IMPORTANCIA DE LA INVESTIGACIÓN. ACTUALIDAD Y     PERTINENCIA.</b> .....	<b>70</b>
<b>4. JUSTIFICACIÓN DEL ÁREA DE ESTUDIO.</b> .....	<b>71</b>
<b>5. OBJETIVOS DE LA INVESTIGACIÓN.</b> .....	<b>72</b>
5.1 Objetivo general. ....	72
5.2 Objetivos específicos. ....	72
<b>6. METODOLOGÍA.</b> .....	<b>74</b>



<b>7. LIMITACIONES Y VIABILIDAD DEL ESTUDIO.....</b>	<b>77</b>
<b>8. RESULTADOS. ....</b>	<b>78</b>
<b>BLOQUE I: MARCO TEÓRICO.....</b>	<b>80</b>
<b>CAPITULO 1. LA CIUDAD, LOS SISTEMAS URBANOS Y EL DESARROLLO TERRITORIAL EN EL MARCO DE LA GEOGRAFÍA MODERNA.....</b>	<b>81</b>
1.1 Contexto a la investigación.....	82
1.2 Teorías y modelos sobre la organización espacial de los asentamientos. ....	95
1.2.1 Los inicios. Los modelos descriptivos.....	95
1.2.1.1 Rango- tamaño.....	96
1.2.1.2 Teoría del lugar central. Christaller y Lösch.....	96
1.2.1.3 Desarrollos posteriores a la Teoría del lugar central. Jerarquías urbanas y criterios de clasificación de las mismas.....	98
1.2.1.3.1 Teoría de base económica.....	99
1.2.1.3.2 Especialización funcional. Las funciones urbanas.....	99
1.2.1.3.3 Áreas de influencia. Modelo de gravitación.....	101
1.2.1.3.4 Teoría de la difusión de innovaciones. Introduciendo la gobernanza territorial.....	102
1.2.2 Un nuevo punto de vista. Los modelos dinámicos. ....	103
1.2.2.1 Concepto de dominación (actividades motrices y de arrastre) y centros o polos de crecimiento.....	103
1.2.2.2 Concepto de motricidad y dinámica terciaria.....	104
1.2.3 La “Teoría de sistemas” y su aplicación a la geografía urbana. Flujos interurbanos. ....	105
1.2.3.1 El modelo centro-periferia.....	105
1.2.3.2 La red urbana. La red de ciudades.....	105
1.2.4 Elementos, atributos y ligazones del sistema urbano. Aplicando la Teoría de Sistemas.....	107
1.2.5 Componentes de los sistemas urbanos. Los factores regionales.....	107
1.2.5.1 La ciudad, elemento clave en la red urbana.....	111
1.2.6 La ciudad y lo urbano. Los procesos de urbanización desde una perspectiva geográfica.....	112

1.2.6.1 Concepto de ciudad y de lo urbano. Aplicación en España y Andalucía. .....	113
1.2.6.2 La ciudad como organizadora del territorio. Jerarquización, centralidad y difusión.....	115
1.2.6.3 Modelos urbanos de organización territorial en Andalucía. El concepto de región urbana. ....	116
1.2.6.3.1 Áreas metropolitanas. ....	116
1.2.6.3.2 Sistemas de ciudades medias. ....	117
1.2.6.3.3 Redes de asentamiento rurales.....	118
1.2.6.4 Las políticas públicas relacionadas con la organización territorial. ....	118
1.2.6.5 Sistema urbano y sistemas regionales en la Europa actual. ....	120
1.2.6.7 Regiones periféricas. El desarrollo de base local como alternativa a procesos de fomento industrial vertical tradicional. ....	121
1.2.7 Nuevas jerarquías urbanas. Su reflejo en espacio regional andaluz y el área de estudio. ....	122
1.2.7.1 Flujos de interacción. ....	124
1.2.8 Redes de ciudades, medios innovadores y desarrollo territorial. ....	126
<b>CAPÍTULO 2. CIUDADES MEDIAS E INTERMEDIAS. DEFINICIÓN Y REALIDAD</b>	
<b>GEOGRÁFICA.....</b>	<b>129</b>
2.1 Ciudad media y ciudad intermedia. Concepto y debate. ....	130
2.1.1 El concepto de ciudad media en la literatura geográfica y la planificación. ....	130
2.1.2 Ciudades medias en Andalucía. La agrociedad y el origen del estudio de las ciudades medias en Andalucía.....	134
2.1.3 Definición e importancia de la ciudad media en Andalucía. ....	136
2.1.4 La insuficiencia de los criterios cuantitativos. La importancia de los criterios cualitativos. ....	139
2.1.5 El concepto de ciudad intermedia en la literatura geográfica y la planificación. ....	141
2.1.6 Las políticas oficiales de reconocimiento y potenciación de ciudades medias e intermedias. ....	143
2.1.7 Debate y conclusiones operativas para la investigación. ....	145
2.1.8 Definición e importancia de la ciudad intermedia en Andalucía.....	146

2.2 Las ciudades medias e intermedias como elementos clave en el desarrollo territorial.....	149
2.3 Tipos escogidos.....	150
2.3.1 Intermediación en el ámbito político-administrativo.....	151
2.3.2 Intermediación en la prestación de bienes y servicios especializados.....	151
2.3.3 Intermediación en actividades de distribución e intercambio.....	152
2.3.4 El papel de las redes de transporte y comunicación. Intermediación en el espacio relacional. ....	152
<b>BLOQUE II: EL SISTEMA URBANO Y TERRITORIAL DEL LITORAL MEDITERRÁNEO ANDALUZ (1950-2014).</b> .....	<b>154</b>
<b>INTRODUCCIÓN AL BLOQUE II: PRESENTACIÓN DEL ANÁLISIS, OBJETIVO Y PRETENSIONES.</b> .....	<b>155</b>
1. Introducción.....	156
2. El espacio mediterráneo andaluz. Una interpretación geográfica.....	157
<b>CAPÍTULO 3. ANÁLISIS DEMOGRÁFICO Y SOCIAL.</b> .....	<b>170</b>
3.1 Análisis demográfico, 1950-2014. ....	171
3.2 Análisis sociodemográfico. ....	185
<b>CAPÍTULO 4. ANÁLISIS ECONÓMICO Y PRODUCTIVO.</b> .....	<b>189</b>
4.1 Introducción al análisis económico y productivo.....	190
4.1.1 Contexto general de la actividad económica, 1950-2011. ....	190
4.1.1.1 Primera etapa, 1950-1959. ....	191
4.1.1.2 Segunda etapa, 1959-1975. ....	192
4.1.1.3 Tercera etapa, 1975-2011.....	195
4.2 Análisis por sectores económicos.....	197
<b>CAPÍTULO 5. ANÁLISIS DEL SISTEMA DE ASENTAMIENTOS. COMARCAS Y ORGANIZACIÓN DEL ESPACIO MUNICIPAL.....</b>	<b>217</b>
5.1 Análisis del sistema de asentamientos, 1950-2014. Comarcas y organización del espacio municipal. ....	218
5.1.1 Hitos en la organización del espacio en el marco regional.....	219
5.2 Estructura de los asentamientos en el área de estudio, 1950-2011.....	227
5.3 Organización del espacio en el ámbito local. ....	238

5.4 Las ciudades medias litorales. Dimensión y características de los asentamientos.	242
5.4.1 Compacidad y desarrollo urbano en las ciudades medias mediterráneas de Andalucía.....	247
5.4.2 Compacidad y terciarización económica. Una comprobación estadística. .	255
5.5 Las ciudades medias litorales. Algunas conclusiones sobre la dimensión y características de los asentamientos. ....	259
<b>CAPÍTULO 6. ANÁLISIS DEL SISTEMA DE INFRAESTRUCTURAS Y TRANSPORTE, 1950-2014. ....</b>	<b>261</b>
6.1 Análisis del sistema de infraestructuras y transporte 1950-2014.....	262
6.2 Periodo 1950-1978. ....	262
6.3 Periodo 1978-2014. ....	271
6.4 El Corredora Mediterráneo y el futuro de las infraestructuras de transporte en el litoral mediterráneo andaluz. Protagonismo de las ciudades medias. ....	283
<b>CAPÍTULO 7. EL MARCO LEGAL E INSTITUCIONAL. LA PLANIFICACIÓN Y ORDENACIÓN DEL TERRITORIO EN EL LITORAL MEDITERRÁNEO ANDALUZ EN EL PERIODO 1950-2011. ....</b>	<b>288</b>
7.1 Los precedentes históricos. ....	289
7.2 Primera etapa: desde la Postguerra hasta 1978. ....	289
7.3 Segunda Etapa: desde 1978 hasta nuestros días. ....	295
7.4 La Ley 1/1994, la LOUA y el POTA 2006 y las Unidades Territoriales. Significación y productos posteriores.....	301
7.5 Los planes de ordenación subregional. ....	303
7.6 El nuevo protagonismo de las ciudades medias en la planificación andaluza. Las redes de ciudades medias. ....	307
<b>CONCLUSIONES AL BLOQUE II: GRANDES TRANSFORMACIONES TERRITORIALES Y URBANAS EN EL LITORAL MEDITERRÁNEO ANDALUZ.....</b>	<b>309</b>
Grandes transformaciones territoriales y urbanas en el litoral mediterráneo andaluz. ....	310
<b>BLOQUE III: ANÁLISIS ESTADÍSTICO Y OBTENCIÓN DE TIPOLOGÍAS GEOGRÁFICAS DE CIUDADES. ....</b>	<b>314</b>

<b>CAPÍTULO 8. DETECCIÓN Y CUANTIFICACIÓN DE LOS PROCESOS DE INTERMEDIACIÓN EN LAS CIUDADES MEDIAS DEL LITORAL MEDITERRÁNEO ANDALUZ.....</b>	<b>315</b>
8.1 Presentación y justificación. Objetivos del capítulo.....	316
8.1.1 Procedimiento.....	319
8.2 Las variables en el estudio de la intermediación. Descripción y justificación....	322
8.3 Implementación del análisis estadístico multivariante de conglomerados jerárquicos. ....	338
8.3.1 Análisis inicial.....	338
8.3.2 Análisis cluster. ....	360
8.3.3 Obtención y descripción de los conglomerados identificados.....	367
<b>CAPÍTULO 9. TIPOLOGÍAS GEOGRÁFICAS DE LAS CIUDADES INTERMEDIAS EN EL LITORAL MEDITERRÁNEO ANDALUZ.....</b>	<b>372</b>
9.1 Introducción.....	373
9.2 Las tipologías geográficas.....	373
9.2.1 Ciudades con baja capacidad de intermediación: Tipos 1 y 2.....	375
9.2.1.1 Las agrocidades.....	375
9.2.1.2 Ciudades metropolitanas.....	376
9.2.1.3 Algunas reflexiones finales en torno a los centros con baja capacidad de intermediación del litoral mediterráneo andaluz.....	378
9.2.2 Ciudades con media capacidad de intermediación: Tipos 3 y 4.....	379
9.2.2.1 Ciudades excéntricas.....	379
9.2.2.2 Ciudades turísticas y cabeceras comarcales.....	381
9.2.2.3 Algunas reflexiones finales en torno a los centros con media capacidad de intermediación del litoral mediterráneo andaluz.....	383
9.2.3 Ciudades con alta capacidad de intermediación: Tipos 5 y 6.....	383
9.2.3.1. Capital subregional.....	384
9.2.3.2 Centro internacionalizado.....	385
9.2.3.3 Algunas reflexiones finales en torno a los grandes centros intermediadores del litoral mediterráneo andaluz.....	386
<b>9.3 Sobre las tipologías obtenidas y su utilidad en el análisis geográfico.....</b>	<b>387</b>
<b>BLOQUE IV: PROPUESTAS DE ORDENACIÓN Y CONCLUSIONES.....</b>	<b>389</b>

<b>CAPÍTULO 10. ORDENACIÓN Y ESTRATEGIAS DE DESARROLLO TERRITORIAL.</b>	
<b>PROPUESTAS Y REFLEXIONES. ....</b>	<b>390</b>
10.1 Justificación e interés. ....	391
10.2 Escenarios territoriales y ciudades intermedias en el litoral mediterráneo andaluz.....	391
10.3 Estrategias y propuestas de ordenación y gestión del territorio mediterráneo andaluz. El protagonismo de las ciudades intermedias. ....	399
10.3.1 Desarrollo regional, planificación y globalización en Andalucía.....	399
10.3.2 Planificación, gobernanza y nuevas formas de desarrollo territorial.....	407
10.3.3 Ciudades intermedias, redes territoriales y equilibrio territorial en un nuevo modelo de desarrollo.....	417
10.4 Consideraciones finales. ....	420
<b>CAPÍTULO 11. CONCLUSIONES GENERALES/ GENERAL CONCLUSIONS. ....</b>	<b>422</b>
11.1 Conclusiones generales. ....	423
11.2 General Conclusions. ....	430
<b>CAPÍTULO 12. REFERENCIAS. ....</b>	<b>436</b>
12.1 Fuentes. ....	437
12.2 Bibliografía.....	437
12.3 Páginas web.....	474

## INDICE DE FIGURAS

Figura 1. Von Tunen y la renta de localización. ....	84
Figura 2. Organización urbana propuesta por W. Christaller. ....	97
Figura 3. Estructuración de los centros urbanos y sus áreas de influencia en el territorio. .....	98
Figura 4. Interpretación simplificada de los niveles de las estructuras urbanas.....	131
Figura 5. Evolución comparada de la población, Andalucía, ámbito de trabajo y ciudades en estudio, 1950-2011. ....	175
Figura 6. Evolución de la población en las distintas comarcas que conforman la zona de estudio, 1950-2011 .....	177
Figura 7. Ojén (3.256 hab. en 2011). Los núcleos del traspais litoral, incluso en aquellas zonas más turísticas, han mantenido crecimientos modestos que les ha permitido salvaguardar su identidad y estructura urbana tradicional.....	180
Figura 8. Urbanismo disperso ajeno a cualquier lógica territorial en el litoral (Nueva Andalucía, Marbella).....	181
Figura 9. Fenómenos urbanos metropolitanos (Coín). Urbanismo disperso y núcleo tradicional (al fondo), nuevos asentamientos (primer plano).....	204
Figura 10. Sector industrial Taraguilla-Guadacorte en las inmediaciones de la A-7. Vista desde el núcleo de San Roque. ....	208
Figura 11. Sector litoral de Playa Chica, área de expansión urbana reciente en Estepona. .....	209
Figura 12. Desarrollo urbanístico exento del núcleo principal (Vélez-Málaga).....	211
Figura 13. Centro comercial en El Ejido. Por su exclusividad en la provincia de Almería es símbolo y ejemplo de la fuerza económica alcanzada por esta localidad.....	214
Figura 14. Carchuna (ELA Carchuna-Calahonda, Motril). Pueblo de Colonización. ....	241

Figura 15. Urbanismo residencial y disperso entre Mijas y Fuengirola.....	244
Figura 16. Expansión urbana reciente de Algeciras (ensenada de Getares). Adosados y casa bajas a partir del urbano consolidado preexistente.....	246
Figura 17. Almuñécar (26.969 hab. en 2011), principal núcleo turístico del litoral granadino.....	250
Figura 18. La Línea de la Concepción y Gibraltar desde El Higuerón.....	250
Figura 19. Huércal-Overa (18.188 hab. en 2011), área de expansión hacia el NE. ....	252
Figura 20. Avenida Antonio Machado, área de expansión de Los Barrios (22.988 hab. en 2011). ....	253
Figura 21. Vélez-Málaga desde el castillo (76.922 hab en 2011). Núcleo histórico y área de expansión reciente hacia el mar.....	253
Figura 22. Vícar (23.482 hab. en 2011 en su municipio). Vista del núcleo tradicional no afectado el impacto de la colonización agraria en el S.XX. ....	254
Figura 23. Diagrama de dispersión. Índice de compacidad y peso del sector servicios..	257
Figura 24. El Puerto de Motril a comienzos de los 1970, situación perpetuada hasta fechas recientes. ....	267
Figura 25. Boulevard de San Pedro de Alcántara (Marbella), tras el soterramiento de la A-7 (antigua N-340) a su paso por la localidad.....	276
Figura 26. El Jabonero (Níjar). Área de invernadero y matorral junto a la A-7 y el futuro AVE Almería-Murcia en donde está prevista la construcción del puerto seco. ....	277
Figura 27. La autovía A-7 (E-15) –en obras, al fondo-, a su paso por la costa de Granada (Polopos). Nótese el abigarrado panorama que describen usos e infraestructuras.....	287
Figura 28. Villafranco del Guadalhorce (Alhaurín el Grande), pueblo de colonización...	291



Figura 29. Expansión reciente y descontrolada, en ausencia de planificación subregional, de cultivos de regadío bajo plástico en laderas bajas de la costa de Granada (Gualchos-Castell).....	306
Figura 30. Gráfico de caja de "Instituciones de Poder Subregional" .....	349
Figura 31. Gráfico de caja de "Peso del Sector Servicios". .....	350
Figura 32. Gráfico de caja de "Número de Entidades Bancarias".....	351
Figura 33. Gráfico de caja de "Centros Sanitarios".....	352
Figura 34. Gráfico de caja de "Centros de Enseñanza Superior".....	353
Figura 35. Gráfico de caja de "Número de Empresas". .....	354
Figura 36. Gráfico de caja de "Número de Centros Comerciales".....	355
Figura 37. Gráfico de caja de "Capital Creativo".....	356
Figura 38. Gráfico de caja de "Tasa de Paro 2014".....	357
Figura 39. Gráfico de caja de "Líneas RDSI/ADSL".....	358
Figura 40. Gráfico de caja de "Distancia al Aeropuerto Internacional más cercano".....	359
Figura 41. Gráfico de caja de "Distancia al Centro Regional más cercano". .....	360
Figura 42. Resumen de casos y número de clusters.....	364
Figura 43. Dendograma. Representación gráfica de los clusters resultantes. ....	365
Figura 44. Detención del proceso de aglomeración.....	368
Figura 45. Planificación propagandística de la institución provincial granadina (finales de la década de 1960).....	408
Figura 46. Zona de Actividades Logísticas –ZAL- del Campo de Gibraltar (entre San Roque y Los Barrios), paralizado en 2013. ....	409

Figura 47. Nuevos iconos culturales e identitarios. Tributo a los trabajadores de los invernaderos (Puebla de Vcar, Vcar). .....	411
Figura 48. Paisajes artificializados, a un alto coste, como base del producto turístico (Benahavís, en el continuo urbano entre Estepona y Marbella).....	413
Figura 49. Nuevos iconos arquitectónicos, símbolo y representación del éxito económico. Edificio Torre Laguna, segundo más alto de Andalucía (105 m, El Ejido)....	416

## INDICE DE MAPAS

Mapa 1. Área de estudio. Municipios comprendidos en las Unidades Territoriales del litoral mediterráneo andaluz .....	158
Mapa 2. Las Cuencas Mediterráneas Andaluzas, antigua Cuenca Hidrográfica del Sur de España.....	160
Mapa 3. La Andalucía Mediterránea según Mignon. ....	160
Mapa 4. La región Penibética, que no incluía el Campo de Gibraltar. ....	161
Mapa 5. Mapa estructural del litoral mediterráneo andaluz según García Manrique y Ocaña Ocaña.....	162
Mapa 6. Grandes comarcas históricas andaluzas según Bosque Maurel, 1969.....	163
Mapa 7. Partidos Judiciales antes de la reforma de 1965.....	220
Mapa 8. Partidos Judiciales de Andalucía, 2015.....	221
Mapa 9. Áreas funcionales de Andalucía, 1966.....	223
Mapa 10. Comarcas geográficas andaluzas, una aproximación en 1974.....	224
Mapa 11. Comarcas Agrarias, MAGRAMA, 1978.....	225
Mapa 12. Comarcalización de las cajas de Ahorros, 1978.....	227
Mapa 13. Jerarquía urbana y ciudades medias en el mediterráneo andaluz, 1950.....	229
Mapa 14. Jerarquía urbana y ciudades medias en el mediterráneo andaluz, 1960.....	230
Mapa 15. Jerarquía urbana y ciudades medias en el mediterráneo andaluz, 1970.....	231
Mapa 16. Jerarquía urbana y ciudades medias en el mediterráneo andaluz, 1981.....	232
Mapa 17. Jerarquía urbana y ciudades medias en el mediterráneo andaluz, 1991.....	233
Mapa 18. Jerarquía urbana y ciudades medias en el mediterráneo andaluz, 2001.....	234
Mapa 19. Jerarquía urbana y ciudades medias en el mediterráneo andaluz, 2011.....	235

Mapa 20. El sistema urbano en el área de estudio en la actualidad.....	236
Mapa 21. Carreteras y sistema urbano en Andalucía, 1959.....	264
Mapa 22. Red de carreteras de Andalucía oriental, 1974.....	269
Mapa 23. Red de ferrocarriles de Andalucía Oriental.....	270
Mapa 24. Puertos de Andalucía Oriental, 1974.....	271
Mapa 25. Áreas de isoaccesibilidad en Andalucía, 1987.....	274
Mapa 26. Evolución de la red de alta capacidad, 1980-2010.....	275
Mapa 27. Red de ferrocarriles, transformaciones y mejoras desde 1941. ....	278
Mapa 28. Modelo de articulación regional y sistema urbano en el Plan de Ordenación del Territorio de Andalucía: Bases y Estrategias.....	280
Mapa 29. Acciones de mejora previstas en la red de puertos de Andalucía, 2013. ....	282
Mapa 30. Diseño inicial del Arco Mediterráneo.....	284
Mapa 31. El Arco Mediterráneo, variaciones e impacto la red española. ....	285
Mapa 32. Comarcas resultantes de la Propuesta de comarcalización de 1983.....	298
Mapa 33. Concepción relacional del sistema urbano y territorial andaluz.....	299
Mapa 34. Unidades para la promoción económica y la ordenación territorial en el Mediterráneo andaluz (detalle).....	300
Mapa 35. Modelo territorial de Andalucía en las Bases y estrategias de 1999. ....	302
Mapa 36. Modelo territorial propuesto por el Plan regional de 2006.....	303
Mapa 37. Planes subregionales en vigor, tramitación y redacción, 2014.....	304
Mapa 38. Aglomeraciones urbanas de Andalucía. ....	317
Mapa 39. Redes de ciudades medias en Andalucía.....	318

Mapa 40. Tipologías geográficas en función de la capacidad de intermediación en ciudades medias del litoral mediterráneo andaluz. ....388

## INDICE DE CUADROS

Cuadro 1. Unidades Territoriales comprendidas en el área de estudio.....	157
Cuadro 2. Ciudades en estudio. ....	168
Cuadro 3. Población por municipios, comarcas, zona de estudio y regional, 1950-2014. .....	174
Cuadro 4. Peso relativo de la población (si población de 2011=100), 1950-2014. ....	177
Cuadro 5. Peso relativo de la población del área de estudio respecto a Andalucía, 1950- 2014. ....	178
Cuadro 6. Peso relativo de la población de las ciudades en estudio en la zona mediterránea andaluza.....	179
Cuadro 7. Peso relativo de la población de las ciudades medias en estudio de la comarca del Campo de Gibraltar respecto al total comarcal, 1950-2014. ....	179
Cuadro 8. Peso relativo de la población de las ciudades medias del Costa del Sol Occidental respecto al total comarcal, 1950-2014.....	180
Cuadro 9. Peso relativo de la población de las ciudades medias de la aglomeración urbana de Málaga respecto al total comarcal, 1950-2014.....	182
Cuadro 10. Peso relativo de la población de las ciudades medias de la Axarquía- Costa del Sol Oriental respecto al total comarcal, 1950-2014. ....	182
Cuadro 11. Peso relativo de la población de las ciudades medias de la Costa Tropical de Granada respecto al total comarcal, 1950-2014. ....	183
Cuadro 12. Peso relativo de la población de las ciudades medias del Poniente Almeriense respecto al total comarcal, 1950-2014. ....	183
Cuadro 13. Peso relativo de la población de las ciudades medias de la aglomeración urbana de Almería respecto al total comarcal, 1950-2014. ....	184
Cuadro 14. Peso relativo de la población de las ciudades medias del Levante Almeriense respecto al total comarcal, 1950-2014. ....	184

Cuadro 15. Principales indicadores sociodemográficos de las ciudades en estudio.....	186
Cuadro 16. Población ocupada por sectores económicos en las ciudades medias en estudio, 1950-2011. ....	199
Cuadro 17. Población ocupada por sectores económicos en las ciudades medias en estudio, 1950-2011. ....	200
Cuadro 18. Población ocupada por sectores económicos en las ciudades medias en estudio, 1950-2011. ....	201
Cuadro 19. Cambios en la orientación funcional de las ciudades medias mediterráneas de Andalucía.....	205
Cuadro 20. Población ocupada por sectores económicos en las ciudades medias del Campo de Gibraltar, 1950-2011. ....	207
Cuadro 21. Población ocupada por sectores económicos en las ciudades medias de la Costa del Sol Occidental, 1950-2011. ....	208
Cuadro 22. Población ocupada por sectores económicos en las ciudades medias de la Aglomeración Urbana de Málaga, 1950-2011.....	210
Cuadro 23. Población ocupada por sectores económicos en las ciudades medias de la Axarquía, 1950-2011.....	212
Cuadro 24. Población ocupada por sectores económicos en las ciudades medias de la Costa Tropical de Granada, 1950-2011. ....	213
Cuadro 25. Población ocupada por sectores económicos en las ciudades medias del Poniente Almeriense, 1950-2011. ....	214
Cuadro 26. Población ocupada por sectores económicos en las ciudades medias de la Aglomeración Urbana de Almería, 1950-2011. ....	215
Cuadro 27. Población ocupada por sectores económicos en las ciudades medias del Levante Almeriense, 1950-2011. ....	216
Cuadro 28. Modificaciones municipales en el área de estudio, 1950-2015.....	238

Cuadro 29. Entidades Locales en la zona de estudio (Entidades Local Autónoma y Entidad de Ámbito Territorial Inferior al Municipio). .....	240
Cuadro 30. Indicadores submunicipales de las ciudades en estudio. ....	242
Cuadro 31. Índice de compacidad* en las ciudades en estudio, 2011.....	248
Cuadro 32. Tabla de correlación entre el índice de compacidad y el peso del sector terciario en las ciudades medias en estudio, 2011.....	256
Cuadro 33. Covarianza entre las dos variables. ....	257
Cuadro 34. Coeficiente de correlación de Pearson. ....	258
Cuadro 35. Los planes subregionales de ordenación del territorio en Andalucía y en el área de estudio. ....	305
Cuadro 36. Variables utilizadas en el análisis de intermediación.....	329
Cuadro 37. Variables utilizadas en el análisis de intermediación.....	331
Cuadro 38. Variables utilizadas en el análisis de intermediación.....	332
Cuadro 39. Estadística descriptiva de las variables consideradas. ....	341
Cuadro 40. Estadística de correlaciones entre las variables consideradas. ....	342
Cuadro 41. Resumen de variables procesadas. ....	343
Cuadro 42. Estadística descriptiva de las variables empleadas en los gráficos de caja. .	343
Cuadro 43. Procesamiento de casos en el análisis cluster por el Método de Ward. ....	361
Cuadro 44. Resultados del procesamiento cluster por casos. Desglose de la matriz de proximidad. ....	361
Cuadro 45. Historial de aglomeración (Método de Ward). ....	363
Cuadro 46. Conglomerado de pertenencia. ....	367
Cuadro 47. Características de cada conglomerado. ....	370



Cuadro 48. Escenarios territoriales futuros en las ciudades en estudio. ....	393
Cuadro 49. Escenarios territoriales futuros en las ciudades en estudio. ....	394
Cuadro 50. Escenarios territoriales futuros en las ciudades en estudio. ....	395
Cuadro 51. Escenarios territoriales futuros en las ciudades en estudio. ....	396
Cuadro 52. Escenarios territoriales futuros en las ciudades en estudio. ....	397
Cuadro 53. Escenarios territoriales futuros en las ciudades en estudio. ....	398



**RESUMEN DE LA TESIS DOCTORAL.**

## **RESUMEN DE LA TESIS DOCTORAL.**

### **Presentación e hipótesis de partida.**

Desde mediados del S.XX hasta la actualidad, han tenido lugar algunos de los procesos sociales, económicos, infraestructurales y urbanos más significativos y con mayor capacidad de transformación para la configuración y ordenación del territorio de la Historia de la comunidad autónoma de Andalucía. Estos procesos, que en algunos casos se han manifestado como enormemente agresivos y radicales por los cambios que en el territorio introducían, han modificado y reorganizado las relaciones funcionales y territoriales regionales. Su impacto sobre una estructura de asentamientos históricamente dominada por ciudades de tamaño medio, ha obligado a éstas a reorientar su papel territorial para convivir y desenvolverse exitosamente en los nuevos escenarios que iban surgiendo. A destacar, de forma breve, el desarrollo y consolidación de áreas metropolitanas, la desarticulación del mundo rural tradicional o los nuevos fenómenos protagonistas en el ámbito económico y productivo (agricultura intensiva bajo plástico, polos industriales, turismo de masas, etc.) Así mismo, y como consecuencia del contexto de cambio y aceleración de la dinámica territorial descrito anteriormente, se ha visto alterado su histórico papel de centros secundarios, escalafón intermedio en la jerarquía urbana regional, que constituían la conexión entre los extremos del sistema urbano, así como eran claves en la difusión de los procesos de desarrollo territorial y la innovación entre los principales centros urbanos de esta parte del Mediterráneo y su entorno -rural o litoral- inmediato. No queremos decir que haya desaparecido ese rol territorial, sino que, a la luz de los cambios registrados, ese rol ha tenido por fuerza que mutar y complejizarse, al igual que lo ha hecho el contexto territorial en que estas ciudades se desenvuelven.

Entendemos, junto con lo anterior, que las ciudades medias andaluzas tienen un rol territorial específico en la dinámica y articulación regional, que es poco atendido por las principales ramas de la ciencia geográfica actual, escasamente reconocido por los paradigmas dominantes en el estudio de la dinámica territorial y que queda mal representado en los contenidos y disposiciones de la planificación regional y subregional vigente. Además de todo esto, no cuenta con aproximaciones cuantitativas, objetivas y extrapolables, que permitan generar comparaciones y, de este modo, hacer avanzar el

conocimiento en este campo del saber con nuevas aproximaciones en territorios y sistemas urbanos con características similares de la cuenca mediterránea.

Por todo ello, pensamos que hay una urgente necesidad de avanzar en el reconocimiento de esta realidad urbana y su dimensión territorial. Se trata de situar en el lugar que corresponde en el discurso geográfico actual a una de las claves estructurales básicas para entender cómo funciona el territorio andaluz, y esto ha de hacerse a través del estudio de las propiedades urbanas de uno de sus componentes principales. Para conseguir valorizar, en definitiva, una parte fundamental de nuestro patrimonio urbano y territorial, clave en el mantenimiento del equilibrio territorial frente las amenazas crecientes que sobre éste se ciernen.

Además, y como ya avanzamos con anterioridad, sabemos que, debido a los cambios habidos en el territorio y su dinámica desde mediados del siglo XX, este rol territorial de los centros de tamaño medio ha cambiado. Y queremos reconocer estos cambios y el nuevo papel que juegan estas ciudades en un escenario propicio al dinamismo y que concentra una enorme diversidad territorial: el litoral mediterráneo andaluz. Se trata de un espacio extremadamente complejo y diverso que concentra en la actualidad una importante parte de la actividad económica y de la población de la región más populosa de España, y que ha conocido en época contemporánea unas décadas de expansión continuada y fulgurante basada en una multiplicidad de factores que han interactuado sobre este territorio hasta nuestros días, dotándolo, a partir de radicales cambios en sus estructuras y paisajes, de su especial personalidad y realidad geográficas.

### **Objetivos: general y específicos.**

Distinguimos entre un objetivo general que, en el desarrollo de su consecución, se desgrana en un conjunto de siete objetivos parciales o específicos.

#### *Objetivo general.*

Avanzar en el reconocimiento y comprensión geográfica del rol territorial de las ciudades medias e intermedias de Andalucía, identificando, describiendo y acotando la función de intermediación urbana propia de estos centros como clave fundamental de su importancia y significación en la articulación de la región. A partir de ahí, y una vez conocido y contextualizado su rol intermediador en el territorio, se pasan a obtener

unas tipologías geográficas de ciudades que permitan elaborar teorías de prognosis sobre la dinámica funcional y articuladora en este territorio.

*Objetivos específicos.*

1. Abordar, desde un afán actualizador y con su contextualización en los principales paradigmas geográficos de nuestro tiempo, los principales argumentos y teorías analíticas y explicativas existentes en torno al sistema urbano andaluz, sus componentes y su funcionalidad territorial, haciendo especial hincapié en aquellos relacionados con las ciudades medias.
2. Ahondar y describir el concepto de “ciudad media” e “intermedia”, su realidad en España y Andalucía, intentando acotar las propiedades y significación territorial de los mismos.
3. En relación con lo anterior, definir la intermediación urbana como función y característica principal de las ciudades intermedias, además de como un elemento clave en la articulación de los territorios.
4. Realizar un análisis de las principales transformaciones económicas, sociales, territoriales y demográficas en las que se ha visto inmersa la comunidad autónoma andaluza en el periodo 1950-2014, abordando la repercusión de esos grandes cambios en la transformación del sistema urbano regional.
5. Obtener una imagen exacta y científicamente avalada de las transformaciones territoriales y urbanas experimentadas, así como de las problemáticas sociales, demográficas, económicas, infraestructurales y planificadoras registradas en el litoral mediterráneo andaluz en el periodo 1950-2014.
6. Analizar y estudiar la problemática intrínseca a los sistemas urbanos intermedios de la zona litoral mediterránea de Andalucía, así como abordar la redefinición de las relaciones urbanas intralitorales, y la aparición de nuevos servicios y funciones económicas, sociales, territoriales y urbanas que tienen su epicentro

en estas ciudades. Así mismo, analizar las nuevas relaciones territoriales y urbanas establecidas con las áreas metropolitanas y el mundo rural de su entorno más inmediato.

7. Estudiar casos urbanos, sobre las 25 ciudades de tamaño medio incluidas en el área de estudio, recopilando variables que describan la intermediación urbana. Esto, mediante la implementación de un procedimiento analítico tipo cluster jerárquico, nos permitirá obtener unas tipologías geográficas de ciudades, elementales para catalogar los avances registrados en la materia de estudio.
8. Finalmente, con base en las tipologías geográficas construidas a partir del rol intermediador de estas ciudades, se abordará un capítulo de propuestas prospectivas y estrategias de ordenación y gestión del territorio para el Mediterráneo andaluz que permitirán identificar potencialidades territoriales, generar sinergias positivas y que servirán para superar viejas deficiencias y dinámicas dañinas para este espacio avanzando hacia la sostenibilidad de su modelo territorial.

### **Justificación e importancia de la investigación.**

La presente investigación aborda un tema –el del papel territorial de las ciudades medias y su rol de intermediación- hasta ahora tratado desde perspectivas sectoriales o de forma incompleta y muy parcial por otros trabajos precedentes en la materia. Se hace necesaria, por tanto, una revisión y puesta al día de este fenómeno urbano y sus dimensiones territoriales asociadas.

Así mismo, en la presente investigación realizamos un estudio geográfico de análisis regional exhaustivo de un escenario territorial muy dinámico e intensamente transformado en los últimos años –el área mediterránea andaluza-, para la que proponemos una descripción y justificación geográfica operativa y actualizada.

Complementando lo anterior, proponemos una definición operativa de intermediación urbana para esta escala y ámbito de trabajo, que por su carácter cuantitativo y estadístico puede ser extrapolada a otros ámbitos y replicada por otros investigadores.

A esto, se unirá la obtención de análisis sectoriales y funcionales de ciudades en función de su rol intermediador que permitirán diagnósticos integrados y prospectivos en relación con los grandes desafíos territoriales, presentes y futuros, en esta zona. Además, con la obtención de unas tipologías geográficas de ciudades, podremos clasificar y comprender mejor las grandes problemáticas urbanas y territoriales que se detecten, aportando un nuevo examen de la situación de la zona mediterránea andaluza con respecto al resto de la región en general y de la planificación vigente en particular (el POTA y los PSOT).

En resumen, pretendemos renovar, actualizando desde el empirismo y el análisis geográfico regional, el discurso geográfico en torno a un fenómeno urbano de capital importancia en la articulación de los territorios: las ciudades medias y su capacidad de intermediación. Y lo haremos aprovechando el escenario regional andaluz y sus particularidades territoriales, muchas de ellas excepcionales y surgidas a la luz de los cambios registrados desde mediados del siglo XX hasta la actualidad.

Este esfuerzo incluye, por tanto, desde la generación de un marco de análisis teórico de referencia, actualizado y posicionado en los paradigmas geográficos actualmente imperantes, hasta la comprobación empírica de fenómenos urbanos y territoriales complejos, incardinando dichos esfuerzos en un marco del análisis geográfico regional actualizado e implementado sobre una sección muy representativa de la realidad territorial andaluza.

### **Aportaciones realizadas.**

Por un lado, hemos construido un estado de la cuestión teórico de partida en nuestra labor. En él, hemos abordado los paradigmas dominantes en torno al sentido territorial de la ciudad, tanto desde el punto de vista de la geografía urbana como desde el análisis geográfico regional. Por otro, y como continuación lógica de lo anterior, hemos actualizado y redefinido los conceptos, básicos en la geografía de los asentamientos actual, de "ciudad media", "ciudad intermedia" e "intermediación urbana", fundamentales en la comprensión actual y dinámica de los sistemas urbanos y territoriales del mundo moderno.

Así mismo, hemos analizado, de forma crítica y siempre apoyados en datos y referencias documentales objetivas, la evolución territorial seguida por una sección



fundamental de la comunidad autónoma de Andalucía. Concretamente, nos referimos a la zona litoral mediterránea -la zona de estudio-, que concentra algunos de los procesos territoriales y urbanos más significativos de cuantos podemos encontrar en la España de nuestro tiempo. Este análisis y diagnóstico territorial nos ha servido para enmarcar y reconocer el protagonismo territorial de los centros urbanos de tamaño medio en la zona de trabajo, que por su variedad y complejidad internas, son entendidos como imagen y representación válida para el conjunto regional andaluz.

A partir de ahí, hemos implementado un análisis cuantitativo, estadístico multivariante de conglomerados, en el que hemos trabajado con variables específicas que nos han servido para describir la intermediación urbana en torno a cuatro dimensiones fundamentales. Esto es una aportación novedosa, aplicada y empírica, nunca antes realizada en Andalucía ni en las ciudades aquí seleccionadas en el análisis. Hemos aportado, en definitiva, un método objetivo y cuantitativo con el que describir y abordar científicamente la intermediación urbana.

Lo anterior ha sido la base científica, obtenida, repetimos, mediante procedimientos objetivos, estadísticos y, por tanto, extrapolables a otros ámbitos y por otros investigadores, para indagar en el conocimiento geográfico del área de estudio y del rol territorial en el mismo de las ciudades intermedias. Se ha realizado mediante la obtención, a partir de las conclusiones del análisis estadístico anterior, de unas tipologías geográficas de ciudades en función de su capacidad de intermediación. Éstas han sido la herramienta para generar una nueva interpretación del funcionamiento territorial del área de trabajo y del rol territorial de las ciudades intermedias en el mismo, aportando de este modo nuestro estudio toda una nueva interpretación metodológica y empírica del funcionamiento y del rol territorial de los centros urbanos de esta parte del territorio andaluz.

Con todo esto, hemos construido un apartado de prognosis y escenarios territoriales futuros que ha servido de justificación para proponer mejoras y medidas para superar los evidentes desafíos territoriales detectados y su previsible evolución futura.

Entendemos, por tanto, nuestra aportación como un revulsivo y avance del conocimiento en la comprensión de un fenómeno urbano y territorial complejo, el de la intermediación urbana y las ciudades intermedias, mal abordado y no definido en el

plano práctico, ceñido exclusivamente de manera histórica al plano teórico dentro de la geografía andaluza.

### **Conclusiones.**

1.- Para empezar, hemos renovado y contextualizado el marco científico en que se localiza nuestra labor actual, posicionando ésta entre la geografía urbana y el análisis geográfico regional. Hemos buscado puentes y conexiones entre ambas ramas del conocimiento, a nuestro modo de ver artificialmente separadas por la hiperespecialización que caracteriza el desarrollo científico actual.

Esto ha sido posible a partir de la reconstrucción de los antecedentes -obras, autores e ideas- que nos han influido de manera más directa y evidente. Este esfuerzo, realizado tanto a escala general, como en el contexto científico español y andaluz, nos ha permitido indagar en las conexiones existentes entre geografía urbana, el análisis geográfico regional y, a partir de la construcción de este marco común, nos ha aportado las claves para entender el desarrollo territorial en el área de estudio a través de un mayor y mejor conocimiento teórico del funcionamiento de los territorios, sus componentes, secciones, dinámicas y elementos estructurantes, siendo el protagonismo principal en nuestro discurso para el sistema de asentamientos.

2.- Tras la construcción del marco de referencia general anterior, nos hemos aproximado a la dimensión teórica de los conceptos principales de la actual investigación. Hemos actualizado y renovado el contexto teórico desde el que el discurso geográfico se aproxima a realidades territoriales complejas tales como la ciudad media y, a partir de la comprensión global de ésta, hemos constatado la insuficiencia de los criterios demográficos para describir realidades urbanas complejas. Desde esta reflexión, nos hemos aproximado a los criterios cualitativos y al concepto de ciudad intermedia, todo ello tras reconocer la importancia de los roles de intermediación y conexión en los sistemas urbanos que realizan las ciudades de tamaño medio en según qué contextos y escenarios territoriales.

Hemos aportado, de este modo, una definición operativa de la intermediación urbana, concretando esta dimensión sobre la realidad geográfica española, andaluza y

mediterránea, sistematizando, así mismo, las posibilidades que esta interpretación dinámica del rol territorial de estos centros urbanos tienen para el desarrollo territorial.

3.- Ahondando en el conocimiento que tenemos sobre el objeto de estudio principal y su realidad territorial, se ha procedido a analizar y diagnosticar, sobre distintas dimensiones del marco geográfico elegido, la importancia actual de las ciudades medias andaluzas en el área de estudio. Consideramos ésta una sección muy representativa del territorio regional, plena de complejidad y diversidad interna, que engloba en su interior una multiplicidad de fenómenos geográficos y territoriales que nos permiten abarcar la totalidad de la diversidad regional en un espacio más reducido y aprehensible para el análisis en un trabajo de este tipo. Para ello, y más allá de justificaciones geográficas tradicionales -básicas en el inicio de nuestra labor actual-, hemos construido un análisis y diagnóstico regional del área mediterránea andaluza y su red de asentamientos. Además, hemos sintetizado, las distintas dimensiones de su realidad -demográfica y social, económica, infraestructural, planificadora- para terminar constatando, pese a los vaivenes descubiertos en el análisis evolutivo, el protagonismo en todas ellas de las ciudades medias, su relevancia en estos campos como conexión y articulación de amplias áreas del área de estudio.

Todo ello nos permitía considerar como plausible la idea de que éstas funcionaban como conectores entre los extremos del sistema de asentamientos – centros regionales y rurales-, ganando protagonismo en la actualidad con los fuertes procesos de concentración y especialización territorial actuantes. Siendo, por tanto, verdaderas articuladoras de amplias áreas de la región.

La novedad e interés metodológico en esta parte de nuestra investigación, más allá de la puesta al día del análisis territorial en la zona de estudio, además de la construcción de un discurso geográfico unificador y global para el área mediterránea andaluza como territorio con una personalidad y dinamismo propios, ha sido la aplicación en las ciudades medias incluidas en la zona del "índice de compacidad". Método habitual en otras escalas y dimensiones urbanas, aporta realismo a la dimensión teórica construida en torno a los centros urbanos en estudio. Estos han estado asociados, de manera histórica y en su imagen prototípica de ciudades mediterráneas, con la compacidad urbana. Hemos constatado que, tras los impactos registrados en el

sistema de asentamientos y en la morfología urbana de las ciudades andaluzas con la terciarización y globalización económicas, unido a la burbuja inmobiliaria de la última década, se ha desfigurado la forma y estructura tradicional de estos centros urbanos. Se ha complejizado, en definitiva, el panorama urbano. Y se han generado, así mismo, nuevos desafíos en cuanto a la gestión del patrimonio e identidad territoriales en la zona.

En resumidas cuentas, en esta parte de la investigación hemos constatado que las ciudades medias del mediterráneo andaluz tienen un rol fundamental en la articulación del territorio de esta parte de la región, que, por otra parte, concentra alguno de los fenómenos urbanos y territoriales más sobresalientes y significativos del sur de España.

4.- Si bien es cierto que la intermediación urbana se puede definir teóricamente, y lo hemos hecho en el Capítulo 2 de este trabajo y de forma más aplicada en el Bloque II con el análisis regional realizado, también hemos querido generar nuevas visiones sobre esta dimensión propia de los centros urbanos de tamaño medio. Lo hemos hecho de forma cuantitativa y objetiva, de tal modo que el método empleado y sus resultados sean extrapolables y contrastables por otros investigadores y en otros escenarios urbanos. Esto lo hemos conseguido implementando, como continuación lógica del discurso teórico construido, un método estadístico de análisis multivariante, concretamente un análisis de conglomerados de tipo jerárquico. Se trata de una propuesta que tiene entre sus virtudes el ir más allá de las múltiples aproximaciones teóricas realizadas en la escala regional o nacional en este campo anteriormente, aportando de esta forma un método científico estándar, objetivo y extrapolable a otros campos y realidades urbanas, de medir la intermediación urbana. Este procedimiento y sus resultados nos ofrecen las herramientas necesarias para, a continuación, realizar análisis territoriales más complejos, que incluyen la obtención de tipologías geográficas de ciudades y la prognosis territorial, en relación con el funcionamiento de los territorios y el rol en el mismo de las ciudades intermedias.

5.- Otro de los objetivos alcanzados en el desarrollo de la presente labor ha sido la obtención, en base al análisis regional y estadístico anterior, de unas tipologías

geográficas de ciudades en función de la capacidad de intermediación urbana de las ciudades en estudio. Esta aportación integra en su definición a las principales variables actuantes en cada caso, dando un resultado original respecto de los trabajos precedentes en la materia. Además, nos permite a partir de ahora clasificar y comprender mejor las grandes problemáticas urbanas y territoriales que se detecten, aportando un nuevo examen de la situación de la zona mediterránea andaluza con respecto al resto de la región en general y de la planificación vigente en particular (el POTA y los PSOT).

El principal resultado de la elaboración de unas tipologías geográficas de las ciudades medias del litoral mediterráneo es que nos permite construir un nuevo planteamiento sobre el hecho de que éstas tienen capacidad de intermediación, que varía en función de su posición y cualidades. Así mismo, nos abre nuevas puertas para el análisis territorial en la zona, la gestión que de sus problemáticas territoriales debemos hacer y la forma de aproximarnos a los desafíos futuros, todo ello contando a partir de ahora con el reconocimiento de una nueva dimensión en el funcionamiento de territorio regional que, consideramos, juega a nuestro favor a la hora de luchar contra los desequilibrios territoriales.

6.- Desgranado de una forma persistente a lo largo de nuestra investigación, hemos establecido, así mismo, la idea de que existe en Andalucía un área lo suficientemente dinámica y pujante como para constituir, en la actualidad, un nuevo eje de desarrollo para construir una región más y mejor articulada, tanto interna como externamente. El área mediterránea andaluza –o penibética, o sudoriental-, puede y debe tomar el testigo del desarrollo regional de tal forma que superemos la visión imperante desde la constitución de la comunidad autónoma, que hace recaer de forma insistente y sin dar alternativas a otras áreas de la región, el peso sobre el valle del Guadalquivir como principal eje de desarrollo de Andalucía en su articulación interna y su conectividad exterior. Liderada de una forma evidente por Málaga y su aglomeración, o por el conjunto de tres aglomeraciones reconocidas en el área, y junto con la pujante red de ciudades medias aquí estudiada, la zona mediterránea andaluza supone una oportunidad para superar los seculares problemas de desarrollo e integración regional

de Andalucía, una alternativa a sus desequilibrios internos y un potencial enorme de cara a un futuro lleno de retos para la comunidad autónoma.

7.- Como consecuencia y resultado de todo lo anterior, se ha realizado un conjunto de propuestas y reflexiones en torno a las mejoras necesarias para superar los enormes desafíos existentes en relación con el equilibrio territorial en general y el mejor reconocimiento del rol de las ciudades intermedias en el mismo. Para imponerla racionalidad, a través de un sistema urbano equilibrado, en el sistema territorial.

Este discurso está articulado en un análisis crítico de las principales tendencias territoriales detectadas, así como los más importantes procesos actuantes en el territorio y las posibles consecuencias que se derivarán en el futuro inmediato. De forma esquemática, ha sido presentado en un diseño con tres escenarios -el tendencial, el probable y el óptimo-, poniendo a prueba las conclusiones obtenidas en el análisis realizado anteriormente y las posibles situaciones a tener en cuenta sobre la dirección de los procesos de urbanización y desarrollo territorial, tanto en Andalucía, como en las ciudades intermedias del litoral mediterráneo andaluz.

Lo que es indudable es el protagonismo de los procesos de intermediación existentes y el necesario reforzamiento de tendencias positivas para el equilibrio territorial en un futuro inmediato. Esto lo podemos resumir en tres ideas principales: necesitamos una planificación mejor por más cercana a la ciudadanía, menos burocrática y jerárquica y más eficaz. A partir de ahí, abogamos por un cambio administrativo y político que sirva para dotar de mayor influencia y representatividad en el gobierno del territorio de las ciudades intermedias. Nos referimos, ante todo, a la necesidad de una segunda descentralización desde el nivel autonómico al subregional y local, que tiene que tener su reflejo, además de en políticas sectoriales, en materia de ordenación del territorio. Y, finalmente, afirmamos que necesitamos una decidida apuesta por la sostenibilidad de los territorios, apostando por las ciudades intermedias como garantes del equilibrio territorial, claves en este sentido que comentamos para Andalucía.

En este contexto, como ya indicábamos, se abre ante nosotros la oportunidad de implementar este método que proponemos en otros escenarios del mundo

mediterráneo también protagonizados en su sistema de asentamientos por ciudades de tamaño medio. Desde las ciudades campiñesas del interior de Andalucía (Guadalquivir y surco intrabético), pasando por La Mancha o Valencia en España, Sicilia o el valle del Po en Italia, o el norte de Argelia y Túnez en la orilla africana de este mar. Adaptando, desde la sensibilidad y el conocimiento más estricto de la realidad, las variables consideradas al escenario correspondiente.

Por otra parte, y en relación con los nuevos desafíos que se abren en Andalucía para con la gestión territorial en un marco de sostenibilidad ambiental y búsqueda del equilibrio territorial, entendemos que la mejor comprensión del rol territorial de las ciudades intermedias y la correcta gestión y potenciación del mismo, son claves para alcanzar muchos de los objetivos propuestos.

En este marco de desafíos cambiantes, en la búsqueda de nuevas herramientas para superar dichos retos, inscribimos nuestra investigación, aportación modesta y seguramente mejorable que pretende el avance del conocimiento científico a través del reconocimiento y mejor comprensión de uno de los fenómenos urbanos más particular, menos atendidos y peor comprendidos por la sociedad y la planificación que, así mismo, encuentra en Andalucía una de sus mejores representaciones territoriales.

#### **Fuentes y bibliografía principal.**

Anuario Económico de La Caixa, 2013.  
<http://www.anuarieco.lacaixa.comunicacions.com/java/X?cgi=caixa.anuari99.util.ChangeLanguage&lang=es>. Consulta: Septiembre de 2015.

Archivo de la Diputación Provincial de Granada.

Censo de Población y Viviendas, 1950.

Censo de Población y Viviendas, 1960.

Censo de Población y Viviendas, 1970.

Censo de Población y Viviendas, 1981.

Censo de Población y Viviendas, 1991.

Censo de Población y Viviendas, 2001.

Censo de Población y Viviendas, 2011.

Padrón Municipal de Habitantes, 2014.

Sistema de Información Multiterritorial de Andalucía, SIMA.  
[http://www.juntadeandalucia.es/institutodeestadisticaycartografia/temas/est/tema\\_sin\\_tesis.htm](http://www.juntadeandalucia.es/institutodeestadisticaycartografia/temas/est/tema_sin_tesis.htm). Consulta: 2013, 2014 y 2015.

ANDRÉS, G. (2008): "Geografía y ciudades medias en España: ¿a la búsqueda de una definición innecesaria?". *X Coloquio Internacional de Geocrítica: Diez años de cambio en el mundo, en la geografía y en las ciencias sociales. 1999-2008*. Vol. XII, Nº270 (49).

BELLET SANFELIÚ, C.; LLOP TORNÉ, J.M. (1998): *Ciudades intermedias. Urbanización y sostenibilidad*. Lleida. Milenio. 560 p.

BOIX DOMÉNECH, R. (2003): *Redes de ciudades y externalidades*. Barcelona. Universidad Autónoma de Barcelona. Tesis Doctoral. 360 p.

CAMAGNI, R.; CAPELLO, R. (2014): "Second-Rank City Dynamics: Theoretical Interpretation Behind Their Growth Potentials". *European Planning Studies*, Vol. 23, Nº6, pp. 1041-1053.

CAPEL, H. (1975c): *Capitalismo y morfología urbana en España*. Barcelona. Los libros de la frontera. 142 p.

CARAVACA BARROSO, I., GONZÁLEZ ROMERO, G., MENDOZA, A. (2007): "Indicadores de dinamismo, innovación y desarrollo. Su aplicación en ciudades pequeñas y medias de Andalucía". *Boletín de la Asociación de Geógrafos Españoles*, Nº43, pp. 131-154.

CHARBONNEAU, F.; LEWIS, P.; MANZAGOL, P. (2003): *Villes moyennes et mondialisation. Renouveau de l'analyse et des stratégies*. Montréal. Trames. 334 p.

CASTELLS, M. (1973): *La question urbaine*. Paris. Maspéro. 448 p.

GARCÍA MANRIQUE, E., OCAÑA OCAÑA, C. (1982): "La organización espacial de la costa mediterránea andaluza". *Baetica*, Nº5, pp. 15-57.

GRANAU CASAS, J.; VILAGRASA IBARZ, J. (2003): "Ciudades medias en España: posición en la red urbana y procesos urbanos recientes". En *Ciudades, arquitectura y espacios urbano*, Colección Mediterráneo Económico Nº3 (Coordinado por Horacio Capel), pp. 37-73.

ISARD, W. (1956): *Location and Space Economy*. Wiley and Sons. New York. 350 p.

LABORDE, P. (1996): "Dinámica de las ciudades medias y su papel de reequilibrio territorial". En LÓPEZ TRIGAL, L. *Ciudad y alfoz. Jornadas de estudio y debates urbanos*. León. Universidad de León. Pp. 11-24.



- LÓPEZ-CASERO OLMEDO, F. (1989): *La agrociedad mediterránea*. Madrid. Ministerio de agricultura, pesca y alimentación. 429 p.
- MIGNON, C. (1982): *Campos y campesinos de la Andalucía mediterránea*. Madrid. Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación. 608 p.
- MÉNDEZ GUTIÉRREZ DEL VALLE, R. (dir.) (2007): *Dinámica de las ciudades medias de Andalucía*. Sevilla. Instituto de Estadística de Andalucía. 235 p.
- RODRÍGUEZ MARTÍNEZ, F.; SÁNCHEZ ESCOLANO, L.M. (2010b): “Sobre la nueva dimensión de las ciudades medias en Andalucía”. En *Ciudad, Territorio y Paisaje: una mirada pluridisciplinar*. Universidad Complutense, Universidad Autónoma de Madrid. CSIC. Madrid.
- RODRÍGUEZ MARTÍNEZ, F.; SÁNCHEZ ESCOLANO, L.M. (2010a): “La planificación territorial y el sistema urbano de Andalucía: notas para una reflexión desde la geografía”. *Cuadernos Geográficos de la Universidad de Granada* (Nº47, 2010-2), pp. 223-245.
- RODRÍGUEZ MARTÍNEZ, F. (2008), “Las ciudades medias andaluzas. Cambios básicos durante el último medio siglo” en BOSQUE SENDRA, J. y MARTÍN LOU, M. A. (coords.), *Homenaje a Joaquín Bosque Maurel: Secretario General de la Real Sociedad Geográfica (2003-2008)*. Madrid. Real Sociedad Geográfica, pp. 199-238.
- PRECEDO LEDO, A.; MÍGUEZ IGLESIAS, A. (2014): *Las ciudades medias en la globalización*. Madrid. Síntesis. 184 p.
- RONCAYOLO, M. (1988): *La ciudad*. Barcelona. Paidós. 188 p.
- SERMET, J. (1969): *L'Andalusie de la Méditerranée, région géographique espagnole*. Toulouse. Universidad Toulouse-Le Mirail, 15 Vols, 1 atlas. Tesis Doctoral.
- SERMET, J. (1975): *Andalucía como hecho regional*. Granada. Universidad de Granada. 138 p.
- VILAGRASA IBARZ, J. (1999): “Las ciudades pequeñas y medias en España”. En DOMÍNGUEZ RODRÍGUEZ, R (Coord.) *La ciudad, tamaño y crecimiento, Actas del III Coloquio de Geografía Urbana*. Málaga. Asociación de Geógrafos Españoles. Universidad de Málaga, pp. 17-41.
- ZOIDO NARANJO, F. (2002): “Andalucía, cohesión y diversidad territorial”, *Scripta Nova, revista electrónica de Geografía y Ciencias Sociales*, Vol. VI, Nº128. Consulta: 12 de octubre de 2013.



## **THESIS ABSTRACT.**

### **Presentation and Base Hypothesis.**

Since the mid-twentieth century until the present day, some of the most significant social, economic, infrastructural and urban processes have taken place, which have had the greatest capacity for transforming the configuration and spatial planning in the history of the autonomous community of Andalusia. These processes, which in some cases have proven to be extremely aggressive and radical due the changes introduced in the territory, have modified and reorganized regional functional and spatial relations. Its impact on a settlement structure that is historically dominated by medium-sized cities has forced them to reorient their territorial role to live and function successfully in the new scenarios that have arisen. To briefly highlight, we can consider the development and consolidation of metropolitan areas, disruption of traditional rural world or new phenomena which play a main role in the economic and productive sphere (intensive greenhouse agriculture, industrial centers, mass tourism, etc.). Likewise, and as a result of the context of change and acceleration of the territorial dynamics described above, these cities have seen their historical role as secondary centers altered, as an intermediate echelon in the regional urban hierarchy, which constitutes the connection between the extremes of the urban system and acts as key in the dissemination of territorial development processes and innovation among the major urban centers of this part of the Mediterranean and its immediate environment - rural or coastal. We do not mean that they have disappeared in this territorial role, but in the light of these changes, this role has been forced to mutate and complexify, as it has done the territorial context in which these cities operate.

We understand, in addition to the above, that the mid-sized Andalusian cities have a specific territorial role in articulation and regional dynamics, which is underserved by the main branches of the current geographical science, scarcely recognized by the dominant paradigms in the study of territorial dynamics and it is misrepresented in the contents and provisions of the existing regional and subregional planning. In addition, there are not quantitative, objective and extrapolatable approaches that can generate comparisons and thus advance knowledge in this field with new approaches in urban territories and systems with similar characteristics in the Mediterranean basin.

Therefore, we think that there is an urgent need for progress in the recognition of this urban reality and its territorial dimension. We attempt to put one of the basic structural keys to understanding how the Andalusian territory works in its rightful place in the current geographical discourse, and this must be done through the study of urban properties as one of its main components. We try to evaluate, in short, a fundamental part of our urban and territorial heritage that is key in maintaining the territorial balance against the growing threats looming over it.

In addition, and as we mentioned before, we know that, due to changes in the territory and its dynamics since the mid-twentieth century, the territorial role of medium-sized centers has changed. We want to recognize these changes and the new role that these cities play in a scenario suitable to the dynamism that concentrates a huge territorial diversity: the Andalusian Mediterranean coast. This is an extremely complex and diverse space that currently includes an important part of economic activity and the majority of population of the most populous region in Spain, which in modern times has experienced decades of continuous and quick expansion based on a number of factors that have interacted with this territory until today. These factors, from radical changes in its structures and landscapes, have given Andalusia its special character and geographical reality.

### **Objectives: General and Specific.**

We distinguish between a general objective which, in the development of reaching this main objective, unfolds in a series of seven partial or specific objectives.

#### *General Objective.*

Advancing the recognition and understanding of the geographical territorial role of the mid-sized and intermediate cities of Andalusia, identifying, describing and constraining the role of urban intermediation specific of these centers as a fundamental key to its importance and significance in the articulation of the region. From there, once their intermediary role in the territory is known and contextualized, we obtain geographical typologies of cities that allow to develop theories on the prognosis of the functional and articulating dynamics in this territory.

#### *Specific Objectives.*

1. Address, in an effort to update and contextualize the major geographical paradigms of our time, the main existing arguments and analytical and explanatory theories about the Andalusian urban system, its components and its territorial functionality, with particular emphasis on those related to medium-sized cities.
2. Deepen and describe the concept of "mid-sized" and "intermediate" cities, their reality in Spain and Andalusia, in an attempt to narrow the properties and territorial significance thereof.
3. In connection to the above, define urban intermediation as a function and main characteristic of intermediate cities as well as a key element in the articulation of the territories.
4. Conduct an analysis of the main economic, social, territorial and demographic transformations in which the Andalusian Autonomous Region has been immersed in the period 1950-2014, addressing the impact of these major changes in the transformation of the regional urban system.
5. Obtain an accurate and scientifically supported image of the territorial and urban transformations, as well as one of the social, demographic, economic, infrastructural and planning environment recorded in the Andalusian Mediterranean coast in the period 1950-2014.
6. Analyze and study of the inherent problems to intermediate urban systems of the Mediterranean coastal area of Andalusia, as well as redefine the intracoastal urban relationships, and the emergence of new services and economic, social, territorial and urban functions with its epicenter in these cities. In addition, analyze the new territorial and urban relationships established with the metropolitan areas and rural areas in their immediate surroundings.
7. Urban case study of 25 medium-sized cities included in the study area, collecting variables describing urban intermediation. This, by implementing a hierarchical cluster

type analytical procedure, allows us to obtain geographical typologies of cities, elementary in cataloging progress in the subject matter.

8. Finally, based on the graphic types constructed from the intermediary role of these cities, address prospective proposals and organization strategies and land management for the Andalusian Mediterranean that will identify territorial potential, generating positive synergies and serve to overcome old weaknesses and dynamics harmful to this space in the attempt to move towards the sustainability of this territorial model.

### **Justification and Importance of this Research.**

This research addresses a subject - the territorial role of medium-sized cities and their role of intermediation - which has so far been treated from sectoral perspectives and has been incompletely or only partially discussed in preceding works in the field. It is necessary, therefore, to review and update this urban phenomenon and its associated territorial dimensions.

In this investigation we conduct a comprehensive regional geographical analysis study of a very dynamic territorial stage intensely transformed in recent years - the Andalusian Mediterranean area - for which we propose an updated operational and geographical description and justification.

Complementing the above, we propose an operational definition of urban intermediation for this scale and scope of work, which by its quantitative and statistical nature can be extrapolated to other areas and replicated by other researchers.

In addition, we obtain sectoral and functional analysis of cities according to their intermediary role that enable integrative and prospective diagnostics in relation to major territorial challenges, present and future, in this area. Moreover, by obtaining geographical typologies of cities, we can classify and better understand large urban and territorial problems that are detected, contributing a new review of the situation of the Andalusian Mediterranean area with the rest of the region in general and current planning in particular (the POTA and PSOT).

In short, we hope to renew, updating from empiricism and regional geographical analysis, the geographic discourse on an urban phenomenon crucial in articulating the territories: the medium-sized cities and their intermediation capacity. We will do so

taking advantage of the Andalusian regional scenario and its territorial peculiarities, many of them rare and which have come to light due to the changes from the mid-twentieth century to the present.

This effort includes, therefore, from the generation of a theoretical analysis framework of reference, updated and positioned in the currently prevailing geographical paradigms, to empirical testing of complex urban and territorial phenomena, encompassing such efforts within a framework of regional geographical analysis updated and implemented on a cross section of the Andalusian territorial reality.

### **Contributions Accomplished.**

On the one hand, we have built the theoretical framework. In it, we have addressed the dominant paradigms about the territorial meaning of the city, both from the point of view of urban geography and the regional geographic analysis. In addition, and as a logical continuation of the above, we have updated and redefined the concepts, basic in the geography of settlements: "Mid-Sized City", "Intermediate City" and "Urban Intermediation". These are key in the current understanding of the dynamic urban and territorial systems of the modern world.

Also, we have analyzed critically and always supported by objective data and documentary references, the territorial evolution of this area of the region. Specifically, we refer to the Mediterranean littoral zone -the area of study-, which concentrates some of the most significant territorial and urban processes of those can be found in Spain today. This analysis and territorial diagnosis has helped us to frame and recognize the territorial role of medium-sized urban centers in the work area, its variety and internal complexity. These urban centers are understood as valid image of the Andalusian urban structures.

From there, we have implemented a quantitative analysis, multivariate statistical cluster, in which we have worked with specific variables that have served to describe urban intermediation in four basic dimensions. This is a novel contribution, applied and empirical, never made in Andalusia or in the selected cities of the analysis. We have contributed, definitely, an objective and quantitative method to describe and scientifically address urban intermediation.

This has been the scientific basis -obtained by objective statistical procedures, which can be extrapolated to other areas by other researchers-, to expand the geographic knowledge of the study area and about the territorial role in it of the intermediate cities. It has been done by obtaining, from the findings of previous statistical analysis, geographical typologies of cities according to their intermediation capacity. These have been the tool to generate a new interpretation of the territorial organization of the workspace and territorial role of intermediate cities in it, providing thus a new methodological and empirical explanation of the territorial role of urban centers of this part of Andalusia.

With all this, we have built a section of prognosis and future territorial scenarios which served as justification to propose improvements and steps to overcome the obvious regional challenges identified and its foreseeable future developments. We understand, therefore, our contribution as a revulsive and advancement of scientific knowledge in understanding a complex territorial phenomenon, the urban intermediation and intermediate cities, poorly addressed and not defined in the practical level, historically adhered exclusively the theoretical level in Andalusia.

### **Conclusions.**

From this fundamental consideration, we schematically present some conclusions reached in each chapter of the work.

1.- To begin, we renovated and contextualized the scientific framework in which our current work is found, positioning it among the urban geography and regional geographical analysis. We have sought bridges and connections between the two branches of knowledge, in our view artificially separated by the hyper specialization that characterizes current scientific development.

This has been possible from the reconstruction of previous works, authors and ideas that influenced us in a direct and obvious way. This effort, made both on a general scale, as in the Spanish and Andalusian scientific context, enabled us to investigate the existing connections between urban geography and regional geographical analysis. From the construction of this common framework, the keys to understanding the territorial development in the area studied were found through a better theoretical understanding



of the how the territories work, their components, sections, dynamics and their structural elements, which was the main role in our discourse for the system of settlements.

2.- Following the construction of the general framework above, we approached the theoretical dimension of the main concepts of current research. We updated and renewed the theoretical context from which the geographical discourse approaches complex territorial realities such as the mid-size city, and from the overall understanding of this, we noted the inadequacy of demographic criteria to describe complex urban realities. From this reflection, we approached the qualitative criteria and the concept of the intermediate city, after recognizing the importance of the roles of intermediation and connection in urban systems that mid sized cities perform depending on their contexts and territorial scenarios.

We contributed, thus, an operational definition of urban intermediation, specifying this dimension to the Spanish and Andalusian geographical reality, in this way systematizing the possibilities of this dynamic interpretation of the territorial role of these urban centers have for territorial development.

3.- Deepening the knowledge we have about the object of study and its main territorial reality, we proceeded to analyze and diagnose through different dimensions of the chosen geographical context, the current value of the mid-sized Andalusian cities in the study area. We consider it a complete cross section of the regional territory, which is internally complex and diverse and includes a multiplicity of geographical and territorial phenomena, which allows us to encompass the regional diversity in a smaller and graspable way in order to analyze this space. To do this, aside from the traditional geographic justifications which are a basic starting point to the current work, we built a regional diagnostic analysis of the Andalusian Mediterranean area and its settlement network. In addition, we synthesized the different dimensions of their reality - demographic, social, economic, infrastructural, and planning - with the end result of verifying, despite the vagaries discovered in the evolutionary analysis, the protagonist in all of the middle cities, their relevance in these fields as connection and articulation of large areas of the field of study.

This allows us to consider as plausible the idea that they functioned as connectors between the extremes of the settlement system - metropolitan and rural areas-, now gaining prominence with the strong processes of concentration and acting territorial specialization. They are therefore true articulators of the vast areas of the region.

The novelty and methodological interest in this part of our investigation, besides (1) updating spatial analysis in the area studied, as well as (2) constructing a unifying and global geographic discussion for the Andalusian Mediterranean area as a territory with its own personality, has been applying the "compactness index" to the mid-sized cities. This method, common in other scales and urban dimensions, brings realism to the theoretical dimension built around the urban centers under study. These centers have been associated, historically as a prototype of Mediterranean cities, with urban compactness. We found that, after the impacts recorded in the settlements system and urban morphology of the Andalusian cities due to outsourcing and economic globalization, together with the housing bubble of the past decade, that the traditional structure and of these urban centers has become disfigured. The urban panorama is definitely more complex. And they have generated, likewise, new challenges to heritage management and territorial identity in the area.

In short, in this part of the investigation we found that the mid-sized cities of the Andalusian Mediterranean play a fundamental role in the articulation of the territory of this part of the region, which, moreover, is where some of the most distinctive and significant urban and territorial phenomena in Southern Spain are concentrated.

4.- While it is true that urban intermediation can be defined theoretically, which we did in Chapter 2 of this work and in a more applied way in Chapter 3 with the regional analysis, we also wanted to generate new insights into this dimension that are typical to medium-sized urban centers. We have done so quantitatively and objectively, so that the method used and the results can be extrapolated and verifiable by other researchers and in other urban settings. We have achieved this by implementing, as a logical continuation of constructed theoretical discourse, a multivariate statistical method of analysis, namely an analysis of hierarchical conglomerates. Among its virtues, this proposal goes beyond the multiple theoretical approaches made previously in the regional or national level in this field, contributing in this way a standard scientific

method, objective and extrapolatable to other fields and urban realities, to measure urban intermediation. This procedure and its results offer us the tools necessary to perform more complex territorial analyses, which include obtaining geographic types of cities and territorial prognosis, in connection with the operation of the territories and the role of intermediate cities within it.

5.- Another goal achieved in the development of this work has been to obtain, based on previous regional and statistical analysis, a geographical typologies of cities in terms of urban intermediation capacity of the cities studied. This contribution integrates in its definition the main variables which act in each case, giving an original result with respect to the previous work on the subject. It also allows us henceforth classify and better understand large urban and territorial problems that are detected, bringing a new review of the situation of the Andalusian Mediterranean area with the rest of the region in general and the prevailing planning in particular (POTA and the PSOT).

The main result of achieving geographical typologies of Mediterranean mid-sized coastal cities is that we can build a new discourse on the fact that they are capable of intermediation, which varies depending on their position and qualities. It also opens new doors for the territorial analysis in the area, how we should act in the management of its territorial problems and how to approach future challenges, all counting from now with the recognition of a new dimension in the operation of regional territory which we believe are on our side when it comes to combating regional imbalances.

6.- Persistently developed throughout our research, we have established, also, the idea that there is a dynamic and vibrant area in Andalusia to constitute, at present, a new axis of development for building a region better articulated, both internally and externally. The Andalusian Mediterranean area -or Penibética, or Southeastern-, should take the leadership of regional development to overcome the prevailing view since the constitution of the autonomous region, which insistently and without giving alternatives to other areas in the region, put the focus on the Guadalquivir valley as the main axis of development in Andalusia in its internal organization and its external connectivity. Led by Malaga and its metropolitan area, or the set of three main agglomerations in the area, and together with the dynamic network of mid-sized cities studied here, the

Andalusian Mediterranean region is an opportunity to overcome the historical problems of development and regional integration in Andalusia, an alternative to the internal imbalances and an enormous potential facing a future full of challenges for the region.

7.- As a consequence and result of the aforementioned points, we made a set of proposals on improvements needed to overcome the enormous challenges in relation to the overall regional balance and better recognition of the role of intermediate cities. To impose rationality, through a balanced urban system, in the territorial system.

This discourse is constructed in a critical analysis of major territorial trends identified, as well as the major processes acting in the territory and the possible consequences that will arise in the near future. Schematically, it has been featured in a design with three scenarios - the trend, the probable and the optimal -, testing the obtained conclusions of the prior analysis and possible scenarios to consider in regards to the direction of the processes of urbanization and territorial development, both in Andalusia and in intermediate cities of the Andalusian Mediterranean coast.

What is certain is the protagonism of existing mediation processes and the necessary strengthening of positive trends for regional balance in the near future. This can be summarized in three main ideas: we need better planning which is closer to the citizens, less bureaucratic and hierarchical. From there, we advocate political and administrative changes that serve to provide greater influence and representation in government of the territory of intermediate cities. We refer, in fact, the need for a second decentralization from the subregional and regional level to the local level, which has to be reflected, in addition to sectoral policies, in terms of planning. And finally, we affirm that we need a dedicated commitment to the sustainability of the territories, investing in medium-sized cities as guarantors of regional balance, which are key to Andalusia.

In this context, as already indicated, the opportunity to implement this method we propose in other scenarios the Mediterranean area also featuring medium-sized cities in its settlement system. From the interior cities of Andalusia (Guadalquivir and Intrabético basin), passing through La Mancha and Valencia in Spain, Sicily and the Po Valley in Italy, or northern Algeria and Tunisia in the African shore. It would be necessary

to adapt all variables in a sensible way and through and the strictest understanding of reality of the corresponding stage.

Moreover, and in relation to the new challenges that open in Andalusia with land management in a framework of environmental sustainability and the search for regional balance, we believe that a better understanding of the territorial role of intermediate cities and the proper management and enhancement thereof, are key to achieving many of these objectives.

In this context of changing challenges, the search for new tools to overcome these challenges, we inscribe our research, a modest contribution and certainly an improbable one, that attempts to advance scientific knowledge through recognition and understanding of one of the most special urban phenomena, most neglected and least understood by society and planning which also happens to find one of its best regional representations in Andalusia.

#### **References.**

- Anuario Económico de La Caixa, 2013.  
<http://www.anuarieco.lacaixa.comunicacions.com/java/X?cgi=caixa.anuari99.util.ChangeLanguage&lang=es>. Consulta: Septiembre de 2015.
- Archivo de la Diputación Provincial de Granada.
- Censo de Población y Viviendas, 1950.
- Censo de Población y Viviendas, 1960.
- Censo de Población y Viviendas, 1970.
- Censo de Población y Viviendas, 1981.
- Censo de Población y Viviendas, 1991.
- Censo de Población y Viviendas, 2001.
- Censo de Población y Viviendas, 2011.
- Padrón Municipal de Habitantes, 2014.
- Sistema de Información Multiterritorial de Andalucía, SIMA.  
[http://www.juntadeandalucia.es/institutodeestadisticaycartografia/temas/est/tema\\_sin\\_tesis.htm](http://www.juntadeandalucia.es/institutodeestadisticaycartografia/temas/est/tema_sin_tesis.htm). Consulta: 2013, 2014 y 2015.

ANDRÉS, G. (2008): "Geografía y ciudades medias en España: ¿a la búsqueda de una definición innecesaria?". *X Coloquio Internacional de Geocrítica: Diez años de cambio en el mundo, en la geografía y en las ciencias sociales. 1999-2008*. Vol. XII, Nº270 (49).

BELLET SANFELIÚ, C.; LLOP TORNÉ, J.M. (1998): *Ciudades intermedias. Urbanización y sostenibilidad*. Lleida. Milenio. 560 p.

BOIX DOMÉNECH, R. (2003): *Redes de ciudades y externalidades*. Barcelona. Universidad Autónoma de Barcelona. Tesis Doctoral. 360 p.

CAMAGNI, R.; CAPELLO, R. (2014): "Second-Rank City Dynamics: Theoretical Interpretation Behind Their Growth Potentials". *European Planning Studies*, Vol. 23, Nº6, pp. 1041-1053.

CAPEL, H. (1975c): *Capitalismo y morfología urbana en España*. Barcelona. Los libros de la frontera. 142 p.

CARAVACA BARROSO, I., GONZÁLEZ ROMERO, G., MENDOZA, A. (2007): "Indicadores de dinamismo, innovación y desarrollo. Su aplicación en ciudades pequeñas y medias de Andalucía". *Boletín de la Asociación de Geógrafos Españoles*, Nº43, pp. 131-154.

CHARBONNEAU, F.; LEWIS, P.; MANZAGOL, P. (2003): *Villes moyennes et mondialisation. Renouveau de l'analyse et des stratégies*. Montréal. Trames. 334 p.

CASTELLS, M. (1973): *La question urbaine*. Paris. Maspéro. 448 p.

GARCÍA MANRIQUE, E., OCAÑA OCAÑA, C. (1982): "La organización espacial de la costa mediterránea andaluza". *Baetica*, Nº5, pp. 15-57.

GRANAU CASAS, J.; VILAGRASA IBARZ, J. (2003): "Ciudades medias en España: posición en la red urbana y procesos urbanos recientes". En *Ciudades, arquitectura y espacios urbano*, Colección Mediterráneo Económico Nº3 (Coordinado por Horacio Capel), pp. 37-73.

ISARD, W. (1956): *Location and Space Economy*. Wiley and Sons. New York. 350 p.

LABORDE, P. (1996): "Dinámica de las ciudades medias y su papel de reequilibrio territorial". En LÓPEZ TRIGAL, L. *Ciudad y alfoz. Jornadas de estudio y debates urbanos*. León. Universidad de León. Pp. 11-24.

LÓPEZ-CASERO OLMEDO, F. (1989): *La agrociedad mediterránea*. Madrid. Ministerio de agricultura, pesca y alimentación. 429 p.

MIGNON, C. (1982): *Campos y campesinos de la Andalucía mediterránea*. Madrid. Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación. 608 p.

- MÉNDEZ GUTIÉRREZ DEL VALLE, R. (dir.) (2007): *Dinámica de las ciudades medias de Andalucía*. Sevilla. Instituto de Estadística de Andalucía. 235 p.
- RODRÍGUEZ MARTÍNEZ, F.; SÁNCHEZ ESCOLANO, L.M. (2010b): "Sobre la nueva dimensión de las ciudades medias en Andalucía". En *Ciudad, Territorio y Paisaje: una mirada pluridisciplinar*. Universidad Complutense, Universidad Autónoma de Madrid. CSIC. Madrid.
- RODRÍGUEZ MARTÍNEZ, F.; SÁNCHEZ ESCOLANO, L.M. (2010a): "La planificación territorial y el sistema urbano de Andalucía: notas para una reflexión desde la geografía". *Cuadernos Geográficos de la Universidad de Granada* (Nº47, 2010-2), pp. 223-245.
- RODRÍGUEZ MARTÍNEZ, F. (2008), "Las ciudades medias andaluzas. Cambios básicos durante el último medio siglo" en BOSQUE SENDRA, J. y MARTÍN LOU, M. A. (coords.), *Homenaje a Joaquín Bosque Maurel: Secretario General de la Real Sociedad Geográfica (2003-2008)*. Madrid. Real Sociedad Geográfica, pp. 199-238.
- PRECEDO LEDO, A.; MÍGUEZ IGLESIAS, A. (2014): *Las ciudades medias en la globalización*. Madrid. Síntesis. 184 p.
- RONCAYOLO, M. (1988): *La ciudad*. Barcelona. Paidós. 188 p.
- SERMET, J. (1969): *L'Andalousie de la Méditerranée, région géographique espagnole*. Toulouse. Universidad Toulouse-Le Mirail, 15 Vols, 1 atlas. Tesis Doctoral.
- SERMET, J. (1975): *Andalucía como hecho regional*. Granada. Universidad de Granada. 138 p.
- VILAGRASA IBARZ, J. (1999): "Las ciudades pequeñas y medias en España". En DOMÍNGUEZ RODRÍGUEZ, R (Coord.) *La ciudad, tamaño y crecimiento, Actas del III Coloquio de Geografía Urbana*. Málaga. Asociación de Geógrafos Españoles. Universidad de Málaga, pp. 17-41.
- ZOIDO NARANJO, F. (2002): "Andalucía, cohesión y diversidad territorial", *Scripta Nova, revista electrónica de Geografía y Ciencias Sociales*, Vol. VI, Nº128. Consulta: 12 de octubre de 2013.

## **INTRODUCCIÓN.**



## **1. INTRODUCCIÓN.**

La ciudad es, sin lugar a dudas, uno de los grandes logros de la civilización humana y es considerada de forma frecuente como su expresión más acabada y definitoria sobre el territorio (RONCAYOLO, 1988:9). Esta constituye así mismo, para muchos autores (el mismo RONCAYOLO, 1988; y también otros como VELTZ, 1999, GLAESER, 2008), el gran logro de las sociedades modernas, que han llegado a ella a través de un constante perfeccionamiento en su eficiencia organizativa y espacial, la mejora de su capacidad de innovación, la lucha por la sostenibilidad de sus modelos sociales y económicos y debido al fortalecimiento de las formas cooperativas y democráticas de gobierno (GLAESER, 2011: 32, 47, 58, 307, 343, 345). Y sin caer en triunfalismos fáciles que nos pueden llevar a identificar a la ciudad como un elemento absolutamente positivo, obviando de este modo muchas de sus enormes problemáticas, sobre todo aquellas sociales y ambientales, sí creemos desde estas líneas que la solución de nuestros problemas pasados, actuales y futuros va a venir de las formas intensivas de intercambio de ideas, bienes y servicios que se están produciendo, de forma constante y gracias a su especial capacidad para aglutinar personas con formación e información, en cualquier ciudad del planeta.

Y es que en efecto, nuestro mundo hoy es un mundo de ciudades. Y no sólo porque una parte mayoritaria de la población mundial viva en ellas (el Banco Mundial estimó en 2008 que más del 50% de la población vivía ya en ciudades, y más del 60% lo hará en 2030 (UN-HABITAT, 2012), sino porque la Humanidad y las sociedades en que se organiza hoy día, en su compleja disparidad económica y social, tienen su sustento en una red urbana cada día más interrelacionada y de características globales. Ésta está formada por las ciudades desde las que se dirige todo lo que hemos construido como especie sobre la faz de la Tierra: el consumo, la industria, las finanzas, las empresas, las ideas, la innovación, la investigación, las decisiones políticas, etc. (TAYLOR et al, 2002). Todo lo que representa, en suma, los logros de la actividad humana durante milenios y que encierra en su compleja dinámica la llave para las mejoras que tendrán que venir en el futuro.

Pero en este escenario enmarcado en la globalización capitalista, contexto de relaciones horizontales muy dinámico y cambiante, también se ha ido confirmando en los paradigmas científicos preocupados por el territorio y su funcionamiento una idea

que ganaba protagonismo desde hace décadas: la ciudad, que no deja de ser un fenómeno localizado en un territorio concreto, se ha convertido en escenario de las disputas y donde recalcan los efectos e impactos más evidentes de la dinámica globalizada que hemos construido en los últimos siglos. En palabras de Zigmunt Bauman, "las ciudades se han convertido en el vertedero de problemas engendrados y gestados globalmente" (BAUMAN, 2007: 119). La impotencia de las administraciones actuales para hacer frente a este particular y complejísimo desafío no es más que el síntoma y repercusión evidente de la insuficiencia de las políticas monopolísticas de Estado, estáticas, jerárquicas y burocratizadas, para responder a los desafíos que ha traído el nuevo mundo en el que estamos adentrándonos. Se trata, en definitiva, de un reto enorme: encontrar en escenarios locales, gestionados desde autoridades locales o regionales, la solución a problemas globales, lo que ha dado lugar a una sobrecarga de responsabilidades sobre las administraciones encargadas de gestionar estos territorios y su funcionamiento. Pese a todo, no podemos cejar en el empeño de diseñar mejores políticas, intervenciones más justas y socialmente participadas, y oponer toda la resistencia posible a la perniciosa dinámica que sobre el territorio impregna la lógica de acumulación y extrema competitividad del capitalismo actualmente vigente.

En nuestro mundo hay muchos tipos de ciudades, con problemáticas y realidades –sociales, económicas, organizativas, demográficas o territoriales- enormemente dispares y complejas, que es imposible abarcar en un único trabajo o a partir de una labor individual. De hecho, en nuestros días, y debido a la importancia efectiva que esta temática tiene en el desenvolvimiento diario de las sociedades contemporáneas, la geografía estudia e investiga la temática urbana con una fruición e interés incomparablemente más grandes que en cualquier momento anterior en su Historia. La ingente cantidad de publicaciones existentes sobre el tema y sus variaciones espaciales o sectoriales, así como el surgimiento de revistas, centros de investigación, proyectos científicos y la creciente especialización en la materia de muchos investigadores, demuestran este hecho. Nuevos puntos de interés, problemáticas y realidades que nos abordan de forma impactante en un mundo que cambia en la globalización a velocidades cada vez más intensas. Todo ello se enriquece y complica con la aparición de nuevos conceptos y la reformulación de otros ya clásicos, generando en el ámbito científico y de la investigación urbana ingentes cantidades de datos e información que

llega a los ciudadanos de forma constante a través de multitud de focos y medios de comunicación. En este sentido, creemos que la geografía, como ciencia social aplicada al territorio, puede –y debe– aportar una visión de conjunto, que integre pareceres, conceptos y posturas, para la creación de espacios de cooperación (científica, pero también política y social) que permitan avanzar, de forma holística, hacia una mejor comprensión de los problemas y realidades urbanas. Ayudar en la solución efectiva de las deficiencias existentes, lo que debe desembocar finalmente en una mejora de la calidad de vida de las comunidades humanas que desarrollan sus vidas en estos sistemas territoriales tan importantes y significativos.

La presente investigación está construida como un trabajo de geografía urbana sostenido en la idea de que toda ciudad, como organismo con funciones específicas, constituye un ente fundamental en la organización del territorio, clave en la ordenación y articulación de cualquier área, e insustituible para la puesta en marcha de procesos de desarrollo territorial en la misma. Es decir, presentamos un trabajo de geografía urbana pero desde un marcado punto de vista territorial, en el que la perspectiva evolutiva aportada por el análisis regional y sus paradigmas interpretativos es fundamental en el desarrollo de nuestra labor.

Se trata, por otra parte, de una idea tratada desde hace tiempo por la geografía desde diferentes puntos de vista (GEORGE, 1969; CHABOT, 1972; CAPEL, 1974; GOODALL, 1977; GUTIÉRREZ, 1984; FERRER, 1992; por citar solo algunos de los autores y trabajos que han influido más intensamente en nuestra forma integradora de tratar y entender este tema). Acotando nuestro objeto de investigación, hemos de decir que no abordaremos en él por igual todos los tipos de ciudades, sino que todo el espectro que muestra el sistema de asentamientos escogemos una tipología de centros urbanos muy particular: las ciudades medias e intermedias, que por su especial relevancia y posición en el entramado urbano y territorial, así como por ciertas particularidades económicas y sociales, gozan de un protagonismo específico y juegan un papel territorial destacado en determinados espacios geográficos, en la organización de sus respectivas estructuras urbanas y en los procesos de desarrollo regional que en torno a ellos tienen lugar.

Así mismo, y partiendo de una comprensión relacional de la realidad urbana y de los fenómenos territoriales que en el espacio geográfico tienen lugar, vamos a integrar en nuestro discurso algunas ideas que consideramos de máxima actualidad e interés a la

hora de abordar el papel que juegan, este tipo de ciudades, en determinados espacios regionales periféricos y con fuertes problemas estructurales tales como Andalucía. Nos referimos al estudio de las redes y funciones urbanas; los nuevos modelos de ciudad adaptados al capitalismo líquido y global imperante; la especialización productiva y las nuevas formas de desarrollo de base local y endógena en centros de tamaño medio; los procesos de metropolización y litoralización de las poblaciones; y, finalmente, al especial protagonismo de los centros intermedios como conexión fundamental y clave en la difusión del desarrollo territorio en estos escenarios territoriales. Argumentos e ideas que nos permitirán ir dando forma a nuestra investigación hasta alcanzar los objetivos que ésta persigue.

## **2. HIPÓTESIS DE LA INVESTIGACIÓN.**

Desde mediados del S.XX hasta la actualidad, han tenido lugar algunos de los procesos sociales, económicos, infraestructurales y urbanos más significativos y con mayor capacidad de transformación para la configuración y ordenación del territorio de la Historia de Andalucía. Estos procesos, que en algunos casos se han manifestado como enormemente agresivos y radicales por los cambios que en el territorio introducían, han modificado y reorganizado las relaciones funcionales y territoriales regionales. Su impacto sobre una estructura de asentamientos históricamente dominada por ciudades de tamaño medio, ha obligado a éstas a reorientar su papel territorial para convivir y desenvolverse exitosamente en los nuevos escenarios que iban surgiendo. A destacar, de forma breve, el desarrollo y consolidación de áreas metropolitanas, la desarticulación del mundo rural tradicional o los nuevos fenómenos protagonistas en el ámbito económico y productivo (agricultura intensiva bajo plástico, polos industriales, turismo de masas, etc.) Así mismo, y como consecuencia del contexto de cambio y aceleración de la dinámica territorial aludido anteriormente, se ha visto alterado su histórico papel de centros secundarios, escalafón intermedio en la jerarquía urbana regional, que constituían la conexión entre los extremos del sistema urbano, así como eran claves en la difusión de los procesos de desarrollo territorial y la innovación entre los principales centros urbanos de esta parte del Mediterráneo y su entorno -rural o litoral- inmediato. No queremos decir que haya desaparecido ese rol territorial, sino que, a la luz de los cambios registrados, ese rol ha tenido por fuerza que mutar y

complejizarse, al igual que lo ha hecho el contexto territorial en que estas ciudades se desenvuelven.

Entendemos, por tanto, que las ciudades medias andaluzas tienen un rol territorial específico en la dinámica y articulación regional, que es poco atendido por las principales ramas de la ciencia geográfica actual, escasamente reconocido por los paradigmas dominantes en el estudio de la dinámica territorial y que queda mal representado en los contenidos y disposiciones de la planificación regional y subregional vigente. Además de todo esto, no cuenta con aproximaciones cuantitativas, objetivas y extrapolables, que permitan generar comparaciones y, de este modo, hacer avanzar el conocimiento en este campo del saber con nuevas aproximaciones en territorios y sistemas urbanos con características similares de la cuenca mediterránea.

Por todo ello, entendemos que hay una urgente necesidad de avanzar en el reconocimiento de esta realidad urbana y su dimensión territorial. Se trata de situar en el lugar que corresponde en el discurso geográfico actual a una de las claves estructurales básicas para entender cómo funciona el territorio andaluz, y esto ha de hacerse a través del estudio de las propiedades urbanas de uno de sus componentes principales. Para conseguir valorizar, en definitiva, una parte fundamental de nuestro patrimonio urbano y territorial, clave en el mantenimiento del equilibrio territorial frente a las amenazas crecientes que sobre éste se ciernen.

Además, como ya avanzamos con anterioridad, sabemos que, debido a los cambios habidos en el territorio y su dinámica desde mediados del siglo XX, este rol territorial de los centros de tamaño medio ha cambiado, conociendo las mayores transformaciones organizativas y territoriales desde, al menos, la división provincial de 1833. Y queremos reconocer estos cambios y el nuevo papel que juegan estas ciudades en un escenario propicio al dinamismo y que concentra una enorme diversidad territorial: el litoral mediterráneo andaluz. Se trata de un espacio extremadamente complejo y diverso, que concentra en la actualidad una importante parte de la actividad económica y de la población de la región más populosa de España. Junto a esto, ha conocido en época contemporánea unas décadas de expansión continuada y fulgurante basada en una multiplicidad de factores que han interactuado sobre este territorio hasta nuestros días, dotándolo, a partir de radicales cambios en sus estructuras y paisajes, de una nueva y particular personalidad geográfica.

### **3. JUSTIFICACIÓN E IMPORTANCIA DE LA INVESTIGACIÓN. ACTUALIDAD Y PERTINENCIA.**

La presente investigación aborda un tema –el del papel territorial de las ciudades medias y su rol de intermediación- hasta ahora tratado desde perspectivas sectoriales o de forma incompleta y muy parcial por otros trabajos precedentes en la materia (FERNÁNDEZ GUTIÉRREZ, 1975; FERIA TORIBIO, 1992; VILAGRASA IBARZ, 1999; LLOP TORNÉ, 2000; BELLET SANFELIÚ y LLOP TORNÉ, 2004b; BLANCO FERNÁNDEZ, 2004). Se hace necesaria, por tanto, una revisión y puesta al día de este fenómeno urbano y sus dimensiones territoriales asociadas, no sólo para avanzar en su reconocimiento territorial sino para contribuir, en la medida de lo posible, a una nueva interpretación territorial más cercana a la sostenibilidad y más sensible a la articulación de los territorios en la escala subregional y local.

Así mismo, en la presente investigación realizamos un estudio geográfico de análisis regional exhaustivo de un escenario territorial muy dinámico e intensamente transformado en los últimos años -el área mediterránea andaluza-, para la que proponemos una descripción y justificación geográfica operativa y actualizada.

Complementando lo anterior, proponemos una definición operativa de intermediación urbana para esta escala y ámbito de trabajo, que por su carácter cuantitativo y estadístico puede ser extrapolada a otros ámbitos y replicada por otros investigadores.

A esto, se unirá la obtención de análisis sectoriales y funcionales de ciudades en función de su rol intermediador que permitirán diagnósticos integrados y prospectivos en relación con los grandes desafíos territoriales, presentes y futuros, en esta zona. Además, con la obtención de unas tipologías geográficas de ciudades, podremos clasificar y comprender mejor las grandes problemáticas urbanas y territoriales que se detecten, aportando un nuevo examen de la situación de la zona mediterránea andaluza con respecto al resto de la región en general y de la planificación vigente en particular (el POTA y los PSOT).

En resumen, pretendemos renovar, actualizando desde el empirismo y el análisis geográfico regional, el discurso geográfico en torno a un fenómeno urbano de capital importancia en la articulación de los territorios: las ciudades medias y su capacidad de

intermediación. Y lo haremos aprovechando el escenario regional andaluz y sus particularidades territoriales, muchas de ellas excepcionales y surgidas a la luz de los cambios registrados desde mediados del siglo XX hasta la actualidad.

Este esfuerzo incluye, por tanto, desde la generación de un marco de análisis teórico de referencia, actualizado y posicionado en los paradigmas geográficos actualmente imperantes, hasta la comprobación empírica de fenómenos urbanos y territoriales complejos, incardinando dichos esfuerzos en un marco del análisis geográfico regional actualizado e implementado sobre una sección muy representativa de la realidad territorial andaluza.

#### **4. JUSTIFICACIÓN DEL ÁREA DE ESTUDIO.**

A la hora de definir la zona de trabajo nos encontramos con la problemática ya tradicional en geografía, que condiciona desde el principio los límites y objetivos del estudio en curso. Nos referimos a la identificación de los criterios a utilizar que nos permitan obtener un espacio de trabajo funcionalmente viable, académicamente abarcable y coherente con el propósito de nuestra investigación. En este caso se trata de acotar estructuras territoriales y urbanas que generan procesos de cohesión territorial y áreas de centralidad funcional, articulando el espacio y dándole un sentido y organización racionales a través de la capacidad de intermediación de los centros de tamaño medio inmersos en él. Si bien existen criterios históricos, paisajísticos, naturales o ambientales que dotan al litoral mediterráneo andaluz de una personalidad fácilmente identificable respecto de otras zonas de su entorno regional y nacional, lo que nos interesa en este caso es quedarnos con la parte de la realidad planificadora referida al sistema urbano y la estructura territorial, por lo que hemos decidido acotar el área de trabajo a la que engloban las distintas unidades territoriales o comarcas definidas en el Plan de Ordenación del Territorio de Andalucía para este área de la comunidad autónoma (JUNTA DE ANDALUCÍA, 2006c). Éstas están formadas a su vez por la unión de municipios contiguos que, al menos en esta sección del territorio regional, no sobrepasa ni genera unidades territoriales que engloban municipios procedentes de provincias distintas. Se trata de unidades funcionales reconocidas oficialmente en la planificación como espacios de articulación subregional que responden a áreas con personalidad propia y sentido territorial desde el punto de vista de la ordenación del territorio.

De este modo, encontramos el litoral mediterráneo andaluz dividido en ocho zonas -unidades territoriales actualmente, comarcas en el discurso geográfico tradicional-, tres de ellas de carácter metropolitano en torno a las ciudades de Algeciras, Málaga y Almería, y que en su conjunto abarca desde el municipio de Tarifa (Cádiz) en el extremo Oeste, hasta el de Pulpí (Almería) en el extremo Este. Está limitado al Sur por la costa con el Mar Mediterráneo en toda su extensión, adentrándose hacia el Norte una distancia variable según las unidades territoriales, sin tener en cuenta particularidades locales paisajísticas, hidrográficas o históricas que pudieran disolver nuestro objeto de trabajo en fronteras variables, entorpeciendo, y que, difícilmente, se pueden acotar. Sobre esta descripción del área de trabajo volveremos con todo detalle -justificación, criterios científicos y cartografía asociada- al comienzo del Bloque II de este trabajo, como base inicial para el análisis evolutivo y regional realizado.

## **5. OBJETIVOS DE LA INVESTIGACIÓN.**

Distinguimos entre un objetivo general que, en el desarrollo de su consecución, se desgrana en un conjunto de siete objetivos parciales o específicos.

### **5.1 Objetivo general.**

Avanzar en el reconocimiento y comprensión geográfica del rol territorial de las ciudades medias e intermedias de Andalucía, identificando, describiendo y acotando la función de intermediación urbana propia de estos centros como clave fundamental de su importancia y significación en la articulación de la región. A partir de ahí, y una vez conocido y contextualizado su rol intermediador en el territorio, se pasan a obtener unas tipologías geográficas de ciudades que permitan elaborar teorías de prognosis sobre la dinámica funcional y articuladora en este territorio.

### **5.2 Objetivos específicos.**

Abordar, desde un afán actualizador y con su contextualización en los principales paradigmas geográficos de nuestro tiempo, los principales argumentos y teorías analíticas y explicativas existentes en torno al sistema urbano andaluz, sus componentes y su funcionalidad territorial, haciendo especial hincapié en aquellos relacionados con las ciudades medias.



Ahondar y describir el concepto de “ciudad media” e “intermedia”, su realidad en España y Andalucía, intentando acotar las propiedades y significación territorial de los mismos.

En relación con lo anterior, definir la intermediación urbana como función y característica principal de las ciudades intermedias, además de como un elemento clave en la articulación de los territorios.

Realizar un análisis de las principales transformaciones económicas, sociales, territoriales y demográficas en las que se ha visto inmersa la comunidad autónoma andaluza en el periodo 1950-2014, abordando la repercusión de esos grandes cambios en la transformación del sistema urbano regional.

Obtener una imagen exacta y científicamente avalada de las transformaciones territoriales y urbanas experimentadas, así como de las problemáticas sociales, demográficas, económicas, infraestructurales y planificadoras registradas en el litoral mediterráneo andaluz en el periodo 1950-2014.

Analizar y reconocer la problemática intrínseca a los sistemas urbanos intermedios de la zona litoral mediterránea de Andalucía, así como de la redefinición de las relaciones urbanas intralitorales, y la aparición de nuevos servicios y funciones económicas, sociales, territoriales y urbanas que tienen su epicentro en estas ciudades. Así mismo, análisis de las nuevas relaciones territoriales y urbanas establecidas con las áreas metropolitanas y el mundo rural de su entorno más inmediato.

Estudiar casos urbanos, sobre las 25 ciudades de tamaño medio incluidas en el área de estudio, recopilando variables que describan la intermediación urbana. Esto, mediante la implementación de un procedimiento analítico tipo cluster jerárquico, nos permitirá obtener unas tipologías geográficas de ciudades, elementales para catalogar los avances registrados en la materia de estudio.

Finalmente, con base en las tipologías geográficas construidas a partir del rol intermediador de estas ciudades, se abordará un capítulo de propuestas prospectivas y estrategias de ordenación y gestión del territorio para el Mediterráneo andaluz que permitirán identificar potencialidades territoriales, generar sinergias positivas y que servirán para superar viejas deficiencias y dinámicas dañinas para este espacio avanzando hacia la sostenibilidad de su modelo territorial.

Como podrá intuir el lector, todo lo anterior no solo permitirá mejorar el conocimiento geográfico sobre este escenario y las transformaciones territoriales y urbanas que en él se han producido en los últimos tiempos. También permitirá generar la carga crítica y argumental necesaria para sostener las necesarias propuestas y posibles soluciones a las grandes problemáticas –territoriales, sociales, infraestructurales y económicas- que en él se detecten. Así mismo, esta labor posibilitará la consecución de un escenario de análisis válido para sustentar teorías prospectivas sobre la dinámica territorial en esta parte de Andalucía en pos de su desarrollo territorial integrado.

## **6. METODOLOGÍA.**

En la presente investigación hemos apostado, tal y como ocurre frecuentemente en las Ciencias Sociales y Humanísticas, por una metodología de trabajo diversa que no puede ser etiquetada con un método específico u otro. Por ello, hemos preferido hablar en este caso de pluralidad metodológica para referirnos a la presente investigación y a su desarrollo.

Aunque, eso sí, de forma general es legítimo circunscribir el procedimiento utilizado al método hipotético-deductivo. Desarrollando esta aseveración, podemos decir, de forma sucinta, que tras la observación de la realidad territorial y urbana andaluza, y viendo el especial protagonismo en ella de las ciudades de tamaño medio, hemos generado una hipótesis de partida para explicar el rol territorial de las ciudades medias en ese contexto -la intermediación urbana existe como una función o propiedad de los centros urbanos de tamaño medio, que varía en cada caso en función de ciertas propiedades de estos centros urbanos- (planteamiento del problema). Para deducir, a continuación, algunas consecuencias intrínsecas derivadas de la propia hipótesis, comprobando finalmente, a través de un proceso de contraste, la verdad del enunciado inicial comparándolo con la experiencias tomadas de la realidad (introduciendo un análisis empírico y cuantitativo en el proceso que avale científicamente las conclusiones obtenidas). Detallamos este complejo proceso en sus fases a continuación:

El primer paso de la investigación ha girado en torno a la preparación y explotación de fuentes siguiendo el método hermenéutico de trabajo. El objetivo primordial es la interpretación de las fuentes de información disponibles, tanto las

documentales, bibliográficas, legislativas, estadísticas y cartográficas. Con ellas hemos construido la primera parte de nuestra labor, un marco teórico y conceptual que sirva de referencia de partida y contexto de la investigación. Más concretamente, es importante indicar que se ha realizado esta fase inicial en dos pasos: en primer lugar, se ha desarrollado un marco global teórico en el que hemos reflexionado sobre ciudades, geografía urbana y desarrollo regional. En segundo lugar, y de una forma más específica, hemos construido un marco de referencia y estado de la cuestión en torno al objeto principal de estudio, la ciudad media e intermedia, en sus distintas dimensiones escalares, funciones y realidades territoriales.

Tras esto, hemos realizado un análisis histórico-evolutivo de las principales dimensiones territoriales de la zona de estudio, con especial y constante protagonismo a lo largo de nuestra labor de las ciudades medias contenidas en esta sección del territorio regional andaluz. Se trata de un análisis y diagnóstico evolutivo regional con el apoyo de los materiales e informaciones recopilados, en pos de un examen exhaustivo de las transformaciones sufridas por el sistema urbano en esta zona de Andalucía y el papel jugado por las ciudades medias en este marco territorial, su evolución conjunta y sistema de relaciones. Es, de algún modo, un estado de la cuestión territorial en el área de estudio, siguiendo en su desarrollo un método híbrido analítico-explicativo que nos permitía obtener las informaciones necesarias en cada dimensión de la realidad tratada y que hacía avanzar la investigación.

A continuación, y profundizando en el empirismo implementado en nuestra labor, hemos seleccionado las doce variables más idóneas que describieran en la actualidad la intermediación urbana en la escala de trabajo, aplicando con ellas un método de análisis estadístico cuantitativo y multivariante denominado "análisis de conglomerados -cluster- de tipo jerárquico". De él hemos obtenido unas conclusiones, puramente estadísticas y numéricas, que nos servirán para desarrollar la siguiente fase de nuestra investigación. Este paso entendemos que supone un refuerzo cuantitativo, que introduce un alto componente de objetividad y, por tanto, convierte a nuestro trabajo en un procedimiento extrapolable por otros investigadores a otras realidades urbanas y territoriales similares, lo que, consideramos, revaloriza enormemente nuestra investigación desde un punto de vista estrictamente científico.

A partir de esto, damos un salto interpretativo e integrador que nos permite llevar, de nuevo, la realidad cuantitativa obtenida con la implementación del análisis de conglomerados al análisis geográfico regional, en estrecha relación con las teorías expuestas en la fase inicial de nuestra labor. Con ello, obtenemos unas tipologías geográficas de ciudades en función de su capacidad de intermediación, que integran en su definición las principales variables y realidades territoriales actuantes en cada caso, dando un resultado netamente original respecto de los trabajos precedentes en la materia. Se trata en este paso, en definitiva, de una valorización y caracterización geográfica de los resultados obtenidos en el paso anterior con el análisis estadístico. Podríamos concluir esta idea diciendo que hemos utilizado un método estadístico para avalar y reforzar las conclusiones que se avanzaban con el análisis evolutivo y conceptual realizado anteriormente.

Finalmente, el último paso gira en torno a la caracterización y posicionamiento en el marco planificador del escenario final resultante. Se trata de un capítulo de balance general, que sitúa nuestra investigación en su entorno científico actual y que pretende llevar sus aportaciones un poco más allá, todo en estrecha relación con los desafíos actuales e inmediatos en el área de estudio y para Andalucía como entidad regional. Hemos construido para ello, con cada grupo de ciudades en función de su capacidad de intermediación -las tipologías del apartado anterior-, tres escenarios a modo de pronóstico para las ciudades en estudio y su contexto territorial. Nos referimos a un escenario tendencial (en el que el futuro se desarrolla siguiendo la lógica actual sin intervenciones de ningún tipo), un escenario probable (en él el futuro se desarrolla según la lógica esperable, actuando la ciudadanía y las administraciones intentando compensar los desbarajustes del sistema económico y territorial) y, finalmente, un escenario óptimo (o idealizado, en el que el futuro es el mejor de los posibles). Con ellos analizamos las principales tendencias territoriales detectadas, así como los más importantes procesos actuantes en el territorio y las posibles consecuencias que se derivarán de la dinámica actualmente vigente, todo ello sin perder de vista el papel de las ciudades medias en todos y cada uno de los procesos abordados.

Un último paso ha sido la recopilación de aportaciones, el posicionamiento de la investigación en el contexto científico actual y la sugerencia de aplicaciones futuras de la presente investigación en un apartado final de conclusiones.

Como queda expuesto, la inicial mención a la pluralidad metodológica de la investigación responde a la complejidad y necesaria adaptabilidad que exige desentrañar las claves documentales, interpretativas, analíticas y empíricas del objeto de estudio. Desde el punto de vista del investigador, ésta variedad ha sido, más que un elemento distorsionador de la investigación, una válida herramienta adaptada a la exigencias de la misma en cada una de sus fases, y por tanto, fundamental en la consecución de los objetivos planteados.

Así mismo, es importante dejar constancia de que el conjunto de la investigación ha transcurrido impulsada por un análisis crítico permanente de las circunstancias e informaciones manejadas en cada una de las partes que componen la misma. Si bien la objetividad es un valor en la ciencia moderna, consideramos que la subjetividad no puede ser erradicada de un trabajo de este tipo por el bien y el valor de los resultados obtenidos.

## **7. LIMITACIONES Y VIABILIDAD DEL ESTUDIO.**

Las limitaciones principales que hemos encontrado en la realización del presente trabajo son, por norma general, las propias a toda investigación en Ciencias Sociales y Humanidades de este tipo, aderezadas con las intrínsecas al investigador que realizaba el trabajo.

Por un lado, hemos de contar con el tiempo disponible, que siempre se antoja -a priori- insuficiente para dar respuesta efectiva a los retos que con el avance del proceso investigador se van planteando.

Por otro lado, las principales limitaciones en el aspecto técnico giran en torno a los problemas que se derivan de la explotación de fuentes estadísticas muchas veces limitadas y realizadas con criterios cambiantes en el tiempo (como ocurre con los censos de población y vivienda coordinados por el Instituto Nacional de Estadística en un periodo tan amplio como el comprendido entre 1950 y 2011). Esto impide ciertas comparaciones y el seguimiento pormenorizado de algunos fenómenos y procesos (sobre todo de tipo económico y social), así como imposibilitan la implementación de indicadores y otras referencias de enorme interés geográfico en momentos históricos distintos al actual.

Así mismo, la falta de datos a escala inferior a la municipal en muchas variables básicas, o su disponibilidad en una escala inapropiada que nos permitiera avanzar en el cumplimiento de nuestros objetivos y en nuestra aproximación al objeto de estudio (como la provincial, única existente en algunos aspectos turísticos, industriales o agrícolas), ha convertido en imposible una aproximación real a muchos problemas y fenómenos territoriales que eran de nuestro interés.

Pese a todo, consideramos humildemente que el presente trabajo resuelve con suficiencia los retos planteados, dando cumplida cuenta y respondiendo a las expectativas que surgen de los objetivos descritos en esta parte inicial de la investigación

## **8. RESULTADOS.**

Siempre es difícil hacer justicia a un estudio como el presente, tan lleno de matices, distintos procedimientos y corolarios, en un breve apartado como el actual. Pero sí que se puede sistematizar, de forma sucinta, sus aportaciones principales, de tal manera que podamos posicionar esta investigación en el contexto científico actual.

Por un lado, hemos construido un estado de la cuestión teórico de partida en nuestra labor. En él, hemos abordado los paradigmas dominantes en torno al sentido territorial de la ciudad, tanto desde el punto de vista de la geografía urbana como desde el análisis geográfico regional. Por otro, y como continuación lógica de lo anterior, hemos actualizado y redefinido los conceptos, básicos en la geografía de los asentamientos actual, de "ciudad media", "ciudad intermedia" e "intermediación urbana", fundamentales en la comprensión actual y dinámica de los sistemas urbanos y territoriales del mundo moderno.

Así mismo, hemos analizado, de forma crítica y siempre apoyados en datos y referencias documentales objetivas, la evolución territorial seguida por una sección fundamental de la comunidad autónoma de Andalucía. Concretamente, nos referimos a la zona litoral mediterránea -la zona de estudio-, que concentra algunos de los procesos territoriales y urbanos más significativos de cuantos podemos encontrar en la España de nuestro tiempo. Este análisis y diagnóstico territorial nos ha servido para enmarcar y reconocer el protagonismo territorial de los centros urbanos de tamaño medio en la

zona de trabajo, que por su variedad y complejidad internas, son entendidos como imagen y representación válida para el conjunto regional andaluz.

A partir de ahí, hemos implementado un análisis cuantitativo, estadístico multivariante de conglomerados, en el que hemos trabajado con variables específicas que nos han servido para describir la intermediación urbana en torno a cuatro dimensiones fundamentales. Esto es una aportación novedosa, aplicada y empírica, nunca antes realizada en Andalucía ni en las ciudades aquí seleccionadas en el análisis. Hemos aportado, en definitiva, un método objetivo y cuantitativo con el que describir y abordar científicamente la intermediación urbana.

Lo anterior ha sido la base científica, obtenida, repetimos, mediante procedimientos objetivos, estadísticos y, por tanto, extrapolables a otros ámbitos y por otros investigadores, para indagar en el conocimiento geográfico del área de estudio y del rol territorial en el mismo de las ciudades intermedias. Se ha realizado mediante la obtención, a partir de las conclusiones del análisis estadístico anterior, de unas tipologías geográficas de ciudades en función de su capacidad de intermediación. Éstas han sido la herramienta para generar una nueva interpretación del funcionamiento territorial del área de trabajo y del rol territorial de las ciudades intermedias en el mismo, aportando de este modo nuestro estudio toda una nueva interpretación metodológica y empírica del funcionamiento y del rol territorial de los centros urbanos de esta parte del territorio andaluz.

Con todo esto, hemos construido un apartado de prognosis y escenarios territoriales futuros que ha servido de justificación para proponer mejoras y medidas para superar los evidentes desafíos territoriales detectados y su previsible evolución futura.

Entendemos, por tanto, nuestra aportación como un revulsivo y avance del conocimiento en la comprensión de un fenómeno urbano y territorial complejo, el de la intermediación urbana y las ciudades intermedias, mal abordado y no definido en el plano práctico, ceñido exclusivamente de manera histórica al plano teórico dentro de la geografía andaluza.

## **BLOQUE I: MARCO TEÓRICO**

**CAPITULO 1. LA CIUDAD, LOS SISTEMAS URBANOS Y EL DESARROLLO TERRITORIAL EN EL MARCO DE LA GEOGRAFÍA MODERNA.**

**CAPÍTULO 2. CIUDADES MEDIAS E INTERMEDIAS. DEFINICIÓN Y REALIDAD GEOGRÁFICA**



**CAPITULO 1. LA CIUDAD, LOS SISTEMAS URBANOS Y EL DESARROLLO TERRITORIAL EN  
EL MARCO DE LA GEOGRAFÍA MODERNA.**

## **CAPITULO 1. LA CIUDAD, LOS SISTEMAS URBANOS Y EL DESARROLLO TERRITORIAL EN EL MARCO DE LA GEOGRAFÍA MODERNA.**

### **1.1 Contexto a la investigación.**

La historia de la geografía urbana, ya sea en España como en su contexto internacional más inmediato, es la historia del cambio en la manera de observar y atender a los centros urbanos en cada etapa histórica. El investigador, fuera geógrafo o no, en cada momento ha intentado aportar su visión de cómo funcionaban las ciudades, desentrañar su complejidad organizativa y funcional, para así ampliar el conocimiento que teníamos acerca de su papel territorial, social y económico, todo ello con evidentes beneficios para el nivel de vida de las comunidades humanas que desarrollaban su actividad vital en esas ciudades.

La geografía, como saber académico institucionalizado es un conocimiento relativamente reciente, desarrollado a lo largo del siglo XIX y sólo en algunos países europeos (CAPEL, 1981; GÓMEZ MENDOZA *et al*, 1982). Y dentro de ella, la geografía urbana lo es aún más, debido a que su foco de atención -la ciudad y los procesos territoriales que tienen su centro en los asentamientos humanos- no han alcanzado una dimensión lo suficientemente importante hasta fechas aún más cercanas. Como decimos, el nacimiento de las grandes ciudades, el desencadenamiento de procesos territoriales significativos y transformadores de la realidad territorial de los distintos países a partir de sus centros urbanos -en los social, económico, demográfico- ha sido algo reciente en la historia, por lo que el interés científico y académico en estos aspectos y su salto a tener relevancia social y política comienza a finales del XIX y comienzos del XX y sólo de forma puntual en algunos países. Aunque a lo largo del siglo pasado y con el transcurrir de sus diferentes avatares sociales, económicos, bélicos y demográficos, el panorama general sufrió una transformación radical, pasando la ciudad y lo urbano a ser el centro, motor y esencia de la actividad humana en casi todos los rincones del planeta, convirtiéndose actualmente y de este modo la geografía urbana en una de las grandes áreas de acción y actividad científica en este campo del saber (GÓMEZ MENDOZA *et al*, 1982).

No es nuestra intención entretenernos en repasar el nacimiento de una rama científica tan amplia y compleja, proceso que además ya ha sido ampliamente estudiado

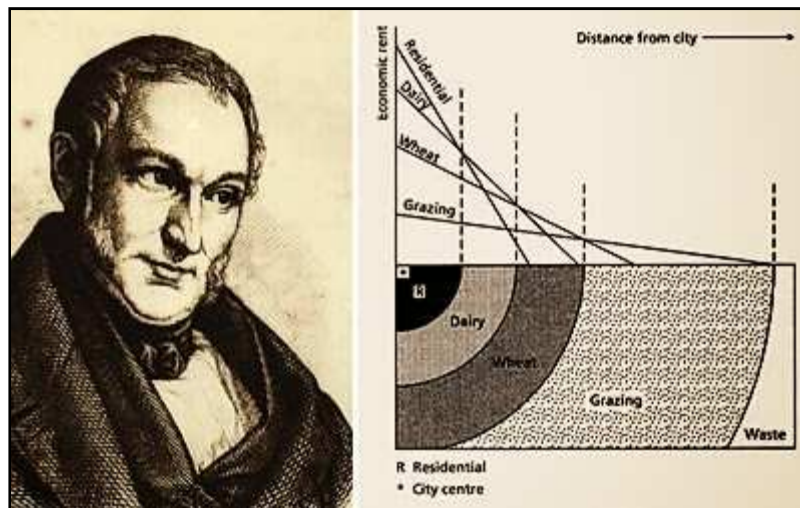
con anterioridad en nuestro país (CAPEL SÁEZ, 1975b; MURCIA NAVARRO, 1979; CARRERAS I VERDAGUER, 1984; VINUESA ANGULO *et al*, 1991; FERRER REGALES, 1992). Lo que pretendemos aquí es contextualizar, dentro de la geografía urbana, el punto de vista conceptual y metodológico utilizado en nuestra labor, ayudando así a explicar la forma de trabajar escogida y las pretensiones que hemos tenido a la hora de buscar resultados en la presente investigación.

A lo largo del siglo XIX, instante en que la geografía aparece como una ciencia impregnada en sus objetivos y métodos por los paradigmas científicos de ese momento (positivismo, darwinismo), se fue prestando un interés creciente al estudio de los aspectos humanos, y no sólo dentro del análisis regional (VINUESA ANGULO y VIDAL DOMÍNGUEZ, 1991: 10). En esos años, la geografía y su preocupación por los procesos y fenómenos relacionados con la actividad del ser humano sobre la faz de la tierra fue ganando prestigio e importancia hasta consolidarse como una rama científica establecida y, entre ellos, los trabajos sobre ciudades destacaron sobre los demás marcando el inicio de lo que hoy conocemos como geografía urbana (CAPEL SÁEZ, 1984:19). Algunos autores entienden que, según esta reflexión, el padre de la geografía urbana moderna es el alemán Otto Schlüter (SCHLÜTER, 1899; VINUESA ANGULO y VIDAL DOMÍNGUEZ, 1991), que marcó la pauta con los primeros trabajos explícitamente urbanos en este periodo. Otra referencia en estos años iniciales fueron los trabajos del también alemán K. Hassert (HASSERT, 1907). Sin embargo, la madurez metodológica y conceptual de una geografía sobre asentamientos y de las ciudades no se alcanza hasta la publicación de una serie de estudios de casos particulares realizados, ya entrado el siglo XX, por autores de la escuela francesa, ya puntera en muchos otros aspectos en esos años, entre los que merece la pena ser citado el completo estudio realizado por Blanchard sobre Grenoble en 1911 (BLANCHARD, 1911; VEITL, 1993). La geografía urbana avanzaba en esos años de la mano de los grandes procesos de urbanización, y éstos tenían lugar, sobre todo y de una forma generalizada, en Reino Unido, Francia, Estados Unidos y Alemania, por lo que no es de extrañar que hasta este periodo los grandes autores procedan de estos países.

Desde un principio, sin embargo, llama la atención lo tardío en la aparición de los estudios urbanos realizados por geógrafos. La obra de Guinart-Monbeig, Villar, Blanchard... todos ellos franceses, así como los trabajos de los alemanes Hassert,

Christaller o los anteriores de Von Thunen, aportan para la geografía, en la primera mitad del XX, un marco conceptual y metodológico que permite a los geógrafos adentrarse en el conocimiento de la ciudad y su funcionamiento (Figura 1) (VON THUNEN, 1820).

Figura 1. Von Tunen y la renta de localización.



Fuente: LÖSCH, 1957.

Blanchard, sin ir más lejos, definía, desde un punto de vista marcadamente historicista y ecologista, tres objetivos principales en cualquier estudio acerca de la ciudad (BLANCHARD, 1931; VINUESA ANGULO y VIDAL DOMÍNGUEZ, 1991: 11), lo que él estimaba básico para reconocer y comprender un perfil completo de la misma:

1.- La relación entre los factores naturales y el origen y desarrollo de una ciudad, con especial atención a su situación y emplazamiento.

2.- Evolución histórica hasta la actualidad.

3.- Las actividades económicas que justifican su perfil urbano.

Esta geografía urbana inicial era puramente académica y descriptiva, por lo que era ignorada por los órganos de decisión y poder y no tenía la repercusión social que podría esperarse a partir de sus aportaciones. Pero todo esto cambia avanzado el siglo XX. Por un lado, a mediados de centuria irrumpe la *Escuela de Chicago* en el panorama académico y científico con sus novedosas teorías urbanas que incorporaban al discurso elementos y conceptos propios de otras ciencias (ecología, economía, sociología, matemáticas). Por otro, la gran crisis que supuso en Europa la II Guerra Mundial, en

todos los órdenes de la vida en general pero sobre todo en el aspecto urbano en particular, hizo que el pensamiento y la ciencia se volcaran en una vuelta a la ciudad, la cual era necesario rediseñar, cuando no también reconstruir y empezar a concebir de nuevo prácticamente desde cero. Se suele considerar el año 1950 como el momento en que irrumpe en la potente y dinámica geografía anglosajona esta nueva corriente, la "nueva geografía" o "geografía neopositivista" que llega hasta nuestros días con un papel preponderante -cuando no absolutamente dominante- en el discurso académico y técnico sobre lo urbano en geografía en todas las escuelas del mundo Occidental (BOSQUE MAUREL, 1981b: 289).

Tras la crisis conceptual de mediados de siglo, en acertadas palabras del Profesor Bosque, aparece la necesidad de "establecer las reglas básicas de los modelos de uso rural y urbano del suelo, analizar los procesos que conducen a tales modelos y utilizar los conocimientos obtenidos en predecir su futuro desarrollo" (BOSQUE MAUREL, 1984: 265). Esta cita del Profesor Bosque es especialmente importante en este trabajo puesto que, en gran medida, resume una parte esencial de nuestros objetivos: establecer leyes generales, acogerse a ellas para la realización de un correcto diagnóstico territorial, y alcanzar la definición de escenarios de prognosis que nos permitan adelantarnos a los procesos territoriales y urbanos futuros.

En nuestro caso entendemos que es, en este momento histórico de mediados del siglo XX, el instante a partir del cual la geografía en general, y su rama urbana y de los asentamientos en particular, cuentan definitivamente con un corpus teórico y práctico lo suficientemente amplio y rico con el que hacer frente al estudio y comprensión de los grandes cambios que estaban por venir en esta materia. De esta forma, aparecen los grandes manuales de geografía urbana que han marcado una época en la geografía moderna: Toschi (TOSCHI, 1947); Dickinson (DICKINSON, 1947); Chabot (CHABOT, 1948); Taylor (TAYLOR, 1949); Tricart (TRICART, 1952); o Smailes (SMAILES, 1953). Durante esta primera etapa los autores siguen empeñados en conocer más sobre los asentamientos, los procesos que han dado lugar a su consolidación e importancia, y siguen destacando algunos conceptos que marcaron tendencia en aquel tiempo: las características de los emplazamientos, el estudio de los centros de mercado, las características de la morfología urbana, la importancia de la historia en la configuración del espacio urbano... El asentamiento científico de estos principios ayudó, así mismo, a poner en contacto a la

geografía urbana con la nueva ciencia regional (ISARD, 1956), que en aquellos años de medios del siglo XX comenzaba su andadura en Estados Unidos, con un hito principal en la fundación de la Asociación de Ciencia Regional de ese país en el año 1955. Desde este momento se inició un proceso, que aún hoy continua, de enriquecimiento mutuo para ambas áreas de conocimiento.

Si nos fijamos, todas las obras reseñadas en estas primeras etapas de la geografía de los asentamientos tienen algo en común, y es que ninguna es española. La geografía española, en plena reordenación en esos años de postguerra, apenas aporta nada, desde el punto de vista teórico o metodológico, a la geografía urbana en esos años. Con dos excepciones notabilísimas. Por un lado, la obra de los maestros Manuel de Terán y José Manuel Casas Torres y, por otro, la tesis doctoral, desde nuestro punto de vista la más completa de su tiempo, de Joaquín Bosque Maurel sobre la ciudad de Granada (CARRERAS I VERDAGUER, 1984).

En el caso de Terán los estudios de geografía urbana forman una mínima parte de su labor científica e investigadora total, si bien ya desde los años 40 del pasado siglo comenzó a interesarse por esta temática en algunas de las investigaciones que realizó sobre Aragón (TERÁN, 1942) y Castilla La Nueva (TERÁN, 1946). Su tema principal de interés siempre fue Madrid, en donde podemos destacar su estudio sobre los usos del suelo en dos calles de esta ciudad de 1961 como el que más impacto tuvo en la comunidad geográfica de aquel tiempo (TERÁN, 1961a, 1961b, 1966, 1979; GARCÍA BALLESTEROS, 1981: 319). Por otro lado, José Manuel Casas Torres, influido por las enseñanzas de Lluís Solé Sabarís, siempre tuvo un punto de vista más territorial en su acercamiento a la ciudad como fenómeno geográfico (CASAS TORRES y ABASCAL GARAYOA, 1945). El centro de sus investigaciones, siendo aquellas de temática urbana menos numerosas que en el caso de Terán, estuvo más ligado al estudio de la ciudad en el territorio, lo que con el tiempo quedó patente en la evolución seguida por sus discípulos, dentro de la rama de geografía humana, sobre el área de influencia de distintas ciudades, así como en diversos estudios monográficos de temática económica o demográfica sobre distintas ciudades y provincias españolas. De todas formas, estas diferencias entre los dos maestros pierden significación con el transcurrir de los años, debido a la enorme diversificación y amplitud temática que adquiere la geografía urbana desarrollada por ellos y sus discípulos.

El otro hito que queríamos destacar en esta etapa académica y científica es la aportación realizada por Joaquín Bosque Maurel con su tesis "Geografía urbana de Granada" de 1956 (BOSQUE MAUREL, 1956), la que es considerada como la primera monografía urbana universitaria realizada en España (CARRERAS I VERDAGUER, 1984: 258). Estudio destacadísimo en su momento por lo novedoso del tratamiento del objeto de estudio -la ciudad de Granada-, la forma en que se acerca al conocimiento del mismo y los aspectos sobre los que centra su investigación, con los que aplicó y difundió en España muchos de los conceptos y teorías que ya eran de uso común en las grandes escuelas geográficas europeas. Tres destacamos como principales: el estudio de la morfología y estructura urbanas, siguiendo a sus maestros en el tema; el peso de la historia en la configuración del espacio, con especial hincapié en la etapa musulmana y en la gestión que de ese patrimonio se ha ido haciendo en periodos posteriores; y sobre todo, la aplicación del concepto de ciudad-región al caso granadino, adelantándose y sentando las bases de la obra que Horacio Capel desarrolló más intensamente a partir de finales de los años 60 del pasado siglo XX.

Más adelante, volviendo al escenario internacional de la geografía urbana, una segunda etapa a destacar en la evolución global de esta rama del conocimiento es la protagonizada por los manuales de Dickinson (DICKINSON, 1947, aunque traducido al español en 1961 por Omega), auténtico hito en la reformulación neopositivista de las teorías de Christaller, y los de Chabot (CHABOT, 1948; con edición renovada y revisada en español por la editorial Labor en 1972), George (GEORGE 1961) y Beaujeu-Garnier (BEAUJEU-GARNIER y CHABOT, 1969, traducido por la editorial Vicens-Vives en 1970), que actualizan, poniendo nuevamente en un primer plano a la escuela geográfica francesa, teorías sobre la función urbana ya presentes en trabajos anteriores. O los posteriores de Berry y Horton (BERRY y HORTON, 1970), Carter (CARTER, 1972) y Harvey (HARVEY, 1973), liderando una nueva generación de maestros anglosajones en el tema, en el que destacó éste último por la significación de sus trabajos en evolución hacia una geografía radical marxista o geografía social. La novedad en esta etapa, especialmente patente en los trabajos de Pierre George, que en nuestra opinión constituyen los más completos, es la ampliación del estudio de la ciudad a su papel regional, a su desenvolvimiento en los procesos de desarrollo territorial que tienen lugar a partir y en torno a ella, así como la profundización en el conocimiento de la función económica que

todo centro urbano tiene en el territorio. Concluyendo el análisis de esta floreciente etapa queremos hacer referencia a los trabajos de Claude Chaline y su manera integradora de entender la dinámica urbana como un sistema relacional de fuerzas e influencias sobre el territorio (CHALINE, 1981), salto interpretativo basado en las aportaciones de sus predecesores, que abrió la puerta a las teorías y formas de entender los sistemas urbanos que manejamos habitualmente en la actualidad.

Además de todo lo anterior, merecen mención especial en este momento histórico, por la influencia que han tenido en nuestra labor y en algunos de los textos de referencia básica utilizados, los trabajos de la escuela italiana y portuguesa de geografía urbana, más centrada en aspectos planificadores la primera y menos importante en el escenario global la segunda por su escasa repercusión fuera de los países de habla lusa. Entre éstas, las obras de Francesco Indovina (INDOVINA, 1971; INDOVINA, 1972; INDOVINA, 1973; INDOVINA, 1978) y Francesco Compagna (COMPAGNA, 1974) sobre la ciudad-región, la planificación de procesos de innovación e industrialización y su impacto en el equilibrio territorial, destacan dentro del caso italiano. En el caso portugués, la obra de Jorge Gaspar (GASPAR, 1972; GASPAR 2000), como la continuación de esta línea de trabajo a través de sus discípulos (más allá de Portugal en muchos casos), con obras particularmente centradas en el estudio de las ciudades medias y las propiedades del sistema urbano luso y brasileño, han supuesto para nosotros una referencia fundamental, y nos han servido para ahondar más en el conocimiento que tenemos acerca de nuestro objeto de estudio así como en la concepción relacional de los sistemas urbanos y su función en el territorio.

En todo este contexto evolutivo, el peso de la historia urbana en los estudios geográficos que se harán a partir de esos años se va diluyendo y ganan fuerza los trabajos sobre todo aquello que pueda ser contabilizado y medido (modelo rank-size, áreas de influencia, estudios factoriales, valoraciones sobre el mercado del suelo y la vivienda), todo ello en un escenario neopositivista en consolidación, con una consagración casi absoluta de las teorías y las formas de trabajar procedentes de las universidades británicas y norteamericanas. Si bien es cierto que a partir de los años 60 del pasado siglo, el neopositivismo dominante empieza a convivir con otras opciones – reacciones en algunos casos- a su modelo científico y geográfico, sobre todo en aquellos países que más intensamente habían vivido la dominación del paradigma neopositivista



en su modelo científico. Surgen así la geografía de la percepción y del comportamiento (con la llamada “revolución behaviorista”), la geografía radical, el paradigma ecológico o ambiental y el subjetivista-humanista... centrados en aspectos tales como el estudio de la importancia de la morfología urbana, los aspectos sociales y condiciones de vida en la ciudad, el estudio científico de la ciudad vivida y percibida por sus habitantes o la preocupación por el impacto ecológico de las actividades humanas sobre el medio. Temas, todos ellos, tratados de forma marginal cuando no ninguneados por la corriente dominante en estos años. En este periodo, las temáticas se amplían enormemente, la especialización de los distintos autores, grupos de investigación e instituciones científicas se lleva hasta el extremo, y la geografía urbana se diversifica abarcando una enormidad de materias, escenarios y registros, muchos de ellos protagonizados por expertos venidos de otras ramas de conocimiento (especialmente de la economía y la ciencia regional).

En los últimos años, nuevos puntos de vista enriquecen los trabajos de geografía urbana, generándose nuevos contextos interpretativos que nos permiten afrontar el estudio de las complejas realidades que, en la deriva seguida por el sistema económico y social, ha generado en forma de una particular y compleja plasmación territorial. La ciudad posmoderna o líquida, propia de los tiempos que marca el capitalismo globalizado actual, es el mejor reflejo del cambio registrado, y la idea principal que marca la pauta en unos espacios urbanos diseñados para la movilidad, la competitividad y la búsqueda de la calidad de vida de sus habitantes (WATSON y GIBSON, 1995; BAUMAN, 2007). En lo que todas estas ramas principales de la geografía urbana actual coinciden es en comprobar que nos encontramos, actualmente, en un mundo mucho más complejo, dinámico... y también mucho más desigual, y el mejor escenario para comprobar esas desigualdades son los entornos urbanos, donde se concentra la mayor parte de la población, el conocimiento y la actividad económica mundial y, por tanto, donde encontramos los mayores retos que afrontar en relación con la calidad de vida y el futuro sostenible de la humanidad (GLAESER, 2008; GLAESER, 2011).

Ahora aparecen, además, nuevos focos científicos que engrandecen y ayudan a abarcar nuevas temáticas geográficas urbanas, como es el caso particular de las ciudades medias. A las escuelas francesa (CHARBONNEAU *et al*, 2003; FÉRÉROL, 2010) o inglesa (HARDOY y SHATTERTHWAITE, 1989), además de alguna importante referencia

norteamericana -escuelas clásicas y con gran tradición en geografía urbana y análisis territorial en general-, se unen ahora nuevas perspectivas desde países emergentes, también geográficamente. Brasil (MARQUES DA COSTA, 2002; SPOSITO, 2004; LOBATO CORREA, 2007; FERNANDES *et al*, 2011) o Venezuela (PULIDO, 2004) destacan en este ámbito.

En esta segunda etapa que llega hasta nuestros días sí que aparece con aportaciones muy significativas la geografía urbana hecha desde España, coincidiendo en el tiempo con la proliferación de eventos científicos especializados, revistas científicas dirigidas desde departamentos de geografía y con la continuación de la obra de Terán y Casas Torres a través de sus discípulos, el impacto científico de la tesis y maestría de Bosque Maurel y también con la influyente obra de Horacio Capel y Manuel Castells (éste último sociólogo, no geógrafo).

Como ya se mostraba en las citas anteriores, a partir de los años 70 con la llegada de la democracia a España, la apertura del país al exterior -y con él su sistema universitario y de conocimiento-, la integración institucional y política en la Unión Europea, así como la multiplicación de las universidades que cuentan con un departamento de geografía, ha crecido exponencialmente el número de investigaciones, temáticas y personas dedicadas a la geografía urbana, lo que hace casi inclasificable esta etapa en un esquema introductorio tan sencillo como el que nos proponemos realizar aquí.

Así mismo, en estos años de democracia y desarrollo social e institucional, también se ha producido un gran cambio territorial en el urbanismo y la ordenación del territorio en España. Desde los cambios más básicos a nivel institucional (nacimiento y consolidación de las comunidades autónomas, con el complejo desarrollo seguido por su marco competencial), hasta los recientes procesos de deslocalización de los asentamientos y el urban-sprawl, pasando por el desarrollo de la planificación regional y subregional, con el trasfondo de procesos tales como la fuerte litoralización de la población y su concentración en crecientes áreas metropolitanas (GAVIRA ÁLVAREZ, 1998; DELGADO VIÑAS, 2011). Todo ello ha reconfigurado de forma radical el sistema de asentamientos y alterado como nunca antes la dinámica urbana en España. Y con esos cambios también se ha vivido una evolución en las preocupaciones de la geografía urbana. Si bien hay algunas características comunes a gran parte de lo realizado en estos

años y que destacamos en este trabajo. La imposición del método hipotético-deductivo y el uso de técnicas cuantitativas en los análisis territoriales, con la implementación cada vez más generalizada de los SIG, así como la incorporación masiva de conceptos y métodos procedentes de la economía, las finanzas o la sociología—elementos propios del paradigma neopositivista dominante en la geografía mundial desde hace algunas décadas—, son propios también de la geografía urbana española de esos años, y caracterizan las tesis doctorales y las obras de investigación realizadas por los grandes autores de esta etapa en las últimas tres décadas que nos han servido de referencia en el presente trabajo.

En relación con esto que comentamos, la obra de Bosque Maurel no sólo es importante para el presente trabajo por la tesis que hizo sobre la ciudad y región de Granada, ni siquiera por la multitud de trabajos que realizó posteriormente teniendo a la ciudad en general, y las españolas en particular, como centro de sus preocupaciones (BOSQUE MAUREL, 1981b; BOSQUE MAUREL, 1986; BOSQUE MAUREL, 1988; BOSQUE MAUREL, 2008, por citar algunos consultados en esta obra), sino también por la escuela geográfica que fundó a partir de las distintas tesis doctorales, principalmente de temática regional, que realizaron sus alumnos en las universidades de Granada, Málaga o la Complutense de Madrid. El presente trabajo debe mucho a los trabajos de investigación realizados por alumnos de D. Joaquín en las décadas siguientes a la publicación de la suya, que si bien como decimos estaban enfocados a la consecución de un estudio tradicional de temática regional —siguiendo las pautas marcadas por la escuela francesa—, aportaron muchísimo en relación con la ampliación del conocimiento que teníamos hasta entonces de los sistemas urbanos andaluces, su configuración, dimensión y propiedades. Trabajos como los de Francisco Rodríguez Martínez, director de esta investigación, y su trabajo sobre Ronda y su serranía (RODRÍGUEZ MARTÍNEZ, 1977), Manuel Sáenz Lorite y su investigación sobre el valle del Andarax y el campo de Níjar (SÁENZ LORITE, 1977), Emilio Ferre Bueno y su tesis sobre el valle del Almanzora (FERRE BUENO, 1979), o la investigación de José María Lozano Maldonado y su tesis sobre el impacto de la industrialización en el Campo de Gibraltar (LOZANO MALDONADO, 1983), por citar algunos de los que quedan, total o parcialmente, englobados en el área de estudio de nuestra actual labor. Y paralelo en el tiempo y a la actividad científica andaluza de esos años, hemos de hacer mención expresa a los

trabajos de Eusebio García Manrique y Carmen Ocaña Ocaña como referencias imprescindibles a la hora de abordar el sistema urbano y la organización territorial regional en general y del espacio mediterráneo andaluz en particular (GARCÍA MANRIQUE, E. y OCAÑA OCAÑA, 1982; GARCÍA MANRIQUE, E. y OCAÑA OCAÑA, 1986). A partir de todos ellos, la escuela que conformaron y sus investigaciones posteriores, así como sus propios doctorandos, también se ha ido completando el mapa regional de Andalucía y se ha ofrecido al mundo científico una perspectiva global y moderna sobre las características de los sistemas territoriales de la región, trabajo del cual nosotros somos aquí agradecidos deudores.

Junto a esto, y como indicamos anteriormente, aparecen en estos años dos figuras muy influyentes a escala internacional en investigación geográfica. El primero de ellos es Horacio Capel Sáez, que quizá fue el primero en realizar de forma sistemática trabajos de geografía urbana moderna aplicados sobre ciudades españolas. Comenzando con un interés destacado en la función regional de la ciudad (CAPEL, 1968), Capel evoluciona incorporando nuevos puntos de vista a su labor en los años siguientes, con temáticas diversas que enriquecen enormemente la geografía urbana de esos años: incorporación de las últimas técnicas cuantitativas, conceptos propios de la geografía radical, estudios marcadamente sociales o de la percepción (CAPEL, 1971; CAPEL, 1974; CAPEL, 1975a; CAPEL, 1975b; CAPEL, 1975c).

Por otro lado, el otro autor que queremos destacar es Manuel Castells (CASTELLS, 1973). Más entrado en la sociología y otros aspectos econométricos de la vida en las ciudades, éste autor, desde un punto de partida de interés eminentemente geográfico, ha ido evolucionando hacia posturas más alejadas de nuestro actual labor, si bien ha aportado multitud de conceptos y teorías aceptadas y reconocidas mundialmente que nos sirven para explicar mucho de lo que ocurre en los tiempos líquidos, sostenidos por redes informacionales y centrados en la generación de conocimiento en busca de la competitividad en los que las ciudades de nuestro tiempo son las principales protagonistas (CASTELLS, 1973; CASTELLS, 1989; CASTELLS, 2002).

Finalmente, otros autores de esta etapa, los cuales aplicaron y difundieron muchos de los conceptos e ideas que manejamos en nuestra investigación, comienzan sus carreras investigadoras en estos años finales del siglo XX, haciendo ganar dimensión y significación científica a una geografía urbana y regional española ya plenamente

consolidadas y que comienzan a generar importantes resultados en investigación de primer nivel que consiguen que recuperemos en gran medida el atraso de partida con el que iniciamos esta historia. Dichos autores marcaron con su labor y producción la transición desde un geografía española marcadamente regional en el sentido clásico del término, que era masiva y componía por tanto la parte fundamental de la investigación universitaria de esos años, transitando hacia los estudios locales y regionales de temática urbana, hasta lograr consolidar un línea de investigación propia y diferenciada con las ciudades españolas como objeto de estudio principal.

En nuestra opinión sobresalen, por su calidad y repercusión en nuestra labor, los primeros trabajos de Bielza de Ory (BIELZA DE ORY, 1968), Estébanez Álvarez (ESTÉBANEZ ÁLVAREZ, 1974; ESTÉBANEZ ÁLVAREZ 1992), Precedo Ledo (PRECEDO LEDO, 1976), López Trigal (LÓPEZ TRIGAL, 1977), Valenzuela Rubio (VALENZUELA RUBIO, 1977), Racionero (RACIONERO, 1978), García Ballesteros (GARCÍA BALLESTEROS, 1978), Quintana (QUINTANA, 1979), Gutiérrez Puebla (GUTIÉRREZ PUEBLA, 1984), Juaristi Linacero (JUARISTI LINACERO, 1985), Vinuesa Angulo (VINUESA ANGULO, 1989)... por citar los primeros y más señalados de entre otros muchos, con los que sentaron las bases de la geografía urbana contemporánea española y permitieron la apertura de nuevas líneas de trabajo e investigadores que vinieron inmediatamente después y que han influido sobremanera en nuestra labor. Nos referimos, por ejemplo, a los trabajos de Salom Carrasco (SALOM CARRASCO, 1994; SALOM CARRASCO, 1995), Bellet Sanfeliú y Llop Torné (BELLET SANTFELIÚ y LLOP TORNÉ, 1998; BELLET SANTFELIU y LLOP TORNÉ, 2004a; BELLET SANTFELIU y BELTRAO, 2009), Boix Doménech (BOIX DOMENECH, 2003), Vilagrassa Ibarz (VILAGRASA IBARZ, 1999; VILAGRASA IBARZ, 2000), Nel-lo (NEL-LO, 2002), López-Trigal (LÓPEZ TRIGAL, 2010), Rullán (RULLÁN, 2011), escogiendo sólo algunos de los trabajos que marcan hitos temáticos y conceptuales en la geografía urbana española de los consultados en esta tesis debido a su estrecha relación con el objeto de estudio.

Y, por supuesto, también debemos citar en este repaso a los hitos de la geografía urbana española la labor de autores como Fernández Gutiérrez (FERNÁNDEZ GUTIÉRREZ, 1975; FERNÁNDEZ GUTIÉRREZ, 1976; FERNÁNDEZ GUTIÉRREZ, 1978), Márquez Domínguez (MÁRQUEZ DOMÍNGUEZ, 1988), Benavent Fernández de Córdoba (BENAVENT FERNÁNDEZ DE CÓRDOBA, 1998; BENAVENT FERNÁNDEZ DE CÓRDOBA, 2006), Zoido Naranjo (ZOIDO NARANJO, 1992; ZOIDO NARANJO, 1995; ZOIDO NARANJO,

1996; ZOIDO NARANJO, 1998), Monteagudo López-Menchero (MONTEAGUDO LÓPEZ-MENCHERO, 1992), Cano (CANO, 2008), Feria Toribio (FERIA TORIBIO, 1992; FERIA TORIBIO, 1993; FERIA TORIBIO, 2008) o Almoguera Sallent (ALMOGUERA SALLEN, 2000; ALMOGUERA SALLEN, 2008), estos últimos situados ya en el marco de la pujante geografía urbana andaluza, la cual ha sabido dar el necesario salto de los viejos trabajos regionales hacia una investigación especializada en temas urbanos de enorme relevancia –destacando temas tales como planificación y ciudades, análisis factoriales, metropolización, ciudades medias, redes urbanas–, manteniendo al mismo tiempo una originalidad y compromiso con el territorio muy estimables. Por supuesto, en referencia a todo lo avanzado en estos últimos años debemos hacer una mención expresa a la labor científica y divulgadora del Grupo de Trabajo de Geografía Urbana nacido en el marco de la Asociación de Geógrafos Españoles, que cada dos años se reúne para dar un nuevo impulso a esta ciencia en nuestro país, marcando la pauta científica en el tratamiento de temas de máxima actualidad para la geografía urbana española y permitiendo a los geógrafos urbanistas reunirnos para exponer, debatir y proponer nuevos puntos de vista e ideas que dinamizan enormemente la actividad científica en este campo. Especialmente, en el caso que nos ocupa, destacamos los resultados publicados sobre los encuentros de 1996, sobre la ciudad, su tamaño y procesos de crecimiento (DOMÍNGUEZ RODRÍGUEZ, 1999); el de 2008, centrado en abordar el fenómeno de las ciudades medias (CARAVACA BARROSO *et al*, 2008); y el de 2012, sobre la ciudad en tiempos de crisis (MIRAMONTES CARVALLADA *et al*, 2012), como esfuerzos fundamentales sobre los que nos hemos apoyado agradecidamente en el transcurso de esta labor.

Dentro de este contexto, y como ya dejábamos apuntado en la anterior referencia a la escuela italiana o a los discípulos de Bosque Maurel, nos vamos a decantar más por aquellos autores y teorías de la geografía urbana que se centran en abordar a la ciudad y su función territorial en el marco regional, en las relaciones interurbanas, la constitución de redes y el papel de éstas en la ordenación del espacio y la consecución del desarrollo territorial. De ahí la inclusión de algunos autores hoy plenamente identificados con aspectos relacionados con la ordenación del territorio o el estudio de redes territoriales, si bien con una labor investigadora inequívocamente unida al estudio de las ciudades y a la geografía urbana. Nuestra labor actual se centra

en identificar y valorar el papel de las ciudades medias andaluzas en el contexto regional, su rol territorial y como intermediarias en los procesos de desarrollo territorial, de ahí que consideremos importante esta precisión.

Marcadas las claves evolutivas de la geografía urbana en el mundo y en España, con especial interés en los resultados generados en torno al marco regional andaluz, entramos de lleno en materia abordando, desde el punto de vista que marca nuestra labor investigadora, aquellos conceptos que han ido dirigiendo la evolución de la geografía urbana hasta llegar a los paradigmas y teorías actuales, centrándonos en aquellos que vamos a implementar en nuestra investigación.

## **1.2 Modelizaciones y teorías sobre la organización espacial de los asentamientos.**

A lo largo de la evolución científica y académica de la geografía urbana, han ido apareciendo multitud de teorías y paradigmas científicos acerca de la ciudad, su estructura, dimensiones, historia, morfología o crecimiento, de tal forma que fuese comprensible de una forma esquematizada para el investigador la multiplicidad de procesos que conforman la realidad espacial del fenómeno urbano. Ya que en nuestra propuesta investigadora nos valemos de algunos de estos teoremas y reflexiones, nos ha parecido oportuno presentar una breve recopilación de la evolución seguida por las distintas teorías urbanas modernas en las últimas décadas, de tal forma que dejemos perfectamente enmarcada nuestra propuesta de investigación, sus pretensiones y preferencias, lo que sin duda permitirá al lector aproximarse mucho mejor a las ideas defendidas en este trabajo.

### *1.2.1 Los inicios. Los modelos descriptivos.*

No deja de resultar llamativa la evolución seguida por las distintas teorías sobre la ciudad y el territorio que se han ido sucediendo a lo largo de la historia de la geografía urbana. Y decimos esto porque, como se verá, en un principio todas eran teorías eminentemente geográficas, lo que ha dado paso, sobre todo en esta última etapa neopositivista, a una mayor influencia e importancia de las teorías procedentes de la economía o la sociología.

Los modelos descriptivos fueron modelos teóricos que pretendían explicar las regularidades que se observaban en el comportamiento espacial de las ciudades. Es lo primero que el investigador puede observar sobre el terreno y se centran, sobre todo,

en la clasificación por tamaños de los centros urbanos y en la descripción de su organización espacial. Hay distintos tipos, muchos de ellos con plena vigencia o que no han perdido todavía una parte importante de la enorme utilidad que todos tuvieron en sus inicios.

#### *1.2.1.1 Rango- tamaño.*

Como afirma Capel (CAPEL, 1972; CAPEL, 1974: 79), el modelo rank-size o rango/orden-tamaño, trata aquel aspecto del sistema urbano que hace referencia a las relaciones entre las características que poseen los elementos, o núcleos urbanos del sistema. Concretamente, lo que se relaciona es la población total de las ciudades, en un modelo de tipo vertical en el que no aparece explícita la componente espacial.

$$P_r = P_1 / r$$

Donde "P", población de una ciudad de orden "n", es igual a la población de la ciudad más grande del sistema y "r" el rango de otra cualquiera del mismo.

Su objetivo es obtener regularidades en la distribución de los tamaños urbanos, relacionando un pequeño número de grandes ciudades, uno mayor de ciudades medias, y uno aún mayor de pequeñas ciudades. Si bien en la realidad no existe esa regularidad en multitud de ocasiones, no es menos cierto que es una excelente medida estadística de una enorme expresividad, que ofreció interesantes resultados en muy diversos contextos. En el presente trabajo, como explicaremos en el capítulo cuarto, implementamos medidas e índices similares para clasificar tipologías urbanas y rangos funcionales, que tienen su origen en este tipo de cálculos.

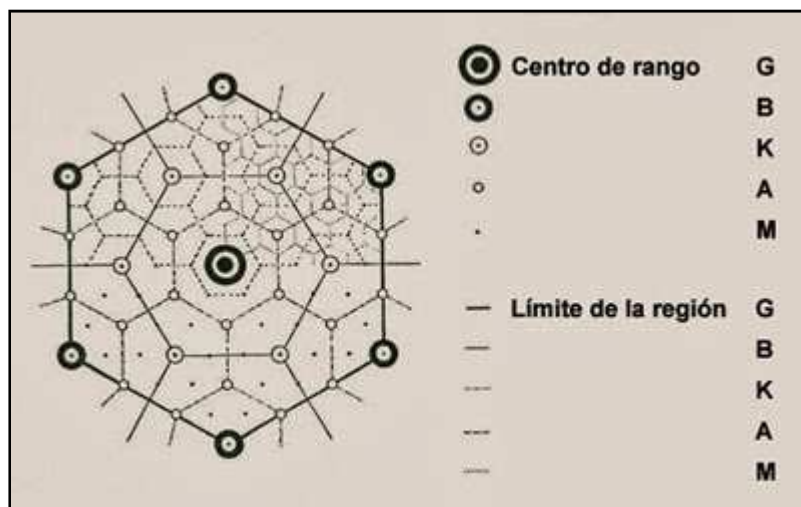
#### *1.2.1.2 Teoría del lugar central. Christaller y Lösch.*

La teoría del lugar central es, sin duda, la que más impacto ha tenido en la geografía urbana si tenemos en cuenta la enorme cantidad de resultados de investigación y modelos teóricos que ha inspirado desde su formulación en los años 30 del siglo XX. Esta teoría aporta una lógica explicativa entre el tamaño, el número y la distribución espacial de las ciudades, a tenor de la población y el área de influencia de los servicios prestados desde esas mismas ciudades (FERRER REGALES, 1992: 36). La teoría enunciada por Christaller y que fue perfilada por los trabajos de Losch, aporta una interpretación jerárquica del sistema de asentamientos, organizada en distintos niveles según el nivel de alcance o importancia de los bienes y servicios prestados por los distintos centros urbanos (CHRISTALLER, 1933; LÖSCH, 1957). La ciudad es aquí, por



tanto, un centro prestador de esos bienes y servicios (un lugar central), que tendrá un área de influencia mayor cuanto más especializado -y por tanto, exclusivo- es el mismo, y que tiene en cuenta parámetros tales como la renta, el tamaño, la distancia, umbral, alcance, la complementariedad, la jerarquía, etc. Esa área sobre la que extiende su influencia es su "región complementaria". Es decir, se trata de una teoría que integra aspectos espaciales y económicos, y si bien peca de ser demasiado ideal en su concepción de la realidad, dejó para la literatura geográfica un corpus teórico formado por muchos de los conceptos de uso cotidiano en la actualidad . De todas formas, desde los años 30 del pasado siglo se han sucedido multitud de autores que, en la aplicación directa sobre el terreno o desde la crítica teórica, han intentado completar y mejorar la teoría de Christaller, sobre todo haciendo hincapié en la rigidez y excesiva abstracción de su aportación y dando nuevo sentido y revalorizando muchos de los conceptos que aportó en su momento (Figura 2, Figura 3) (GÓMEZ MENDOZA *et al*, 1982).

Figura 2. Organización urbana propuesta por W. Christaller.

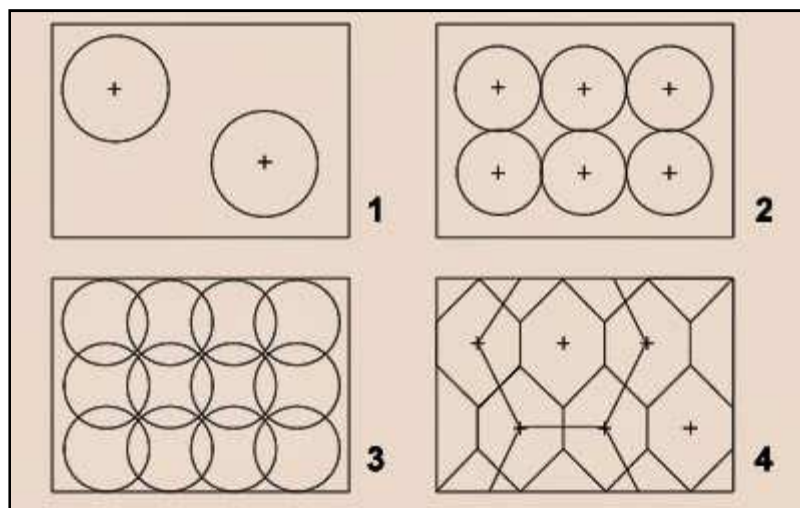


Fuente: CARTER, 1983 (a través de [elblogdefarina.blogspot.com.es](http://elblogdefarina.blogspot.com.es)).

Pero lo que nos interesa en este caso es la aplicación de la teoría a la hora de definir el grado de centralidad de una ciudad según los servicios que ésta presta a su área circundante. El propio Christaller utilizó el método de teléfonos, que relaciona el número de líneas telefónicas de la ciudad central y su población, método que, con el paso de los años y el cambio tecnológico y social, ha perdido vigencia e interés. Y la contabilización de establecimientos centrales en un catálogo desagregado en distintas

temáticas (administración, transporte y comunicaciones, agricultura, comercio, etc.), como forma cuantitativa de construir un perfil económico de las ciudades y cuantificar niveles jerárquicos. Constituye un claro antecedente de la descripción por funciones y de trabajos posteriores como el que aquí desarrollamos.

Figura 3. Estructuración de los centros urbanos y sus áreas de influencia en el territorio.



Fuente: CARTER, 1983 (a través de [elblogdefarina.blogspot.com.es](http://elblogdefarina.blogspot.com.es)).

### 1.2.1.3 Desarrollos posteriores a la Teoría del lugar central. Jerarquías urbanas y criterios de clasificación de las mismas.

La idea de jerarquía urbana ha encontrado tradicionalmente una aceptación plena por parte de la comunidad científica que atiende a las ciudades. Derivada directa de las teorías de Christaller, es la interpretación más aceptada para sistematizar y comprender la organización de las ciudades en el territorio, su relación funcional y estructura espacial.

En la actualidad, existen distintos criterios de clasificación de la jerarquía urbana, que Juaristi esquematizó en tres (JUARISTI LINACERO, 1985):

- 1.- Criterios de tamaño, como la población de cada núcleo, aunque no proporcionan el papel que cada uno desempeña en el sistema urbano.
- 2.- Criterios de participación, como población activa, ocupación, pero que se presentan en forma porcentual, lo que permite comparaciones.

3.- Criterios de relación entre variables, que permiten ver la posición relativa de cada núcleo en cada temática respecto de lo que se considere la tendencia general del sistema (regresión lineal).

Todos estos métodos nos permiten obtener una imagen muy completa y menos idealizada en el sentido estadístico del término, de la realidad de una red urbana, de la importancia de sus núcleos y de la centralidad de sus ciudades. Y permite hacer comparaciones en el tiempo y en el espacio.

Abordamos a continuación algunas teorías que de forma especialmente significativa sirvieron para completar y hacer más efectivo este marco de investigación.

#### *1.2.1.3.1 Teoría de base económica.*

Ferrer la resume perfectamente cuando dice "es un modelo tan ambicioso como el del lugar central, que pretende explicar y cuantificar la economía de una ciudad" (FERRER REGALES, 1992: 51). De la implementación de esta teoría hemos obtenido importantes conclusiones desde los primeros trabajos que se realizaron a comienzos del siglo XX. Por un lado, sabemos que en una ciudad hay actividades básicas y no básicas, de exportación y de servicios. Una ciudad centrada en la exportación (de cualquier cosa, no sólo de bienes y servicios como decía la teoría del lugar central de Christaller) y en actividades básicas -economías externas-, es una ciudad que crece, y otra centrada en actividades no básicas o de acompañamiento (como el comercio y los servicios para ella misma) no lo hace. La principal conclusión que extrajeron los investigadores de los trabajos realizados con este método fue que lo nuclear de la actividad económica de una ciudad es lo dedicado a la exportación, idea que ha sido reformulada y perfilada con el paso de los años y la evolución seguida por el perfil funcional de las ciudades en el capitalismo posmoderno imperante en la actualidad.

#### *1.2.1.3.2 Especialización funcional. Las funciones urbanas.*

A partir de lo anterior, de la aplicación de la teoría de base económica a la hora de interpretar una ciudad y su actividad, se desprende un concepto fundamental en nuestro discurso. El de especialización funcional. En un principio, a mediados del siglo pasado, se realizaba de forma bastante sencilla mediante dos métodos, el de "dos tasas" y el de la desviación típica. Pero lo que nos importa en este punto es lo que aportaba este modo de enfocar el estudio de la ciudad. Sobre todo, lo que permite es la definición sintética de las especializaciones y grados de especialización, en distintas funciones, de

una ciudad (FERRER REGALES, 1992: 53). De ello se puede inferir que "función urbana" es "aquellas actividades preferentemente desarrolladas por los habitantes de una ciudad" (GRUPO ADUAR, 2000: 172), la actividad económica dominante en la misma, si preferimos huir de términos organicistas, definición que incorpora el símil de una ciudad al de un órgano vivo con funciones establecido por Ratzel en 1891 (RATZEL, 2000).

Las clasificaciones que aportaban los manuales franceses de mediados de siglo a este respecto son, a nuestro entender, los más completos y que más han influido en la evolución científica posterior en este campo. Ya decía Pierre George que la ciudad "no se justifica ni se caracteriza más que por el lugar que ocupan sus habitantes activos dentro de un sistema de relaciones económicas y sociales" (GEORGE, 1969: 204), lo que resume a la perfección la mentalidad de esta etapa. Él mismo distinguía en sus obras tres funciones urbanas principales al respecto:

- 1.- Funciones de conjunto urbano de un país determinado, en función de los distintos tipos de desarrollo económico dominantes en cada estado (economía subdesarrollada, industrial y administrativa, industriales y administrativas, etc.)
- 2.- Funciones de cada ciudad, centrándose en las características de la población activa de éstas.
- 3.- Distribución de las funciones dentro de la ciudad, si es función productora o de servicio regional, por ejemplo.

Pero fue George Chabot quien, tanto en sus trabajos individuales iniciales como en sus proyectos posteriores, aportó una imagen plenamente sistematizada de este concepto, como claro antecedente de lo que hoy entendemos por funciones urbanas. "Una aglomeración sólo se considera una ciudad cuando desempeña una o varias funciones urbanas" (CHABOT, 1972: 21). En sus trabajos define y caracteriza siete funciones principales (CHABOT, 1972):

- 1.- Función militar.
- 2.- Función comercial, la más extendida.
- 3.- Función industrial.
- 4.- Función terapéutica, veraneo y turismo.
- 5.- Función intelectual y religiosa.
- 6.- Función administrativa.

7.- Interacción entre funciones, resultado de su evolución, relación y acoplamiento en el tejido urbano, lo que puede dar lugar a nuevas funciones.

Todo esto supone un claro antecedente de la metodología empleada en este trabajo, ya que comienza a anticipar muchos de los fenómenos territoriales y urbanos que luego se consagrarían en la evolución económica y urbana de décadas posteriores.

Más adelante, Carter, (CARTER, 1983: 59) desde la escuela anglosajona, más preocupada por los modos de transporte y la renta del suelo, y en un contexto más parecido al marcado por el capitalismo actual, definía tres tipos fundamentales de funciones urbanas:

- 1.- Funciones centrales, por las que las ciudades abastecen de bienes y servicios a su área de influencia.
- 2.- Funciones industriales, cuya área de mercado es mayor al área de influencia de las funciones centrales.
- 3.- Funciones de transporte, a través de las cuales la ciudad se relaciona con otros espacios, en los que también hace de intermediaria (sistematizado por GUTIÉRREZ PUEBLA, 1984: 67).

Muchas nuevas ideas, extraordinariamente significativas para nuestro discurso posterior, aparecen ya en esta clasificación y en la aplicación de estos modelos. Por un lado, el área de influencia de una ciudad se define y perfila a partir de sus características funcionales; y por otro, la referencia explícita al papel de intermediación que juegan muchas ciudades entre otros centros urbanos, superiores e inferiores en la jerarquía urbana, a los que comunica y sirve de eslabón en la difusión de ideas, innovaciones y mercancías.

#### *1.2.1.3.3 Áreas de influencia. Modelo de gravitación.*

Una vez acotada la idea de funcionalidad y especialización urbanas, es de máximo interés para el análisis geográfico analizar, comprender y cuantificar la dimensión territorial -el alcance- de esa influencia. La delimitación del área de influencia de un lugar central se puede establecer tanto de forma teórica cuantitativa y empírica. De entre los primeros el más usado ha sido el de los modelos de gravitación, basado en la aplicación espacial de la ley de Newton, y que dice que dos centros se atraen en función directa de su masa e inversa del cuadrado de su distancia. A mayor tamaño de la ciudad, del lugar central en cuestión (más población, más servicios, más comercios),

mayor número de ciudades tendrá en su área de influencia, y a partir de esta reflexión podemos sistematizar los sistemas urbanos de un territorio y el protagonismo de una ciudad en el mismo: metrópolis mundiales, metrópolis nacionales, ciudades regionales, ciudades subregionales, etc. (FERRER REGALES, 1992: 55). Si bien, como se verá, este no es el objetivo último de este estudio, sí que es cierto que este es un elemento extraordinariamente útil en la comprensión del funcionamiento de los centros urbanos en el territorio.

#### *1.2.1.3.4 Teoría de la difusión de innovaciones. Introduciendo la gobernanza territorial.*

El concepto de difusión ya se introdujo en el desarrollo de algunos de los modelos anteriores. De forma sencilla, podemos decir que se conforma a partir de dos ideas básicas: por un lado, la idea de que hay, por contacto, una "adopción espacial de innovaciones" por parte de los agentes innovadores de un territorio (administraciones, empresas, ciudadanos); por otro lado, está la red urbana, estructura que canaliza sobre el espacio las innovaciones y las difunde en el territorio, desde los centros principales y mayores, hasta los más pequeños y aislados, siempre en función de modelo organizativo y su capacidad articuladora (CAPEL, 1998; ALONSO y MÉNDEZ, 2000; MORGAN, 2005). Sobre esta materia se ha dicho y avanzado mucho en las últimas décadas, y se han definido y redefinido conceptos en multitud de ocasiones, conforme se iban desmintiendo o corrigiendo con el paso de las distintas coyunturas económicas en países de distinto modelo económico y características productivas. Así mismo, del contacto y reflexión con estas materias, se han incorporado al paradigma urbano en geografía una multiplicidad de referencia de enorme interés en la actualidad, algunas como la gobernanza, hoy indispensable en la comprensión de la acción pública, el gobierno del territorio o en la toma de decisiones en la gestión de entornos urbanos y estructuras en red en un contexto de competencia global y necesidad de mejora constante (ROMERO GONZÁLEZ y FARINÓS DASÍ, 2006; RUÍZ VALDEPEÑAS y GARCÍA CUESTA, 2008; FARINÓS DASÍ, 2008b). Entendemos que la gobernanza, si bien es aplicable a multitud de escenarios y escalas, se convierte en clave en la interpretación y entendimiento de la idea de innovación territorial, como agente activo y también como catalizador de procesos de innovación. Se han propuesto multitud de técnicas para medir la difusión de innovaciones, sobre todo en entornos industriales o terciarios –los llamados clusters empresariales–, así como en procesos bottom-up de desarrollo endógeno y local, si bien

en este caso sólo nos vamos a servir de su almacén teórico para enriquecer nuestro discurso posterior y aportar algunas reflexiones sobre el desarrollo regional y urbano a partir de las ciudades en estudio y sus propiedades.

### *1.2.2 Un nuevo punto de vista. Los modelos dinámicos.*

Como una forma de sintetizar las teorías del lugar central y de base económica, en el estudio del sistema de ciudades, se intentó componer una teoría que no se centrara tan exclusivamente en la importancia de las funciones y actividad de la ciudad (básicas o exportadoras equivalentes a la centralidad), sino también en la contribución de la demanda local a la importancia de un núcleo (FERRER REGALES, 1992: 60). Ambos modelos o interpretaciones de la realidad sirven para reconocer y explicar la dinámica de los asentamientos, y llegan a ser, desde nuestro punto de vista, complementarias en sus apreciaciones e interpretaciones fundamentales.

#### *1.2.2.1 Concepto de dominación (actividades motrices y de arrastre) y centros o polos de crecimiento.*

En ese marco anterior que comentamos, más dinámico y menos estático en la interpretación de la realidad urbana, surgen conceptos tales como los de dominación, actividades motrices y de arrastre, y el de centros o polos de crecimiento.

La idea de dominio procede de las aportaciones teóricas de la Escuela de Chicago, según las cuales las relaciones humanas se hallan reguladas por la competencia, lo que se traduce en un efecto de dominación. El concepto de dominación en geografía urbana se vincula en su definición a las actividades básicas de la ciudad. Éstas, a su vez, pueden ser divididas en actividades de base motrices (propias del hecho urbano moderno) y actividades de arrastre (a partir de las cuales comienza el desarrollo desde la ciudad a su entorno regional). Constituye uno de los pilares de la ciencia regional moderna, y es un modelo repetido hasta la saciedad en los años 60 y 70 del pasado siglo XX perdurando, evolucionado, hasta la actualidad (PRECEDO LEDO, 1990; VINUESA ANGULO y VIDAL DOMÍNGUEZ, 1991).

Las ideas sobre el concepto de dominación aportadas por la Escuela de Chicago, también van a ser claves para respaldar la otra teoría surgida en este contexto, la de los centros o polos de desarrollo (BEAUJEU-GARNIER y CHABOT, 1970). La ciudad, considerada en sí misma como un polo de desarrollo, no sólo propicia su propio dinamismo y crecimiento, sino también el de su región adyacente. Esto ha sido

históricamente otro de los pilares de la ciencia regional, tanto en su vertiente geográfica como económica, que ha estudiado con profusión el efecto dominación que propiciaban las actividades básicas de una ciudad (motrices y de arrastre), entendiéndose este modelo estructural como el modelo de desarrollo ideal y habitual. Un crecimiento polarizado en las ciudades que, según esta interpretación, genera un desarrollo que va de arriba a abajo. En España durante el Franquismo, tuvimos ocasión de ver cómo se implementaba en muchas de nuestras ciudades un modelo similar, que venía importado de la iniciativa gubernamental francesa de años antes. Algeciras, Huelva, Granada y Sevilla, por citar casos andaluces, son ejemplos de éxito y fracaso de este modelo. Con el paso del tiempo y la complejización de la realidad económica urbana, la idea de polo de crecimiento ha quedado estrechamente relacionada en una misma interpretación junto con la difusión de innovaciones, enriqueciéndose mutuamente ambas aportaciones y estableciéndose nuevos significados para las mismas (PRECEDO LEDO, 1990; PRECEDO LEDO, 2004).

#### *1.2.2.2 Concepto de motricidad y dinámica terciaria.*

Con la crisis del petróleo y la industria pesada tradicional que sobrevino en los años 70 del siglo XX, el panorama económico urbano cambió radicalmente. La sociedad, sobre todo en los países hasta entonces llamados desarrollados o industrializados, avanzaba hacia la terciarización de forma imparable, con lo que las teorías sustentadas en la industria como motor económico y centro de la actividad o funciones urbanas quedaban vacías de un sentido pleno. El sector terciario pasa a ser el nuevo motor del desarrollo, el que más población emplea y el que presenta unas mayores tasas de beneficios y dinamismo empresarial. Surge así el concepto de motricidad y dinámica terciaria, que engloba a las nuevas actividades dominantes y fundamentales de un sistema que ha dejado atrás la etapa industrial en el sentido clásico del término: la política, la gestión comercial y financiera, la tecnología, los canales de información, los servicios a empresas... son las nuevas actividades que controlan el funcionamiento de la sociedad, la inversión, el comercio, e incluso la agricultura o la industria.

Llevando esta nueva perspectiva al sistema de ciudades, hay que reenfocar lo que se entendía por servicios en la teoría de Christaller y sus derivados posteriores. Bailly lo afirma así, admitiendo que habrá que incluir a los servicios en los análisis urbanos como una industria motriz con efecto multiplicador sobre el resto de la



economía urbana (BAILLY y MAILLAT, 1988). Este protagonismo tendrá su reflejo en la cuantificación de la intermediación que hagamos en el Bloque III con la selección de las variables consideradas para implementar el análisis cluster.

### *1.2.3 La "Teoría de sistemas" y su aplicación a la geografía urbana. Flujos interurbanos.*

Nos parece oportuno explicar a continuación, en el marco de la Teoría General de Sistemas, aquellas teorías de la geografía urbana que se han preocupado de esquematizar y cuantificar los flujos entre los elementos del sistema, y no sólo los centrados en el estudio de los componentes del mismo. Los flujos y las interacciones son consecuencia de la importancia de los centros urbanos, y son, así mismo, la base sobre la que se sustenta la viabilidad de todo sistema territorial (RACIONERO, 1986). Todo lo comentado sobre la teoría del lugar central y los modelos "estáticos" de interpretación de las ciudades en el territorio, vamos a aplicarlo aquí al análisis de la red urbana, atendiendo con especial consideración a los flujos entre estos centros urbanos y al conjunto del sistema de asentamientos.

#### *1.2.3.1 El modelo centro-periferia.*

De enorme aceptación en el momento en que se enunció, en los años 1950 del siglo XX, el modelo pretendía esquematizar las relaciones entre países ricos y pobres, desarrollados y subdesarrollados. Pero también se aplicó para definir y caracterizar las diferencias regionales y entre sistemas territoriales dentro de los propios países desarrollados, que contenían en sus Estados zonas deprimidas o al margen de los grandes crecimientos industriales que dirigían el desarrollo en aquel momento. Había una fuerte disimetría entre el primer y el tercer mundo, y a su vez, dentro del primer mundo. En nuestro caso, y dentro de la geografía española, la atención a las zonas desfavorecidas del proceso industrial, sobre todo después de la etapa de impulso de los polos de desarrollo industrial programados por el Estado en los años 1950 y 1960 del siglo XX, es muy destacada, y a ella volveremos con profusión a lo largo de este trabajo a partir de los ejemplos que afectan a nuestro área de estudio (Campo de Gibraltar, Granada).

#### *1.2.3.2 La red urbana. La red de ciudades.*

En la actualidad, entendemos por red urbana "la asociación o alianza estratégica de tres o más ciudades, con una distribución espacial próxima a fin de desarrollar lógicas concertadas de organización y de valorizar complementariedades y ejercer

conjuntamente el efecto de atraktividad" (LÓPEZ-TRIGAL, 2010: 320). Así mismo la red incluye las áreas de influencia de cada centro, que se estructuran, como los núcleos correspondientes, de un modo jerárquico (FERRER REGALES, 1992: 73). Dematteis, lo definía como "un conjunto de centros (o de sistemas urbanos areales) unidos entre ellos por relaciones, o algunos supuestos" (DEMATTEIS, 1991: 29). De esta forma, podemos inferir que el concepto de red de ciudades hace referencia a aquellas ciudades entre las que no sólo son importantes las relaciones de arriba a abajo, sino también las horizontales y otros tipos de vínculos con otros eslabones del sistema urbano (PRED, 1977). Por ello es importante tener en cuenta que, en la actualidad de nuestro mundo, los intercambios de mercancías, ideas o información, los flujos y vínculos interurbanos en definitiva, no cumplen, como indicaba Christaller, la norma de ser siempre jerárquicos, es decir, de arriba a abajo, desde las grandes ciudades hacia las pequeñas, para entrar en la actualidad en un contexto mucho más complejo y dinámico marcado por las relaciones variables, horizontales y multidireccionales entre los centros urbanos. Esta interpretación de la realidad y función urbana abre un enorme abanico de posibilidades para el desarrollo regional y urbano antes desconocidas, lo que en escenarios condicionados por enormes problemáticas de tipo estructural dentro del capitalismo tradicional (altas y constantes tasas de paro, desindustrialización, falta de dinamismo empresarial) propias de escenarios como Andalucía, se han convertido en un entorno de oportunidades y alternativas de expansión y desarrollo para el tejido económico y social.

Por otro lado, hemos extraído de nuestra consideración en este caso a los pueblos pequeños, que junto con las ciudades forman lo que se denomina la red de asentamientos.

Nos gusta especialmente esta definición que incorpora la visión colaborativa del hecho urbano, la alianza entre centros dispares y la necesidad de cooperación para alcanzar la competitividad, para el crecimiento, y como fin último y esencial, para el desarrollo territorial. Dentro de la red urbana o sistema urbano, conjunto general de asentamientos y áreas de influencia, destaca la red de ciudades o sistema de ciudades (concepto de más éxito en el discurso científico reciente, ya que destaca la pretendida relación y cohesión interna entre los elementos más destacados, protagonistas en definitiva, del sistema de asentamientos).

#### *1.2.4 Elementos, atributos y ligazones del sistema urbano. Aplicando la Teoría de Sistemas.*

Como todo sistema, también los sistemas territoriales están conformados por distintos componentes que se relacionan entre sí. Los componentes del sistema urbano son las ciudades, que pueden contener una multitud de atributos sobre los que el investigador puede focalizar su interés (tamaño físico, población, datos económicos, acerca de bienes y servicios, etc.). Las ligazones o flujos del sistema son las interacciones que se producen entre sus componentes, que comunican y dan cohesión al sistema. Dependerá del número de ciudades implicadas en el sistema, la distancia entre ellas, su tamaño y jerarquía, su complementariedad funcional, si la interacción es a través de flujos físicos (mercancías), de información o de personas, etc. Así, por ejemplo, y siempre según Racionero (RACIONERO, 1986), la definición del sistema de ciudades de un espacio regional cualquiera contaría:

- 1.- Las ciudades o elementos que lo integran.
- 2.- Los atributos o características de estos elementos.
- 3.- Las relaciones entre ellos.

Por otro lado, las magnitudes definitorias del sistema de ciudades de esta región serán unos indicadores que cuantifiquen:

- 1.- Los atributos de los elementos.
- 2.- Las relaciones entre los elementos.

Los indicadores más habituales en este procedimiento son los de rango-tamaño (quizá el más utilizado y ya explicado con anterioridad), el de Clark-Evans (para contabilizar los niveles de dispersión urbana en un territorio), o el índice de Nelson (que mide la especialización funcional, respecto a la media, de las unidades que componen un territorio). Pero aparte de técnicas ya en desuso, es interesante en este punto definir dos conceptos más en relación con el sistema de ciudades. El concepto de entorno y el de subsistema. El entorno es el conjunto de todos los objetos que al cambiar sus atributos afectan al sistema; y también aquellos objetos cuyos atributos cambian cuando el sistema cambia. Siguiendo la lógica jerárquica de la teoría de sistemas, un subsistema es aquella parte en que se puede dividir el sistema (RACIONERO, 1986: 18).

#### *1.2.5 Componentes de los sistemas urbanos. Los factores regionales.*

Los componentes de cualquier sistema, y del sistema urbano en particular, pueden ser cuantificados, tanto por sí mismos como por las relaciones que, de forma indudable, se establecen entre ellos. Tres son los componentes principales de todo sistema urbano:

1.- La población.

Sólo diremos, sin entrar en consideraciones sobre la zona de estudio que ahora parecerían inoportunas, que es muy importante, sobre todo a la hora de contabilizar y detectar cambios en una red o sistema urbano, analizar el comportamiento demográfico de las poblaciones que la integran, y contextualizar este comportamiento en su contexto regional y nacional (tasas de natalidad, mortalidad, flujos migratorios, índice de juventud/senectud, tasas de alfabetización, Nº de universitarios/1000 habitantes, etc.).

2.- La economía.

Reconocer con exactitud las características económicas de una red urbana nos ayudará a explicar sus fortalezas y debilidades, así como su capacidad de adaptación a los cambios sociales, económicos y territoriales que se vayan sucediendo. La especialización funcional, la diversificación productiva, las relaciones comerciales... ayudan a completar un panorama muy fidedigno de los mecanismos que permiten funcionar a una red urbana.

3.- Los factores institucionales.

La gestión de las ciudades desde los poderes públicos ha cambiado mucho a lo largo de la historia. El actual Estado democrático, la convivencia pacífica, los sistemas de participación ciudadana en las decisiones con incidencia territorial, el desarrollo de una legislación territorial con reflejo en planes sectoriales y de ordenación del territorio regionales y subregionales, ha cambiado la forma en que la sociedad gestiona su territorio y las ciudades que lo integran, el gobierno de la cuestión urbana y los criterios que inspiran la acción pública.

Una forma ampliada de lo anterior, la aportan Vinuesa y Vidal detallando subtemas de interés para nuestra labor (VINUESA ANGULO y VIDAL DOMÍNGUEZ, 1991: 22):

1.- Volumen demográfico.

2.- Densidad y concentración de la población.

3.- Aspectos morfológicos.

- 4.- Base económica.
- 5.- Heterogeneidad social.
- 6.- Modos de vida.
- 7.- Densidad de interrelaciones.
- 8.- Capacidad innovadora.
- 9.- Vocación difusora.
- 10.- Centralidad administrativa.

Si bien distintas redes urbanas pueden estar en la misma fase del proceso urbanizador, existen así mismo factores de tipo regional que condicionan y particularizan el estado y características de cada red urbana. En nuestra tarea posterior estos criterios van a estar muy presentes, por lo que hemos escogido la clasificación que hace Precedo de los mismos para presentarlos en este apartado teórico inicial (PRECEDO LEDO, 1990: 18):

- 1.- La escala geográfica.

En las regiones con mayor dimensión, la red urbana tiende a desarrollarse en una estructura jerárquica completa, con todos sus niveles intermedios. Tal es el caso de Andalucía e, incluso, del área mediterránea andaluza.

- 2.- Las características del medio físico.

La compartimentación del medio físico caracteriza y condiciona el desarrollo de muchas redes urbanas, y con ello el tamaño de las ciudades. En una zona litoral como la que nos ocupa es un elemento clave a tener en cuenta.

- 3.- Los factores históricos.

No todo se puede explicar con la historia, pero si algunos factores definitorios de nuestras ciudades encuentran su explicación en hechos del pasado. Este punto de vista, además, nos sirve para contextualizar cambios y transformaciones que revisten de un enorme interés y actualidad el análisis y diagnóstico realizado.

- 4.- La densidad del poblamiento.

Guarda una estrecha relación con el análisis de las relaciones de distancia, población y umbral de demanda. Una región de hábitat disperso tiene más y más pequeñas ciudades, en cambio, una región que tiende al poblamiento concentrado tiene menos pero de mayor tamaño. El fenómeno urbano intermedio andaluz, con

concentraciones de población de tamaño medio distribuidas por todo el territorio, supone una particularidad a destacar en el marco territorial y urbano europeo.

#### 5.- El tipo de economía dominante.

Según la estructura sectorial y el sector dominante en cada territorio, se generan relaciones de producción, localización e intercambio que afectan al sistema de ciudades. Veremos particularidades en este sentido –ciudades medias con un sector primario predominante- que, por su excepcionalidad, convierten a la zona de estudio en referencia y punto de extraordinario interés en esta materia.

#### 6.- El estadio de desarrollo.

Ya sea este preindustrial, industrial o posindustrial, tiene un reflejo evidente, aunque difícilmente cuantificable, en el sistema urbano. El impacto de la posmodernidad líquida en los paisajes y estructuras urbanas y territoriales andaluzas es uno de los temas básicos y presentes de forma continuada en nuestra labor.

#### 7.- El grado de dependencia y conectividad con el exterior.

Si bien es relativo, genera escenarios volcados a la exportación con consecuencias claras en la red urbana, con fuertes desconexiones entre el ámbito rural y el urbano.

#### 8.- El estilo de vida.

Cada día influye más, sobre todo en las sociedades posindustriales, ya que las apetencias y aspiraciones de la sociedad cada día tienen más impacto en la red urbana. La vivienda unifamiliar dispersa, con jardín y totalmente dependiente del automóvil, así como las nuevas formas de ocio y consumo en grandes centros comerciales, están cambiando radicalmente la forma en que concebíamos la ciudad y la movilidad en las últimas décadas.

#### 9.- La organización político administrativa.

Explica a partir de las decisiones políticas que la justifican, la concentración de servicios y actividades en un centro urbano principal (monocentrismo) o en varios (policentrismo).

#### 10.- Los factores culturales.

No son en el caso español menos importantes que los económicos, ya que, por ejemplo, la pervivencia de los modos y estilos urbanos arabizantes en las ciudades y pueblos de Andalucía caracteriza y particulariza enormemente las estructuras,

dimensiones y fenómenos específicamente urbanos de este espacio. Sobre este escenario, es necesario replantearse, por ejemplo, el impacto de los nuevos modos de consumo del suelo, propios de la lógica capitalista aplicada al suelo –entendiendo éste como un bien con precio, no como un recurso-, y los impactos que tiene en el patrimonio o la identidad urbana de las ciudades de la región.

#### 11.- Las políticas territoriales.

Qué entienden por sistema de ciudades, cómo lo protegen y potencian, el criterio de la política de infraestructuras y transporte, los planes de movilidad urbana... lo que las administraciones entienden por sistema urbano y las medidas que toman para potenciar sus particularidades positivas y revertir sus posibles defectos también influye enormemente en la red urbana y en la gestión que de ella hacen las distintas sociedades. Atenderemos de forma prioritaria este elemento en nuestro análisis posterior sobre Andalucía y la zona de estudio.

En nuestra exposición, hemos tenido en cuenta las ideas y consideraciones incluidas en estas clasificaciones a la hora de obtener una imagen lo más completa y fidedigna del rol de las ciudades en estudio en su marco regional, si bien, hemos adaptado estas clasificaciones a la realidad estudiada procurando una mayor sensibilidad en la aproximación que realizamos sobre el objeto de estudio.

##### *1.2.5.1 La ciudad, elemento clave en la red urbana.*

Aunque ya hemos hablado mucho sobre redes urbanas y sistemas de articulación territorial en torno a ciudades, no hemos dedicado aún un apartado específico a definir a la ciudad y su papel rector en las redes y sistemas urbanos. Acudimos aquí a la definición de los maestros, que pese a los años pasados desde su formulación, entendemos que reúne en pocas líneas lo más importante sobre este aspecto.

Manuel de Terán afirmaba que "la ciudad es la forma más perfecta y evolucionada del paisaje humanizado, de un espacio terrestre cuyas características naturales han sido profundamente alteradas por la obra del hombre traducida en cultura. (...) La ciudad, geográficamente, es la expresión material de las actividades y funciones desarrolladas por los hombres que en ella viven y del grado de organización social y de cultura alcanzado por estos (...). Ciudad es, en conclusión, una agrupación más o menos grande de hombres sobre un espacio relativamente pequeño que ocupan densamente, que organizan y utilizan para habitar y hacer su vida, de acuerdo con su

estructura social y su actividad económica y cultural" (recopilado por GARCÍA BALLESTEROS, 1981: 316, 317).

De todas formas, y como fácilmente advertirá el lector, las definiciones posibles del concepto que se pueden dar desde un punto de vista legal, político-administrativo, demográfico y paisajístico son enormes, por lo que es difícil acotar en pocas líneas un fenómeno tan complejo y con características tan dispares. Generalmente, con el término "ciudad", hacemos referencia a una porción concreta del espacio, más o menos claramente delimitada, con una organización y una morfología características. Pero no es solo forma, sino soporte y resultado de una dinámica social, elemento fundacional y estructural de todo sistema urbano, de toda red de ciudades y, por extensión de la articulación de cualquier territorio. Y, por supuesto, esto debe ser considerado en una perspectiva histórica, evolutiva y que permita englobar transformaciones y tendencias. En este sentido, Roncayolo ya nos advertía que en el término de ciudad "más que un concepto riguroso, se reconoce la acumulación de una suma de experiencias históricas" (RONCAYOLO, 1988: 10). De ahí que, de acuerdo con esta afirmación, demos mucha importancia en nuestra labor al estudio y sistematización del comportamiento evolutivo de los centros urbanos en estudio durante un marco temporal que consideramos bastante amplio y significativo (desde 1950 hasta la actualidad).

En este estudio tenemos como uno de nuestros objetivos, a partir de una concepción básica o general de la misma idea de ciudad, perfilar y acotar la noción de ciudad, y más concretamente aquella que va a ser protagonista de este trabajo, la de la ciudad media en el contexto regional andaluz.

#### *1.2.6 La ciudad y lo urbano. Los procesos de urbanización desde una perspectiva geográfica.*

En este sentido, compartimos la visión que traslucía de las palabras del Profesor Terán en sus trabajos, que está presente también en la obra de Chabot. Nos referimos a la idea de que ciudad y campo no son dos espacios perfectamente limitados e insolidarios entre sí, sino que existen entre ellos multitud de relaciones y procesos que los hacen la parte de un todo, que puede ser la región funcional urbana en las que las ciudades son los núcleos que articulan y condensan la actividad económica y social.

Esta situación que describimos de límites indefinidos e indefinibles, alcanza en la actualidad una dimensión nunca antes vista, que además empieza a ser algo



generalizado en los países altamente urbanizados, por lo que desde la geografía se está produciendo un profundo replanteamiento de la idea de urbanización, crecimiento urbano y, finalmente, un replanteamiento de los términos que históricamente enmarcaban el debate sobre los límites de la ciudad.

En relación con los procesos de urbanización, la Real Academia de la Lengua los define como "acondicionar una porción de terreno y prepararlo para su uso urbano, abriendo calles y dotándolas de luz, pavimento y demás servicios" (RAE, 2001). Es decir, podemos inferir de estas palabras que la urbanización es un proceso que transcurre a lo largo del tiempo y que consiste en dotar de una estructura y ordenamiento urbano a algo que, previamente, no lo tenía. En un sentido escalar más amplio, por ejemplo en el marco de análisis regional en el que nos movemos, la urbanización se refiere al crecimiento y extensión de las ciudades, así como la difusión de lo urbano y sus propiedades por el territorio (PRECEDO LEDO, 1996). Propiedades que abarcan desde una estructura productiva particular (terciarizada o industrial) a unos modos de vida uniformados e indiferenciables entre campo y ciudad. Ambas formas de interpretar esta idea nos parecen válidas y las vamos a intercalar, relacionándolas, en nuestro análisis posterior.

#### *1.2.6.1 Concepto de ciudad y de lo urbano. Aplicación en España y Andalucía.*

Acotando el debate anterior al terreno concreto que nos atañe en la presente investigación, vamos a enmarcar el concepto de ciudad, en sus distintas variables, en el caso nacional español y el regional andaluz. Si bien podemos afirmar muchas cosas sobre la ciudad, intentando definir un concepto enormemente complejo y amplio, para la operatividad de nuestra labor vamos a concretar el mismo en torno a aspectos académicos, científicos y estadísticos de tal forma que podamos trabajar con él de una forma sistemática. Además de ello, en nuestro caso no nos interesan solamente las ciudades como ente abstracto, sino un perfil muy específico de ellas -el de las ciudades medias- al que pretendemos dar pleno sentido científico y justificar su importancia territorial.

En España, el Instituto Nacional de Estadística establece la barrera de los 10.000 habitantes para definir un núcleo con características urbanas, una ciudad en definitiva. Como vemos, se elige el criterio estadístico y demográfico para enmarcar esta compleja realidad. Mucho podemos decir de la insuficiencia de estos criterios para acotar una idea

tan amplia y con tantos perfiles, pero también es cierto que este criterio, y no otro, es el más empleado por gobiernos y organismos internacionales, por su operatividad y objetividad, basándose éstos en que sólo las actividades industriales y terciarias logran producir concentraciones de población significativas, y que poblaciones de este tamaño y superiores (10.000 habitantes en el caso español) tienen, por fuerza, que tener un sector servicios plenamente desarrollado. La densidad de población, los aspectos morfológicos y paisajísticos, los datos relativos a las actividades, los modos de vida, las interrelaciones funcionales... son complementarios a la definición estadística y demográfica principal, y quedan marginados en muchos análisis de este tipo. En este trabajo, si bien partimos de una definición estadística como criterio objetivo de referencia, vamos a complementar la misma implementando criterios como los aquí citados, de tal forma que obtengamos una visión completa de la complejidad del hecho urbano estudiado.

En Andalucía, se reproducen los criterios y las formas empleadas en el resto de España a la hora de acotar lo urbano. Si bien con ciertas peculiaridades que es necesario destacar, tanto en lo referido a la definición del concepto y en la forma de estructurar las categorías urbanas resultantes de la implementación del mismo. Estadísticamente se reproduce el sistema que considera como núcleos urbanos a aquellos mayores de 10.000 habitantes (más de 10.000 habitantes en el término municipal, no en el núcleo principal que puede ser menor de ese rango). Pese a ello, en el estudio de las características propias de la jerarquía, disposición, tamaño y, sobre todo, perfil funcional de los núcleos andaluces, se ha derivado el hecho de que sólo se consideran plenamente urbanos aquellos municipios que superan la barrera de los 20.000 habitantes (ZOIDO NARANJO, 1995; CANO GARCÍA, 2008). Esto es debido a la fuerte presencia del sector primario en la economía andaluza y las especiales características socioeconómicas de las pequeñas ciudades, si bien más adelante dedicaremos toda la atención a este hecho que marcará los límites de parte de nuestra investigación. Por otro lado, dentro del sistema urbano, hay criterios que identifican distintas subcategorías dentro de la categoría urbana principal. De este modo, dentro de lo urbano encontramos ciudades pequeñas (de 10.000 hasta 20.000 habitantes), ciudades medias (desde 20.000 hasta 100.000) y grandes ciudades (a partir de 100.000). Si bien hasta dentro de estos subconjuntos se pueden establecer excepciones, derivadas de las condiciones administrativas,

territoriales, económicas o sociales que presenten determinados centros. Por ejemplo, Algeciras o Marbella tienen más de 100.000 habitantes, pero en este caso, al no ser capitales provinciales y no estar, en algunos aspectos fundamentales y comparativamente con otros centros de tamaño similar, en la cima del sistema urbano regional, son tratados aquí como ciudades medias (RODRÍGUEZ MARTÍNEZ y SÁNCHEZ ESCOLANO, 2012b).

#### *1.2.6.2 La ciudad como organizadora del territorio. Jerarquización, centralidad y difusión.*

En una tesis adscrita al departamento de Análisis Geográfico Regional como la presente, no podemos olvidarnos de la importancia de la ciudad en el sistema territorial, en su contexto regional y de lo importante que es abordar su protagonismo en los procesos de desarrollo que en el mismo tienen lugar.

Por ello, el enfoque desde el que abordamos las ciudades andaluzas y los procesos de urbanización que éstas protagonizan nos lleva a considerar a la ciudad como un elemento más del sistema de asentamientos y de la estructura territorial, con sus características, relaciones y sus interdependencias en el territorio. Se trata, en definitiva, de poner el centro de nuestra atención en las relaciones que cada elemento de la red urbana y sus características definitorias mantienen con el resto de elementos del sistema. Esto nos llevará al análisis de la distribución espacial de los asentamientos (cuántos núcleos hay, qué tamaño tienen y de qué forma se distribuyen), de su especificidad funcional (las relaciones funcionales son imprescindibles para que podamos hablar de red urbana) y de su jerarquización (ya visto con anterioridad y que hace referencia a conceptos como el de centralidad y difusión), lo que nos permitirá reconocer y explicar los procesos de urbanización que se produzcan en estos territorios y los impactos y significación de éstos en el desarrollo territorial.

En relación con la dinámica urbanizadora, queremos llamar la atención en este punto sobre la existencia de dos tipos de fuerzas que condicionan la evolución de los mismos. Por un lado, las fuerzas centrípetas, o de concentración de la población, y por otro, las fuerzas centrífugas, o de difusión. Las primeras propician el cúmulo de población y de recursos en los mismos -o incluso en un único- centro urbano, propiciando el desequilibrio estructural de la red urbana y del sistema económico. Por otro lado, en el caso de las fuerzas centrífugas, propician la expansión y extensión del fenómeno urbano por todo el territorio, siendo consecuencia del propio desarrollo

urbano y, según algunos autores, ponen incluso de manifiesto la vocación intrínseca de la ciudad de servir y organizar un área circundante (VINUESA ANGULO y VIDAL DOMÍNGUEZ, 1991: 156). Este segundo caso, si bien con presencia de ambas fuerzas en el territorio, es el históricamente más cercano a la realidad urbana andaluza, que presenta una red urbana muy repartida por el territorio y con unos niveles de jerarquización y estructuración ordenada excepcionales en España y en otros países desarrollados salvo contadas excepciones que, así mismo, cuentan con un devenir histórico y económico muy distinto (norte de Italia, campiña inglesa).

#### *1.2.6.3 Modelos urbanos de organización territorial en Andalucía. El concepto de región urbana.*

El cambio territorial y urbano registrado en Andalucía en las últimas décadas ha sido enorme, alcanzando en muchos órdenes de la realidad espacial el apelativo de radical. No sólo ha cambiado lo que había con anterioridad y que, en muchos casos, había sido protagonista de la organización territorial de la región durante siglos, sino que, incluso, han aparecido nuevas realidades y fenómenos que han revolucionado la forma en que las comunicaciones, las relaciones funcionales, económicas y sociales tienen lugar entre los distintos centros urbanos de la región. Existen en la actualidad distintos conceptos, aceptados por la comunidad científica geográfica para hacer referencia a estas realidades, que tienen su reflejo en la realidad del sistema urbano andaluz de nuestros días, y que consideramos que es necesario presentar aquí para aclarar algunos términos de la reflexión posterior que sobre ellos realizaremos.

Por región urbana entendemos, en este caso, “al territorio que alberga un número significativo de ciudades, próximas entre sí, muy complementarias y asociadas en red” (LÓPEZ TRIGAL, 2010: 321). Andalucía como conjunto regional, a nuestro modo de ver y con las matizaciones que iremos introduciendo a lo largo de nuestro análisis, responde plenamente a esta descripción, a la que añade algunas particularidades muy significativas desde el punto de vista geográfico: el elevado número y pequeño tamaño de las áreas metropolitanas regionales, el elevado número y reparto territorial de las capitales regionales, la importancia del escalón intermedio de la jerarquía urbana regional, o la importante extensión superficial y significación –paisajística, sociológica e, incluso, demográfica- de la red de asentamientos rurales.

##### *1.2.6.3.1 Áreas metropolitanas.*

Constituyen elementos esenciales de la organización del territorio andaluz, que aseguran el equilibrio territorial y juegan un papel fundamental en la integración exterior de la región. En Andalucía, así mismo, presentan ciertos valores que destacan y favorecen su papel articulador en el territorio. Por un lado, tienen una distribución equilibrada en el territorio; su tamaño medio si lo analizamos en el marco del sistema de ciudades nacional y europeo; su peso y actividad económica, mayor al del resto de la región; y, finalmente, las condiciones del sistema económico actual, que favorecen la existencia de economías urbanas "medias", sin tantos problemas de congestión y deseconomías de escala, lo que mejora su situación a la hora de liderar procesos de innovación y desarrollo económico (JUNTA DE ANDALUCÍA, 2006a: 40). En la planificación regional vigente se identifican estos espacios con la figura de "centros regionales", si bien en las políticas sectoriales de la administración pública se prima el centro capitalino de Sevilla sobre el resto (JUNTA DE ANDALUCÍA, 2006a).

#### *1.2.6.3.2 Sistemas de ciudades medias.*

Parte fundamental de nuestro discurso y centro de nuestra investigación, las ciudades medias ocupan el eslabón intermedio entre los grandes centros urbanos y funcionales de un territorio, que en Andalucía identificamos con las grandes áreas urbanas y el conjunto de las capitales provinciales, y el mundo rural, siendo este último el eslabón inferior -y más débil- de la red de asentamientos. Constituyen, estadística y socialmente, la base del sistema de asentamientos andaluz (RODRÍGUEZ MARTÍNEZ, 2008), concentrando a una parte mayoritaria de la población y constituyendo, así mismo, el mejor reflejo de los valores de equilibrio y reparto territorial que atesora el sistema de ciudades regional históricamente, al ser un elemento muy numeroso y extendido por la práctica totalidad del territorio regional. Debido a esta posición central en el sistema, muchas veces nos referiremos a ellas como ciudades "intermedias", haciendo referencia más a su papel territorial y en el sistema de relaciones urbanas que a su posición o volumen demográfico en la jerarquía urbana. Además, consideramos que pueden constituir la base sobre la que diseñar y construir un nuevo modelo territorial, más competitivo y eficiente a la par que sostenible, que permita a Andalucía constituirse en un escenario competitivo territorialmente en el contexto actual de creciente y feroz competitividad a escala global.

El siguiente capítulo de este trabajo está dedicado en exclusividad a estas ciudades, su dimensión geográfica, función urbana y actualidad en el debate científico.

#### *1.2.6.3.3 Redes de asentamiento rurales.*

Último eslabón del sistema de asentamientos, la red de asentamientos rurales, que en muchas ocasiones no lo es (el concepto de red queda en este caso como un desiderátum del planificador y no como un reflejo de la realidad urbana), engloba al conjunto de pequeños municipios y localidades con menos de 10.000 habitantes. Si bien, en muchas ocasiones, se trata de multitud de pequeños pueblos con menos de 5.000 o incluso 2.000 habitantes. En regiones como Andalucía, constituye la base del poblamiento tradicional, extendiéndose por aquellas regiones periféricas o más aisladas de los actuales grandes ejes de desarrollo localizados en el litoral y los que pivotan sobre las áreas metropolitanas. Hoy día, y tras los enormes cambios habidos en las formas de vida y en la actividad económica andaluza en las últimas décadas, conforman la parte más frágil y, en muchos casos, decadente, del sistema de asentamientos, en serio peligro de descomposición y desaparición, sin grandes alternativas económicas a una excesiva dependencia de un estancado sector primario, y muy afectados, desde la descomposición del mundo rural tradicional desde mediados del pasado siglo XX, por la emigración y el paro estructural. Si bien tiende a mantenerse en algunas comarcas rurales andaluzas, mejor comunicadas, con grandes ayudas económicas y siendo objeto de multitud de prebendas públicas, en general se encuentra en una fase de estancamiento y retroceso -demográfico, económico y en niveles de desarrollo- difícilmente reversible, que a su vez le impide participar, de forma activa y favorable, en los procesos de desarrollo territorial que puedan generarse en el espacio regional.

#### *1.2.6.4 Las políticas públicas relacionadas con la organización territorial.*

Pese a que existen ejemplos puntuales muy antiguos en el tiempo, la pretensión de las administraciones públicas de organizar el crecimiento urbano, limitar las problemáticas asociadas al mismo y planificar futuros crecimientos es algo relativamente reciente en el tiempo (BENAVENT FERNÁNDEZ DE CÓRDOBA, 2006). Dos grandes estrategias dirigían esta pretensión desde sus comienzos: desconcentrar las grandes ciudades, que estaban empezando a alcanzar a finales del XIX y comienzos del XX dimensiones insostenibles en las condiciones de urbanización de aquellos momentos; y por otro lado, la promoción de zonas deprimidas, despobladas o desarticuladas para

conseguir reestructurar el sistema de ciudades y avanzar hacia el equilibrio territorial. En Andalucía, los ejemplos de este segundo caso tienen una presencia histórica muy relevante. Las Nuevas Poblaciones (creadas en las entonces despobladas campiñas de Sevilla, Córdoba y Jaén), implantadas durante el S.XVIII y XIX en el entorno del camino que unía Cádiz y Madrid para garantizar el asentamiento humano, el aumento de la producción agrícola y la seguridad viaria de la zona, son un ejemplo precoz de esto que comentamos. Y otro ejemplo se registra ya bien entrado el siglo XX, con los poblados de colonización agraria de nueva planta situados a lo largo de zonas regables puesta en marcha por toda la región (campos de Níjar y de Dalías en Almería, Carchuna en Granada, por poner ejemplos incluidos en la zona de estudio). Pero todas estas iniciativas urbanas no dejan ser aisladas, puntuales y resultantes de una política sectorial en particular (la agraria y de expansión del regadío principalmente), aunque tuvieran evidentes repercusiones, a medio plazo, en el sistema urbano andaluz. Como lo fueron también las iniciativas industriales asociadas a la creación de polos de desarrollo en nuestra región por parte del gobierno franquista desde 1950 (Algeciras en Cádiz y la propia ciudad de Huelva), o la política de zonas de interés turístico en esos mismos años (Costa del Sol malagueña, Almerimar, Aguadulce y Retamar en Almería). Como veremos más adelante, la historia de la gestión del hecho urbano por parte de las iniciativas públicas en Andalucía es aún mucho más reciente, y se remonta a los albores del proceso democrático actual, allá por los años 70 del siglo XX, con los primeros planes comarcales, y alcanza en la actualidad, gracias entre otras cosas a la implementación de formas de participación ciudadana en el gobierno de los territorios, un grado de complejidad y madurez que podemos considerar como excelente, a partir de un corpus legislativo completo y moderno que encabezan la Ley de Ordenación Urbanística de Andalucía de 2003 (LOUA) y la Ley de Ordenación del Territorio de Andalucía de 1994 (LOTA), y que tiene su plasmación en planes regionales (Plan de Ordenación del Territorio de Andalucía -POTA- de 2006) y subregionales (el primero aprobado en 1999) (SÁNCHEZ ESCOLANO, 2010c), o el Plan de Protección del Corredor Litoral de Andalucía (RODRÍGUEZ MARTÍNEZ y SÁNCHEZ ESCOLANO, 2014), que atienden, organizan y planifican el hecho urbano, a escala regional y complementándose con las políticas municipales en la materia, de forma integral y sistemática. Si bien se hace necesario seguir trabajando en la consecución de nuevos objetivos y proyectos planificadores que

completan la oferta planificadora autonómica y nacional, con la implementación de todos los planes subregionales pendientes, la revisión del plan regional y la apuesta por una mayor colaboración entre instituciones protagonistas en la gestión del hecho urbano, aún, desde nuestro punto de vista, en manos que en su actuación pecan de un excesivo municipalismo en la necesaria visión de conjunto de este hecho territorial.

En este sentido, nos gustaría destacar llegados a este punto la inexistencia en el marco común europeo, pese a la profusión de materiales, directrices, documentos y legislación diversa, de una auténtica política comunitaria en materia de ciudades, que hasta ahora ha quedado en manos de políticas sectoriales, de marcado carácter economicista y, a nuestro modo de ver, con objetivos pequeños y sesgados del conjunto de las necesidades principales que acucian a los centros urbanos europeos, y que nos conduce a un panorama muy complejo y extraño en el que la ciudad se ha convertido en víctima del propio interés que, en diferentes materias despierta -económica, infraestructuras, transporte, patrimonial, ambiental-, sin llegar a ser objeto de estudio unitario y global por parte de una política plena de sentido y con objetivos definidos por parte de la Unión Europea. Muchas de las aberraciones cometidas en los últimos años en países como España, y más concretamente en Andalucía, se deben a la inexistencia de una fuerza legal sostenida desde la Unión Europea que frenara las perniciosas dinámicas que sobre las ciudades y los crecimientos urbanos se han registrado, y que las autoridades regionales y nacionales de cada momento no han sabido contener ni reconducir, cuando no directamente se han apartado de su gestión y se han beneficiado vía impuestos del falso dinamismo económico que traían consigo.

#### *1.2.6.5 Sistema urbano y sistemas regionales en la Europa actual.*

Si bien en los países desarrollados o del primer mundo las dualidades regionales huyen de ser presentadas en el discurso público como dualidades centro-periferia, es innegable la validez teórica y metodológica de este modelo para hacer frente desde la investigación al estudio de las relaciones y posición que tienen las distintas áreas según su localización en el marco regional, económico y territorial que tienen dentro de cada uno de sus países y de la Unión Europea. En un contexto de crisis como el actual, en el que muchos de los logros alcanzados en los últimos años en relación con la convergencia europea en índices de desarrollo territorial, niveles de vida o de renta per cápita entre las distintas regiones se pone en duda, cuando no queda claramente desmentido, nos



parece oportuno volver a traer al centro del escenario del análisis científico una pequeña referencia al modelo centro periferia para explicar muchos de los problemas, condicionantes y factores limitantes que encuentran regiones como Andalucía para lograr, pese a todos los esfuerzos realizados -planes de desarrollo rural, fondos estructurales para el empleo o la creación de infraestructuras, indudable impulso y mejora a los modos de vida democráticos-, una convergencia plena y en igualdad de condiciones con el resto de pujantes regiones europeas del norte.

#### *1.2.6.6 Regiones centrales.*

Si bien en la Europa de nuestros días se suele hablar oficialmente de un desarrollo multipolar o multicentral, con distintas regiones que, en su distinto grado de especialización, son punteras mundiales en determinados sectores económicos, la reciente crisis económica ha puesto de manifiesto que el desarrollo y la adaptación a las exigencias del mercado no ha llegado a todas las regiones de igual manera, y que siguen perviviendo en la realidad del sistema económico continental regiones y países muy dinámicos, competitivos y plenamente adaptados a la exigencias del mercado, y otros países y regiones que, como Andalucía, sufren sobremanera los efectos del más mínimo impacto negativo en la dinámica económica, lo que se traduce en tasas de paro alarmantes, desestructuración económica, dependencia de sectores escasamente competitivos y otros procesos económicos que se han demostrado nada recomendables (como la excesiva dependencia del artificialmente inflado sector de la construcción).

#### *1.2.6.7 Regiones periféricas. El desarrollo de base local como alternativa a procesos de fomento industrial vertical tradicional.*

Una vez que la realidad de la crisis ha demostrado el verdadero lugar que Andalucía tiene en las relaciones económicas y territoriales de España y de Europa, que no es otro que el de estar a la cola en los principales indicadores económicos y de desarrollo social -empleo, industrialización, patentes, educación, participación democrática-, no podemos sino condicionar nuestro punto de vista en el análisis geográfico de su realidad territorial, en cualquiera de las materias que sean, pero más todavía en el campo de la geografía urbana, a la consideración de la región andaluza como un espacio periférico a las principales líneas y procesos de desarrollo económico y territorial que tienen lugar en España y en Europa a comienzos de este siglo XXI.

Por eso mismo que hablamos de un espacio periférico en el marco de un continente desarrollado, también tenemos que hablar de los procesos de desarrollo endógeno o local que, a partir de las características productivas locales de la región, consideramos que van a ser los responsables de dinamizar este territorio en un contexto como el de crisis actual y poner en marcha procesos que conduzcan a la creación de empleo y riqueza para sus habitantes (VÁZQUEZ BARQUERO, 2009). Y esto queda cada día más claro una vez visto que las grandes inyecciones de capital europeo en las últimas décadas y los planes de desarrollo vertical anteriores (polos de desarrollo, planes quinquenales de la Junta de Andalucía, fondos LEADER y PRODER) no han servido para consolidar, ni siquiera en muchos casos para crear con consistencia, un tejido empresarial dinámico y capaz de sobrevivir al margen de la inyección constante de capitales derivada de su relación de dependencia con la administración pública. Lo que más nos interesa en este caso, y es algo sobre lo que ahondaremos en capítulos posteriores, es el hecho de que todo sistema de producción o innovación local, imprescindible como decimos en la salida de la crisis de regiones periféricas como Andalucía, depende de la base estructural del sistema, de sus propiedades de equilibrio y características propicias al desarrollo territorial, lo que podemos identificar plenamente con el sistema de ciudades de Andalucía. La constitución de redes territoriales entre espacios urbanos complementarios, intercambiando conocimientos y saber hacer para la consecución de poblaciones más formadas y competitivas, lo que redundará en un tejido empresarial más dinámico, es uno de los pilares sobre los que Andalucía puede apoyarse para salir de esta crisis y encontrar su sitio en un mundo globalizado en el que, como no podía ser de otro modo, también se ha creado un marco de competencia único entre los territorios. Y uno de los puntos fuertes de esta concepción cooperativa y relacional de los sistemas territoriales en relación con aplicabilidad en el caso andaluz, viene, a nuestro modo de ver, de la mano de las propiedades del conjunto de asentamientos de nivel medio existente en Andalucía, su dimensión y reparto territorial. Esta relación entre red urbana, innovación y productividad y procesos de desarrollo territorial con base local será uno de los puntos clave en nuestra investigación.

*1.2.7 Nuevas jerarquías urbanas. Su reflejo en espacio regional andaluz y el área de estudio.*

Los grandes cambios territoriales registrados en Andalucía en las últimas décadas han cambiado de forma radical, con especial incidencia en el marco litoral mediterráneo, el sistema urbano regional, su dimensión, estructura, disposición y jerarquía. Ya no existe en este espacio concreto una red urbana plenamente jerarquizada y asentada uniformemente sobre el territorio, con dos capitales provinciales en la cúspide de la red urbana -Málaga y Almería-, seguidas de unas pocas cabeceras comarcales y grandes agrocidades (Estepona, Coín, Vélez Málaga, Motril, Berja, Adra, Níjar, Cuevas del Almanzora, Huércal Overa), y un trasfondo plenamente rural formado por multitud de pequeños municipios repartidos uniformemente por los espacios litorales, prelitorales e interiores. El cambio social, económico y territorial vivido por la región en las últimas décadas, ha desbaratado este sistema jerárquico e histórico para generar toda una serie de nuevos escenarios en los que la jerarquía urbana, y el mismo hecho urbano, entendido en la forma mediterránea o tradicional, es difícilmente acotable y estructurable por los estudios científicos. Las grandes ciudades ahora se organizan, junto con su hinterland rururbano e industrial, en dos amplias áreas metropolitanas, con una dinámica urbana propia y que tiene miras internacionales. Por otro lado, la intervención pública en pos de la industrialización del Campo de Gibraltar y su especial dinámica social y económica en estos últimos tiempos, ha configurado un potente espacio demográfico y económico, de base industrial, en esta comarca. Otros espacios litorales, en su apuesta por el turismo residencial a partir de un modelo de explotación masivo del “sol y playa”, sólo recientemente diversificado hacia otras modalidades de ocio y descanso, han generado una ciudad lineal, con auténtica personalidad metropolitana en el sentido más moderno del término, con fenómenos masivos de urban-sprawl, nuevas centralidades en torno a macrocentros de ocio y consumo y desbaratamiento por densificación y absorción de los asentamientos y redes de comunicación tradicionales (como ocurre en la Costa del Sol por ejemplo) (RODRÍGUEZ MARTÍNEZ y SÁNCHEZ ESCOLANO, 2014). En el otro extremo, se encuentran territorios como el Poniente Almeriense, pujante núcleo agroindustrial basado en el desarrollo de una agricultura bajo plástico de alta tecnificación, que ha revolucionado el paisaje, la sociedad y el perfil económico de una zona atrasada y sin expectativas hace apenas medio siglo (SÁNCHEZ ESCOLANO, 2013c). Otros espacios comarcales han desarrollado modelos mixtos de agricultura intensiva y turismo de sol y playa, con fenómenos de urbanismo expansivo y

degradación por sobreexplotación de los recursos naturales muy importantes (como la Axarquía de Málaga, la costa de Granada o el Levante Almeriense).

Como vemos, dentro de la zona de estudio podemos asistir a toda una serie de complejos fenómenos, de indudable impacto territorial, que han alterado profundamente el sistema de asentamientos y la dinámica de desarrollo de la costa mediterránea andaluza, dando lugar a un enorme repertorio de fenómenos urbanos de enorme interés para nuestra disciplina en la actualidad. De hecho, el litoral andaluz en su conjunto se erige como un gran laboratorio al aire libre en el que poder comprobar los impactos y resultados que tiene, en un espacio como el mediterráneo, de alto valor ecológico y patrimonial, con un asentamiento humano histórico y que tenía características plenamente urbanas desde antiguo, el desarrollo de actividades propias de un capitalismo intensivo y posmoderno que logran romper la dinámica social, económica y urbana preexistente, impostando nuevas realidades, en un muy corto espacio de tiempo, a las que muchas veces la población y los gestores públicos no consiguen adaptarse ni saben cómo gestionar correctamente.

#### *1.2.7.1 Flujos de interacción.*

Si bien habitualmente se habla de flujos de interacción en el marco de los procesos de desarrollo e influencia a una escala internacional o nacional (FERRER REGALES, 1992; 130), en este caso vamos a contextualizar esta idea en el marco de las relaciones intraurbanas, propias de la dinámica relacional entre los distintos componentes de la red urbana en sus distintos niveles. Todo ello en una derivación aplicada de las ideas que ya proponía Christaller a comienzos del siglo XX. Esta idea es muy importante para nuestra labor actual, ya que define y pone de manifiesto la existencia de relaciones de arriba a abajo y al revés, desde las grandes áreas metropolitanas y grandes ciudades, cabeceras del sistema y las mayores concentraciones de población, actividad, empleo, servicios... y el resto del sistema urbano. Sobre todo nos interesan aquí los procesos relacionados con el descenso de flujos desde estos grandes centros de actividad y dinamismo, en este caso en lo referido a los servicios, hacia las pequeñas áreas metropolitanas, pequeñas ciudades y cabeceras comarcales (la mayoría de las ciudades medias andaluzas entrarían en esta categoría), eslabón intermedio de la red urbana, lo que constituye un elemento clave en la diversificación y modernización, según el grado de importancia y especialización

alcanzado, de las distintas áreas comarcales. El proceso contrario, habitualmente protagonizado por las actividades industriales, es el del sistema bottom-up, de abajo a arriba, que es como en muchos casos llega a la sección intermedia del sistema urbano, a partir de ellas mismas o de los pequeños núcleos rurales, muchos de los procesos e iniciativas de desarrollo local -endógeno o no- que tienen lugar en cada comarca. De esta forma, y como ya vimos anteriormente, podemos inferir que uno de los preceptos básicos de la teoría de Christaller, el del intercambio de información especializada o servicios siempre desde las grandes ciudades hacia las más pequeñas, queda, en nuestra compleja realidad actual, en entredicho, al existir procesos de intercambio horizontales y bottom-up.

En este marco de flujos e intercambios es donde podemos comprender mejor el renovado papel de la sección intermedia del sistema urbano y cómo éste se ha visto enormemente reforzado en las últimas décadas debido, principalmente, a dos procesos. Por un lado, la redistribución de los servicios especializados por parte de la acción de las administraciones públicas, sobre todo en el marco del desarrollo del Estado del Bienestar, que ha apostado firmemente porque cada vez más servicios tengan su sede en estas ciudades medias para acercarlos así al conjunto de la población que históricamente quedaba al margen de éstos y las ventajas que traían consigo -regiones y comarcas periféricas, zonas rurales en general, espacios degradados y despoblados, zonas en recesión económica y social-. Por otro lado, los numerosos procesos de desconcentración económica y demográfica, surgidos a partir de la dinámica urbana de las grandes ciudades y en otros espacios con condiciones muy particulares -como pasa con el impacto del turismo en la Costa del Sol andaluza-, que hecho ganar protagonismo a todos los niveles a los centros intermedios que hasta hace unas décadas quedaban al margen de las ventajas del crecimiento y algunos procesos de desarrollo que traían los nuevos modelos económicos y de ocupación del espacio (RODRÍGUEZ MARTÍNEZ y SÁNCHEZ ESCOLANO, 2012b).

En el contexto de crisis actual (2008-2014), los flujos tradicionales, a todas las escalas, están sufriendo una profunda transformación, reconvirtiéndose y modulando su importancia y dirección. Los tradicionales flujos arriba-abajo han pasado a ser flujos horizontales cuando no multidireccionales, y los flujos de abajo a arriba están conociendo un nuevo impulso y protagonismo debido a los graves problemas

estructurales que están mostrando algunos de los flujos tradicionalmente importantes. Todo ello ha afectado a la forma en que las redes de información, innovación o las más tradicionales de transporte y comercialización, se desenvuelven e impactan en los distintos sistemas territoriales, por lo que los elementos intermedios del sistema, en su papel de nodos de redistribución y enlace entre los distintos componentes del sistema, y pieza clave en los procesos de cohesión y desarrollo territorial, aparecen con un nuevo rol que es necesario abordar desde el discurso geográfico.

#### *1.2.8 Redes de ciudades, medios innovadores y desarrollo territorial.*

En la actualidad, en un mundo en el que los patrones de difusión de la información son tan relevantes y complejos, podemos afirmar que el patrón de organización territorial, y por tanto, las interdependencias entre las ciudades de una red urbana, es mucho más complejo que el mostrado por los modelos de Christaller o según la forma parcial de acercase a la realidad que tenían algunas de las técnicas aquí comentadas con anterioridad. En este contexto consideramos a los procesos de innovación, que, en una primera y escueta aproximación, podemos describir como uno de los resultados más complejos y avanzados de las nuevas relaciones interurbanas en el marco del sistema económico capitalista globalizado y postfordista. Una sociedad globalizada y postfordista en la que los agentes y sociedades locales, las pequeñas y medias ciudades y los territorios en general, juegan un papel revalorizado por una nueva forma de entender el desarrollo, la iniciativa empresarial y el crecimiento. Incluso, hay autores que hacen referencia a un nuevo nexo de unión, muy pujante, entre las dos escalas de análisis más habituales (local-global), que condiciona el modo en que se organiza y articulan los territorios, los flujos y las redes. Se trata de la innovación, que en su dimensión más genuinamente territorial, conforma los medios innovadores. En un capitalismo como el actual, en que el cambio tecnológico y las nuevas formas de producción e intercambio han revolucionado los patrones y modelos tradicionales, la generación e incorporación generalizada de innovaciones se ha convertido en un pilar fundamental para garantizar el crecimiento y desarrollo de empresas, instituciones, ciudades y territorios (GONZÁLEZ ROMERO, 2006a: 17). Nos encontramos, en definitiva, en un mundo en el que los territorios compiten en innovación e incorporación de estas innovaciones, en el que la capacidad para posicionarse en una economía y red global de ciudades cada día más compleja es una derivada directa de la capacidad innovadora y la

adaptabilidad a los cambios que de forma constante se producen. Y las ciudades de tamaño medio pueden aportar mucho, a través de la cooperación y la articulación de alternativas por la competitividad, en este discurso (PRECEDO LEDO y MÍGUEZ IGLESIAS, 2014). Como advertíamos anteriormente, una buena gobernanza es instrumento clave para dinamizar y agilizar procesos, favoreciendo, a través de una mayor calidad en el gobierno territorial, la convergencia y desarrollo territorial equilibrado.

Asociados a estas transformaciones socioeconómicas se están produciendo cambios en la organización de los territorios, entre los que destaca la consolidación de un sistema intangible de flujos y redes del que depende el dinamismo o estancamiento de los distintos territorios. Otra idea fundamental en este nuevo contexto es que el territorio ya no es el mero soporte de la actividad económica o de la implantación de la reciente innovación tecnológica, como ocurría hasta hace pocos años, sino que se ha convertido en actor principal, junto con la sociedad que lo habita, para generar, a partir de la aparición de un entorno innovador y potenciando la explotación de sus recursos humanos, patrimoniales, culturales o ambientales, desarrollo (CAMAGNI, 1999; CAMAGNI *et al*, 2014). Un correcto aprovechamiento del medio, centrado en la promoción de las potencialidades de sus habitantes, la apuesta por el conocimiento de éstos y sus posibilidades, genera ventajas competitivas, y predispone al desarrollo territorial, entendido éste último como un tipo de desarrollo integrado en el que se compatibiliza el crecimiento y la competitividad económica con la apuesta por políticas de bienestar social y la sostenibilidad ambiental, todo ello con el objetivo de la moderación de los desequilibrios internos (CARAVACA BARROSO, 2002).

En este marco conceptual tan complejo y amplio, el sistema urbano y, dentro del mismo, la red de ciudades, juega un papel fundamental en la generación, modulación y facilitación de los procesos de innovación y, sobre todo, de su difusión y expansión a todo el territorio. Se trata, en resumidas cuentas, del elemento que actúa como garante de la cohesión territorial a partir de la difusión de las innovaciones que en los grandes centros de investigación, innovación y desarrollo se puedan producir. De esta forma, un sistema urbano como el andaluz, equilibrado a partir de unas pocas grandes ciudades, que son de tamaño medio o pequeño a escala global, y que cuenta con una cabecera superior poco importante y que no llega a fagocitar -aún- las potencialidades del resto de la región, seguida de una tupida red de centros medios complementados por la red

de asentamiento rurales, conforma un espacio óptimo para la puesta en marcha de procesos de innovación territorial, con enormes facilidades para la difusión del desarrollo al conjunto regional.

En definitiva, entendemos que para un territorio como Andalucía, que se articula en base a una red urbana completa y jerarquizada, la importancia de esta nueva forma de concebir el desarrollo es fundamental y aporta una nueva salida de futuro para el impulso económico y la cohesión interna de esta región. Abordar la capacidad de los centros de tamaño medio para articular estas innovaciones, actuando como intermediarios entre los extremos del sistema de urbano, se antoja una necesidad perentoria en este contexto.

Comenzamos, en el siguiente capítulo, por abordar los conceptos básicos expresamente relacionados con esta idea: la de las ciudades medias e intermedias.



**CAPÍTULO 2. CIUDADES MEDIAS E INTERMEDIAS. DEFINICIÓN Y REALIDAD GEOGRÁFICA**

## **CAPÍTULO 2. CIUDADES MEDIAS O INTERMEDIAS. DEFINICIÓN Y REALIDAD GEOGRÁFICA**

### **2.1 Ciudad media y ciudad intermedia. Concepto y debate.**

#### *2.1.1 El concepto de ciudad media en la literatura geográfica y la planificación.*

En la geografía urbana actual, uno de los temas más candentes, por polémicos, abiertos a interpretación y constantemente renovados, es el de las ciudades medias. Concepto aparentemente sencillo, que hace referencia inicialmente al tamaño de un núcleo urbano en el sistema de ciudades en que se inserta, aporta, a partir de la reflexión sobre su importancia y rol territorial, una multitud de ideas e interrogantes al discurso geográfico que lo convierten en un concepto enormemente atractivo y muy utilizado en nuestros días.

En el contexto económico global actual, controlado por un capitalismo de redes enormemente cambiante, fluido y dinámico, las viejas estructuras territoriales, rígidas y jerarquizadas por el asentamiento de comportamientos y flujos durante largo tiempo en los distintos territorios, han mostrado su inoperancia y escasa versatilidad para adaptarse a las nuevas realidades que traen las diferentes formas de producir, comerciar y consumir que se están imponiendo (BAUMAN, 2007). La consolidación de un mercado global, que aspira a aumentar su importancia y extensión territorial, está alterando irremediabilmente las estructuras urbanas tradicionales, desorganizando y creando al mismo tiempo redes territoriales, cambiando así el rol de los distintos centros urbanos en un sistema marcado por la fuerte competencia entre territorios y ciudades, enfocándose todos los esfuerzos hacia el incremento de la productividad (WATSON y GIBSON, 1995).

Hablamos, por tanto, de territorios construidos en torno a redes y flujos, que no son ya jerárquicos o basados en unas pocas ciudades desde las que se controla y genera el desarrollo territorial -de arriba a abajo-, sino de un marco de relaciones horizontales en las que existen una multiplicidad de centros urbanos prestando bienes y servicios a un territorio, en el que el desarrollo, por tanto, proviene de iniciativas con orígenes muy dispares, prácticamente imposibles de catalogar en una estructura estática como la que proponían los modelos tradicionales heredados de la concepción de sistema urbano nacida a partir de los trabajos de Christaller. Este nuevo territorio, el del capitalismo

posmoderno o líquido, cada día más amplio y complejo, encuentra en las ciudades medias un nuevo escenario para su expansión y organización, debido a que éstas pasan a ser otro nivel desde el que irradiar desarrollo territorial, de una forma complementaria a los grandes centros urbanos que copaban este papel tradicionalmente. Por tanto, con la evolución seguida por el sistema económico no sólo se transforman las características de las propias ciudades -su tamaño, estructura, disposición o perfil socioeconómico y funcional-, sino las relaciones entre éstas, la posición de cada centro en la red y su rol en la misma (BELLET y BELTRAO, 2009: 12).

Figura 4. Interpretación simplificada de los niveles de las estructuras urbanas.



Fuente: BELLET SANFELIÚ et al, 2004b.

En las últimas décadas, con la consolidación de nuevas formas de producción y consumo en el marco del fortalecimiento de este nuevo capitalismo, hoy plenamente asentado y dominante en el mundo Occidental, se empezó a comprender más y mejor el rol de las ciudades medias, históricamente secundarias en la estructura territorial, en los procesos de urbanización, desarrollo territorial y crecimiento económico (Figura 4). Un serio antecedente en la comprensión de las ciudades medias actuales lo tenemos en las llamadas "metrópolis de equilibrio" francesas de los tiempos de la descentralización impulsada por el gobierno galo a partir de los años 50 del pasado siglo XX (CHARRIER, 1988). Más adelante, a finales de los 70 y principios de los 80 del pasado siglo, surge en Francia y en la geografía francesa el debate científico acerca de estas ciudades, su papel

en la "reversión de la polarización", y ganan protagonismo en la academia con la tesis del tamaño urbano óptimo propuesta por Richardson (brillantemente analizada por MARQUES DA COSTA, 2002; PASCIARONI, 2012). En esos años, las ciudades medias se habían convertido en el país vecino en el símbolo de la recuperación de algo genuinamente propio, una cuestión de identidad territorial que no había sido suficientemente atendida por los estudios de geografía urbana hasta entonces realizados (BRAUDEL, 1989). Éstos, hasta entonces, habían estado exclusivamente centrados en los grandes núcleos -los más poblados-, sobre los que, a partir de la interpretación jerárquica del funcionamiento de los sistemas urbanos, se pensaba que recaía el peso exclusivo del desarrollo y organización de un país.

Ya en los mismos años 80, algunos estudios sobre fenómenos urbanos, comenzaban a destacar que los procesos metropolitanos -en consolidación en esos años- y, en general, los procesos de desconcentración desde las grandes ciudades americanas y europeas, estaban saldándose con un crecimiento en importancia demográfica y económica de las ciudades medias del entorno. En algunos contextos, algo atrevidos vista la evolución posterior, llegó a hablarse de la reversión de la polaridad territorial establecida (TOWNROW y KEENE, 1984).

En cualquier caso, era evidente que el capitalismo estaba transformando el espacio, generando nuevos territorios articulados en torno a nuevas relaciones funcionales que era necesario nominar y aprehender por parte del discurso geográfico.

Siguiendo nuestra línea argumental, comenzaba a ser un proceso aparentemente evidente y muy habitual, aquel en el que un centro urbano principal comenzaba a vaciarse -demográfica y económicamente- al no poder competir con las mejores condiciones de suelo, precio de la vivienda y calidad de vida de los alrededores, todo en el marco de una nueva lógica de las relaciones laborales, económicas, sociales, de ocio y de consumo que tenía enormes efectos territoriales (CASTELLS, 1973; CASTELLS, 1989; WATSON y GIBSON, 1995; SWEENEY, 2001). Esto desencadenó una nueva forma de proceder en los procesos de urbanización, que ya no se regían exclusivamente por procesos de acumulación favorecidos por economías de escala, entrando en una dinámica mucho más compleja en el que las relaciones territoriales horizontales comenzaban a imponerse, favoreciendo de este modo la desconcentración y difusión de los procesos de urbanización y crecimiento económico hacia centros de segundo orden

en la escala urbana (VINUESA ANGULO, 1989; MALLARACH ISERN y VILAGRASA IBARZ, 2002).

Como ya anticipábamos en el párrafo anterior, si bien esto se hacía desde una percepción crítica fundamentada en el análisis de una realidad incipiente, en muchas ocasiones se exageró en las posibilidades y dimensión de los efectos que este proceso iba a acarrear para las ciudades medias. Parafraseando a Milton Santos, "el área central del país tiende a expandirse geográficamente, ofreciendo a veces la impresión de una descentralización que realmente no existe" (SANTOS, 1996: 59). Efectivamente, en muchas ocasiones, como nos muestra el Profesor Santos, lo que ocurría es que el área central y la dinámica que la alimentaba, debido a su éxito territorial y económico, aumentaba su área de influencia y escala, pero eso no suponía una descentralización o cambio en el modelo territorial real que desencadenara la creación de una nueva lógica funcional y organizacional entre centros urbanos. Y, por supuesto, que tampoco dotara a los centros tradicionalmente secundarios de nuevas funciones o un rol distinto y más protagonista que anteriormente. Simplemente el modelo tradicional crecía y se expandía cualitativa y cuantitativamente por su éxito. Desde el último cuarto del siglo XX, uno de los grandes retos de los estudios sobre ciudades medias ha sido descifrar las claves de este proceso para intentar comprobar la veracidad de un cambio de rol en estos centros urbanos.

Es por todo ello que consideramos de máxima actualidad e importancia abordar el rol de estas ciudades en los sistemas urbanos de la globalización actual, puesto que ésta ha colocado a las ciudades medias en un nuevo escenario, desde su tradicional papel secundario en la jerarquía urbana, situándolas en una dinámica cambiante en la que sin duda tienen un papel más protagonista que alcanza escalas y ámbitos de influencia que aún no conocemos con exactitud (BELLET y BELTRAO, 2009).

Concretando en el objeto de estudio y acotando su definición, por ciudad media entendemos "una particular combinación de tamaño demográfico, funciones urbanas y organización del espacio intraurbano" (LOBATO CORREA, 2007). Nos gusta ésta definición en particular porque, en la amplitud que permite la idea, se ciñe perfectamente a una concepción específica del fenómeno urbano en cuestión, dejando la puerta abierta a interpretaciones dispares en función de contexto territorial y la escala de trabajo.

Pero, ¿qué es, entonces, una ciudad media? Se trata de un debate inconcluso y, hasta cierto punto, irresoluble, condicionado por factores como la escala y la función territorial de cada centro urbano en el territorio, entre otros (ANDRÉS, 2008). Si bien, en la necesidad de una operatividad que nos permitiera trabajar con el concepto, aunque sólo fuera a nivel estadístico, siempre se ha optado por el criterio demográfico para catalogar estos centros urbanos.

Pero la realidad aparentemente estable de la definición estadística deja a las claras que necesitamos conocer el contexto territorial de la ciudad en cuestión para saber si es media o no. Ya desde un principio, en los primeros estudios franceses sobre el tema, se certificaba la insuficiencia de los criterios cuantitativos tales como el número de habitantes para alcanzar la misma (LABORDE, 1996). Se entendía que la posición intermedia de las ciudades en la red urbana así como su localización geográfica, son elementos de igual o mayor importancia que la talla demográfica en la caracterización de estos centros urbano (PASCARONI, 2012). Sposito (SPOSITO, 2004, contenido en PASCARONI, 2012), define a las ciudades medias como "aquellos centros urbanos contenidos dentro del grupo de las ciudades de tamaño medio que desempeñan determinadas funciones urbanas, tales como la intermediación entre centros de distinto nivel jerárquico". Esto refleja un panorama enormemente complejo en el que, en cada país o región, una ciudad es media en función de otras, siempre de tamaños diversos y referida a rangos distintos. En España, por poner un ejemplo operativo, así como en el conjunto de la Unión Europea, se considera ciudad media aquellos centros urbanos con entre 20.000 y 500.000 habitantes (el Banco Mundial amplía este rango hasta el millón de habitantes), y a partir de ahí, en cada contexto territorial se establece un margen de trabajo específico como referencia (BELLET y BELTRAO, 2009). Se trata, en definitiva, de un rango enorme que permite multitud de interpretaciones y engloba realidades muy dispares. Este rango luego se concreta, para la comunidad autónoma de Andalucía, en otro más apropiado a su realidad urbana.

### *2.1.2 Ciudades medias en Andalucía. La agrociudad y el origen del estudio de las ciudades medias en Andalucía.*

Uno de los genuinos y más antiguos conceptos en el campo de la geografía urbana andaluza es el de agrociudad, también descrita como agrovilla o ciudad-aldea. Caracterizadas por Niemeyer a comienzos del siglo XX (con su "ciudad-pueblo", stadft-

dorf, o "aldea-ciudad", dorfstadt), resultado de sus anotaciones sobre las ciudades y grandes pueblos del interior de Andalucía, fueron definitivamente establecidas en el lenguaje científico por Manuel de Terán en el marco geográfico de la baja Andalucía, que las describió y caracterizó de forma integral en su contexto social, urbanístico y territorial (TERÁN, 1936: 54). Estas aportaciones supusieron, sobre todo en el caso de la agrociedad -el más exitoso de entre los conceptos incluidos en estos trabajos-, el asentamiento en el discurso científico de un concepto que identificaba uno de los principales y, pese a ello, más difícilmente acotables, elementos del sistema urbano intermedio andaluz: grandes pueblos, centros estratégicos en la organización del espacio al margen de las grandes capitales provinciales, de grandes hechuras y dimensiones urbanas, incluyendo a veces un plano ordenado -con procesos históricos asimilables a los de ensanche-, y que se erigían además de forma estable a lo largo del tiempo como centros del poder local y subprovincial. Estos núcleos contaban de forma habitual, entre otros servicios y equipamientos, con juzgado, escuelas, pósito, ayuntamiento, y eran la sede habitual de la burguesía empresarial y la aristocracia terrateniente de cada comarca. Sin embargo, estos centros de poder territorial vivían al margen de cualquier desarrollo industrial moderno capaz de transformar su estructura socioeconómica secular y no eran más que enormes concentraciones de población estancadas en su peculiar estructura urbana, absolutamente dependientes del medio agrario que les rodeaba (DRAIN, 1989; DRIESSEN, 1989; LÓPEZ, 1994).

Pese a su indudable importancia histórica en la configuración social y territorial de Andalucía, en los últimos años, el desarrollo de nuevos y espectaculares procesos territoriales y urbanos, entre los que podemos destacar la consolidación de la ciudad difusa y lineal litoral en la costa mediterránea occidental, la aparición de las áreas metropolitanas en torno a las principales ciudades, o la diversificación y aumento de la complejidad social y económica en las capitales provinciales, ha hecho pasar a un segundo plano el estudio y seguimiento de la agrociedad como ente urbano con características propias y diferenciadas. Los resultados de la investigación geográfica más reciente en este campo son testarudos, ya que constatan una falta de interés en este tema debido, por un lado, a que se considera atendido con suficiencia por los estudios preexistentes, desde nuestro punto de vista excesivamente centrados en el aspecto agrario o sociológico del fenómeno, y en segundo lugar y principalmente, al hecho de

que el estudio de la importancia económica del sector agrícola en nuestros pueblos y ciudades ha pasado a un segundo plano en las últimas tres décadas, por su decreciente importancia y significación -ya veremos que con excepciones- en la composición empresarial o laboral de estos núcleos, aunque continua siendo manifiestamente importante en lo social y territorial.

Lo que no puede dejar de anotarse es que el estudio de las agrocidades es el origen de la atención científica sobre las ciudades medias andaluzas. Este esfuerzo sirvió para reconocer y caracterizar la estructura, disposición y rol territorial de estos centros urbanos y, en definitiva, sentó las bases del conocimiento científico actual sobre las ciudades de tamaño medio en la región.

### *2.1.3 Definición e importancia de la ciudad media en Andalucía.*

La historia de la articulación del territorio andaluz es la historia de sus ciudades. Con sus peculiaridades y características decididamente mediterráneas, es innegable que Andalucía es uno de los lugares con una de las historias urbanas más brillantes y complejas de la Europa occidental. La importancia y significación del hecho urbano en Andalucía ha sido considerada desde antiguo por la investigación, en sus múltiples dimensiones, pero la forma más perfecta y breve en que esta puede definirse es la de Andalucía como un "país de ciudades" (DOMÍNGUEZ ORTÍZ, 1976).

Debido a lo anterior, es muy llamativa la importancia, tanto por su número como por su indiscutible aportación al conocimiento científico que poseemos de los modelos urbanos mediterráneos, de los estudios sobre una región como Andalucía, poco y tardíamente industrializada y que ha partido, comparativamente, en una posición de claro subdesarrollo y atraso en relación con otras regiones españolas eminentemente urbanas -tales como Valencia, Cataluña o el País Vasco-, así como otras europeas. Muchos son los trabajos de investigación que, a lo largo de la historia reciente de las ciencias del territorio han abordado las particularidades de las ciudades y el sistema urbano andaluz, sobre todo en relación con su escalafón intermedio, el protagonizado por las ciudades medias. Desde unos inicios difusos, con esfuerzos aislados pero muy significativos por dar una comprensión científica a fenómenos hasta entonces poco atendidos (TERÁN, 1936; BOSQUE MAUREL, 1956; DOMÍNGUEZ ORTÍZ, 1976; LÓPEZ-CASERO OLMEDO, 1989), hasta la actualidad, en la que la administración pública regional y la geografía que se hace desde y por Andalucía han tomado el mando de las



políticas de ordenación y gestión del territorio con un énfasis muy loable por aumentar y mejorar el conocimiento que tenemos del territorio andaluz, y particularmente de la sección intermedia del sistema urbano (BRAVO RUBIO y PAREJO DELGADO, 1992; FERIA TORIBIO, 1992; FERIA TORIBIO, 1993; ZOIDO NARANJO, 1995; OCAÑA OCAÑA Y NAVARRO RODRÍGUEZ, 1999; JUNTA DE ANDALUCÍA, 2006a; CARAVACA *et al*, 2007; RODRÍGUEZ MARTÍNEZ, 2008; CANO GARCÍA, 2008). En estos años se ha pasado de una concepción aislada del escalafón intermedio del sistema de ciudades, muchas veces asociada con los estudios de geografía regional propios de la investigación geográfica española durante la mayor parte del siglo XX, en exceso unicistas y analíticos de fenómenos comarcales, a una concepción relacional y holística del sistema urbano, donde partimos de una imagen de conjunto regional para Andalucía mucho más clara y consistente y en la que el lenguaje de los estudios sobre este tema se ha enriquecido con nuevas aportaciones provenientes de otras corrientes y escuelas de pensamiento sobre la ciudad y lo urbano, entre las que queremos destacar especialmente algunas como el concepto de red, el de ciudad polinuclear o la identificación de procesos de intermediación urbana, para llegar finalmente a su forma más acabada y actual con el estudio y análisis de los procesos de innovación territorial o de desarrollo regional a partir de la sección intermedia y las pequeñas ciudades de la red urbana regional (BOIX DOMÉNECH, 2004; GONZÁLEZ ROMERO, 2006b; MÉNDEZ GUTIÉRREZ DEL VALLE, 2007; SORENSEN *et al*, 2010; SÁNCHEZ ESCOLANO, 2013c).

En este trabajo vamos a centrar nuestra labor en las ciudades medias e intermedias, y queremos ahondar en la necesidad de cuantificar y potenciar su complejo y estratégico papel territorial en la articulación de Andalucía centrándonos, en este caso concreto, en su fachada litoral mediterránea. Estas ciudades constituyen hoy el símbolo de equilibrio urbano y el elemento identificador más característico de la jerarquía urbana regional, y como tal juegan un papel nada desdeñable en la ordenación, articulación y cohesión interna del territorio andaluz (RODRÍGUEZ MARTÍNEZ y SÁNCHEZ ESCOLANO, 2010a; RODRÍGUEZ MARTÍNEZ y SÁNCHEZ ESCOLANO, 2010b). Sobre todo en un escenario como el actual, en el que el policentrismo urbano y las redes cooperativas de ciudades -de tamaño medio en este caso- aparecen como alternativas reales a los grandes centros urbanos en procesos de desarrollo regional (HERRSCHEL, 2009; CARAVACA *et al*, 2009b; SÁNCHEZ ESCOLANO, 2010a; SÁNCHEZ ESCOLANO,

2010b; FERNANDES *et al*, 2011; INTELI, 2011; MARTINS y MATOS, 2014). Tras décadas de cambios en su fisionomía y función territorial, se hace imprescindible una revisión de su actual estado y de las circunstancias que las rodean en la nueva configuración del espacio regional.

En el caso concreto andaluz, caracterizado por unas particulares condiciones de escala y disposición en el solar regional, el concepto de ciudad media se ciñe a una realidad urbana mucho más específica y fácilmente identificable en relación con otros sistemas urbanos. Por ciudad media en Andalucía se entiende aquellos centros urbanos con un rango demográfico situado entre los 10.000 y los 100.000 habitantes (JUNTA DE ANDALUCÍA, 2006a; RODRÍGUEZ MARTÍNEZ, 2008; RODRÍGUEZ MARTÍNEZ y SÁNCHEZ ESCOLANO, 2010a; RODRÍGUEZ MARTÍNEZ y SÁNCHEZ ESCOLANO, 2012a). Si bien hay que hacer puntualizaciones a esta descripción que sirve de marco general de referencia. Como ya advertíamos en el capítulo anterior, muchos estudios han demostrado que en una región como Andalucía, tradicionalmente rural y con escaso desarrollo de sectores productivos industriales o de alta tecnología, una concentración poblacional de poco más de 10.000 habitantes en un municipio no es sinónimo de centralidad urbana suficiente como para tener categoría de ciudad media (ZOIDO NARANJO, 1995; CANO GARCÍA, 2008). Hablaríamos, en todo caso, de ciudades -al superar el rango estadístico marcado para tener categoría urbana, esto es innegable-, pero ciudades pequeñas, no de ciudades medias. Para alcanzar el rango de ciudad media se necesitaría una concentración demográfica mayor, capaz por tanto de concentrar actividad económica y poder territorial suficiente para irradiar la importancia funcional y el dinamismo propio de un centro urbano de tamaño medio, debiendo ascender el rango demográfico que marca esta condición hasta los 20.000 habitantes. De esta forma, ciudad media, entendida como centro urbano definido en función de su rango demográfico, serían aquellos centros urbanos con más de 20.000 habitantes, definición que compartimos y aplicamos en el presente trabajo al compartir con estos autores la premisa de partida.

Por otro lado, la barrera superior de los 100.000 habitantes, aparentemente objetiva y que serviría para separar a las medias de las grandes ciudades en el sistema urbano regional, también muestra deficiencias operativas, ya que en el caso del sistema de ciudades regional andaluz, no existe una verdadera diferencia en cuanto a rango demográfico entre centros urbanos, sino en función de su categoría funcional en la red

de ciudades. Es decir, y poniendo un ejemplo existente en la zona de estudio, las ciudades de Marbella o Algeciras, que superan en la actualidad ampliamente esa barrera estadística de los 100.000 habitantes, están categorizadas y analizadas en este trabajo como ciudades medias, al no poseer las características funcionales de las ciudades más grandes y que ocupan una posición de preeminencia en el sistema regional de ciudades, que como demuestran estudios previos, son todas ellas capitales de provincia (RODRÍGUEZ MARTÍNEZ y SÁNCHEZ ESCOLANO , 2012b). De esta forma, en la zona de trabajo abordamos las ciudades con más de 20.000 y hasta aquellas, independientemente de que posean más de 100.000 habitantes, que no sean capital provincial, obteniendo finalmente un total de veinticinco municipios objeto de estudio. Al comienzo del Bloque II aportamos una descripción detallada de las ciudades en estudio y su posición en la investigación.

#### *2.1.4 La insuficiencia de los criterios cuantitativos. La importancia de los criterios cualitativos.*

En el marco de un amplio debate conceptual y terminológico sobre qué es una ciudad media, sus límites y definición (LOBATO CORREA, 2007; ANDRÉS, 2008; NADOU, 2011), surge inmediatamente la necesidad de una aproximación lo más exacta posible a la realidad del concepto. Los criterios demográficos y estadísticos, tan objetivos y asequibles para el análisis científico, se muestran enormemente insuficientes a la hora de abordar un concepto con tantas aristas y una multiplicidad de interpretaciones asociadas, sobre todo en función de tres realidades concretas: del contexto urbano y territorial en el que se encuentre ese centro urbano, la escala geográfica desde la que lo abordemos, y el momento histórico en que se realiza el estudio (RODRÍGUEZ MARTÍNEZ y SÁNCHEZ ESCOLANO, 2010a; RODRÍGUEZ MARTÍNEZ y SÁNCHEZ ESCOLANO, 2010b). Por tanto, se hace necesaria una nueva y más completa interpretación acorde con la demostrada complejidad de la idea, que refleje en su globalidad, a partir de la introducción de nuevas variables, su aportación al conocimiento de este tipo de centros urbanos.

En los últimos años, han surgido multitud de análisis e ideas preocupadas por completar y hacer más eficaz la idea geográfica de "ciudad media", superando la concepción estática y jerarquizada que aporta la definición inicial, excesivamente rígida y mal adaptada a la dinámica urbana actual, pasando a una interpretación más flexible,

funcional y acorde con su realidad territorial. Hablamos, en resumen, de la transición de la idea de "ciudad media", a la de "ciudad intermedia". Este segundo concepto, más reciente en la literatura geográfica, aparece sostenido en una valorización de nuevas variables a la hora de aproximarnos a la idea de ciudad. Variables cualitativas que vienen a completar y, en muchos casos, superar, las variables cuantitativas en que tradicionalmente nos hemos basado a la hora de estudiar estos centros urbanos. Si el concepto de "ciudad media" aparecía de forma natural en los análisis tradicionales de los sistemas urbanos, desde la concepción jerárquica que aportaba Christaller y todos sus continuadores, el concepto de "intermedia" o "intermediaria" surge desde una nueva aproximación realizada, inicialmente, en los estudios de geografía urbana franceses de los años 80 del pasado siglo XX. Se trata, en definitiva, de una respuesta a las insuficiencias asociadas al concepto tradicional, sin negar el valor de las aportaciones realizadas basadas en criterios cuantitativos, pero incorporando en su definición matices que enriquecen y permiten ir al investigador más allá en la comprensión del rol de estas ciudades en los sistemas urbanos y territoriales.

De hecho, en el presente trabajo apostamos por cuantificar el fenómeno de la intermediación, proponiendo una metodología estadística, combinada con la teoría aquí expuesta, que nos permita acercarnos de manera objetiva y cuantificable a esta realidad. Pero, claro está, para llegar al método utilizado y su implementación, previamente hemos tenido que repensar el criterio y la concepción estática y jerárquica tradicional, obteniendo, así, procedimiento que nos sirviera para los fines que perseguíamos.

Llegado a este punto, nos gustaría advertir que, si bien algunos investigadores en este campo hablan de "ciudad de porte medio" para referirse al centro urbano definido exclusivamente en base a criterios demográficos, y de "ciudad media" cuando hablan de la función de ese centro urbano en el sistema de ciudades (FRAGO I CLOLS, 2008), nos parece una terminología confusa en nuestro caso de estudio, por lo que hemos preferido, en línea con las principales líneas de investigación sobre el tema, hablar de dos ideas fácilmente identificables como son "ciudad media" cuando hablamos del centro urbano definido a partir de criterios estadísticos, y de "ciudad intermedia" cuando tenemos en cuenta más variables que atienden a su rol territorial y en el sistema urbano.

### *2.1.5 El concepto de ciudad intermedia en la literatura geográfica y la planificación.*

Con origen en la literatura geográfica francesa de los años 80 (BARRERE y CASSOU-MOUNAT, 1980; LABORIE, 1987), la atención y debate científico sobre el rol territorial de las ciudades medias surge, como ya apuntábamos antes, como una respuesta al excesivo protagonismo que, en los estudios de geografía urbana, habían tenido las grandes urbes como elementos articuladores del territorio, responsables de su organización, y como focos básicos y casi exclusivos del desarrollo territorial. En el caso particular francés concurren algunas claves explicativas de este cambio en el acercamiento a los centros urbanos intermedios en la escala urbana. Su enorme dimensión demográfica en el conjunto nacional, su creciente protagonismo económico al abrigo de los cambios que se estaban produciendo en la reordenación espacial del capitalismo, y su indudable representatividad de la realidad histórica y territorial francesa, les hicieron objeto creciente de estudios y aproximaciones interesadas en desentrañar su verdadero papel e importancia. Así mismo, se entendía que constituían el pilar básico sobre el que generar procesos de desarrollo en regiones rurales y como motor del desarrollo local y regional en espacios periféricos y al margen de las grandes líneas de desarrollo focalizadas en torno a las grandes ciudades, una vez comprobado el insuficiente papel jugado por los grandes centros urbanos para la consecución de estos objetivos (LABORDE, 1996).

Pero este proceso de redescubrimiento y reconocimiento de las ciudades intermedias, también tuvo lugar en otros contextos culturales y políticos distintos al francés, lo que nos habla de la relevancia global de la idea y del reconocimiento de su validez en diferentes escenarios (HARDOY y SHATTERTHWAITE, 1989; VILAGRASA IBARZ, 2000; GRANAU CASAS y VILAGRASA IBARZ, 2003; PULIDO, 2004).

Por tanto, la talla demográfica, tan importante a la hora de comprender la importancia territorial de un centro urbano, no es suficiente para definirlo ni aproximarse de forma científica a su realidad funcional. Tan interesante como este hecho, es la función que tiene ese centro urbano en el territorio en que se inserta, la importancia que tiene (lo que define su área de influencia), y las relaciones que directamente parten o llegan a él (posición en los flujos -materiales e inmateriales- y redes). Esto supone un salto interpretativo enorme, que deja definitivamente atrás los postulados de Christaller (muy jerárquicos, basados en relaciones verticales), para

ampliar nuestra visión del territorio y los sistemas urbanos, adaptándola de este modo a las nuevas formas y procesos que marcan las relaciones territoriales de nuestro tiempo. “Ciudad intermedia” aparece como un nuevo concepto en la geografía urbana que viene a superar, por ser más completo y ajustado a la realidad, al tradicional de ciudad media (GAULT, 1989; BOLAY *et al*, 2003).

Podemos resumir esquemáticamente la nueva dimensión analítica que introduce la idea de intermedia e intermediación de la siguiente forma (BELLET SANFELIÚ Y LLOP TORNÉ, 2004a; BELLET SANFELIÚ Y LLOP TORNÉ, 2004b):

- El potencial de una ciudad no depende tanto de su talla demográfica como del modo en que ésta se articula con el resto de elementos del sistema. Tiene, por tanto, una especial relevancia en este contexto la capacidad de crear relaciones y construir redes.
- Da valor e introduce aspectos más dinámicos y estratégicos que incorporan nuevas posibilidades de autoafirmación, el reforzamiento del concepto de ciudad-región y la apertura y consolidación en otros niveles, desde el local al internacional.
- Suponen la sustitución -por superación, nos permitimos añadir- del sentido estático y notablemente jerarquizado que otorgaban las teorías clásicas al concepto de sistema urbano, por una idea más abierta, dinámica e interactiva (DEMATTEIS, 1991).

Por tanto, de una forma eminentemente geográfica y con una pretensión enfocada hacia la operatividad de esta investigación, proponemos definir intermediación urbana como la capacidad que tiene un centro urbano de tamaño medio para conectar, a través de su posición en el territorio y su perfil funcional como centro prestador de bienes y servicios, los extremos del sistema urbano, favoreciendo de este modo la articulación y cohesión territorial necesarios para favorecer el desarrollo regional.

En materia geográfica este concepto se convierte así enormemente relevante y fundamental, ya que nos ayuda a comprender y abarcar una de las ideas más complejas de cuantas se refieren al funcionamiento de los sistemas urbanos en particular, y del sistema territorial en general, identificando un rol básico y propio de centros urbanos que funcionan como conectores.

Del enorme potencial que, desde un principio, tuvo esta interpretación de cómo funcionan las ciudades medias en el sistema territorial del capitalismo moderno, así como de su significación y actualidad, nos habla la gran cantidad de estudios que, en los

más dispares escenarios, han tenido y siguen teniendo como objeto de estudio principal o secundario a estas ciudades, enriqueciendo a cada paso las interpretaciones realizadas y consiguiendo crecientes resultados en la comprensión de los sistemas territoriales en que estas ciudades estaban presentes. Desde las primeras aplicaciones de la idea (GAULT, 1989; MARQUES DA COSTA, 2002; PULIDO, 2004; LOBATO CORREA, 2007; ANDRES, 2008), en lo que era un intento iniciático de aproximación a su definición, rol económico y territorial en distintos escenarios, pasando por una evaluación de la verdadera dimensión de éste (VILAGRASA IBARZ, 2000; LLOP TORNÉ, 2000; LLOP TORNÉ, 2009), para finalmente insertarlo en la corriente interpretativa dominante que nos intenta acercar al protagonismo de estos centros urbanos en los sistemas territoriales que se adaptan al capitalismo líquido actual, el de la competitividad urbana, la innovación para maximizar el aprovechamiento de los recursos y la apuesta por la calidad de vida para ser más atractivos en un mundo globalizado (MARKUSEN *et al*, 1999; CHARBONNEAU *et al*, 2003; MÉNDEZ *et al*, 2005; MÉNDEZ *et al*, 2006; MARIO YORI, 2007; MÉNDEZ *et al*, 2008c; MÉNDEZ GUTIÉRREZ DEL VALLE, 2008a; PESCI, 2009; KUNZMANN, 2009; BELLET y BELTRAO, 2009; FÉRÉROL, 2010; LÉO *et al* 2010; FERNANDES *et al*, 2011; GOBIERNO DE NAVARRA, 2010; AGNOLETTI *et al*, 2014).

#### *2.1.6 Las políticas oficiales de reconocimiento y potenciación de ciudades medias e intermedias*

Una de los principales evidencias que surgen en cualquier análisis sobre las ciudades medias, ya sea en el ámbito nacional o internacional, es que su creciente importancia y protagonismo en la concepción de nuevas figuras de planificación y en el entendimiento de la dinámica territorial no se está viendo acompañada de un respaldo oficial por parte de las políticas públicas en materia urbanística, de ordenación territorial o de desarrollo regional. Como comentamos anteriormente en este trabajo, y puede verse en la bibliografía consultada, no existe una definición oficial, una postura legal que reconozca y proteja los valores de los centros urbanos medios e intermedios en Europa. En la propia Unión Europea no existe una política de ordenación del territorio y de urbanismo integral que aborde y defina los valores asociados a la ciudad y su rol territorial. No hay política urbana europea, una legislación propiamente dicha sobre las ciudades. Hay pinceladas sobre aspectos relacionados con el urbanismo, el asociacionismo vecinal, la movilidad sostenible, los criterios estéticos según el nivel de

protección patrimonial, además de las leyes que a cada escala administrativa y política existen... pero no hay una política urbana europea, para las ciudades europeas, en la cual las ciudades medias tendrán un protagonismo merecido en relación con los grandes retos actuales de la ciudad y las redes territoriales que en torno a ella se generan, que como afirma Bauman, “se ha convertido en el vertedero de problemas engendrados y gestados globalmente” (BAUMAN, 2007: 119).

Es cierto que el tema de las ciudades medias es recurrente en la literatura geográfica y urbanística europea desde antiguo, y que ha ganado protagonismo en las últimas décadas, principalmente en relación con las oportunidades y ventajas comparativas que tienen los centros intermedios en relación con las nuevas problemáticas del capitalismo posmoderno (escenarios para la calidad de vida, para facilitar la implementación de nuevas formas de gobierno y gobernanza, para la participación ciudadana, etc.). Pero la acción técnica y científica a escala europea existe, y demanda más atención en este campo por parte de la política. Hay proyectos oficiales de investigación, hay congresos y encuentros técnicos y científicos que abordan los problemas de la ciudad de nuestro tiempo y tratan las ventajas relacionadas con centros urbanos de tamaño medio. Pero no hay una política europea de ciudades, no ya de tamaño medio, de ningún tipo.

En España ocurre algo similar. Las competencias en materia urbanística –un urbanismo tradicionalmente concebido de forma bastante restrictiva, todo sea dicho-, quedan en manos de los municipios, que sólo deben cumplir la ley sectorial estatal y las disposiciones que añade la correspondiente ley autonómica. Si bien La Ley de Grandes Ciudades o Ley de Medidas para la Modernización del Gobierno Local (Ley 57/2003, de 16 de diciembre) fue un gran paso en la nueva forma de interpretar el gobierno del territorio a escala local (JEFATURA DEL ESTADO, 2003). En el caso del área mediterránea andaluza, área de estudio que engloba este trabajo, la ley afectaba a Marbella y Vélez-Málaga, que pidieron en pleno oficial por reunir los requisitos exigidos su adhesión a la misma.

Por otro lado, la ordenación del territorio, como práctica técnica y política, queda en manos de las comunidades autónomas, dando como resultado en la actualidad que por “ordenación del territorio” se entiende aquello que digan las leyes regionales en esta materia: unas más centradas en aspectos urbanísticos, otras incorporando nociones



como el paisaje, la calidad de vida, etc. Se podría afirmar que hay, una vez analizado el marco legislativo vigente, tantas maneras de entender la ordenación del territorio como autonomías existen en España. Esto divide esfuerzos y, si bien produce un interesante collage de interpretaciones y puntos de vista, no ofrece una respuesta igualmente válida en los distintos territorios frente a los mismos problemas (ACOSTA BONO, 1998; SÁNCHEZ ESCOLANO, 2010c).

En este sentido, tampoco existe en el marco andaluz una ley de ciudades como tal si bien se han dado grandes pasos en este sentido que parchean una realidad nacional fragmentada y confusa y un escenario europeo claramente insuficiente en esta materia. Hablamos, como caso principal, de la Ley autonómica de Grandes Municipios de 2007, que en la zona de estudio afectaba a los municipios de Algeciras, Marbella y El Ejido. También se aprobó en la década pasada una Ley de Grandes Ciudades, similar a la nacional, que permitía incorporar novedades respecto a la Ley de Bases de Régimen Local en el gobierno y gestión de la globalidad urbana en aquellos centros principales de la red de asentamientos regional (Ley 2/2008, de 10 de diciembre, que regula el acceso de los municipios andaluces al régimen de organización de los municipios de gran población). Fueron diez concretamente, las ocho capitales más Jerez de la Frontera y Marbella, aunque finalmente incluía disposiciones para todos aquellos con más de 75.000 habitantes (PARLAMENTO DE ANDALUCÍA, 2008). Así mismo, el reconocimiento del papel de las ciudades medias en la ordenación del territorio regional, su papel en la articulación –histórica y actual- del territorio andaluz, así como su definición estadística y el establecimiento de compromisos al respecto de su creciente protagonismo en la articulación del espacio regional, son hoy un hecho en los planes oficiales y la legislación sectorial correspondiente (JUNTA DE ANDALUCÍA, 2006a; RODRÍGUEZ MARTÍNEZ y SÁNCHEZ ESCOLANO, 2010b).

#### *2.1.7 Debate y conclusiones operativas para la investigación.*

Una pregunta imprescindible que nos proponemos responder en este trabajo salta de forma inmediata con la aproximación teórica al concepto. ¿Toda ciudad media tiene capacidad de intermediación? Y si es así, ¿todas la tienen en la misma medida?

Debido a su particular posición en el sistema de ciudades de cualquier territorio, una ciudad de tamaño medio tiene un papel territorial que la lleva, en mayor o menor medida, a constituirse en centro prestador bienes y servicios, diremos, de segundo nivel,

a un área de influencia circundante, y siempre en una posición inferior a los grandes centros urbanos en la jerarquía del sistema de ciudades. Y esto lo podemos afirmar de forma genérica aún dejando de lado particularidades de caso relacionadas las características del sistema urbano en que se inserte. Por tanto, en la medida que, en el capitalismo actual, de su posición y tamaño se derivan ciertas características funcionales específicas, todas las ciudades medias tienen capacidad, en mayor o menor medida, de actuar como centros intermedios, de conexión entre los centros mayores del sistema y aquellos más pequeños. Lo que sí es discutible, en función de esos condicionantes derivados de las particularidades del sistema en que se inserte, es que esa capacidad sea siempre la misma, o dependan su dimensión y alcance exclusivamente del número de habitantes que tenga el centro urbano en cuestión. No es lo mismo encontrar una ciudad media incluida en un sistema metropolitano en torno a una gran ciudad estando ésta muy próxima, que una ciudad media cabecera comarcal de un entorno rural más amplio, alejada de los grandes centros urbanos de su región (SOLÍS TRAPERO *et al*, 2014). En el primer caso las dotaciones funcionales, el rol territorial y, por tanto, el área de influencia de este centro urbano estará mucho más limitada que en el segundo caso, en el que además este centro urbano deberá asumir propiedades superiores a las de su rango para compensar en su área de influencia la lejanía del centro urbano principal. Nuestra presente labor pretende dar cumplida respuesta a las interrogantes que esta sencilla reflexión plantea, utilizando el caso de estudio de las ciudades medias del área mediterránea andaluza como estudio de caso válido sobre el que detectar y cuantificar esta capacidad y sus efectos territoriales.

#### *2.1.8 Definición e importancia de la ciudad intermedia en Andalucía*

La aplicación de estas teorías al estudio de la realidad urbana andaluza permite incorporar lo mejor de una nueva comprensión, más relacional, del sistema urbano, su disposición, funcionamiento y papel en el desarrollo territorial. Sobre los trabajos básicos y de partida que se hicieron sobre todo en los años 80 y 90 del pasado siglo (DOMÍNGUEZ ORTÍZ, 1976; JUNTA DE ANDALUCÍA 1983; JUNTA DE ANDALUCÍA, 1987a; JUNTA DE ANDALUCÍA, 1990a), muchos de ellos auténticos hitos en la historia del conocimiento moderno del territorio andaluz, con evidentes tintes procedentes de materias como la historia o la planificación, y pensados en gran medida para satisfacer las enormes carencias que en materia de conocimiento urbano y territorial tenía la

recién nacida comunidad autónoma, han comenzado posteriormente a realizarse nuevas aportaciones en años recientes bajo la luz de esta nueva perspectiva de análisis y de comprensión de este concepto sobre la realidad territorial española en general y andaluza en particular (FERIA TORIBIO, 1993; ACOSTA BONO, 2000; JUNTA DE ANDALUCÍA, 2006a; MÉNDEZ GUTIÉRREZ DEL VALLE, 2007; MÉNDEZ GUTIÉRREZ DEL VALLE *et al*, 2008b; MÉNDEZ GUTIÉRREZ DEL VALLE *et al*, 2008c; MÉNDEZ GUTIÉRREZ DEL VALLE *et al*, 2008d; CARAVACA BARROSO *et al*, 2007; CARAVACA BARROSO *et al*, 2008; RODRÍGUEZ MARTÍNEZ y SÁNCHEZ ESCOLANO, 2010b; RODRÍGUEZ MARTÍNEZ y SÁNCHEZ ESCOLANO, 2012a; VENTURA FERNÁNDEZ y FERNÁNDEZ LATORRE, 2011, entre otras referencias, éstas más parciales que las citadas, a la idea que nos ocupa). En estas obras queda perfectamente evidenciado un proceso de superación de la interpretación tradicional del concepto de ciudad media debido a las deficiencias intrínsecas que éste encierra, para pasar a aportar nuevos indicadores, estudios de variables y metodologías que van permitiendo acercarnos gradualmente a un conocimiento palpable de la capacidad de intermediación de estas ciudades y, por tanto, al papel de intermediación territorial que tienen en la organización del espacio regional como conectores y difusores del desarrollo. Este proceso, por norma general, tiene origen en las grandes áreas urbanas con procesos de metropolización activos nacidas en torno a las grandes ciudades de la región, y en el otro extremo encontramos a los espacios rurales, de los que muchas veces las ciudades intermedias son cabecera comarcal histórica y centro prestador de servicios básicos.

Estudiar los procesos que tienen lugar desde y alrededor de las ciudades intermedias y su rol territorial en Andalucía tiene una importancia capital. En primer lugar, Andalucía cuenta con una red urbana perfectamente estructurada y difundida por la práctica totalidad del territorio regional, en la cual las ciudades medias son mayoritarias en número de centros urbanos, áreas aglutinadas en torno a ellas y peso demográfico (RODRÍGUEZ MARTÍNEZ, 2008). No es posible, por tanto, comprender cómo funciona el sistema de ciudades andaluz ciñéndonos solamente a las grandes ciudades y los procesos que éstas protagonizan, por muy relevantes que éstos sean. Por otro lado, las ciudades medias e intermedias, conforman, de una forma similar a como lo hacían en Francia, un símbolo de la estructura urbana regional desde hace siglos, lo que nos habla de un sistema caracterizado de forma constante en el tiempo por la notable dimensión

de su escalón intermedio, que encuentra en estos centros urbanos el punto de equilibrio en su disposición sobre el territorio. A esto se une que, en un escenario globalizado y muy competitivo como el actual, Andalucía encuentra en esta peculiar estructura urbana protagonizada por ciudades medias e intermedias un privilegio, una ventaja competitiva frente a otros espacios excesivamente ruralizados y, por tanto, desestructurados, o por contra, con poblamiento excesivamente concentrado en torno a pocas grandes ciudades. La superación de los desequilibrios regionales, la organización eficiente de los espacios regionales y la mejor prestación de servicios públicos al conjunto de la ciudadanía encuentra en este sistema basado en ciudades medias e intermedias una garantía de articulación y cohesión territorial y una ayuda en pos de la superación de los desequilibrios territoriales tan habituales en una dinámica capitalista como la imperante. La comunidad autónoma de Andalucía, especialmente afectada de una forma estructural por una multitud de problemáticas sociales, laborales, económicas e infraestructurales, debe valorar esta característica de su sistema urbano para valorizarla, reforzarla y potenciarla con políticas específicas, para sacar de ella las ventajas que tiene en los procesos de desarrollo regional que tengan lugar en la comunidad autónoma.

Como hemos visto, el descubrimiento de estos centros urbanos y sus propiedades ha sido un proceso gradual, en el que el aumento del conocimiento que teníamos sobre el funcionamiento de los sistemas urbanos andaluces nos ha ido conduciendo, en un marco de relaciones económicas y sociales plenamente globalizado en el que Andalucía se ha insertado no sin importantes problemas, a concluir que en la comprensión de los procesos de intermediación está la clave para entender el rol territorial de estas ciudades a la luz de cómo se organiza y tiene lugar el desarrollo en el territorio andaluz en este siglo XXI.

De esta forma, yendo más allá de las ideas tradicionales, ahora podemos comprender mejor qué papel tienen en la articulación del espacio regional las tradicionales ciudades medias y agrocidades, por añadir su denominación histórica, juzgándolas ahora en un contexto interpretativo más amplio, flexible, y por tanto también complejo, que nos permitirá saber más y mejor sobre su dimensión y significación actual, así como su deseable protagonismo futuro.

## **2.2 Las ciudades medias e intermedias como elementos clave en el desarrollo territorial.**

Para finalizar este capítulo, consideramos oportuno hacer referencia expresa a los aspectos principales a tener en cuenta cuando analizamos la importancia de la capacidad de intermediación asociada a centros urbanos de tamaño medio. Y esto es aún más importante en contextos territoriales como el que observamos en la comunidad autónoma de Andalucía, enormemente complejo por la insistente presencia en el tiempo de problemáticas estructurales que afectan a su efectiva cohesión interna y articulación exterior.

Territorios como Andalucía son los que más hincapié tienen que hacer en el eficiente aprovechamiento de sus propios recursos y capacidades para lograr instalarse de una forma eficiente en el contexto global, cada día más competitivo y tendente a los desequilibrios entre territorios ganadores y perdedores. En relación con esto, las ciudades medias e intermedias son reconocidas en las principales líneas de investigación urbana actuales como elementos estructurantes del territorio, claves en el desarrollo de regiones periféricas y escenarios territoriales distantes a los grandes centros de poder global (ABELLÁN GARCÍA *et al*, 1978; PULIDO, 2004). Por ello consideramos que, en atención a las características que le son propias al sistema urbano andaluz, la conformación de redes territoriales protagonizadas por sus ciudades medias puede ser un instrumento muy útil a favor de la organización de la región como espacio competitivo y bien estructurado (SÁNCHEZ ESCOLANO, 2010<sup>a</sup>; SÁNCHEZ ESCOLANO, 2010<sup>b</sup>). Así mismo, y en línea con los trabajos que remarcan las ventajas competitivas de estos centros urbanos respecto a otros, las ciudades medias e intermedias han demostrado ser escenarios propicios para la innovación en un mundo como el actual, en el que ésta es el motor del crecimiento y el desarrollo económico (MÉNDEZ *et al*, 2005; MÉNDEZ *et al*, 2006; RUIZ-VALDEPEÑAS y GARCÍA CUESTA, 2008). Además, demuestran favorecer el surgimiento de contextos económicos y sociales caracterizados por una profunda diversificación y con una enorme capacidad de dinamización de la vida económica a escala local y regional (MÉNDEZ *et al*, 2008<sup>d</sup>). En relación con esto, y conectando con los modelos territoriales innovadores, las ciudades medias e intermedias son protagonistas en el desarrollo exitoso de la sociedad del conocimiento y

ejemplo práctico en el territorio de sus paradigmas sociales (ROMEIRO y MÉNDEZ, 2009; SANCHEZ ESCOLANO, 2013c).

Junto con lo anterior, la sección intermedia del poblamiento constituye un eslabón imprescindible en los sistemas urbanos y modelos de aglomeración actuales para comprender los efectos de la globalización sobre los mismos (ZÁRATE MARTÍN, 2006; AGNOLETTI *et al*, 2014), que está dando como resultado novedosas problemáticas y fenómenos de evidente impacto territorial, con nuevas estructuras urbanas características de la contemporaneidad posmoderna en que vivimos (PANADERO MOYA y CEBRIÁN ABELLÁN, 2013). Conforman, en definitiva, lugares privilegiados en donde observar y analizar, por su origen en algunos relacionado con la adaptación a ella, la globalización y sus efectos territoriales (BELLET SANFELIÚ y LLOP TORNÉ, 2004a).

No podemos obviar llegados a este punto la importante actividad científica que relaciona a las ciudades de tamaño medio con escenarios de mayor calidad de vida, donde los valores del ambientalismo y que luchan por una necesaria sostenibilidad de la vida urbana cobran, por su mayor aplicabilidad y efectividad, un protagonismo desconocido en otro tipo de centros urbanos de mayor tamaño (BELLET SANFELIÚ y LLOP TORNÉ, 2004b; LLOP TORNÉ, 2009). En términos generales, y esto va en relación directa con la calidad de vida de los ciudadanos, son considerados como territorios más aptos para la participación efectiva de los habitantes en el gobierno de los territorios, apoyados en que constituyen un contexto más humano y abarcable para el ser humano que viene respaldado por un habitualmente fuerte sentimiento de identidad y pertenencia, lo que favorece la puesta en marcha de procesos de gobernanza territorial participada de una forma que no es posible en las grandes ciudades (MORGAN, 2005; FARINÓS DASÍ, 2008a). Cuentan, así mismo, con un mayor protagonismo en regiones como Andalucía como centros prestadores de servicios a la hora de estructurar sobre el territorio los servicios públicos y asistenciales, en los que las ciudades medias e intermedias juegan un papel protagonista para sí mismas y sus entornos (VENTURA FERNÁNDEZ y FERNÁNDEZ LATORRE, 2011).

### **2.3 Tipos escogidos.**

Una de las principales aportaciones de este trabajo es la evaluación y cuantificación de los procesos de intermediación que se desarrollan a partir y en torno a las ciudades medias del área mediterránea andaluza. Tras abordar en apartados

anteriores la multiplicidad de conceptos que nos sirven para interpretar el papel en el desarrollo regional de estas ciudades, nos parecía oportuno incluir un capítulo dedicado exclusivamente a la intermediación y al modo en que aquí vamos a abordarla cuantificándola y analizándola. A partir de otros trabajos desarrollados sobre esta materia por investigadores de reputado prestigio que han intentado abordar esta dimensión de los centros urbanos de tamaño medio, si bien es cierto que en otros contextos geográficos y escalas de trabajo, (el proyecto dirigido por Llop (LLOP TORNÉ, 2000), y sus trabajos posteriores como referencia fundamental), hemos diseñado unas tablas que, en su amplitud y componentes, nos permitirán construir un perfil funcional de estas ciudades, en base a distintas categorías de observación, para después comenzar con un análisis estadístico de conglomerados jerárquicos (análisis cluster) que nos permita la identificación de conjuntos e interrelaciones entre las variables propias de cada centro urbano.

Previo al análisis estadístico, el cual ocupa un capítulo completo de este trabajo (Capítulo 8), queremos introducir y presentar nuestro modo de proceder con los datos a la hora de su recopilación y ordenamiento. Hemos agrupado las variables en cuatro grupos temáticos, dimensiones teóricas de la intermediación urbana, con los cuales obtendremos, tras la implementación de la metodología apropiada, una imagen exacta del rol de intermediación de los núcleos urbanos en estudio.

### *2.3.1 Intermediación en el ámbito político-administrativo.*

La primera categoría intenta representar la importancia y resumir el perfil funcional de las ciudades medias en estudio en el ámbito político y administrativo. Incluimos variables de análisis que, para la escala de trabajo escogida y el tipo de núcleo urbano estudiado, nos parecen relevantes para abordar este fenómeno, considerando que son la máxima expresión de la centralidad política e institucional a esta escala. Hablamos de cuantificar su importancia política, contabilizando si es sede de instituciones con poder a escala subregional (mancomunidades, oficinas agrarias, sedes de zona de trabajo social) y administrativa (agencia tributaria, seguridad social, cabeza de partido judicial, etc.)

### *2.3.2 Intermediación en la prestación de bienes y servicios especializados.*

En este caso, incluimos todas aquellas variables que nos permitan completar una descripción del centro urbano en estudio en relación con su importancia y capacidad en

la prestación de bienes y servicios a su área inmediata. Se trataría, en definitiva, de ver su importancia subregional en materia económica (peso del sector servicios en su economía, número de entidades bancarias), social, sanitaria y educativa (centros sanitarios de primer nivel regional –públicos y privados-, centros educativos de educación superior –bachillerato y formación profesional de grado superior, universidad y centros técnicos y de enseñanzas especiales). En el Estado del bienestar actual, estas variables son muy importantes para completar una descripción fidedigna del papel de las ciudades medias en el desarrollo de Andalucía y en la calidad de vida tanto de sus habitantes como los de las comarcas adyacentes.

### *2.3.3 Intermediación en actividades de distribución e intercambio.*

Las ciudades son, ante todo, los nodos del sistema territorial, el punto de partida y final de la multiplicidad de conexiones que vertebran un territorio y que lo convierten en un espacio competitivo y adaptado al modo de producción capitalista imperante. Planteamos este apartado como una manera de abordar este aspecto eminentemente urbano en el concreto papel de las ciudades medias andaluzas, como centros de dinamismo empresarial (número de empresas en cada ciudad), centros de referencia comercial (contabilizando el número de grandes superficies existentes), y su capacidad de generar dinamismo en su entorno, contabilizando e incluyendo en nuestro análisis el capital creativo (la tasa formativa que engloba al porcentaje de población con estudios postobligatorios y superiores) y la tasa de paro, entendiendo ésta como un limitante a la capacidad y fuerza de un centro urbano para irradiar desarrollo, síntoma de fuertes deficiencias estructurales en su arquitectura económica y social.

### *2.3.4 El papel de las redes de transporte y comunicación. Intermediación en el espacio relacional.*

Finalmente, para completar la aproximación al papel de las ciudades medias andaluzas como nodos en el sistema regional en la actualidad, queremos acercarnos a su función como centros de conexión y articulación territorial en el espacio relacional. Hemos incluido en la caracterización de esta dimensión el número de líneas RDSI/ADSL, indicador clave en estudios sobre innovación y sociedad del conocimiento en cualquier urbe del mundo; además, hemos añadido dos indicadores de tipo territorial sencillos y a la vez muy significativos: la distancia del centro urbano al aeropuerto internacional más cercano, y la distancia de cada ciudad al centro urbano de categoría regional más



inmediato (ciudad central de una aglomeración urbana en la planificación oficial). Su posición e importancia en relación con estas variables, que sintetizan una descripción de su posición en la red territorial regional en distintos aspectos, nos acerca a saber más sobre su importancia y rol territorial.

En total, hemos seleccionado un conjunto de doce indicadores –cantidad que debe estar ajustada al método estadístico implementado a continuación-, para describir la capacidad de intermediación urbana de las ciudades en estudio, sin perder de vista la necesaria sensibilidad considerando la escala de trabajo escogida y las particularidades que, el fenómeno a estudiar, exige en su reconocimiento y comprensión geográfica.

## **BLOQUE II: EL SISTEMA URBANO Y TERRITORIAL DEL LITORAL MEDITERRÁNEO ANDALUZ (1950-2014).**

**INTRODUCCIÓN AL BLOQUE II: PRESENTACIÓN DEL ANÁLISIS, OBJETIVO Y PRETENSIONES.**

**CAPÍTULO 3. ANÁLISIS DEMOGRÁFICO Y SOCIAL.**

**CAPÍTULO 4. ANÁLISIS ECONÓMICO Y PRODUCTIVO.**

**CAPÍTULO 5. ANÁLISIS DEL SISTEMA DE ASENTAMIENTOS. COMARCAS Y ORGANIZACIÓN DEL ESPACIO MUNICIPAL.**

**CAPÍTULO 6. ANÁLISIS DEL SISTEMA DE INFRAESTRUCTURAS Y TRANSPORTE.**

**CONCLUSIONES AL BLOQUE II: GRANDES TRANSFORMACIONES TERRITORIALES Y URBANAS EN EL LITORAL MEDITERRÁNEO ANDALUZ.**

**INTRODUCCIÓN AL BLOQUE II: PRESENTACIÓN DEL ANÁLISIS, OBJETIVO Y PRETENSIONES.**

## **1. Introducción.**

Este es un capítulo de análisis geográfico evolutivo acerca de los núcleos de población y su contexto territorial en el litoral mediterráneo andaluz desde mediados del siglo XX hasta la actualidad. Consideramos que este repaso y acercamiento a la dimensión y características de los asentamientos del mediterráneo andaluz, así como el contexto organizativo y planificador en que se han desarrollado a lo largo más de sesenta años, se hace imprescindible para un completo conocimiento geográfico de los procesos territoriales que tienen lugar en la actualidad en este conflictivo y dinámico espacio. Así mismo, entendemos que es el punto de partida fundamental para sentar las bases científicas e investigadoras del análisis geográfico y estadístico que nos van permitir ahondar en el conocimiento que tenemos acerca de los procesos territoriales que han conformado y caracterizado a lo largo de los años a las ciudades medias mediterráneas andaluzas de la actualidad, ayudándonos a reconocer su importancia funcional, relevancia territorial y el papel estructurante que juegan en el equilibrio territorial y en la ordenación de este espacio.

La elección del periodo de estudio –entre los años 1950 y 2011- se justifica en un intento de abarcar temporalmente el desarrollo evolutivo de los principales fenómenos territoriales que a día de hoy caracterizan el litoral mediterráneo español en general, y el andaluz en particular. Nos referimos, esencialmente, a procesos tales como el nacimiento de grandes áreas metropolitanas y consolidación de las ciudades medias; la fuerte terciarización económica vivida a partir del protagonismo del sector turístico y la expansión de los servicios públicos; la aparición de crecimientos urbanísticos desmesurados e incontrolados apoyados en el turismo de masas; los enormes impactos territoriales derivados del cambio en el modelo de aprovechamiento agrícola con la ampliación de los regadíos y la llegada de la agricultura intensiva bajo plástico; la definitiva desestructuración y desaparición del mundo rural tradicional; entre los principales. En definitiva, procesos todos ellos que han tenido lugar, en sus distintas etapas, desde mediados del siglo XX hasta la actualidad, y que son fundamentales -por su evolución, magnitud y consecuencias- para entender la dinámica territorial actual y, más concretamente, el protagonismo que en ella tienen las ciudades medias de esta parte de Andalucía.

## 2. El espacio mediterráneo andaluz. Una interpretación geográfica.

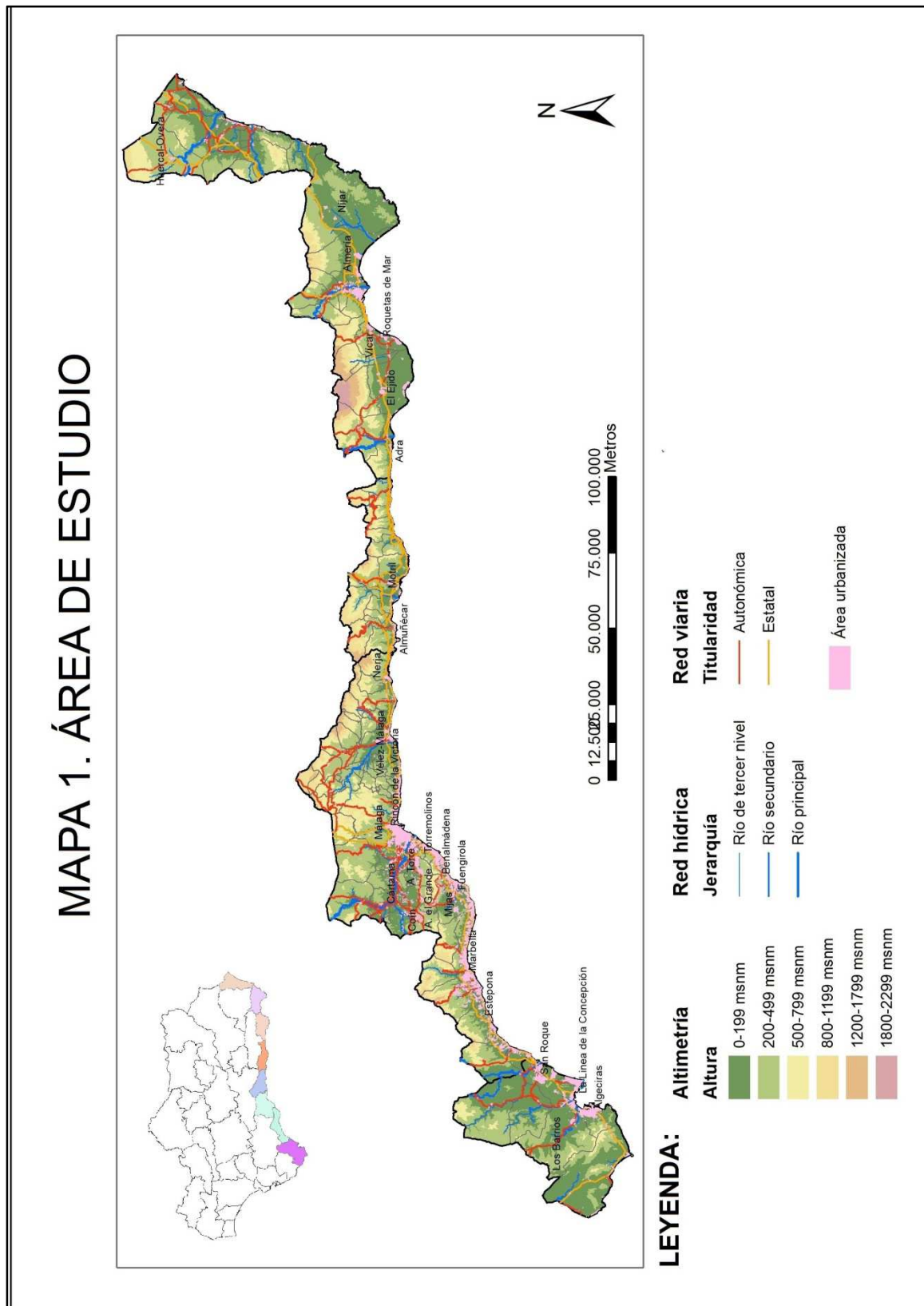
El espacio mediterráneo andaluz, la Andalucía mediterránea o “la costa”, tal y como lo hemos entendido en el presente trabajo, abarca una extensión superficial de 8.905km<sup>2</sup>, el 10’2% de Andalucía, sumando un total de 104 municipios. Éstos se encuentran agrupados en ocho Unidades Territoriales, según establece la planificación vigente en Andalucía (JUNTA DE ANDALUCÍA, 2006a) (Cuadro 1). Todas ellas cuentan, en la actualidad, con un Plan Subregional de ordenación del territorio aprobado y en vigor. Se trata de un territorio sumamente complejo y diverso pero, como veremos más adelante, esta diversidad sirve para sostener una unidad -física, paisajística, histórica, identitaria- que permite hablar de un territorio con una personalidad perfectamente acotable e identificable y, por tanto, escenario válido para la implementación de los más diversos análisis geográficos y territoriales.

Cuadro 1. Unidades Territoriales comprendidas en el área de estudio.

Denominación	Municipios	Extensión
<b>Campo de Gibraltar</b>	7	1.529 km <sup>2</sup>
<b>Costa del Sol Occidental</b>	9	942 km <sup>2</sup>
<b>Aglomeración Urbana de Málaga</b>	13	1.332 km <sup>2</sup>
<b>Costa del Sol Oriental- Axarquía</b>	29	986 km <sup>2</sup>
<b>Costa Tropical de Granada</b>	17	788 km <sup>2</sup>
<b>Poniente Almeriense</b>	9	970 km <sup>2</sup>
<b>Aglomeración Urbana de Almería</b>	9	1.159 km <sup>2</sup>
<b>Levante Almeriense</b>	11	1.199 km <sup>2</sup>
<b>Área de estudio</b>	<b>104</b>	<b>8.905 km<sup>2</sup></b>

Fuente: SIMA. Junta de Andalucía.

Mapa 1. Área de estudio. Municipios comprendidos en las Unidades Territoriales del litoral mediterráneo andaluz



Fuente: Elaboración propia

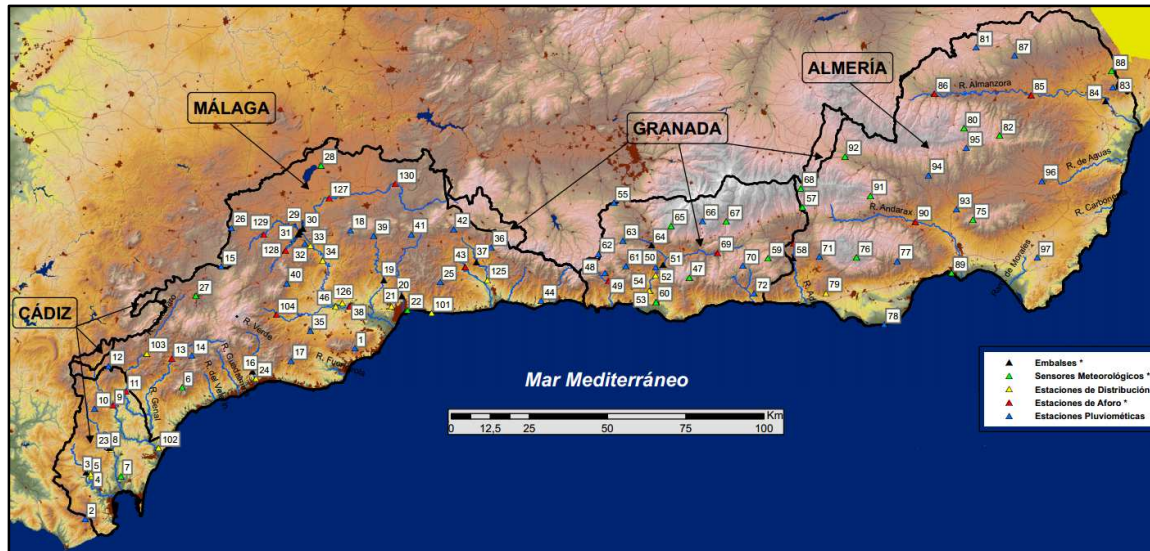
El marco territorial del mediterráneo andaluz (Mapa 1) ha sido abordado desde al análisis geográfico desde puntos de vista muy diversos. Desde aquellos más centrados en aspectos puramente físicos, como el estudio de las cuencas hidrográficas penibéticas que vierten al Mediterráneo (MARTÍN-VIVALDI Y CABALLERO, 1991; RODRÍGUEZ MARTÍNEZ, 2004), pasando por estudios agrarios y sociales (MIGNON, 1982) (Mapa 2, Mapa 3), hasta análisis parciales o comarcales muy exhaustivos de la mayoría de sus componentes estructurales y de alguna de sus realidades económicas o paisajísticas principales (SÁENZ LORITE, 1977; FERRE BUENO, 1979; LOZANO MALDONADO, 1983; O'KEAN ALONSO, 1988; JUSTICIA SEGOVIA, 1988; GÓMEZ MORENO, 1989; por citar las primeras y principales referencias en esta materia). Y con obras de referencia, ya históricas y de obligada consulta, sobre Andalucía como hecho regional, en las que el espacio y características mediterráneas ocupaban un papel protagonista (SERMET, 1975; BOSQUE MAUREL, 1981a) (Mapa 6).

Base fundamental para estudios y aproximaciones posteriores, tanto en materia de planificación, como de gestión ambiental, paisajística, económica o social, la mayoría de estas obras y sus resultados investigadores posteriores, inclusive aquellas más ambiciosas, carecen de una aproximación global real sobre el territorio mediterráneo andaluz (con alguna brillante excepción en Sermet (SERMET, 1943). Lo mismo sucedía con algunos informes técnicos oficiales realizados en esta etapa, los cuales abordaron conjuntamente este espacio pero siempre condicionados por el marco administrativo provincial y las divisiones políticas de la época (CONSEJO ECONÓMICO Y SOCIAL INTERPROVINCIAL, 1969; CONFEDERACIÓN ESPAÑOLA DE CAJAS DE AHORRO, 1974a) (Mapa 4).

Para encontrar una visión integradora global de la Andalucía mediterránea tenemos que acudir a la obra de un geógrafo francés, Jean Sermet, que, teniendo su origen en aproximaciones parciales y limitadas de la realidad territorial de este espacio (SERMET, 1943; SERMET, 1950), valiosísimas por lo que supusieron en los inicios de la geografía andaluza y por lo que aportaron al conocimiento territorial de algunos espacios sobresalientes de la región, compuso su tesis doctoral sobre la idea de una auténtica región mediterránea andaluza (SERMET, 1969), discurso científico muy original en su tiempo que, además, fue enriquecido con las ideas de la innovadora geografía

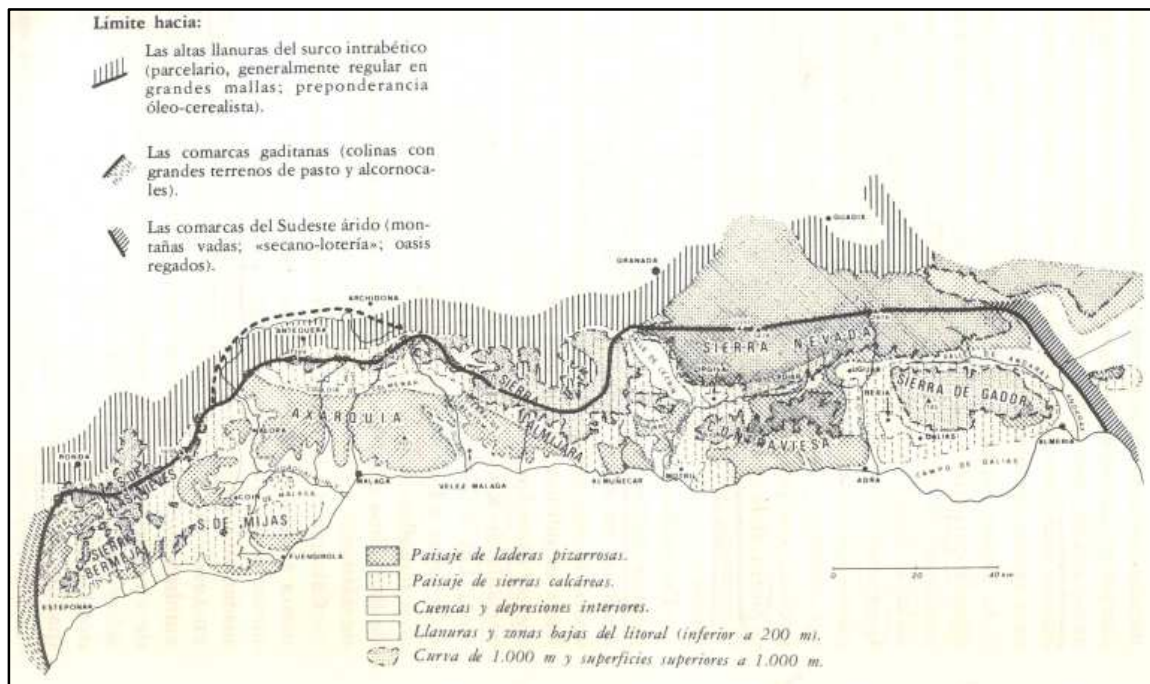
regional francesa de esos años, por lo que tuvo un impacto enorme en el pensamiento y la actividad académica geográfica.

Mapa 2. Las Cuencas Mediterráneas Andaluzas, antigua Cuenca Hidrográfica del Sur de España.



Fuente: redhidrosurmedioambiente.es

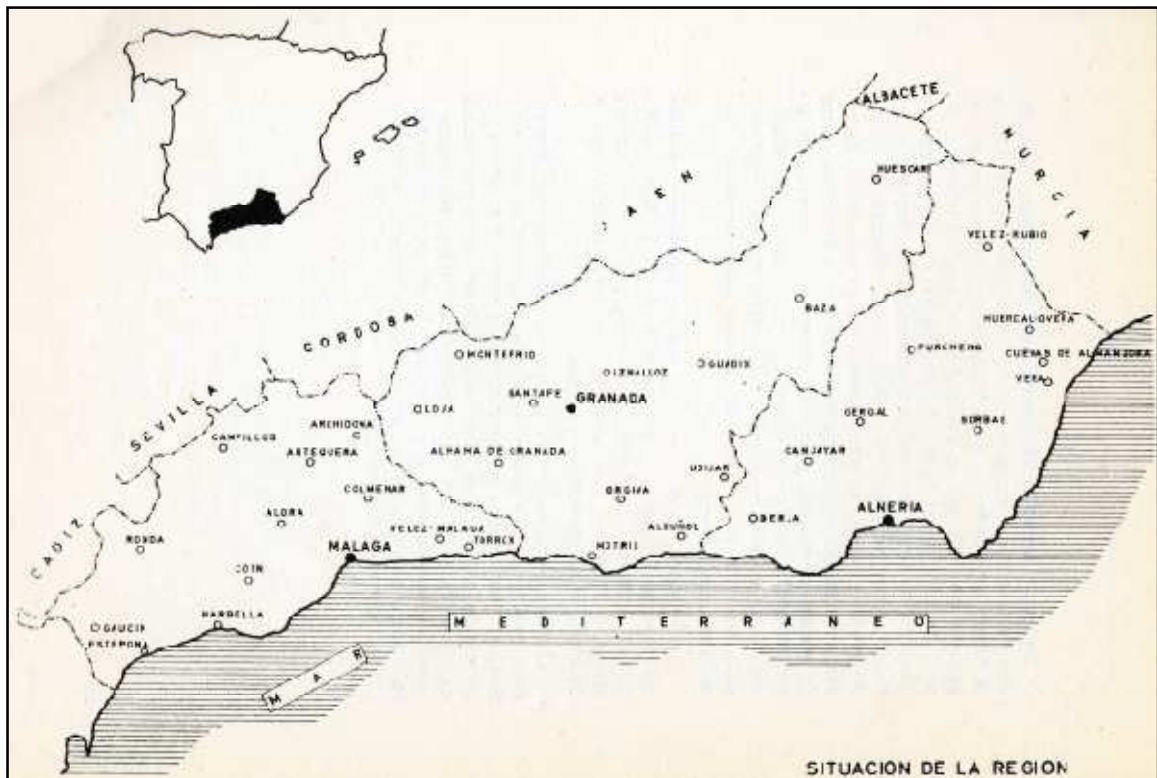
Mapa 3. La Andalucía Mediterránea según Mignon.



Fuente: MIGNON, 1982



Mapa 4. La región Penibética, que no incluía el Campo de Gibraltar.



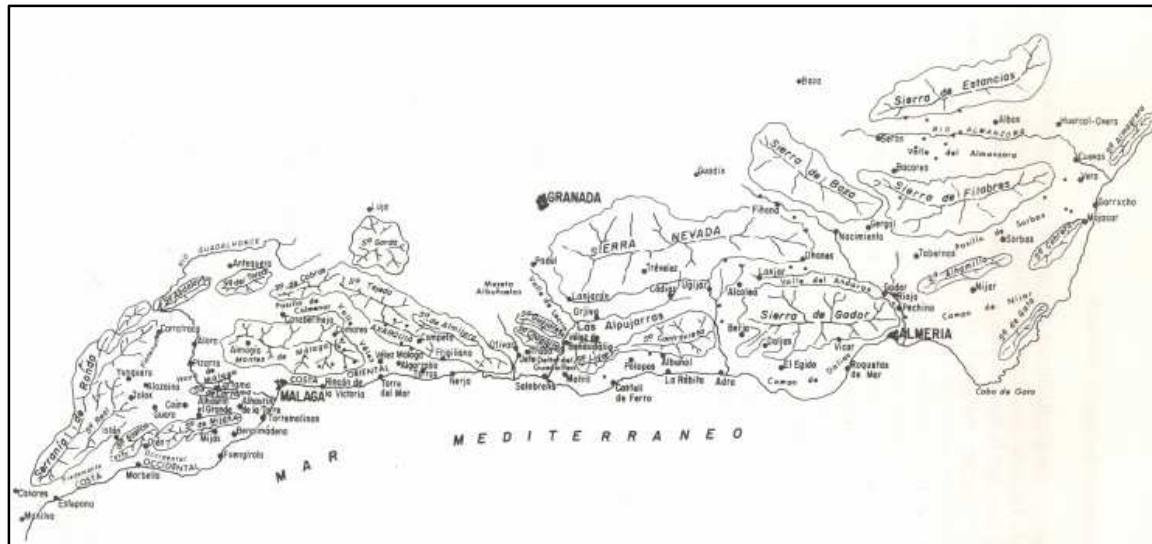
Fuente: CONSEJO ECONÓMICO Y SINDICAL INTERPROVINCIAL, 1969.

Siguiendo este punto de vista globalizador sobre la realidad territorial de este espacio, encontramos dos aportaciones, años más tarde, realizadas desde una geografía andaluza ya consolidada. Junto con lo anterior, queremos resaltar la ya citada obra de Mignon (MIGNON, 1982), que, pese a que excluía la costa levantina almeriense y el Campo de Gibraltar en su análisis, aportó una comprensión dinámica y moderna de los procesos económicos y sociales registrados en esta parte de Andalucía durante los últimos doscientos años. Además, se publicó en ese mismo año un trabajo de los profesores García y Ocaña en el que aportaban, de forma sintética aunque exhaustiva, una brillante interpretación de la articulación y coherencia territorial del marco mediterráneo andaluz (GARCÍA MANRIQUE y OCAÑA OCAÑA, 1982), punto de vista que completaron con trabajos posteriores que incidían en esta misma línea (GARCÍA MANRIQUE y OCAÑA OCAÑA, 1986) (Mapa 5).

De esta forma, y salvo excepciones como las indicadas, no existen, en la bibliografía pretérita, obras integrales centradas en la atención sobre el escenario mediterráneo andaluz, que queda de esta forma diluido en divisiones administrativas

arbitrarias –Andalucía Oriental, Penibética, litoral andaluz, análisis provinciales o comarcales-, o en escenarios recortados para atender temas sectoriales de su realidad.

Mapa 5. Mapa estructural del litoral mediterráneo andaluz según García Manrique y Ocaña Ocaña.



Fuente: GARCÍA MANRIQUE y OCAÑA OCAÑA, 1986.

Por otro lado, y haciendo un esfuerzo por concretar aportaciones y superar visiones disminuidas de su importancia y significación geográfica, todas las obras anteriores, y muchas más que vinieron después desde los más diversos paradigmas y temáticas geográficas, han puesto de manifiesto algunas particularidades comunes al territorio mediterráneo andaluz. Valores e identidades geográficas que, en nuestro trabajo actual, hemos intentado contextualizar para conocer mejor su importancia y vigencia actuales.

Parece evidente, pero en primer lugar destacamos la marcada mediterraneidad de este territorio, aspecto que ha sido abordado en el discurso geográfico desde lo social, lo económico, lo físico o lo paisajístico. Una mediterraneidad entendida como carácter geográfico, físico, por su proximidad y relación con este mar-climática, vegetal, visual-, así como cultural, por constituir un escenario principal y compartido del devenir histórico de las culturas mediterráneas desde tiempos inmemoriales.

Mapa 6. Grandes comarcas históricas andaluzas según Bosque Maurel, 1969.



Fuente: PEZZI CERETTO, 1982

Por otro lado, la idea constantemente repetida de ser un territorio quebrado y, sobre todo y como consecuencia de lo anterior, compartimentado, con procesos históricos de marcado aislamiento entre sus partes componentes y, sobre todo, con el resto de la Península Ibérica. Esto ha dado lugar a distintos modelos o procesos territoriales que, si bien con una destacada unidad y puntos en común, han generado realidades territoriales muy diversas y hasta cierto punto originales debido a los fuertes procesos de especialización espacial acaecidos en etapas recientes: la industrialización del Campo de Gibraltar, la llegada del turismo de masas al litoral malagueño o el éxito de la agricultura intensiva en el sur de la provincia de Almería. Y todo ello en un marco común que en los últimos años se ha caracterizado por la mejora de la conectividad y el aumento de la cohesión social debido a la llegada de las infraestructuras viarias, la terciarización general de la economía andaluza y el aumento del nivel de vida de la población.

Además, se ha constatado en el discurso geográfico una fuerte percepción de escenario ambientalmente muy sensible a la intervención humana, con equilibrios ecológicos precarios, marcados desde tiempos remotos por una intervención humana

constante que se ha convertido en estructural. Estos escenarios, caracterizados en el pasado por impactos humanos concretos y reducidos, han sido modificados de forma radical en las últimas décadas, alterándose las relaciones y procesos mantenidos durante siglos, lo que además se ha hecho en muchas ocasiones de una manera irresponsable. Todo ello ha acarreado enormes consecuencias y desafíos ambientales en la actualidad que constituyen uno de los grandes retos a abordar por la planificación vigente.

Finalmente, y tras la configuración económica y social que lo caracteriza actualmente, se ha instaurado por la fuerza de los hechos la idea de un espacio mediterráneo andaluz de fuerte dinamismo –demográfico, económico, social- y, por tanto, escenario generador de desarrollo territorial, que es irradiado mediante procesos de desarrollo regional a toda Andalucía y que lo ha consagrado en uno de los principales focos de crecimiento del sur de España. Un panorama radicalmente distinto al que encontrábamos en la literatura especializada apenas unas décadas antes, en las que la idea de subdesarrollo referida a Andalucía, tanto en su conjunto como a esta parte de la misma, era una constante inamovible (HERMET, 1965; SERMET, 1969; PUYOL ANTOLÍN, 1975; FERNÁNDEZ GUTIÉRREZ, 1975; LOZANO MALDONADO, 1975; ROMERO RODRÍGUEZ y DELGADO ÁLVAREZ, 1979; DE LA HERA DÍAZ DE LIAÑO, 1998).

A mediados del siglo XX, las descripciones de Andalucía como una entidad regional que mantenía un perfil económico y social en exceso rural, con una industrialización con poco empuje, sub-consumo y bajos niveles de vida, así como la persistencia del sempiterno problema de la concentración del capital y la tierra en pocas manos –o el minifundio existente en otras comarcas en el otro extremo-, consagraban la idea, dentro y fuera de España, de que Andalucía vivía en ella misma, sumida en un ciclo cerrado del que no encontraba, por su aislamiento y deficiencias estructurales, manera de salir (SERMET, 1975).

Pero, como se puede intuir de la reflexión anterior, el origen y configuración de este complejo panorama viene de mucho antes del año 1950. Muchos de los procesos y elementos que hoy son protagonistas en este espacio encuentran su sentido y origen en dinámicas territoriales, económicas y sociales anteriores a esta fecha, y es obligado hacer mención, aunque sea de forma muy escueta, a los mismos.

El espacio mediterráneo andaluz, tal y como lo concebimos en este trabajo, es un escenario natural con características físicas y recursos similares en toda su extensión, gestionado de forma parecida en un contexto histórico y cultural unitario mantenido durante las distintas etapas políticas que se han ido sucediendo en esta parte de la península (Reino Nazarí de Granada, Reconquista, Reino de Granada, regiones históricas en el XIX y XX...). Todo ello ha dado como resultado que, pese a la compartimentación y aislamiento antes comentados, la realidad social y económica dentro de este área fuera muy similar en cada una de sus comarcas, aunque con matices importantes. Por ello, es difícil encontrar grandes diferencias en la evolución del paisaje y la economía rural - elementos clave en las sociedades tradicionales mediterráneas hasta hace escasas décadas- estudiados en la provincia de Málaga (JUSTICIA SEGOVIA, 1988; GÓMEZ MORENO, 1989), con la evolución y características registradas en estas temáticas en el Campo de Gibraltar (LOZANO MALDONADO, 1983), en la costa granadina (RODRÍGUEZ MARTÍNEZ, 1985; MACHADO SANTIAGO, 1982; BOSQUE MAUREL y FERRER RODRÍGUEZ, 1999) o almeriense (SÁENZ LORITE, 1977; FERRE BUENO, 1979; COMPÁN VÁZQUEZ, 1985; MARTÍN GALINDO, 1988; SÁNCHEZ PICÓN, 1992), si bien, como decimos, se constatan particularidades comarcales importantes.

A grandes rasgos, se trataba a mediados del siglo XX de una economía rural gestionada de forma primorosa -sobre todo en su relación con el agua- para permitir la autosuficiencia de sus poblaciones, unido a algunos hitos económicos de fuerte orientación comercial que comenzaron, en distintas etapas, a determinar una notable vocación exportadora. Nos referimos a la minería en sus distintas facetas y periodos hasta el siglo XX, la seda en el Antiguo Régimen, el vino y sus derivados en el XVIII y XIX, el esparto y la barrilla, los productos de huerta y las frutas, entre las que destacaron sobremanera la caña de azúcar, la uva de embarque y los cítricos, hasta mediados del XX (LOZANO MALDONADO, 1974; MIGNON, 1982; JUSTICIA SEGOVIA y RUIZ SINOGA, 1987; OCAÑA OCAÑA y LARRUBIA VARGAS, 1993; SÁNCHEZ PICÓN, 1992; SÁNCHEZ PICÓN, 1997; BOSQUE MAUREL, 2003; SÁNCHEZ ESCOLANO y ESPINOSA ARIAS, 2012). Estos géneros, sus ciclos productivos y exitosa comercialización, marcaron el carácter y algunos éxitos económicos importantes antes de 1950 en la zona de estudio. Coincidiendo con estos momentos de éxito, muy localizados en el tiempo y en el espacio, todo sea dicho, vinieron los procesos de aumento demográfico y de presión

humana sobre el medio, que, al final de cada ciclo productivo, y con la desaparición de las particulares condiciones que daban lugar a su expansión, generaba escenarios de presión demográfica insostenible que desembocaban en grandes procesos emigratorios (en el XVIII a América, en el XIX al norte de África, y en el XX al principio hacia Suramérica, así como posteriormente a otras regiones industrializadas de Norteamérica, Europa y norte de España). Este comportamiento cíclico, en el que se alternaban momentos de euforia productivista exportadora con rápidos aumentos demográficos, con otras etapas de profunda depresión económica y social, ha afectado históricamente, sobre todo en la edad moderna, al conjunto del territorio litoral, y ha marcado enormemente el carácter de sus poblaciones y su evolución histórica (LOZANO MALDONADO, 1974; CARVAJAL GUTIÉRREZ y SÁENZ LORITE, 1975; CÓZAR VALERO, 1984; SÁNCHEZ PICÓN, 1992; NATERA RIVAS, 1994). Así mismo, fruto del impacto infraestructural, social, tecnológico o administrativo de las distintas etapas, que fueron consecutivas o convivieron en el territorio según los casos, surgieron en la forma que lo hicieron las dinámicas, las necesidades y las oportunidades que sirvieron para sentar las bases de la llegada del turismo de masas, la pequeña y gran industria, la innovación técnica agrícola en el regadío intensivo, etc. También y, aproximándonos al tema central de este trabajo, gracias a esta evolución (enmarcada en los efectos que tuvo la división provincial de 1833) se consolidó la vocación portuaria y comercial de algunas ciudades (Málaga, Algeciras, Almería o Adra), se constituyeron los centros de mercado comarcales principales (origen de las cabeceras comarcales históricas y de muchas de las actuales ciudades medias) y, de una forma general, se configuraron y asentaron los grandes rasgos característicos a la red urbana y de asentamientos de este territorio (FERNÁNDEZ GUTIÉRREZ, 1975; BOSQUE MAUREL y VILLEGAS MOLINA, 1979; RODRÍGUEZ MARTÍNEZ, 2008).

Vamos a analizar a continuación, con una pretendida visión holística de los procesos actuantes y sus consecuencias territoriales, la evolución seguida por las principales variables sociales, económicas, planificadoras y, en definitiva, con impacto territorial, que nos permitan contextualizar desde un punto de vista geográfico la evolución del conjunto del litoral mediterráneo andaluz y sus ciudades medias en un periodo de más de 60 años, desde el momento censal de 1950 hasta el último de 2011 (y, en algunas variables, más allá de este año).

Previamente, presentamos el conjunto de ciudades contenidas en el área de estudio, sobre las cuales va a girar en gran medida el análisis regional que, en distintas dimensiones de la realidad, vamos a realizar a continuación. Todas tienen en común su descripción y categoría demográfica, al ser consideradas desde un punto de vista cuantitativo ciudades medias (entre 10.000 y 100.000 habitantes en Andalucía). Eso sí, la enorme complejidad interna del área hace que el panorama urbano que describen sus ciudades sea muy diverso.

Si bien, como veremos más adelante, el criterio demográfico ha sido fundamental para su consideración en este trabajo, y más concretamente, el hecho de superar la barrera de los 20.000 habitantes (por los motivos que ya indicábamos en el capítulo anterior), hay excepciones. La principal es el caso de Huércal-Overa, en el Levante Almeriense, ciudad que roza esa cifra en los últimos años sin alcanzarla, pero que ha sido incluida por motivos funcionales y geográficos. Como veremos en los capítulos 4 y 5 de este estudio, la decisión de partida en la investigación de considerar Huércal-Overa ciudad mediana se ve reforzada por el análisis de intermediación urbana realizado.

Así mismo, y en el otro extremo de la sección intermedia del poblamiento regional, encontramos dos ciudades que superan la barrera demográfica de los 100.000 habitantes, que es la establecida habitualmente para delimitar la idea de ciudad media por el límite superior en la planificación y geografía andaluzas. Hablamos de Algeciras y Marbella. En ambos casos hemos considerado incluirlas en este análisis porque, geográficamente, las consideramos ciudades medias, al no ser capitales provinciales, único estatus que, en la parte superior del poblamiento andaluz, diferencia roles urbanos más allá de montantes demográficos. En los capítulos 4 y 5 que siguen al actual, comprobaremos la pertinencia y el resultado de esta decisión, y cómo se ajusta a la realidad estudiada por sí misma y en relación al resto de ciudades.

De esta forma, hemos obtenido un conjunto de 25 ciudades en estudio, que centrarán el análisis regional que sigue a continuación (Cuadro 2).

Cuadro 2. Ciudades en estudio.

<b>Ciudad Media</b>	<b>Criterio</b>	<b>Unidad Territorial POTA</b>
Adra	Más de 20.000 hab.	Poniente Almeriense
Algeciras	No es capital provincial	Campo de Gibraltar
Alhaurín de la Torre	Más de 20.000 hab.	Aglomeración Urbana de Málaga
Alhaurín el Grande	Más de 20.000 hab.	Aglomeración Urbana de Málaga
Almuñécar	Más de 20.000 hab.	Costa Tropical de Granada
Barrios, Los	Más de 20.000 hab.	Campo de Gibraltar
Benalmádena	Más de 20.000 hab.	Aglomeración Urbana de Málaga
Cártama	Más de 20.000 hab.	Aglomeración Urbana de Málaga
Coín	Más de 20.000 hab.	Aglomeración Urbana de Málaga
Ejido, El	Más de 20.000 hab.	Poniente Almeriense
Estepona	Más de 20.000 hab.	Costa del Sol Occidental
Fuengirola	Más de 20.000 hab.	Costa del Sol Occidental
Huércal-Overa	Centro de referencia	Levante Almeriense
Línea de la Concepción, La	Más de 20.000 hab.	Campo de Gibraltar
Marbella	No es capital provincial	Costa del Sol Occidental
Mijas	Más de 20.000 hab.	Costa del Sol Occidental
Motril	Más de 20.000 hab.	Costa Tropical de Granada
Nerja	Más de 20.000 hab.	Costa Oriental-Axarquía
Níjar	Más de 20.000 hab.	Aglomeración Urbana de Almería
Rincón de la Victoria	Más de 20.000 hab.	Aglomeración Urbana de Málaga
Roquetas de Mar	Más de 20.000 hab.	Poniente Almeriense
San Roque	Más de 20.000 hab.	Campo de Gibraltar
Torremolinos	Más de 20.000 hab.	Aglomeración Urbana de Málaga
Vélez-Málaga	Más de 20.000 hab.	Costa Oriental-Axarquía
Vícar	Más de 20.000 hab.	Poniente Almeriense

Fuente: elaboración propia del autor.

Hemos de advertir que los datos manejados en el estudio de estas ciudades son, de forma general, referidos a términos municipales. Es decir, para permitir



comparaciones, series de datos más largas y completas, y, así mismo, respondiendo a la realidad de cómo funcionan los centros urbanos en el territorio, hemos decidido trabajar con este nivel de desagregación de la información en la mayoría de los casos. No es posible concebir la importancia territorial, la funcionalidad y posición en el sistema urbano o el nivel de servicios que presta un centro urbano como los que nos ocupan, sin atender a la población implicada directamente en los mismos, que es la que directamente vive, trabaja e interactúa en ellos. Aterrizando en los casos en estudio, nos parece importante destacar que las ciudades medias andaluzas son, básicamente, municipios de tamaño e importancia media, y si bien en cuestiones morfológicas o urbanísticas esta relación escalar centro urbano-municipio sería inaceptable por englobar y enmascarar muchas realidades en una, impidiendo análisis certeros sobre éstas temáticas, en este caso lo consideramos como un ajuste realista de la dimensión urbana de estos centros y la mejor forma de acercarnos a su representatividad territorial. Además de esto, mantenemos así un criterio idéntico al defendido por los principales trabajos científicos y planificadores realizados sobre esta materia en Andalucía y España, permitiendo de este modo comparaciones y la extrapolación de resultados en otros ámbitos.

### **CAPÍTULO 3. ANÁLISIS DEMOGRÁFICO Y SOCIAL.**

## **CAPÍTULO 3. ANÁLISIS DEMOGRÁFICO Y SOCIAL.**

### **3.1 Análisis demográfico, 1950-2014.**

Una de las primeras aproximaciones a la configuración actual del territorio mediterráneo litoral andaluz viene de la mano de las informaciones demográficas y sociales. El volumen poblacional de los núcleos urbanos de esta zona y sus características, sean éstos ciudades medias o no, nos aporta una valiosa información acerca del éxito territorial y la evolución seguida por la zona en el último más de medio siglo. Reflejo inmediato del devenir económico, es resultado y, a la vez, elemento sustentador básico en los procesos de desarrollo territorial que puedan tener lugar en la zona, de ahí nuestro interés por abordar los mismos. Así mismo, y pese a la cantidad de estudios habidos sobre el tema en la zona de trabajo, bien es cierto que a otras escalas y con otros objetivos finales, es nuestra pretensión principal superar visiones locales de estos fenómenos para construir un discurso integrador que aporte un visión de conjunto al análisis de estas informaciones para el litoral mediterráneo andaluz y sus ciudades medias, sin perder de vista en ningún momento que la finalidad de este trabajo no es el análisis demográfico o social en sí mismo, sino utilizar éste como medio de conocer más sobre el rol e importancia territorial actual de las ciudades medias incluidas en el área de estudio.

El periodo de estudio que comprende este trabajo, desde 1950 hasta 2011 (2014 en algunos aspectos), permite abarcar el momento de máxima trascendencia en cuanto al cambio demográfico, económico y social vivido en esta parte de Andalucía al menos, desde los inicios de la Edad Moderna y la Expulsión de los Moriscos. Es decir, se trata de una etapa que concentra enormes transformaciones que han contribuido a cambiar radicalmente y en su conjunto la faz de esta parte de la región.

En cuanto a las ciudades en estudio, partimos de estados muy diversos. Desde grandes urbes consolidadas como centros comarcales o subregionales -como Algeciras-, hasta pequeñas aldeas rurales como Benalmádena o Roquetas de Mar que, debido a los cambios que se van a ir sucediendo, pasarán de ser un núcleo rural minúsculo y sin protagonismo en la red urbana a constituirse en centros urbanos de tamaño medio que articularán el territorio en torno a sí, generando escenarios de desarrollo territorial punteros en muchos aspectos. En medio de estos extremos, encontramos además

centros que han mantenido su posición intermedia en la red urbana en distintos contextos territoriales e históricos, sabiendo adaptarse exitosamente a los distintos escenarios que se iban sucediendo para acabar, finalmente, reforzando su posición en la red de asentamientos. Estepona, Vélez-Málaga, Motril o Adra son buenos ejemplos de este tipo de centro urbano.

Insistiendo en esta perspectiva global o de conjunto para la zona de estudio, podemos ver cómo a partir de unos inicios con incrementos modestos, que dieron lugar de forma puntual en algunas localidades a procesos de estancamiento o incluso de ligero retroceso en los peores años de la emigración desde Andalucía Oriental a Europa y las áreas industriales del resto del país -en torno a 1960-1970- (CARVAJAL GUTIÉRREZ y SÁENZ LORITE, 1975), la aceleración y profundización en las dinámicas económicas y sociales sobre las que se ha construido el modelo de desarrollo actual han permitido superar posteriormente el difícil escenario que se desarrollaba en los periodos intercensales citados y consolidar, en los últimos decenios, un proceso de crecimiento constante en todos los núcleos en estudio, profundizado y acelerado en las últimas etapas, alcanzándose en la actualidad un volumen demográfico superior a cualquier otro registrado históricamente (Cuadro 3). Y todo ello en contexto de crecimiento general favorecido por la litoralización de la población española. Si bien podemos apreciar que ha habido una cierta disparidad en los comportamientos según los casos.

Los pueblos del Campo de Gibraltar han conocido un incremento constante a lo largo del periodo de estudio. Algeciras ha conocido una expansión espectacular hasta el agotamiento del modelo industrial y portuario sobre el que se sustenta su importancia urbana ya entrado el siglo XXI (ARANDA BERNAL y QUILES GARCÍA, 1999). San Roque y Los Barrios, al abrigo del éxito industrial y energético de la comarca, han mantenido una tendencia alcista constante, si bien modesta en comparación con su vecino algecireño que ha sido el que ha copado el éxito comarcal a través de los crecimientos demográficos (RODRÍGUEZ MARTÍNEZ y SÁNCHEZ ESCOLANO, 2012b). La Línea, por su especial significación territorial e histórica, que condiciona su perfil demográfico y social, ha conocido los vaivenes propios a la evolución de las relaciones internacionales entre España y Reino Unido a través de la verja de Gibraltar (BARRAGÁN MUÑOZ, 1991).

Las ciudades medias litorales malagueñas comparten una evolución similar. Tras unos inicios con incrementos modestos, disparan sus crecimientos a partir de finales de

los años 1960, incrementos que se mantienen en la actualidad. Estepona, Marbella, Mijas, Fuengirola o Benalmádena reflejan un comportamiento similar en este sentido. Por otro lado, los municipios del valle del Guadalhorce retrasan sus crecimientos hasta finales de los años 1980, por lo que el crecimiento comienza a verse reflejado en el Censo de 1991. Especialmente significativo es, en esta comarca, el caso de Coín, que tiene una evolución muy distinta al resto de municipios Malagueños en estudio debido a su fuerte perfil histórico agrario y rural, desestructurado con la crisis iniciada en los años 1960, que le hizo perder población (casi un -30%) y del que ha resurgido sobre pilares económicos alternativos hasta alcanzar el fuerte dinamismo actual (MONTOSA MUÑOZ, 2008). Vélez-Málaga y Nerja también se disparan en sus crecimientos -sobre todo el primero- a partir de la segunda mitad de la década de los 1980.

En la costa de Granada, Motril mantiene una tendencia alcista constante y, Almuñécar, menos importante administrativamente y más influida por la negativa evolución del mundo rural hasta el despegue del turismo y los servicios, retrasa su crecimiento hasta los años 1980, similar a lo ocurrido en la Costa del Sol malagueña (CÓZAR VALERO y GARCÍA MARTÍNEZ, 1998).

Las ciudades medias almerienses, más afectadas por la emigración de la segunda mitad del S.XX, inclusive en aquellas localidades que eran cabecera comarcal, marcan dos tendencias dispares: por un lado las del poniente provincial, que conocen pronto el éxito económico agrícola y experimentan crecimientos constantes en toda la serie y en todos los casos (algunos espectaculares como los casos de El Ejido (incluido en Dalías hasta 1982), Vícar o Roquetas), y por otro, las del levante provincial, zona más pobre y que ha tardado más tiempo en encontrar alternativas al modelo de explotación de los recursos predominante (FERRE BUENO, 1989), en donde el estancamiento por décadas de Níjar y las pérdidas de población de Huércal-Overa retrasaron su crecimiento -y restaron importancia a estos núcleos- hasta los años 1980, momento a partir del cual comienzan una senda alcista que se mantiene hasta 2011 (CÓZAR VALERO, 1984; COMPÁN VÁZQUEZ, 1985; AZNAR SÁNCHEZ, 2000).

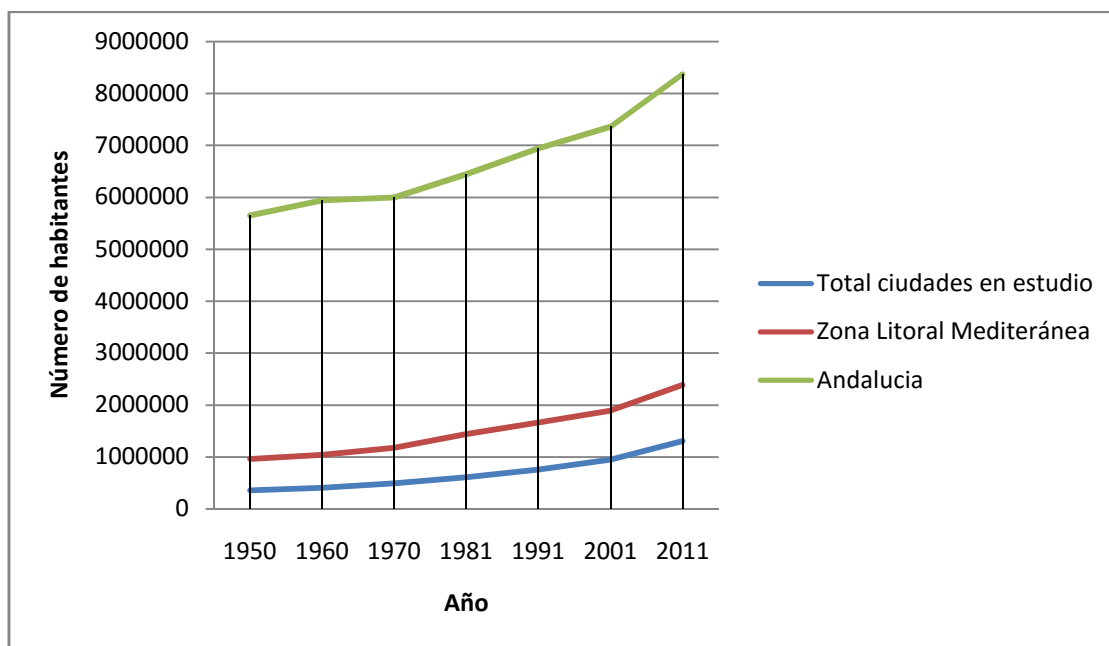
Cuadro 3. Población por municipios, comarcas, zona de estudio y regional, 1950-2014.

Ciudades en estudio	Pob. 1950	Pob. 1960	Pob. 1970	Pob. 1981	Pob. 1991	Pob. 2001	Pob. 2011	Pob. 2014
Adra	13817	15799	16381	17415	20104	21983	24375	24782
Algeciras	52392	66021	79997	85390	101256	101468	117695	117974
Alhaurín de la Torre	5321	5846	6425	7622	12874	23369	37020	38300
Alhaurín el Grande	11710	11686	11937	14279	17257	17764	23164	24210
Almuñécar	12524	14777	13294	16390	20408	21420	26969	27195
Barrios, Los	7907	8829	8819	10593	13669	17737	22988	22991
Benalmádena	2076	2714	6633	13622	21994	34565	61394	66939
Cártama	8652	9786	10054	10724	11054	14139	23225	24328
Coín	20183	20843	20470	20958	14855	17388	21692	21553
Ejido, El	11484	14447	21304	32999	41374	57877	80839	84144
Estepona	13138	13446	21025	23542	34965	43109	64468	66566
Fuengirola	6774	8589	17908	29160	37742	49675	72019	75856
Huércal-Overa	14020	14700	11608	12289	13090	14850	18188	18374
Línea de la Concepción, La	54720	60708	52749	56609	58315	59437	65412	63132
Marbella	10027	12156	29253	60172	80599	100036	135124	138679
Mijas	7175	7445	9327	14777	31680	46232	74028	77521
Motril	24592	24991	32053	40506	46500	51298	60460	60870
Nerja	7123	7094	8498	11589	13604	16795	21086	20649
Níjar	10557	11709	11213	11023	12554	17824	28223	28627
Rincón de la Victoria	5796	5222	6043	7803	12601	25302	41040	42688
Roquetas de Mar	3811	7059	12884	18891	26842	50096	86799	91682
San Roque	14973	16528	16346	19072	21224	23436	29956	29491
Torremolinos	3893	7980	20484	22535	27543	44772	66270	67353
Vélez-Málaga	31948	35518	42914	41937	50999	57142	76922	77808
Vícar	660	761	4044	7640	11885	16784	23482	24384
Total ciudades en estudio	355273	404654	491663	607537	754988	944498	1302838	1336096
Zona Litoral Mediterránea	958468	1037296	1176849	1439033	1658885	1887216	2382816	2426663
Andalucía	5647244	5940047	5991076	6440985	6940522	7357558	8371270	8402305

Fuente: Censos de Población y Vivienda (población de derecho). Padrón Municipal de Habitantes.

Pero lo verdaderamente interesante de estos datos es el trasfondo territorial que tienen, y que nos van a permitir desentrañar algunas de las claves de los cambios territoriales registrados en la zona de estudio en las últimas seis décadas hasta llegar al escenario que conocemos en nuestros días.

Figura 5. Evolución comparada de la población, Andalucía, ámbito de trabajo y ciudades en estudio, 1950-2011.



Fuente: Censos de Población y Vivienda (población de derecho).

Si algo destaca sobremanera en la información que arrojan los datos del Censo de Población y Vivienda en los distintos años sobre esta parte de Andalucía es la constatación de un proceso plenamente consolidado de crecimiento demográfico (Figura 5). En el conjunto de la zona de estudio, manteniéndose en sintonía con la evolución regional, ha conocido una expansión demográfica creciente y constante en los distintos periodos intercensales desde 1950 hasta la actualidad. En esta evolución se pueden distinguir distintas etapas. Una primera, hasta 1970, en la que se registran crecimientos modestos en un contexto de crecimiento vegetativo notable contrapesado por una fuerte emigración. A partir de la normalización democrática y social de finales de los años 1970, se produce un punto de inflexión en el que el crecimiento se acentúa y alcanza en el último periodo intercensal su máximo crecimiento. Quizá éste último es

más pronunciado a escala regional que en la zona de estudio, debido sobre todo al freno a la emigración rural en el conjunto andaluz en esos años y al fuerte crecimiento de las áreas urbanas en torno a las principales capitales provinciales del resto de la comunidad (Sevilla, Granada, Cádiz) situadas fuera del área de estudio.

Por unidades territoriales o comarcas, el proceso ofrece una mayor complejidad interpretativa. Si bien, en su conjunto, el espacio mediterráneo andaluz conoce un proceso de constante expansión demográfica, analizando cada unidad comarcal comprobamos que existen importantes matices (Figura 6).

Por un lado, la aglomeración urbana en torno a la ciudad de Málaga, siempre destacada en cuanto a su volumen poblacional en el conjunto del área, ha registrado una evolución siempre ascendente, con periodos de intensificación de su crecimiento en las etapas 1970-81 y 2001-2011, que lo han consagrado como el entorno más poblado del litoral mediterráneo andaluz. La Costa del Sol Occidental, partiendo de valores modestos, ha conocido igualmente un fuerte proceso de crecimiento demográfico, especialmente en los dos últimos periodos intercensales, que lo ha llevado a constituirse en el segundo espacio más poblado de esta zona.

La siguiente comarca en importancia en este campo es el Campo de Gibraltar, que ha tenido un comportamiento siempre creciente pero dentro de unos márgenes más modestos, sin los explosivos crecimientos de sus vecinas comarcas litorales progresivamente especializadas en el modelo económico centrado en el turismo.

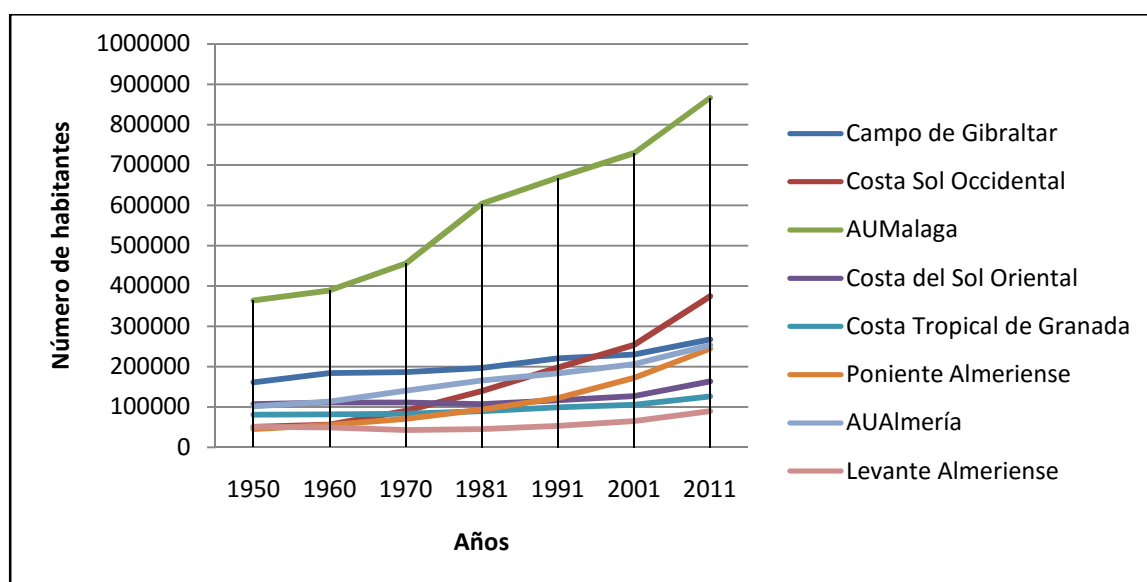
La aglomeración urbana de Almería y el Poniente Almeriense se sitúan en la actualidad en posiciones muy similares, si bien, la primera, por influencia de la capital, ha conocido un crecimiento más moderado y constante que la segunda, que sobre todo a partir de 1981 despegó desde un montante poblacional aún modesto hasta convertirse en la potencia demográfica que es actualmente en su provincia y en el litoral mediterráneo.

Finalmente, en el último grupo de comarcas encontramos a la Costa del Sol Oriental malagueña, la costa granadina y al Levante Almeriense, tres espacios que han mantenido hasta fechas recientes un fuerte carácter rural, un destacado aislamiento de las principales redes de transporte y económicas de la región, además de ser, sobre todo en el caso de ésta última comarca almeriense, algunos de los espacios más afectados por la emigración iniciada en la segunda mitad del pasado siglo XX, por lo que partían de una



situación demográfica muy desequilibrada, una estructura demográfica descompensada y languideciente, de la que sólo muy recientemente ha comenzado a recuperarse (AZNAR SÁNCHEZ, 2000).

Figura 6. Evolución de la población en las distintas comarcas que conforman la zona de estudio, 1950-2011



Fuente: Censos de Población y Vivienda (población de derecho).

Cuando observamos los datos relativos (Cuadro 4), sobre todo aquellos referidos a conjuntos regionales y geográficos mayores al municipio, la perspectiva se enriquece inmediatamente.

Cuadro 4. Peso relativo de la población (si población de 2011=100), 1950-2014.

	1950	1960	1970	1981	1991	2001	2011	2014
Total ciudades en estudio (2011=100)	27,3	31,1	37,7	46,6	58	72,5	100	102,6
Zona litoral mediterránea (2011=100)	40,2	43,5	49,4	60,4	69,6	79,2	100	101,8
Andalucía (2011=100)	67,5	71	71,6	77	82,9	87,9	100	100,4

Fuente: Censos de Población y Vivienda (población de derecho). Padrón Municipal de Habitantes.

Comprobamos cómo las ciudades en estudio, como conjunto demográfico, han conocido en los últimos decenios un incremento espectacular de su montante

demográfico, pese a los vaivenes de la segunda mitad del siglo pasado. Crecimiento que continúa hoy día más allá de la última cifra censal disponible. Un crecimiento que ha sido mayor, comparativamente, al registrado en la zona mediterránea andaluza en su conjunto, englobando a todos los habitantes de este espacio y no sólo a aquellos que viven en las ciudades medias. Aquí también ha habido un incremento constante pero menos espectacular. Finalmente, si comparamos con el caso andaluz, la entidad regional que engloba la zona de estudio, el crecimiento ha sido, pese a ser constante, más modesto, con periodos de cuasi estancamiento –durante la etapa enmarcada entre 1960-1970-. Lo que es común en los tres ámbitos de referencia es el acelerón vivido por el montante demográfico total en el último periodo intercensal 2001-2011, que encuentra continuidad más allá de esta fecha hasta la actualidad.

Focalizando nuestra atención ahora en la zona de estudio, es interesante comprobar el peso relativo de ésta en el conjunto de la región andaluza y su evolución durante el periodo de estudio escogido en este trabajo. Pese a que la población andaluza ha crecido constantemente, y lo ha hecho en términos brutos y relativos, la población concentrada en la zona litoral mediterránea lo ha hecho y lo ha hecho más rápidamente, aumentando su peso relativo en la región de forma constante y creciente a lo largo de todo el periodo de estudio. Esto marca un cambio en la forma en que se ha distribuido históricamente la población en la región y es, a todas luces, un síntoma y efecto claro del cambio en el modelo regional de ocupación del territorio que se ha producido en los últimos decenios (Cuadro 5).

Cuadro 5. Peso relativo de la población del área de estudio respecto a Andalucía, 1950-2014.

	<b>1950</b>	<b>1960</b>	<b>1970</b>	<b>1981</b>	<b>1991</b>	<b>2001</b>	<b>2011</b>	<b>2014</b>
Zona litoral mediterránea (% respecto a la población regional)	17	17,5	19,6	22,3	23,9	25,7	28,5	28,9

Fuente: Censos de Población y Vivienda (población de derecho). Padrón Municipal de Habitantes.

Dentro de la zona de estudio, así mismo, es interesante comprobar cómo las ciudades medias actuales han aumentado su peso y significación demográfica de forma constante a lo largo de toda la etapa abordada en este trabajo (Cuadro 6), sobre todo a

partir de 1981, alcanzando en la actualidad a englobar a más del 55% de la población del área de estudio. Esto confirma a las claras el peso de los centros urbanos intermedios en la zona mediterránea andaluza, lo que los define como auténticos protagonistas del sistema territorial y de asentamientos de esta parte de la región.

Cuadro 6. Peso relativo de la población de las ciudades en estudio en la zona mediterránea andaluza.

	1950	1960	1970	1981	1991	2001	2011	2014
Total ciudades en estudio (% del total del área de estudio)	37,1	39	41,8	42,2	45,5	50,1	54,7	55,1

Fuente: Censos de Población y Vivienda (población de derecho). Padrón Municipal de Habitantes.

Si aumentamos el detalle de los datos, es interesante analizar las particularidades comarcales que muestra este escenario general. No en todas las comarcas el peso de las ciudades medias actuales es ni ha sido el mismo, y de esta realidad se derivan muchas consecuencias territoriales que veremos a continuación.

Cuadro 7. Peso relativo de la población de las ciudades medias en estudio de la comarca del Campo de Gibraltar respecto al total comarcal, 1950-2014.

	1950	1960	1970	1981	1991	2001	2011	2014
Ciudades en estudio Campo de Gibraltar (%)	81	82,9	85,1	87,5	88,4	88,1	88,4	88,4
Población Campo de Gibraltar	160508	183357	185630	196207	220107	229407	267055	264290

Fuente: Censos de Población y Vivienda (población de derecho). Padrón Municipal de Habitantes.

En el caso del Campo de Gibraltar (Cuadro 7), el peso de las ciudades medias estudiadas en el conjunto comarcal es, histórica y actualmente, destacadísimo, el más grande comparativamente de entre todas las comarcas mediterráneas andaluzas junto con la Costa del Sol Occidental. El peso de Algeciras marca esta pauta, que unida al éxito general de los centros urbanos abordados en esta comarca a lo largo del periodo de

estudio -a pesar de los vaivenes mostrados por el comportamiento de La Línea en el pasado- ha dado lugar a que, en la actualidad, casi el 90% de la población comarcal viva en centros urbanos de tamaño medio.

Cuadro 8. Peso relativo de la población de las ciudades medias del Costa del Sol Occidental respecto al total comarcal, 1950-2014.

	1950	1960	1970	1981	1991	2001	2011	2014
Ciudades en estudio Costa del Sol Occidental (%)	73,3	74,6	85,8	91,6	93,5	94,3	92,4	91,9
Población Costa del Sol Occidental	50649	55839	90296	139432	197746	253639	374197	390207

Fuente: Censos de Población y Vivienda (población de derecho). Padrón Municipal de Habitantes.

Figura 7. Ojén (3.256 hab. en 2011). Los núcleos del traspais litoral, incluso en aquellas zonas más turísticas, han mantenido crecimientos modestos que les ha permitido salvaguardar su identidad y estructura urbana tradicional.

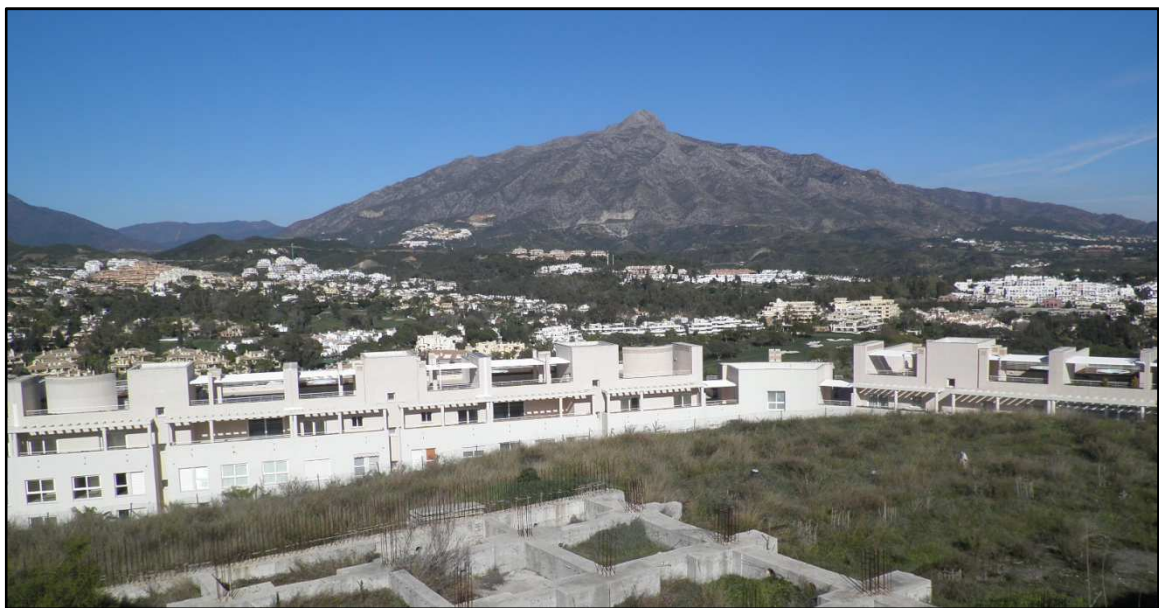


Fuente: elaboración propia del autor.

En el caso de la Costa del Sol Occidental (Cuadro 8), el protagonismo de las ciudades medias actuales ha sido también muy importante, partiendo de valores superiores al 70% a mediados del siglo XX y alcanzando desde finales de los años 1970

valores superiores al 90%, superando incluso al Campo de Gibraltar en esta materia. Son los centros urbanos protagonistas de este trabajo los que han copado los crecimientos demográficos en este área, los grandes favorecidos por los crecimientos de las últimas décadas, alcanzando en la actualidad, desde un máximo en 2001 de más del 94% del total y debido a procesos de desconcentración relativa de la población a zonas rurales y núcleos pequeños, casi un 92% del total de la población comarcal.

Figura 8. Urbanismo disperso ajeno a cualquier lógica territorial en el litoral (Nueva Andalucía, Marbella).



Fuente: elaboración propia del autor.

En la aglomeración urbana de Málaga (Cuadro 9), el condicionante fundamental en la distribución por núcleos urbanos de la población lo marca la propia existencia de la capital, que ha sido, así mismo, un núcleo extraordinariamente favorecido por los crecimientos de las últimas décadas (OCAÑA OCAÑA, 1995), y que incluía a la ciudad de Torremolinos en su término municipal hasta 1981. Las seis ciudades medias actuales han concentrado casi el 16% desde comienzos de la serie, manteniéndose en valores en torno al 16-18% hasta 1991, a partir de donde despega el conjunto poblacional contenido en estos centros urbanos desde esa fecha hasta alcanzar en la actualidad más del 32% del total de la población de este área. Un proceso muy importante en la evolución demográfica y territorial de la zona, tanto en el reforzamiento de algunos

centros urbanos de tamaño medio como en los cambios vividos en su organización espacial en las últimas décadas, tiene mucho que ver con los fuertes procesos de suburbanización y dispersión urbana registrados en este ámbito al abrigo del desarrollo infraestructural y la colmatación por saturación del espacio inmediato a la línea de costa (GALACHO JIMÉNEZ, 1996; MONTOSA MUÑOZ, 1999; MONTOSA MUÑOZ, 2012).

Cuadro 9. Peso relativo de la población de las ciudades medias de la aglomeración urbana de Málaga respecto al total comarcal, 1950-2014.

	1950	1960	1970	1981	1991	2001	2011	2014
Ciudades en estudio AU Málaga (%)	15,8	16,5	18	16,2	17,7	24,3	31,6	32,3
Población AU Málaga	364053	388756	455353	603364	667445	728708	866039	882658

Fuente: Censos de Población y Vivienda (población de derecho). Padrón Municipal de Habitantes.

Cuadro 10. Peso relativo de la población de las ciudades medias de la Axarquía- Costa del Sol Oriental respecto al total comarcal, 1950-2014.

	1950	1960	1970	1981	1991	2001	2011	2014
Ciudades en estudio Axarquía-Costa del Sol Oriental (%)	36,6	38,5	46,6	50,1	55,5	58,2	60	61,1
Población Axarquía-Costa del Sol Oriental	106719	110823	110337	106891	116433	126967	163236	161231

Fuente: Censos de Población y Vivienda (población de derecho). Padrón Municipal de Habitantes.

En la Axarquía-Costa del Sol Oriental (Cuadro 10), el papel focalizador del poblamiento en el territorio, si bien a una escala más modesta que en el caso capitalino, siempre lo ha jugado Vélez-Málaga. Desde un modesto 36,6% en 1950, estampa de una población distribuida masivamente en pequeños pueblos y el diseminado rural, en un proceso constante de urbanización de la población, se alcanza en la actualidad más del 60% de la población viviendo en las dos ciudades medias del área.

Cuadro 11. Peso relativo de la población de las ciudades medias de la Costa Tropical de Granada respecto al total comarcal, 1950-2014.

	1950	1960	1970	1981	1991	2001	2011	2014
Ciudades en estudio Costa Tropical de Granada (%)	46,2	48,7	54,9	63,7	67,5	69	69,4	69,5
Población Costa Tropical de Granada	80428	81610	82728	89335	99143	105460	125971	126812

Fuente: Censos de Población y Vivienda (población de derecho). Padrón Municipal de Habitantes.

Un papel similar al de Vélez-Málaga lo juega Motril en la Costa Tropical granadina (Cuadro 11). Partiendo de cifras que concentran en las dos ciudades medias actuales casi la mitad del montante poblacional total, se produce un incremento constante que se estanca en torno al 69% de la población total comarcal desde 2001 hasta nuestros días.

Cuadro 12. Peso relativo de la población de las ciudades medias del Poniente Almeriense respecto al total comarcal, 1950-2014.

	1950	1960	1970	1981	1991	2001	2011	2014
Ciudades en estudio Poniente Almeriense (%)	66,8	69,3	77,8	82,6	82,1	85,3	88,2	88,4
Población Poniente Almeriense	44588	54912	70199	93182	122085	172097	244222	254378

Fuente: Censos de Población y Vivienda (población de derecho). Padrón Municipal de Habitantes.

En el Poniente Almeriense las ciudades medias en estudio siempre han mantenido un protagonismo en el conjunto poblacional total comarcal muy significativo, inclusive cuando aún no eran centros de referencia de tamaño medio (Cuadro 12). Partiendo de un 66% del total en 1950, han sostenido un crecimiento distribuido en dos etapas (1950-1981 y 1991-2014) hasta alcanzar en la actualidad más del 88% del total de la población comarcal, lo que nos indica el enorme éxito urbano de estos centros, al menos, en el aspecto puramente demográfico.

Cuadro 13. Peso relativo de la población de las ciudades medias de la aglomeración urbana de Almería respecto al total comarcal, 1950-2014.

	1950	1960	1970	1981	1991	2001	2011	2014
Ciudades en estudio AU Almería (%)	10,4	10,4	8	6,7	6,9	8,6	11,2	11,1
Población AU Almería	101341	112936	139812	165458	182864	206202	252610	257207

Fuente: Censos de Población y Vivienda (población de derecho). Padrón Municipal de Habitantes.

En el caso de la aglomeración urbana almeriense (Cuadro 13), al existir solamente una ciudad media en la zona, el peso del poblamiento en los actuales centros de tamaño medio siempre ha sido muy relativo y escasamente representativo. Y más aún si añadimos el fuerte protagonismo de la capital en esta materia que estamos tratando. De todas formas, el comportamiento de Níjar ha pasado de un estancamiento relativo en las primeras etapas, seguido por una pérdida de protagonismo hasta 1991, para pasar a recuperar importancia desde esa fecha hasta la actualidad, donde suma más del 11% del total de la población de este área.

Cuadro 14. Peso relativo de la población de las ciudades medias del Levante Almeriense respecto al total comarcal, 1950-2014.

	1950	1960	1970	1981	1991	2001	2011	2014
Ciudades en estudio Levante Almeriense (%)	26,6	30	27,3	27,2	24,7	22,9	20,3	20,5
Población Levante Almeriense	52.761	49063	42494	45164	53062	64756	89486	89849

Fuente: Censos de Población y Vivienda (población de derecho). Padrón Municipal de Habitantes.

Finalmente, en el caso del Levante Almeriense, el comportamiento demográfico relativo de la ciudad media en estudio respecto al total poblacional comarcal muestra a las claras el fuerte impacto que los procesos emigratorios primero, y la recuperación de las últimas décadas, han tenido en su perfil demográfico. La pérdida de población generalizada -comarcal y de la ciudad de Huércal-Overa-en el periodo 1960-1970, del que luego ambas se recuperan, marca inicialmente esta evolución. Posteriormente, en



un contexto de crecimientos paulatinos en ambas dimensiones del sistema de asentamientos, la ciudad en estudio pierde peso relativo por el aumento aún mayor de la población comarcal, alcanzando, pese a la aceleración registrada en fechas recientes, algo más del 20% sobre el total comarcal en 2014 (Cuadro 14).

A grandes rasgos, los datos demográficos nos ofrecen un panorama en el que los centros urbanos en estudio aparecen como protagonistas del poblamiento en la zona de estudio, base demográfica que concentra más de la mitad de la población total, y que, comarca a comarca, representa, salvo en los casos en los que existe una capital provincial, la principal referencia poblacional de éstas áreas.

### **3.2 Análisis sociodemográfico.**

Para complementar el análisis realizado en este apartado, nos ha parecido imprescindible aportar algunas referencias de tipo social que, complementando a las anteriores estrictamente demográficas, nos permitan ir más allá en la explicación de los procesos habidos en las ciudades en estudio y su englobar un nueva perspectiva en la caracterización de este espacio.

En conjunto, la variación de la población en el periodo estudiado ha sido espectacular. El promedio de las ciudades en estudio marca un +781% en el periodo de 61 años comprendido entre el Censo de 1950 y el de 2011. Esto refrenda, para el conjunto de la zona, esa imagen de cambio territorial, de crecimiento y desarrollo de la que venimos hablando (Cuadro 15).

Cuadro 15. Principales indicadores sociodemográficos de las ciudades en estudio.

	<b>Pob. 1950</b>	<b>Pob. 2011</b>	<b>Variación 1950-2011 %</b>	<b>% Pob&lt;20 años (2011)</b>	<b>% Pob&gt;65 años (2011)</b>	<b>Pob. Extranjera (2011)</b>
Adra	13817	24375	176,4	22,8	12,7	11,4
Algeciras	52392	117695	224,6	23,4	13,6	9,1
Alhaurín de la Torre	5321	37020	695,7	26,0	10,1	12,0
Alhaurín el Grande	11710	23164	197,8	24,5	13,7	20,9
Almuñécar	12524	26969	215,3	20,4	18,7	19,7
Barrios, Los	7907	22988	290,7	24,7	10,5	8,4
Benalmádena	2076	61394	2.957,3	20,8	13,3	32,4
Cártama	8652	23225	268,4	24,9	10,7	9,3
Coín	20183	21692	107,4	24,4	14,5	19,1
Ejido, El	11484	80839	703,9	25,9	7,9	28,8
Estepona	13138	64468	490,7	22,3	13,9	26,8
Fuengirola	6774	72019	1.063,1	18,1	19,0	36,7
Huércal-Overa	14020	18188	129,7	21,8	16,5	21,7
Línea de la Concepción, La	54720	65412	119,5	23,4	15,1	10,0
Marbella	10027	135124	1.347,6	22,1	12,1	29,5
Mijas	7175	74028	1.031,7	23,0	13,4	38,0
Motril	24592	60460	245,8	23,3	12,9	11,6
Nerja	7123	21086	296,0	18,6	19,5	29,3
Níjar	10557	28223	267,3	23,9	9,1	36,0
Rincón de la Victoria	5796	41040	708,0	24,6	10,9	10,4
Roquetas de Mar	3811	86799	2.277,5	24,8	7,2	30,2
San Roque	14973	29956	200,0	23,6	13,1	17,2
Torremolinos	3893	66270	1.702,2	19,4	14,6	28,4
Vélez-Málaga	31948	76922	240,7	22,3	14,5	13,3
Vícar	660	23482	3.557,8	26,1	7,4	27,7
<b>Valores de conjunto (totales y promedio)</b>	<b>355273</b>	<b>1302838</b>	<b>780,6</b>	<b>23,0</b>	<b>13,0</b>	<b>21,5</b>

Fuente: Censo de Población y Vivienda 1950 y 2011 (población de derecho).

Si nos acercamos a algunos casos particulares, la variación de la población, siendo en todos ellos positiva, alcanza tasas espectaculares en municipios que representan, quizá mejor que ningunos otros, la transición socioeconómica que va desde un pueblo rural y centrado en el sector primario situado en una región subdesarrollada, hasta la actual ciudad terciarizada y dinámica perfectamente integrada en las grandes

redes territoriales de nuestro tiempo. Los casos de Benalmádena (casi un +3000%), Roquetas de Mar (+2278%) o Torremolinos (+1702%), sobresalen sobre el resto. Como particularidad, destacamos el caso de Vícar, que registra el mayor crecimiento relativo de la zona de estudio, que además tiene la particularidad de haber encontrado en el sector primario el motor de desarrollo y crecimiento que le ha permitido registrar un incremento del 3558% en estos años. En el otro lado, encontramos aquellos centros urbanos, generalmente mejor situados en el pasado, que pese al importante crecimiento habido en esta larga etapa no concentran en torno a sí tasas de incremento tan llamativas como las anteriores. Coín (+107%), La Línea (+120%) o Huércal-Overa (+130%) representan los datos más bajos.

Por otro lado, es interesante abordar el tema de la juventud de la población en las ciudades en estudio. La tasa de población menor de 20 años nos permite acercarnos al perfil social y a algunos de los principales comportamientos que caracterizan a estos conjuntos demográficos, así como saber más acerca de su dinamismo social. El promedio de las ciudades en estudio marca una tasa de juventud del 23%, valor medio que encierra profundas variaciones interurbanas. Así, aquellos municipios más dinámicos económicamente, centros laborales en sus contextos comarcales, presentan tasas superiores a ésta cifra. Destacan Vícar, Alhaurín de la Torre y El Ejido con tasas que rondan o superan el 26%. En el otro extremo, Fuengirola, Nerja y Torremolinos rondan el 18-19%, valores mínimos para la muestra, y que entronca directamente con el perfil turístico de estos centros urbanos de la costa malagueña.

Complementario a esto que comentamos, disponemos del índice de senectud de las poblaciones estudiadas. El promedio para el conjunto es del 13%, una cifra notablemente inferior a la media andaluza y nacional, así como en general a la media de las zonas rurales circundantes. Aquí los datos muestran una relación directa con los procesos territoriales descritos. El Ejido, Vícar, Roquetas de Mar y Níjar, grandes centros hortícolas de Almería, presentan las tasas más bajas de la zona, con cifras que rondan en todos los casos el 7%, salvo Níjar que supera por poco el 9%. En el otro extremo, los centros turísticos residenciales, con gran éxito entre la población jubilada europea y nacional, presentan las tasas más altas. Almuñécar (18%), Fuengirola (19%) y Nerja (19'5%), lideran la tabla en este aspecto.

Otro dato significativo, finalmente, es el relativo al porcentaje de población extranjera en las ciudades estudiadas. Siempre se ha considerado, en un país aislado y escasamente multicultural como España, la llegada de inmigrantes como síntoma del dinamismo y éxito económico de una ciudad o territorio. Es este caso, a esta aseveración ligada a lo laboral o económico se une la especialización turística de muchos espacios en la zona de estudio, que en su desarrollo de la vertiente residencial de este fenómeno y en la superación de su tradicional componente estacional, ha supuesto el registro masivo de las poblaciones inmigrantes en los censos y padrones de población. Así, el promedio de las ciudades estudiadas marca un 21'5% de la población total es extranjera, una tasa muy superior a la media andaluza y nacional, que rondan el 10%. Esto nos indica que las ciudades medias estudiadas son protagonistas de una dinámica suficiente para constituirse en centros atractivos de población extranjera, ya sea por motivos laborales o ligados al turismo residencial. Las localidades que cumplen ambos requisitos, centro turístico-residencial y dinamismo económico presentan las mayores tasas en este campo. Roquetas de Mar (30'2%), Benalmádena (32'4%), Níjar (36%), Fuengirola (36'7) o Mijas (38%), superan el 30% de población extranjera, tasas verdaderamente espectaculares que nos hablan de una sociedad plenamente internacional y dinámica. En el otro extremo encontramos los casos de ciudades que se encuentran por debajo del 10%, cercano como decimos a la media nacional pero que representa comparativamente un dato muy bajo en la zona de estudio. La Línea alcanza esa cifra (10%), y Cártama (9'3%), Algeciras (9'1%) y Los Barrios (8'4%, mínimo absoluto en la zona), se encuentran por debajo. Ninguna de estas ciudades es un centro turístico internacional, pese a encontrarse en muchas ocasiones en las inmediaciones de la costa. A esto se une el hecho de constituir centros industriales en decadencia –es el caso de las tres ciudades del Campo de Gibraltar- o ser fondo de saco de la zona agrícola del Guadalhorce –caso de Cártama-, lo que les resta posibilidades a la hora de convertirse en zonas atractivas para la llegada de extranjeros, en cualquier de la modalidad que antes comentábamos.

## **CAPÍTULO 4. ANÁLISIS ECONÓMICO Y PRODUCTIVO.**

## **CAPÍTULO 4. ANÁLISIS ECONÓMICO Y PRODUCTIVO.**

### **4.1 Introducción al análisis económico y productivo.**

En este apartado pretendemos contextualizar brevemente los cambios económicos y productivos vividos en el mediterráneo andaluz en su conjunto y, particularmente, en sus centros urbanos de tamaño medio a lo largo del periodo de estudio. Un lapso de tiempo lo suficientemente largo para enmarcar las principales transformaciones vividas en la economía nacional y regional en estos años. No pretendemos hacer una historia económica exhaustiva de la zona de estudio, no es nuestra tarea aquí, sino sólo enmarcar y contextualizar los procesos económicos más relevantes para ayudar así a una mejor y más plena comprensión de sus efectos en los sistemas urbanos y la articulación de este espacio.

#### *4.1.1 Contexto general de la actividad económica, 1950-2011.*

La etapa histórica que abarca este estudio, en su aspecto económico, podría denominarse como “la gran transición”. Una evolución y transformación económica que parte de una región cuya actividad se encontraba masivamente centrada en el sector primario, hacia una región estructuralmente sostenida en la actualidad sobre el sector terciario, sin pasar, salvo casos puntuales –de los que también tenemos presencia en la zona de estudio-, por procesos de industrialización efectivos como sí ha ocurrido de forma general en los países desarrollados del mundo Occidental a lo largo del siglo XIX y XX. De los motivos de esta transición, y de las consecuencias económicas, sociales y, por supuesto, territoriales de la misma, es de lo que vamos a hablar en este apartado.

Podemos distinguir distintas etapas que enmarcan en sus características los principales fenómenos económicos de estos años en la zona de estudio. Una primera etapa, muy cercana a la Postguerra y aún condicionada por el aislamiento español de esos años, que se extiende hasta 1959, momento en que se comienza a profundizar de forma imparable en la apertura exterior del país. Una segunda, que parte desde esta fecha clave en nuestra historia económica hasta 1975, instante en que se abre el periodo de mayores cambios sociales, políticos, organizativos y también territoriales de nuestra historia reciente, marcados esos años últimos por la crisis del petróleo y sus efectos retardados sobre la economía española y andaluza. Finalmente, la etapa de expansión económica -no sin altibajos- que nos conduce al escenario actual, en el que

los procesos económicos de transformación, internacionalización y especialización funcional han reconfigurado por completo el perfil económico regional, creando actualmente nuevos territorios adaptados al ya consolidado capitalismo postmoderno y líquido, dejando atrás los años del capitalismo fordista protagonizado por la acción de un Estado monopolista que no deja de perder influencia y capacidad de acción en el mundo actual frente a la dinámica económica.

#### *4.1.1.1 Primera etapa, 1950-1959.*

Los primeros años que abarca este estudio comprenden la parte final de una de las etapas más complejas, por depresivas y problemáticas, de la economía española de la Edad Contemporánea. España, aislada política y económicamente tras el fin de la II Guerra Mundial, mantiene una posición irrelevante en el escenario internacional, arrastra las consecuencias de una guerra fratricida e intenta sobrevivir a partir de una actividad productiva exigua, estancada, limitada por la ausencia de crédito, restringida por la falta de movilidad y la carencia de infraestructuras, y, como decíamos antes, lastrada por la no disponibilidad de recursos básicos –petróleo, materias primas- debido al aislamiento internacional. Andalucía, que ocupaba en esos años ya un papel secundario económicamente hablando en el conjunto nacional, no había sabido reponerse de su prolongada e imparable pérdida de relevancia social y política mantenida a lo largo del S.XIX y la primera mitad del XX. A mediados del siglo pasado era ya una región periférica, que, por la errática evolución del país en su conjunto, el aumento de las disparidades regionales y la falta de iniciativas y voluntad política para revertir esta situación, había acabado por constituirse de forma estable y aparentemente inamovible en un espacio subdesarrollado, aquejado de fuertes problemas estructurales que se añadían a los preexistentes que venía arrastrando desde, al menos, mediados del siglo XIX (ROMÁN DEL RÍO, 1987).

Dentro de este espacio, la zona de estudio, territorio intensamente aprovechado por el hombre históricamente para la extracción de materias primas, en la que la minería sobresalió enormemente hasta principios del siglo pasado-con algún destacado y frustrado conato industrializador en la zona malagueña-, había conocido algunos ciclos y procesos que le habían dotado de cierta relevancia económica y habían generado un importante dinamismo social. Si bien estos proyectos, como vimos anteriormente, tenían lugar siempre en un marco político marcado por la falta de atención,

territorialmente desconectados del resto del país y con producciones siempre enfocadas hacia una dicotomía que se venía manteniendo desde el XIX: o hacia mercados muy locales, derivada esta circunstancia de la fuerte compartimentación del espacio y las malas comunicaciones existentes, o producciones dirigidas al extranjero cuando el género era muy competitivo en los mercados internacionales, a los que la mercancía en cuestión llegaba a través del mar evitando así la problemática salida terrestre de los productos (LOZANO MALDONADO, 1983; SÁNCHEZ PICÓN, 1997, por ilustrar casos comarcales o locales que reflexionan sobre estos aspectos). La minería, casi siempre en manos de empresas internacionales, es el mejor ejemplo de esto que comentamos (SÁNCHEZ PICÓN, 2013).

Pero otros productos agrarios como los cítricos de los valles bajos litorales en Málaga y Almería, la caña dulce en la costa desde Gibraltar hasta Adra, la uva de embarque en los valles almerienses, o años antes el vino y pasas de las sierras litorales de Málaga y Granada, conocieron un marco común en su comportamiento económico. Contexto internacional favorable, dedicación masiva a la exportación, dependencia de la demanda por falta de organización interna de los productores, colapso de mercados en un contexto de ausencia de innovación y búsqueda de alternativas para la diversificación de las producciones, y caída posterior que sumía a las comarcas especializadas en estos productos en la más absoluta de las depresiones económica y social. Tras la Guerra Civil, si bien algunas producciones mantenían con dificultades su sitio en los mercados internacionales, la situación se mostraba muy problemática y todo parecía llamar a buscar otras salidas para el desarrollo económico en la zona de estudio que fueran más allá de un sector primario que había demostrado previamente su incapacidad, al menos cuando era desplegado en las formas y con las estructuras tradicionales, para sacar adelante este territorio e introducir en él dinámicas que permitieran poner en marcha procesos de desarrollo territorial que hicieran frente a los grandes desafíos existentes, entre los cuales destacaban en esos años la bajísima renta disponible y la emigración (SÁNCHEZ PICÓN, 2011).

#### *4.1.1.2 Segunda etapa, 1959-1975.*

Si bien oficialmente la situación política y social seguía siendo la misma en España desde 1959, a partir de ese año y de los efectos que tuvo a medio plazo el Plan de Estabilización, la situación económica nacional comenzó, primero tímidamente, luego



de forma más intensa, a cambiar, explorando escenarios y posibilidades de desarrollo hasta entonces inéditas o escasamente potenciadas previamente. En el marco general, lo más destacado de este paulatino cambio es el proceso de apertura económica y temerosa internacionalización que comienza a detectarse en la economía nacional. España empieza a integrarse en el escenario del comercio internacional, intentando recuperar una normalidad perdida durante la Guerra Civil. Esto supone también un difícil examen para un país no acostumbrado a la competitividad, una economía fuertemente controlada por el estado y que arrastraba una multitud de tics propios de economía subdesarrolladas. El conjunto de los cambios de esta etapa pusieron definitivamente fin al periodo de autarquía, y marcaron la senda de la unificación de la economía española y andaluza en el mercado europeo, a través de un proceso de internacionalización, lleno de miedos y trabas, que intentaba homologar el capitalismo nacional al capitalismo fordista imperante en esos años en nuestro entorno.

El impacto de todos estos cambios en Andalucía en general, y en la zona de estudio en particular, fueron evidentes, y sus repercusiones son visibles aún hoy. En este cambio se inscriben las intervenciones del Estado en la zona, como principal agente dinamizador de la economía en esos primeros años de apertura, que tuvieron incidencia en algunos de los sectores económicos con protagonismo histórico e impulsaron, articulando un producto competitivo, otros nuevos, diversificando así las bases productivas locales y marcando su evolución posterior hasta nuestros días (CONSEJO ECONÓMICO Y SOCIAL INTERPROVINCIAL, 1969; SÁNCHEZ PICÓN, 2011).

No es posible comprender las innovaciones, transformaciones y decisiones tomadas en la gestión del sector primario en la zona sin referirnos a las pretensiones políticas encaminadas a nuestra integración en este contexto, entre las que destacan las acciones destinadas al aumento de la superficie regada y la mejora técnica en la agricultura llevadas a cabo por el Instituto Nacional de Colonización y el IRYDA en las vegas litorales de Cádiz, Málaga, Granada y Almería. Si bien se partía de un componente de ingenio y adaptación al medio muy estimable por parte de las comunidades locales, dichas actuaciones y planes sentaron las bases para el desarrollo de la competitiva agricultura intensiva, en algunos casos bajo plástico, que supone la base económica de muchas de estas zonas en la actualidad (BOSQUE MAUREL, 1964; MARTÍNEZ SIERRA, 1979; HERNÁNDEZ PORCEL, 1986; RIVERA MENÉNDEZ, 2000; CENTELLAS SOLER et al,

2009). Dentro de este mismo marco ideológico e histórico, quedó marcado, definitivamente, la evolución de la vieja agricultura, entendida en sus formas y métodos tradicionales, cuya falta de dinamismo e inadaptación al nuevo escenario, cada día más competitivo e internacionalizado, le hizo entrar en una situación de colapso que la abocó a su estancamiento primero y a su descomposición posterior, que la ha conducido hacia la irrelevancia económica que tiene en la actualidad (MIGNON, 1982; con estudios de caso dentro de la zona de estudio muy significativos: GARCÍA MANRIQUE, 1973 en el traspais montañoso granadino; JUSTICIA SEGOVIA, 1988, sobre la Axarquía; GÓMEZ MORENO, 1983; OCAÑA OCAÑA y LARRUBIA BARGAS, 1993 en la zona litoral del entorno de Málaga y la Costa del Sol).

En cuanto a la industria, cercenada en Andalucía en sus posibilidades y potencialidades iniciales en el XIX, es objeto en esos años de una intervención masiva y muy potente auspiciada por el Estado a través de la política de polos de desarrollo, destacando en la zona de estudio el puesto en marcha en los años 60 del pasado siglo en el Campo de Gibraltar (O'KEAN ALONSO, 1988). Finalmente, dentro del sector de los servicios, la internacionalización y apertura a los mercados exteriores tuvo consecuencias importantes, aunque menores en términos generales a las que tuvieron en otras regiones españolas más dinámicas e industrializadas, si bien muy significativas. En este mismo campo, la apuesta oficial por parte de la administración pública por la costa mediterránea andaluza como escenario para el desarrollo de la actividad turística, apoyada en la explotación descontrolada de los recursos básicos de la zona –agua, clima, paisaje, suelo barato-, y que tenía una fuerte capacidad de arrastre sobre otros sectores económicos directamente implicados –comercio, divisas, construcción, infraestructuras-, supuso el inicio del proceso de especialización que condujo al desarrollo de una de las áreas turísticas más prestigiosas y dinámicas del mundo, que ha trastocado irreversiblemente el sistema productivo, los modos de vida y los paisajes de esta parte de España, y que ha sido la base, junto con el desarrollo del estado del Bienestar, de la terciarización masiva vivida por la economía en el conjunto regional en las últimas décadas (GOMEZ MORENO, 1983; MARCHENA GÓMEZ, 1987; RODRÍGUEZ MARTÍNEZ y SÁNCHEZ ESCOLANO, 2014)

Todos estos cambios tenían lugar en un escenario territorial aún aislado y mal conectado con el resto de Andalucía y España, con fuertes carencias estructurales en lo

social y político, por lo que seguimos hablando de un incipiente desarrollo en un contexto de fuerte perifericidad.

#### *4.1.1.3 Tercera etapa, 1975-2011.*

Pese a los enormes cambios políticos y sociales que trajo la llegada de la democracia a España, en el aspecto económico los cambios, como se puede comprobar echando la vista atrás, mantuvieron una lógica más dependiente del proceso de integración de España al contexto internacional primero, y de la adaptación, a través del aumento de la competitividad y la productividad, al nuevo capitalismo postfordista actualmente imperante en el mundo.

Así, en Andalucía en general y en la zona de estudio en particular, la principal característica en los primeros años de esta etapa es la profundización y creciente especialización en torno a las bases productivas asentadas en décadas anteriores, las cuales eran ahora gestionadas por el nuevo marco político democrático sin que se hubieran registrado grandes rupturas ni alteraciones en su dinámica.

La agricultura tecnificada y las nuevas formas de agricultura –nuevos cultivos, mejoras en el regadío, investigación aplicada- continuaron su expansión y mejora técnica y logística con un componente importante de innovación, todo ello en un contexto internacional favorable. Además, se mostraba como un sector sólido y con capacidad de adaptación en búsqueda constante de la rentabilidad.

La industria, renqueante por el impacto de la crisis del petróleo de mediados y finales de los años 70 del pasado siglo, entró en una complicada situación debido a la creciente competencia internacional y al nuevo escenario productivo que se estaba configurando y del que España ya formaba parte integrante. Además, y con las sucesivas crisis, demostraba no estar a la altura en un escenario en donde se compite globalmente, así como no era capaz de irradiar desarrollo industrial en su entorno más allá de los distritos creados por el Estado. La otra parte de este sector en la contabilidad estadística, la construcción, si conoció una expansión, también con algunos altibajos notables, que le llevó en su apogeo a protagonizar la mayor burbuja inmobiliaria reciente registrada en Europa, con los resultados paisajísticos, sociales y territoriales que todos conocemos hoy y que se han convertido en el mayor desafío a superar por nuestra sociedad.

El sector servicios, por su parte, tomó decididamente el relevo como sector económico principal, casi estructural en la región desde estos años, impulsado, por un lado, por el desarrollo de la administración pública y los servicios crecientes que se prestaba a los ciudadanos con la consolidación del Estado del Bienestar y del Estado de las Autonomías; por otro, la integración exterior creciente de España y su mejor articulación interna, así como los avances tecnológicos en comunicación, revolucionaron en esos años el comercio, el transporte y la logística empresarial; finalmente, con especial incidencia en la zona de estudio, la consagración y éxito de los destinos turísticos andaluces supuso el despegue de la importancia económica del turismo y sus servicios asociados, coadyuvando en la terciarización del tejido empresarial y laboral regional, que ha alcanzado niveles de especialización y masificación que, en algunos casos, amenazan la viabilidad territorial y económica del modelo (GARCÍA MANRIQUE, 2000; NAVARRO JURADO, 2003).

Esta última etapa viene caracterizada, también, por la toma de conciencia general en la población y los responsables públicos de la posición de la economía regional en el mundo. Se produce, a través del desarrollo de la política económica y planificadora regional, una apuesta por un modelo económico que pretende sostenerse en un sector primario cada vez más competitivo e incardinado en los mercados mundiales, sin los que no tendría sentido puesto que desborda por sus producciones la escala local o nacional; una industria que pasa del modelo de industria pesada o gran industria –históricamente impulsada por el Estado- a un modelo industrial más innovador, resultante de procesos de integración económica con otros sectores – agroindustria- y basada en procesos de innovación abajo-arriba; y unos servicios, cada vez más eficientes y especializados, centrados en sectores ya consolidados en los que Andalucía no puede permitirse el lujo de perder la posición lograda en las últimas décadas, tales como el turismo, en sus distintas versiones, el transporte, la logística o los servicios a empresas, claves en los procesos de desarrollo regional actuales (BAILLY y MAILLAT, 1989; SÁNCHEZ DOMÍNGUEZ, 2001; ANTÓN CLAVÉ, 2004). Todo ello respaldado por una fuerte apuesta por las infraestructuras portuarias, aeroportuarias, energéticas y viarias como base que permitiera mejorar la eficiencia y productividad en todos estos campos (JAÉN GARCÍA y PIEDRA MUÑOZ, 2010). Pese a todo, no se han encontrado alternativas que dieran un vuelco económico al panorama heredado, sobre

el que hemos profundizado a partir de nuevos valores –competitividad, sostenibilidad-, pero sin ser capaces de resolver muchos de sus problemas estructurales, siendo el principal de ellos la tasa de paro regional, que se encuentra entre las más altas de Europa.

#### **4.2 Análisis por sectores económicos.**

Tras la contextualización anterior, podemos entrar de lleno en las informaciones y datos disponibles acerca de la realidad económica en el área de estudio desde 1950 hasta la actualidad. Hemos basado nuestros análisis en los datos ofrecidos por el Censo de Población y Vivienda desde 1950 hasta 2011 referidos a las actividades que ocupaban a la población mayor de 16 años en los municipios en estudio, si bien es preciso realizar algunas puntualizaciones al respecto.

Por un lado, la metodología seguida y la forma en que se agrupaban los datos referidos a la ocupación por actividades o sectores económicos ha ido cambiando a lo largo de los años. No deja de ser indignante el criterio oscilante, a veces incomprensiblemente, que se sigue por parte del INE a la hora de agrupar o desagregar la información incluida en los censos. Los datos que aparecen en las tablas que siguen a continuación son el resultado de la agrupación en tres grandes conjuntos económicos – actividades primarias, secundarias y terciarias-el total de grupos profesionales en que se dividía a la población activa en cada momento censal.

Por otro lado, los Censos de Población y Vivienda no ofrecen, sobre todo en el pasado, informaciones de entidades poblacionales o municipios inferiores a 10.000 habitantes, o como ocurre en el Censo de 1970, no ofrecen informaciones desagregadas para municipios inferiores a 50.000 habitantes (Cuadro 16). Este hecho ha supuesto un importante contratiempo en nuestra labor, ya que no disponemos de datos referidos a los municipios en estudio cuando contaban con menos de 10.000 habitantes y, concretamente en el año 1970, nos ha quitado la posibilidad de analizar multitud de realidades económicas referidas a ese año –sólo dos municipios contaban con más de 50.000 habitantes en esa fecha-, dividiendo además, casi totalmente, la serie evolutiva de estudio en dos mitades, los datos anteriores a 1970 y los posteriores a esta fecha. Otra consecuencia de esta laguna estadística que comentamos hace que nos sea más difícil concretar el momento de ruptura desde un dominio del sector primario al

terciario, que, sin embargo, todo hace pensar que viene a ser más en el decenio 1970-1980 que en el precedente, por producirse con algo de retraso en Andalucía (o en su mayor parte) con respecto al conjunto de España, debido al mantenimiento durante más tiempo del predominio del sector agrario y al escaso desarrollo de las actividades industriales en la inmensa mayoría de los municipios (RODRÍGUEZ MARTÍNEZ, 2008).

Una interpretación de los datos referidos a ocupación por sectores económicos de las ciudades medias en estudio nos permite adentrarnos, con bastante detalle, en la realidad económica y social habida en los últimos más de sesenta años en una de las zonas clave para el desarrollo de la región, y nos ilustra a la perfección cómo la base principal del poblamiento regional ha sido protagonista en los significativos cambios registrados durante esa gran transición económica hacia la terciarización que hemos comentado anteriormente.

Cuadro 16. Población ocupada por sectores económicos en las ciudades medias en estudio, 1950-2011.

	1950			1960			1970		
	1º	2º	3º	1º	2º	3º	1º	2º	3º
Adra	69,90	8,80	21,30	73,80	10,50	15,70			
Algeciras	31,80	34,40	33,80	18,50	37,70	43,80	9,50	38,00	52,50
Alhaurín de la Torre									
Alhaurín el Grande	78,90	10,00	11,10	75,40	8,60	16,00			
Almuñécar	83,20	6,40	10,40	78,10	9,40	12,50			
Barrios, Los									
Benalmádena									
Cártama									
Coín	80,10	6,10	13,80	79,00	9,10	11,90			
Ejido, El	79,80	9,70	10,50	81,40	8,70	9,90			
Estepona	67,60	17,20	15,20	64,30	16,90	18,80			
Fuengirola									
Huércal-Overa	69,70	7,60	22,70	73,80	9,00	17,20			
Línea de la Concepción, La	8,80	42,30	48,90	8,30	30,00	61,70	6,60	41,90	51,50
Marbella				40,80	30,40	28,80			
Mijas									
Motril	75,00	9,20	15,80	56,20	19,60	24,20			
Nerja									
Níjar	79,40	5,20	15,30	70,80	11,50	17,70			
Rincón de la Victoria									
Roquetas de Mar									
San Roque	46,90	31,70	21,40	38,90	26,60	34,50			
Torremolinos									
Vélez-Málaga	75,70	9,30	15,00	69,40	13,90	16,70			
Vícar									
<b>Promedio</b>	<b>64,74</b>	<b>15,76</b>	<b>19,49</b>	<b>59,19</b>	<b>17,28</b>	<b>23,53</b>	<b>8,05</b>	<b>39,95</b>	<b>52,00</b>

Fuente: Censos de Población y Vivienda, 1950-2011.

Cuadro 17. Población ocupada por sectores económicos en las ciudades medias en estudio, 1950-2011.

	1981			1991		
	1º	2º	3º	1º	2º	3º
Adra	57,90	14,80	27,40	49,90	15,70	34,40
Algeciras	6,80	28,40	64,80	4,50	40,10	55,40
Alhaurín de la Torre	16,30	36,20	47,50	7,20	39,00	53,80
Alhaurín el Grande	30,60	35,50	33,90	13,00	53,50	33,50
Almuñécar	29,30	22,10	48,50	13,00	26,20	60,80
Barrios, Los	12,60	47,60	39,80	7,80	52,00	40,20
Benalmádena	2,20	25,70	72,00	0,90	21,10	78,00
Cártama	38,30	35,00	26,70	26,20	42,80	31,00
Coín	30,40	33,80	35,80	8,90	56,30	34,80
Ejido, El	67,00	9,30	23,70	49,80	22,70	42,70
Estepona	14,60	31,00	54,40	5,80	32,00	62,20
Fuengirola	5,10	24,00	70,90	2,50	24,50	73,00
Huércal-Overa	49,60	15,40	34,90	34,70	22,70	25,10
Línea de la Concepción, La	4,40	36,70	59,10	3,80	40,10	55,60
Marbella	3,80	22,20	74,00	2,40	22,20	75,50
Mijas	6,00	37,10	56,90	3,60	34,10	62,20
Motril	25,20	24,10	50,70	22,80	24,80	52,40
Nerja	29,20	24,80	46,00	10,30	28,40	61,30
Níjar	57,70	22,80	19,60	48,20	26,80	25,10
Rincón de la Victoria				6,50	33,90	59,60
Roquetas de Mar	50,70	15,20	34,20	36,40	17,10	46,50
San Roque	7,30	43,60	49,10	3,87	46,00	50,10
Torremolinos				3,70	23,90	72,40
Vélez-Málaga	30,70	24'9	44,30	21,30	28,80	49,90
Vícar				65,30	15,10	19,60
<b>Promedio</b>	<b>26,17</b>	<b>27,87</b>	<b>46,10</b>	<b>18,09</b>	<b>31,59</b>	<b>50,20</b>

Fuente: Censos de Población y Vivienda, 1950-2011.



Cuadro 18. Población ocupada por sectores económicos en las ciudades medias en estudio, 1950-2011.

	2001			2011		
	1º	2º	3º	1º	2º	3º
Adra	42,10	18,40	39,50	42,80	11,70	45,50
Algeciras	1,80	29,20	69,90	1,10	18,20	80,70
Alhaurín de la Torre	3,70	25,70	70,60	2,70	13,80	83,50
Alhaurín el Grande	6,00	46,00	48,00	2,80	21,70	75,60
Almuñécar	8,70	23,80	67,50	5,00	16,80	78,20
Barrios, Los	4,90	36,60	58,50	1,10	30,50	68,40
Benalmádena	1,40	16,70	81,90	0,30	10,80	88,90
Cártama	11,60	38,70	49,70	2,30	27,90	69,80
Coín	3,60	50,20	46,20	3,40	35,30	61,30
Ejido, El	52,80	9,50	37,70	40,40	14,00	45,70
Estepona	4,00	25,90	70,00	1,70	16,90	81,40
Fuengirola	2,20	21,10	76,70	1,40	9,00	89,60
Huércal-Overa	20,30	20,10	59,60	10,50	10,70	78,80
Línea de la Concepción, La	2,90	32,90	64,20	1,40	21,50	77,10
Marbella	2,90	19,30	77,80	1,30	10,20	88,50
Mijas	2,50	25,00	72,50	1,20	13,40	85,40
Motril	24,30	21,20	54,50	17,50	14,00	68,50
Nerja	5,00	21,10	73,90	6,70	13,90	79,40
Níjar	59,90	13,80	26,30	47,20	12,60	40,20
Rincón de la Victoria	1,80	20,80	77,40	1,00	14,00	85,00
Roquetas de Mar	35,60	14,50	50,00	21,10	13,30	65,60
San Roque	3,40	36,60	60,00	1,90	28,40	69,70
Torremolinos	1,40	14,10	84,50	1,10	9,20	89,70
Vélez-Málaga	13,40	24,90	61,70	7,00	14,00	79,00
Vícar	52,10	12,50	35,40	45,70	13,80	40,50
<b>Promedio</b>	<b>14,73</b>	<b>24,74</b>	<b>60,56</b>	<b>10,74</b>	<b>16,62</b>	<b>72,64</b>

Fuente: Censos de Población y Vivienda, 1950-2011.

En un país eminentemente rural en 1950 y 1960, Andalucía y sus ciudades eran una parte más de este panorama, en el que éstas últimas estaban mimetizadas dejando de lado muchas de sus posibilidades de desarrollo y crecimiento. En ausencia de proyectos industriales de entidad, en una situación de aislamiento, desestructuración y dependencia económica muy marcada, el sector primario mantenía en esos años un

peso enorme en todos los rincones de la región. Todavía no se habían iniciado los proyectos posteriores que dinamizarían, si bien sin cumplir con los objetivos esperados, los otros sectores productivos.

La media de las ciudades en estudio para el año 1950 nos deja un panorama marcado por un sector primario importantísimo, con casi el 65% de la población ocupada en este sector, un sector secundario muy pequeño, con poco más del 15%, y un sector servicios que no llegaba al 20% del total. Sólo las ciudades del Campo de Gibraltar, en distinta medida pero con comportamientos divergentes al resto, describen un escenario en el que el sector primario no es el dominante (Cuadro 16).

Para el año 1960, hay un ligero repunte de los dos últimos sectores, secundario y terciario, en el conjunto de ciudades en estudio, lo que hace descender ligeramente el peso relativo del sector primario por debajo del 60%. En todos los casos pierde peso el sector primario, salvo en tres, las cabeceras del litoral de Almería: Adra, El Ejido- Dalías y Huércal-Overa, en donde hay un repunte de este sector. Por el contrario, en el Campo de Gibraltar, hay un crecimiento notable del sector servicios y un desplome del primario. En el resto de núcleos, muchos de ellos cabeceras indiscutibles en esos años de sus respectivas comarcas, la tendencia se mantiene similar al comportamiento descrito en la media de la zona de estudio (Cuadro 16).

En 1970 sólo disponemos de dos datos, los referidos a aquellas ciudades con más de 50.000 habitantes, con el consiguiente hueco estadístico irremplazable para analizar años clave económicamente hablando en la historia de Andalucía. Si bien, en los datos existentes podemos apreciar, para las ciudades de Algeciras y La Línea, un repunte importante del sector secundario (ya instalado y en funcionamiento el polo de desarrollo), que compensa así su pérdida de protagonismo en la referencia censal anterior, un moderación del peso de los servicios, y una pérdida de importante del sector primario, gran perdedor del proceso de especialización productiva sufrida por esta parte de Andalucía en esos años (Cuadro 16).

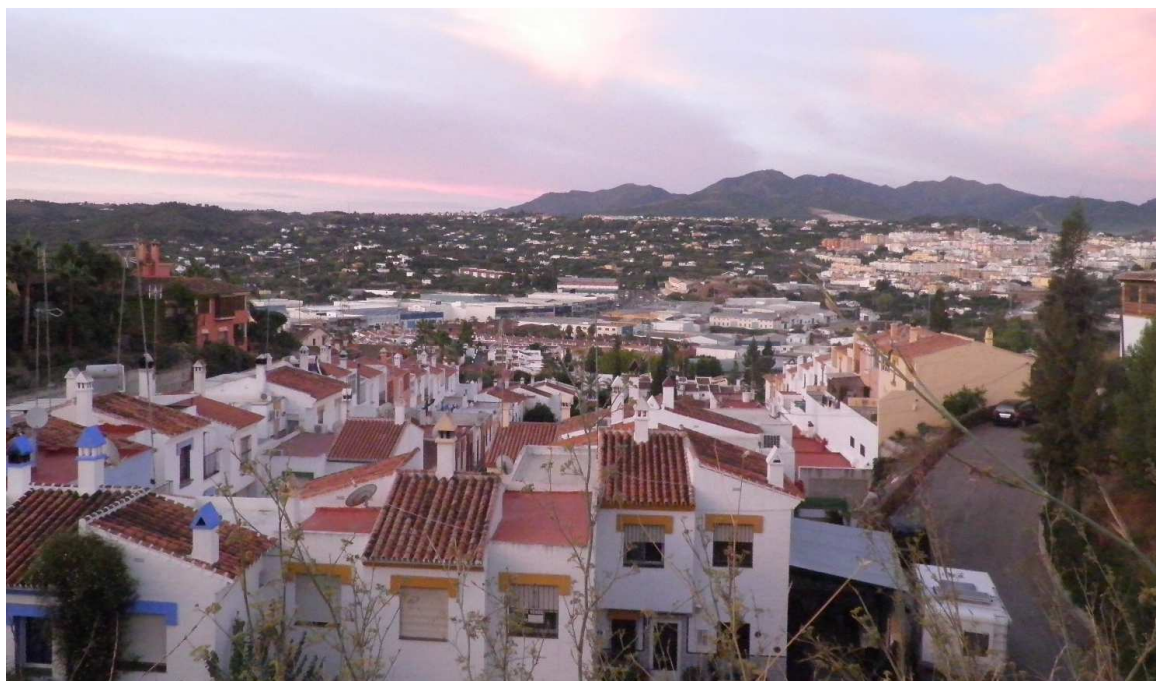
En el censo de 1981 ya aparecen representadas todas las ciudades en estudio salvo Torremolinos (aún no segregado de Málaga), Rincón de la Victoria y Vícar, ambos con menos de 10.000 habitantes en esa fecha. El promedio en la zona de estudio establece un panorama ya completamente distinto: por un lado, el sector primario ronda el 25%, al igual que un crecido sector secundario (apoyado en esos años en los

dos pilares que después serán los tradicionales, industria recién consolidada y construcción en aumento). La otra mitad de la población ocupada lo está ya en el sector de los servicios, establecido el modelo turístico en sus bases fundamentales, desplegándose en toda su magnitud el estado del bienestar y la nueva administración pública e iniciada la intensificación de la actividad comercial y logística en todo el todo el país. Localidades como Benalmádena (2%), Marbella (4%) o Algeciras (6%) cuentan con porcentajes de población ocupada en el sector primario exigüos, mientras, por otro lado, éste se mantiene con mucha fuerza en las ciudades litorales almerienses, donde ocupa a más del 50% de la población. San Roque y Los Barrios cuentan con casi la mitad de su población ocupada en el sector industrial, mientras las cabeceras comarcales de la zona intermedia como Vélez-Málaga y Motril, mantienen un representativo sector primario mientras crece con fuerza el sector servicios. La zona del Guadalhorce mantiene un importante peso del sector primario, aún en esta fecha, en sus economías, al igual que Huércal-Overa en el extremo oriental (Cuadro 17).

En términos generales, en 1991 el panorama económico se mantiene en sus rasgos generales, evolucionando las tendencias que alimentan a un consolidado y mayoritario sector servicios, que ya ocupa a más del 50% del total de la población en el conjunto de las ciudades en estudio, seguido de un sector secundario en expansión y un primario que sigue perdiendo peso relativo y total en la economía, si bien con particularidades reseñables según comarcas (Cuadro 17). La especialización funcional alcanzada por las distintas zonas que componen el área mediterránea andaluza comienza a definir en estos años fuertes particularidades que marcan evoluciones contrapuestas según los escenarios. Las ciudades medias de la provincia de Almería en general, al abrigo del éxito de los invernaderos, mantienen un fuerte sector primario, con tasas superiores al 50% de la población ocupada en este sector, algo verdaderamente reseñable en el contexto europeo en esos años. En el otro extremo físico del área, las ciudades del Campo de Gibraltar, por el polo industrial, mantienen un importante sector secundario, además de estar apoyado en este caso también por la creciente importancia de la construcción en todo el litoral español en estos años. Las ciudades de la provincia de Málaga aparecen ya hiperespecializadas en el sector turístico, abandonando por completo la actividad agraria, como queda patente en los perfiles económicos de las ciudades del litoral. Algo similar ocurre en la zona periurbana

de Málaga, en donde se une a la terciarización creciente un destacado protagonismo del sector secundario, por ser el foco constructivo, industrial y de expansión urbana metropolitana. La costa de Granada, a caballo entre estos dos modelos, el malagueño y el almeriense, se mantiene en una tendencia de progresiva pérdida de importancia del sector primario y aumento notable del sector servicios, sin encontrar aún en estos años un modelo claro especializado.

Figura 9. Fenómenos urbanos metropolitanos (Cádiz). Urbanismo disperso y núcleo tradicional (al fondo), nuevos asentamientos (primer plano).



Fuente: elaboración propia del autor.

En 2001 y 2011 (Cuadro 18), la tendencia marcada a partir de 1981 y continuada en 1991 se mantiene y profundiza en sus términos generales, pese al impacto de la burbuja inmobiliaria en los años intermedios de estos dos momentos censales. Ésta alteró las relaciones de importancia entre sectores productivos (con una sobrerrepresentación del sector secundario, subsector de la construcción), sobre todo patente en el 2001 y atenuada recientemente tras el pinchazo de la misma en la imagen que ofrece el momento censal de 2011. En este punto, el sector primario se ha visto reducido hasta poco más del 10% para el conjunto del área, el sector secundario, sostenido por la construcción en decadencia y una industria en trance de desaparición

concentra actualmente poco más del 16% (venía de más de un 24% en 2001), y un sector terciario que transita ganando un enorme protagonismo hasta convertirse en el sector económico estructural y dominante pasando de un 60% en 2001 a más del 72% en 2011. Por comarcas, el panorama se mantiene estable, con una tendencia progresiva hacia un sector servicios masivo en la mayoría de los casos, y asociado plenamente a las nuevas funciones urbanas de estos centros, complementado con un sector secundario que tiene que reposicionarse por la crisis estructural de la industria tradicional y la desaparición de la construcción y, finalmente, un sector primario que, fuera de las comarcas especializadas en la agricultura innovadora y puntera tecnológicamente de la zona oriental, se instaura como una actividad laboralmente residual en las ciudades de la zona.

Cuadro 19. Cambios en la orientación funcional de las ciudades medias mediterráneas de Andalucía.

Ciudad Media	Orientación funcional		Tipo de cambio
	1950	2011	
Adra	1,3,2	3,1,2	Terciarización con fuerte peso del primario
Algeciras	2,3,1	3,2,1	Terciarización a costa del secundario
Alhaurín de la Torre	-	3,2,1	Fuerte terciarización
Alhaurín el Grande	1,3,2	3,2,1	Fuerte terciarización
Almuñécar	1,3,2	3,2,1	Fuerte terciarización
Barrios, Los	-	3,2,1	Terciarización con fuerte secundario
Benalmádena	-	3,2,1	Fuerte terciarización
Cártama	-	3,2,1	Fuerte terciarización a costa del secundario
Coín	1,3,2	3,2,1	Terciarización con fuerte peso del secundario
Ejido, El	1,3,2	3,1,2	Terciarización con fuerte peso del primario

Estepona	1,2,3	3,2,1	Terciarización a costa del primario
Fuengirola	-	3,2,1	Terciarización a costa del secundario
Huércal-Overa	1,3,2	3,2,1	Fuerte terciarización
Línea de la Concepción, La	3,2,1	3,2,1	Terciarización a costa del secundario
Marbella	-	3,2,1	Fuerte terciarización
Mijas	-	3,2,1	Terciarización a costa del secundario
Motril	1,3,2	3,1,2	Terciarización con peso importante de primario y terciario
Nerja	-	3,2,1	Terciarización a costa del secundario
Níjar	1,3,2	1,3,2	Sector primario dominante
Rincón de la Victoria	-	3,2,1	Terciarización a costa del secundario
Roquetas de Mar	-	3,1,2	Terciarización con peso importante de primario y secundario
San Roque	1,2,3	3,2,1	Terciarización con peso importante del secundario
Torremolinos	-	3,2,1	Fuerte terciarización
Vélez-Málaga	1,3,2	3,2,1	Terciarización con peso importante del secundario
Vícar	-	1,3,2	Sector primario dominante

Fuente: elaboración propia a partir de Censo de Población y Vivienda, 1950-2011.

Un análisis por comarcas o unidades territoriales en el último registro censal disponible nos permite poner en contexto los fenómenos comentados y ver con mayor claridad el protagonismo actual de las ciudades en estudio en el proceso de transición económica vivido por la región desde 1950.

Cuadro 20. Población ocupada por sectores económicos en las ciudades medias del Campo de Gibraltar, 1950-2011.

	2011		
	1º	2º	3º
Algeciras	1,1	18,2	80,7
Barrios, Los	1,1	30,5	68,4
Línea de la Concepción, La	1,4	21,5	77,1
San Roque	1,9	28,4	69,7
<b>Promedio</b>	<b>1,375</b>	<b>24,65</b>	<b>73,975</b>
<b>Media Ciudades en estudio</b>	<b>10,74</b>	<b>16,62</b>	<b>72,64</b>

Fuente: Censo de Población y Vivienda, 2011.

El primero de los casos que abordamos es el del Campo de Gibraltar. Comarca fundamentalmente enfocada hacia las actividades industriales, caso único en la costa mediterránea andaluza, ha conocido un profundo proceso de reposicionamiento de su estructura económica en las últimas décadas, debido a la pérdida de fuerza del modelo tradicional industrial y los problemas para encontrar alternativas dentro de éste u otro sector económico. Como vemos en el Cuadro 20, en la actualidad el sector primario, históricamente menos importante aquí que en el resto de comarcas litorales, representa en todos los municipios un escaso 1% de la población ocupada. Por contra, el sector industrial, es especialmente importante en Los Barrios y San Roque, seguidos de La Línea y, finalmente, Algeciras, y todo pese a que Algeciras es el gran centro logístico e industrial de la comarca. Esto es debido a que Algeciras es también el gran centro administrativo, político y prestador de servicios de toda la comarca -y más allá-, por lo que comparativamente las otras actividades aparecen con un peso relativo mucho menor. En los casos de Los Barrios o San Roque, la industria es mucho más importante comparativamente al no ser centros de tanta especialización en los servicios como Algeciras. Finalmente La Línea, por sus especiales características urbanas, estratégicas y sociales, tiene una estructura económica en la que los servicios son muy importantes, pero no en la forma en que lo son en Algeciras, ya que este es un centro de menor entidad comarcal en el que la industria, además, mantiene una importancia notable. Para el conjunto de la comarca el sector turístico, tan importante y económicamente

definitorio en zonas aledañas, no presenta aún la fuerza suficiente para ser definitorio en ninguna ciudad en estudio, si acaso en la Tarifa o en los pequeños pueblos del interior comarcal, donde la presencia de espacios de alto valor natural y paisajístico y la lejanía de los grandes centros industriales, muy contaminantes, refuerza la existencia de iniciativas en este sector (MACÍAS BEDOYA, 2008; CERRILO VIDAL, 2012).

Figura 10. Sector industrial Taraguilla-Guadacorte en las inmediaciones de la A-7. Vista desde el núcleo de San Roque.



Fuente: elaboración propia del autor.

Cuadro 21. Población ocupada por sectores económicos en las ciudades medias de la Costa del Sol Occidental, 1950-2011.

	<b>2011</b>		
	1º	2º	3º
Estepona	1,7	16,9	81,4
Fuengirola	1,4	9	89,6
Marbella	1,3	10,2	88,5
Mijas	1,2	13,4	85,4
Torremolinos	1,1	9,2	89,7
<b>Promedio</b>	<b>1,34</b>	<b>11,74</b>	<b>86,92</b>
<b>Media Ciudades en estudio</b>	<b>10,74</b>	<b>16,62</b>	<b>72,64</b>

Fuente: Censo de Población y Vivienda, 2011.



En el caso de la Costa del Sol Occidental la actividad económica actual está masivamente focalizada en los servicios (Cuadro 21), sobre todos aquellos relacionados con la actividad turística y comercial, que a su vez tienen una fuerte capacidad de arrastre y potencian otros estrechamente relacionados (finanzas, logística, etc.). En todos los casos el sector terciario ocupa a más del 80% de la población de estas ciudades, y a más del 89% Fuengirola y Torremolinos. Esto relega al sector secundario a un papel menor, situado en torno al 10% en las ciudades anteriores y Marbella, siendo un poco más importante en Mijas (el 13%) y Estepona (casi un 17%), casi siempre focalizado en el subsector de la construcción en todos los casos. Finalmente, el sector primario es muy minoritario en toda la comarca, superando ligeramente el 1% en todos los casos, siendo Estepona, con el 1,7%, el municipio en que es más importante debido a la vega residual que mantiene el núcleo principal en sus inmediaciones.

Figura 11. Sector litoral de Playa Chica, área de expansión urbana reciente en Estepona.



Fuente: elaboración propia del autor.

La unidad territorial de la aglomeración urbana de Málaga comprende, a grandes rasgos, las inmediaciones de la capital malagueña y la red de ciudades medias del bajo Guadalhorce. Esto ha creado, históricamente, una fuerte disparidad entre los municipios litorales e inmediatos a la capital -Benalmádena, Torremolinos y Rincón de la Victoria-

con los situados tierra adentro en torno a la feraz vega en torno al río. Esto aún se deja sentir en la actividad económica actual. Por un lado, las ciudades litorales presentan un sector primario residual, con un mínimo del 0,3% en Benalmádena, y en torno al 1% en los otros dos casos, mientras que las demás ciudades interiores rondan el 2'5-3% (Cuadro 22).

Cuadro 22. Población ocupada por sectores económicos en las ciudades medias de la Aglomeración Urbana de Málaga, 1950-2011.

	<b>2011</b>		
	1º	2º	3º
Alhaurín de la Torre	2,7	13,8	83,5
Alhaurín el Grande	2,8	21,7	75,6
Benalmádena	0,3	10,8	88,9
Cártama	2,3	27,9	69,8
Coín	3,4	35,3	61,3
Rincón de la Victoria	1	14	85
Torremolinos	1,1	9,2	89,7
<b>Promedio</b>	<b>1,9</b>	<b>19</b>	<b>79,1</b>
<b>Media Ciudades en estudio</b>	<b>10,74</b>	<b>16,62</b>	<b>72,64</b>

Fuente: Censo de Población y Vivienda, 2011.

E, incluso, como ocurre en el caso de Coín, lo supera alcanzando el 3'4%. El mismo comportamiento dispar se observa en los otros dos sectores y entre estos dos grupos de ciudades. En las litorales, el sector servicios es masivo, alcanzando el 85% en Rincón de la Victoria y rondando el 90% en Torremolinos y Benalmádena. El sector secundario oscila entre el 9 y el 14% según los casos. En los del interior, el sector secundario es, por normal general, más importante, al concentrar estos pueblos la parte principal de las actividades relacionadas con la construcción de la aglomeración malagueña y los pueblos inmediatos de la costa. Destacan en este apartado Cártama, con un 27,9% y Coín más del 35%. Por contra, el sector servicios sólo adquiere características de masividad en Alhaurín de la Torre, en donde alcanza el 83,5%, mientras que en los otros casos es inferior a este dato, anotándose Coín un 61,3% en el otro extremo.

En la Costa del Sol Oriental-Axarquía el panorama, reducido a sólo dos ciudades medias, muestra un escenario muy interesante (Cuadro 23). Si bien cuenta esta comarca con una de las principales ciudades de la provincia en la actualidad, Vélez-Málaga, constituida en centro prestador de servicios de primer nivel, la importancia del subsector de la construcción y la pequeña industria agropecuaria, así como la feracidad de las tierras regadas en las vegas litorales de esta zona, hacen mantener una cierta importancia y representatividad a los dos primeros sectores económicos y relativizan la importancia del tercero. Así, el sector primario mantiene un peso en torno al 7% en ambos casos, muy superior al visto en las ciudades de la Costa del Sol Occidental. El secundario, también mantiene en ambos casos un comportamiento similar, situado en torno al 14%. El terciario, rebajado en su importancia por los dos anteriores, ronda el 80% tanto en Nerja como en Vélez.

Figura 12. Desarrollo urbanístico exento del núcleo principal (Vélez-Málaga).



Fuente: elaboración propia del autor.

Cuadro 23. Población ocupada por sectores económicos en las ciudades medias de la Axarquía, 1950-2011.

	<b>2011</b>		
	1º	2º	3º
Nerja	6,7	13,9	79,4
Vélez-Málaga	7	14	79
<b>Promedio</b>	<b>6,85</b>	<b>13,95</b>	<b>79,2</b>
<b>Media Ciudades en estudio</b>	<b>10,74</b>	<b>16,62</b>	<b>72,64</b>

Fuente: Censo de Población y Vivienda, 2011.

Similar al caso anterior, las ciudades de la Costa Tropical de Granada mantienen, aún en la actualidad y pese a la importancia funcional de algunos de sus centros -nos referimos especialmente a Motril-, un reparto de la actividad económica en sectores rico en matices (Cuadro 24). Por un lado, el sector primario en Almuñécar y Motril es más importante que en las ciudades turísticas de la Costa del Sol Occidental, pero infinitamente inferior a los valores que mantienen en las ciudades litorales almerienses. Entre ella, Motril paradójicamente, pese a ser el mayor centro urbano de la provincia tras la capital y referencia funcional del área litoral, tienen un sector primario más importante que el de Almuñécar (17,5% frente a un 5%). Esto es debido a que en su término municipal se encuentra la mayor parte de la vega del Guadalfeo, foco agrícola del de esta parte del mediterráneo andaluz. El sector secundario presenta un valor similar en ambos casos, ligeramente mayor en Almuñécar, donde alcanza casi un 17%. Finalmente, el sector de los servicios, mayoritario en ambos casos, es más importante en Almuñécar (78,2%) que en Motril (68,5%), debido a la mayor especialización económica hacia el turismo, en sus distintas modalidades, del primero de estos municipios. Destacamos, finalmente, que el promedio comarcal en cada sector muestra un comportamiento muy similar a la media del conjunto de ciudades en estudio, lo que refleja muy bien cómo esta parte del sistema urbano litoral participa, sin los extremos alcanzados en otros escenarios próximos, de un comportamiento y procesos muy significativos para su estudio y consideración geográficas.

Cuadro 24. Población ocupada por sectores económicos en las ciudades medias de la Costa Tropical de Granada, 1950-2011.

	<b>2011</b>		
	1º	2º	3º
Almuñécar	5	16,8	78,2
Motril	17,5	14	68,5
<b>Promedio</b>	<b>11,25</b>	<b>15,4</b>	<b>73,35</b>
<b>Media Ciudades en estudio</b>	<b>10,74</b>	<b>16,62</b>	<b>72,64</b>

Fuente: Censo de Población y Vivienda, 2011.

Es especialmente interesante el caso de la Axarquía y la costa granadina dentro del ámbito de estudio, puesto que supone la zona de transición geográfica entre los modelos de la costa mediterránea occidental y oriental en Andalucía. Su posición intermedia, a caballo de los grandes escenarios hiperespecializados de su entorno (turismo e industria hacia el Oeste; turismo y agricultura de invernaderos hacia el Este), así como la pervivencia en ellas de ciertas particularidades de su pasado más reciente (agricultura tradicional de regadío y secanos extensivos, pesca, especial importancia del urbanismo disperso, tanto en su vertiente más tradicional como en la más moderna), las hacen representar el escenario quizá más complejo en la zona de trabajo, lo que se ha visto refrendado en los últimos años por la multiplicación de las atenciones científicas sobre los procesos económicos y territoriales que en ellas tienen lugar. Así mismo, son enormes los desafíos que para la sostenibilidad del modelo imperante y su pervivencia en el tiempo se han abierto para herramientas como la planificación territorial en relación con la gestión de los recursos e identidad local (MARTÍN-VIVALDI y CABALLERO y CÓZAR VALERO, 1997; GALACHO JIMÉNEZ, 2002a; ALMEIDA GARCÍA y LÓPEZ CANO, 2003; GÓMEZ MORENO, 2008; ALMEIDA GARCÍA, 2009; YUS RAMOS y TORRES DELGADO, 2010; PARDO, 2010; SÁNCHEZ ESCOLANO y ESPINOSA ARIAS, 2012; SÁNCHEZ ESCOLANO, 2013a;).

Conforme avanzamos hacia el oriente andaluz, la presencia de grandes masas de agricultura tecnificada bajo plástico comienza a alterar radicalmente el panorama económico de los centros urbanos de tamaño medio, alcanzando en ellos, de forma general, un fuerte protagonismo el sector primario (Cuadro 25). Así, en el Censo de 2011 Adra, El Ejido y Vícar registran más del 40% de su población ocupada en este sector, algo

insólito en centros urbanos actuales dentro de los países occidentales, en los que la agricultura no suele tener la fuerza económica suficiente para generar núcleos urbanos que alcancen la consideración de ciudades de tamaño medio.

Cuadro 25. Población ocupada por sectores económicos en las ciudades medias del Poniente Almeriense, 1950-2011.

	<b>2011</b>		
	1º	2º	3º
Adra	42,8	11,7	45,5
Ejido, El	40,4	14	45,7
Roquetas de Mar	21,1	13,3	65,6
Vícar	45,7	13,8	40,5
<b>Promedio</b>	<b>37,50</b>	<b>13,20</b>	<b>49,33</b>
<b>Media Ciudades en estudio</b>	<b>10,74</b>	<b>16,62</b>	<b>72,64</b>

Fuente: Censo de Población y Vivienda, 2011.

Un nivel de internacionalización y capacidad de adaptación a los cambios en una producción dirigida a mercados globales es la clave del éxito y enorme representatividad de este sector (JIMÉNEZ DÍAZ, 2008). Sólo Roquetas, inmediata al litoral y más centrada en el turismo, presenta un cifra menor, algo más del 21% en este sector. El secundario, estrechamente relacionado con el anterior (industrias auxiliares agrícolas, aunque también construcción), mantienen valores en torno al 14% en la mayoría de los casos, sólo Adra rebaja esa cifra quedándose en torno al 12%. Finalmente, el sector terciario, que ha crecido respecto a la referencia censal anterior, ronda el 40% en Vícar (donde es superado por el sector primario), el 45% en Adra y El Ejido, y supera el 65% en Roquetas de Mar.

Figura 13. Centro comercial en El Ejido. Por su exclusividad en la provincia de Almería es símbolo y ejemplo de la fuerza económica alcanzada por esta localidad.



Fuente: Clara Acién.

Cuadro 26. Población ocupada por sectores económicos en las ciudades medias de la Aglomeración Urbana de Almería, 1950-2011.

	2011		
	1º	2º	3º
Níjar	47,2	12,6	40,2
<b>Promedio</b>	<b>47,2</b>	<b>12,6</b>	<b>40,2</b>
<b>Media Ciudades en estudio</b>	<b>10,74</b>	<b>16,62</b>	<b>72,64</b>

Fuente: Censo de Población y Vivienda, 2011.

El caso de Níjar, en la aglomeración urbana almeriense, es también reflejo de la importancia de la agricultura intensiva en este sector del litoral, y todo pese a su estratégica importancia logística y su cercanía a la capital provincial (Cuadro 26). Aquí, al igual que ocurría en Vícar, el sector primario alcanza sus máximos valores superando, incluso, al sector terciario (47,2% frente a 40,2%), en otro caso muy representativo de

cómo se organiza la actividad económica en los campos litorales de Almería. El sector secundario, en fuerte caída en los últimos años, queda en un 12,6% del total.

Para finalizar este panorama comarcal por la actividad económica de las ciudades medias mediterráneas, Huércal-Overa, única ciudad en estudio dentro de la unidad del Levante Almeriense, refleja un fuerte y reciente proceso de terciarización de su economía (Cuadro 27), lo que se ha unido al desplome de la industria -subsector de la construcción sobre todo- y a la inoperancia de la agricultura y ganadería -ésta última muy importante en la zona- para mostrarse como una alternativa para el empleo. Todo ello en un contexto comarcal que ya ha comenzado a consolidar un proceso de especialización sobre los sectores agrícola y turístico, muy intensivo en su aprovechamiento de los recursos, como ya es habitual en otros espacios de su entorno (LÓPEZ CUQUEJO, 2002), que ha supuesto en muchos casos el abandono de prácticas ciertamente rentables que han caído en un segundo plano debido al crecimiento exponencial de ciertos sectores asociados a rendimientos muy inmediatos (SÁNCHEZ ESCOLANO, 2013b). De esta forma, el panorama actual en el caso huercalense, a nuestro modo de ver enormemente representativo del contexto comarcal que nos ocupa, queda con un sector primario que no llega al 11%. En idéntica situación encontramos el sector secundario, hundido tras un periodo de sobredimensionamiento de enorme impacto en la comarca, sobre todo en las áreas inmediatas al litoral (MARTÍN GARCÍA, 2010), y un terciario que alcanza el 78,8% en la actualidad, reflejo del nuevo rol económico de este centro en su espacio comarcal -y más allá, en todo el norte provincial-, como centro indiscutible de prestación de servicios especializados.

Cuadro 27. Población ocupada por sectores económicos en las ciudades medias del Levante Almeriense, 1950-2011.

	<b>2011</b>		
	<b>1º</b>	<b>2º</b>	<b>3º</b>
Huércal-Overa	10,5	10,7	78,8
<b>Promedio</b>	<b>10,5</b>	<b>10,7</b>	<b>78,8</b>
<b>Media Ciudades en estudio</b>	<b>10,74</b>	<b>16,62</b>	<b>72,64</b>

Fuente: Censo de Población y Vivienda, 2011.



**CAPÍTULO 5. ANÁLISIS DEL SISTEMA DE ASENTAMIENTOS. COMARCAS Y ORGANIZACIÓN DEL ESPACIO MUNICIPAL.**

## **CAPÍTULO 5. ANÁLISIS DEL SISTEMA DE ASENTAMIENTOS. COMARCAS Y ORGANIZACIÓN DEL ESPACIO MUNICIPAL.**

### **5.1 Análisis del sistema de asentamientos, 1950-2014. Comarcas y organización del espacio municipal.**

El estudio del sistema de asentamientos y la organización administrativa de un territorio, entendiéndolos como la imagen resultante de una interacción espacial de múltiples fuerzas y fenómenos con centro en el sistema urbano, es uno de los pilares del análisis geográfico. Nos permite acceder a importante información sobre la disposición de los núcleos urbanos, su tamaño y relevancia, y facilita, así mismo, una mejor comprensión de la forma en que se organiza el espacio a través de sus asentamientos, su entidad administrativa y las características que le son propias.

Para el caso que nos ocupa, existen multitud de referencias científicas centradas en el estudio de esta dimensión de la realidad territorial, tanto en el pasado como en la actualidad. Ya sea a nivel comarcal, como ocurría en el marco de las investigaciones regionales desarrolladas desde finales de los años 1960 del pasado siglo y hasta los años 1980 (SÁENZ LORITE, 1977; RODRÍGUEZ MARTÍNEZ, 1977; BOSQUE MAUREL *et al*, 1979; FERRE BUENO, 1979; MIGNON, 1982; LOZANO MALDONADO, 1983), como en investigaciones posteriores, más especializadas y centradas en comprender nuevos fenómenos territoriales y urbanos que suceden en el área de estudio. Nos referimos a los efectos del desarrollo metropolitano en torno a las ciudades de Málaga y Almería, la litoralización general de la población, o dentro de éste, la configuración de un continuo urbano en algunos sectores de la costa mediterránea andaluza. Estos cambios han superado y desdibujado un modelo de asentamientos ligado a las potencialidades del medio físico –fundamentalmente agrícolas- para pasar a uno más grande y disperso, compuesto a partir de su integración en lógicas económicas internacionales y, sin lugar a dudas, más alejado de las relaciones territoriales que habían marcado históricamente la organización de este territorio (COMPÁN VÁZQUEZ, 1985; FERIA TORIBIO 1993; NATERA RIVAS, 1996; NATERA RIVAS, 2001; FERIA TORIBIO, 2008; SÁNCHEZ ESCOLANO, 2014). No es nuestra intención, por tanto, superar en nivel de detalle estos esfuerzos previos - tarea que desbordaría los objetivos principales de este trabajo-, sino sólo completar algunas reflexiones al respecto que nos permitan encauzar nuestra labor posterior y

poner de relevancia algunos fenómenos y procesos que consideramos principales para comprender de forma exitosa la actual configuración territorial de este espacio.

Los apartados anteriores referidos al cambio demográfico, social y económico de las ciudades en la zona de estudio nos han servido para constatar algunas transformaciones de relevancia en los últimos más de sesenta años, que, como no podía ser de otra forma, han tenido un impacto directo y significativo en la estructura de los asentamientos, su disposición y características, así como en la organización interna de este espacio. Hemos comprobado cómo las ciudades medias en estudio, los actuales centros urbanos de más de 20.000 habitantes al margen de las capitales provinciales, han sido las protagonistas de estos cambios, ampliando su peso demográfico, aumentando su dinamismo y complejidad social, lo que desde nuestro punto de vista las ha convertido en el mejor laboratorio para comprobar el impacto de la profunda transición económica y de articulación territorial vivida por la región en el periodo de estudio. Desde este papel protagonista, es importante también acercarnos a su actual posición en la red de asentamientos, lo que, seguidamente, engarza con las políticas de infraestructuras que han revolucionado la movilidad interna y la articulación externa del área y el impulso dado a través de la acción planificadora.

#### *5.1.1 Hitos en la organización del espacio en el marco regional.*

Una de las principales consecuencias de los cambios demográficos, sociales o económicos que hemos analizado en capítulos anteriores ha sido la profunda alteración y reestructuración del sistema administrativo y de asentamientos en el área de estudio. Algunas de las principales ciudades actuales nacieron como entidades autónomas, como municipios independientes, al amparo de los procesos territoriales y económicos habidos en estos últimos años. Es decir, parte de la cúspide del sistema de asentamientos actual es consecuencia directa de los cambios que hemos analizado y que a continuación entramos a detallar en su vertiente administrativa y organizacional.

Comenzando por un acercamiento a la escala regional, nos proponemos, seguidamente, una aproximación a las distintas organizaciones internas y subdivisiones del espacio vigentes durante el periodo de estudio anterior a la instauración de la democracia y el nacimiento de la ordenación del territorio en la Andalucía autonómica, con sus planes, figuras y normativa. Las primeras décadas de este periodo, supusieron el comienzo del conocimiento geográfico y organizacional interno de Andalucía, una vez

que la división provincial comenzaba a aparecer insuficiente para realizar aproximaciones realistas a las dinámicas del espacio regional.

Una de las organizaciones más antiguas, heredera directa e inmediata a la división provincial de 1833, fue la creación y definición de los partidos judiciales (Mapa 7). Estructura básica en el funcionamiento del estado Liberal decimonónico, consagraron redes y flujos en el territorio durante décadas, reforzando a lo largo del siglo XX la escala provincial y dotándola de sentido administrativo y en términos de poder territorial.

Mapa 7. Partidos Judiciales antes de la reforma de 1965.

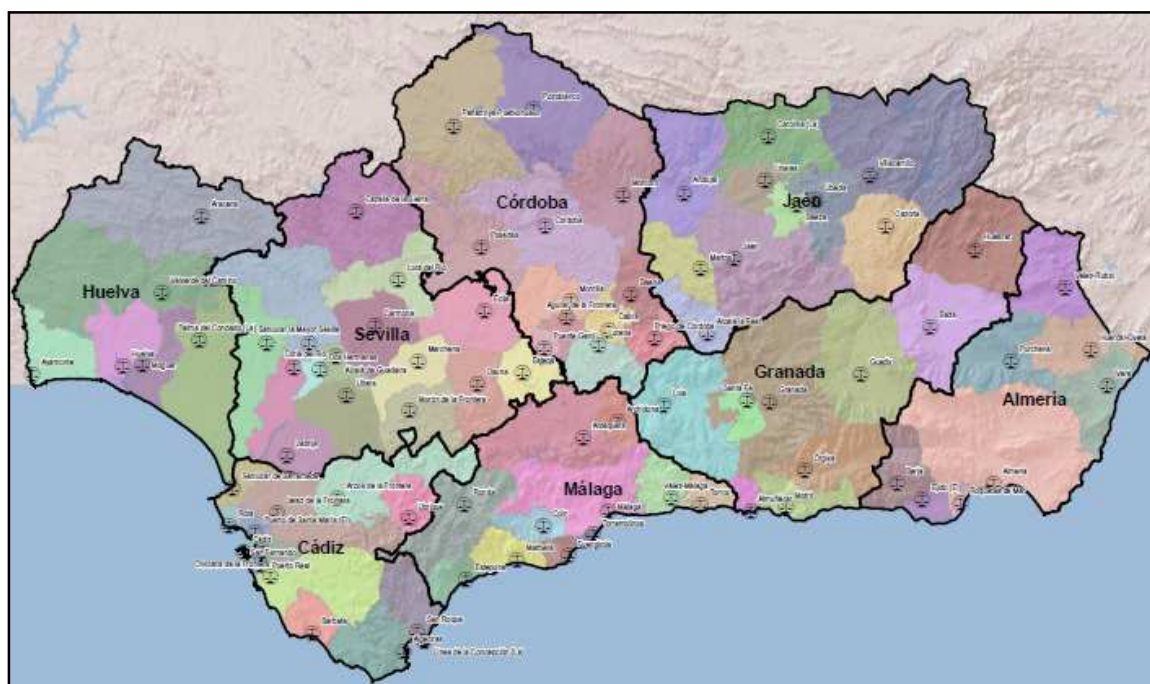


Fuente: PEZZI CERETTO, 1982.

Para la zona de estudio, con alguna variación municipal en la zona interior, se definieron trece partidos judiciales, que nos indican mucho sobre la relevancia histórica en el territorio de algunos de los núcleos que abordamos en este trabajo. De Oeste a Este, en la zona del Campo de Gibraltar encontramos los partidos de San Roque y Algeciras, éste último ceñido exclusivamente a su término municipal. En la zona malagueña, Marbella, Málaga y Vélez-Málaga constituían los únicos centros judiciales en el litoral y vegas prelitorales de la provincia. En Granada, Motril en la zona occidental y Órgiva, desde el interior de la Alpujarra y hasta el límite con Almería en la zona sur provincial, eran las dos cabeceras judiciales del área. El litoral almeriense aparecía

mucho más fragmentado. Desde el Oeste, Berja era la cabecera de la zona del Poniente, seguida de Almería y su entorno, Sorbas, que desde el interior englobaba la zona de Níjar, y finalmente Vera, Cuevas del Almanzora y Huércal-Overa que se repartían el levante provincial. La división judicial era el impulsor y, a la vez, el resultado de una organización del espacio subprovincial en entidades de tamaño medio, centralidades menores a la capital provincial pero importantes en su contexto inmediato, que nos habla de una red urbana jerarquizada y repartida, con diferencia importantes aunque nunca radicales, por todo el territorio regional. Además, comprobamos cómo aún los centros preitorales y de los valles interiores eran muchas veces los más importantes en su entorno. Éstos englobaban en su área de influencia, al contrario de lo que ocurre hoy día, áreas litorales inmediatas, caracterizadas éstas últimas hasta fechas recientes por un poblamiento débil y casi desorganizado.

Mapa 8. Partidos Judiciales de Andalucía, 2015.



Fuente: Ministerio de Justicia.

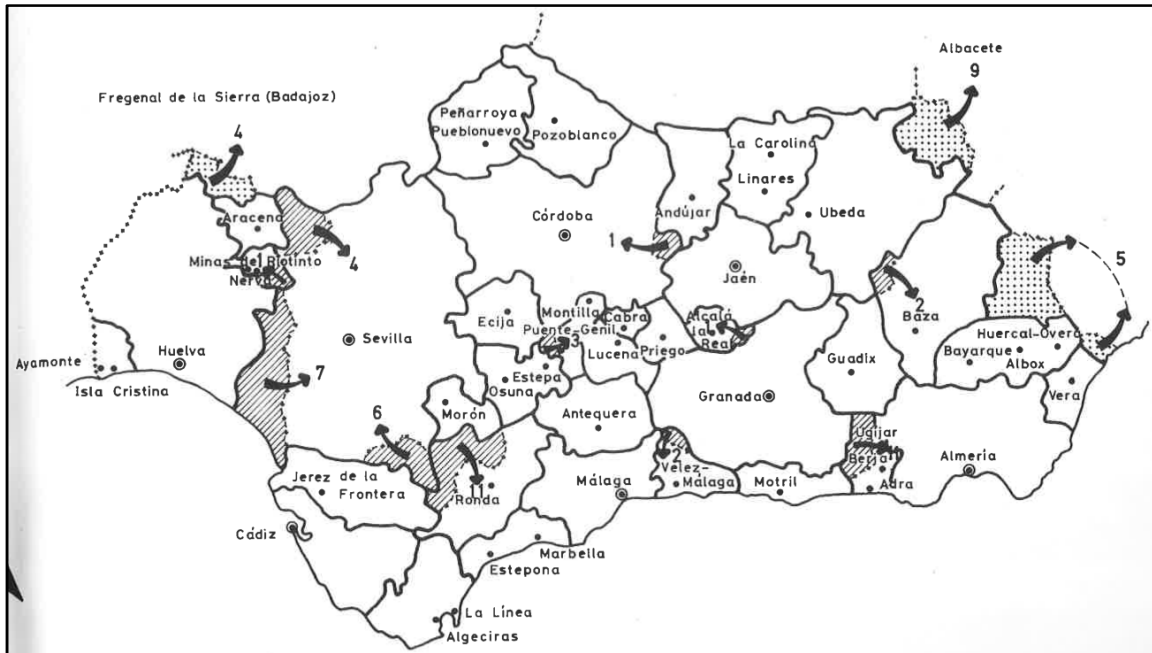
Tras la reforma de los partidos judiciales de 1965, en correspondencia con la necesidad de actualizar y reorganizar una estructura atrasada y correspondiente con un territorio que empezaba a dejar de existir en la forma en que históricamente lo había hecho, se generó la actual organización judicial española. En el caso andaluz, los partidos

judiciales sufrieron un proceso en dos sentidos: las zonas rurales, como consecuencia y constatación de su pérdida de importancia, perdieron su rol central en esta materia, quedando englobadas en partidos próximos. Por otro lado, el boom litoral y metropolitano, generó la necesidad de crear nuevos partidos y reformar otros existentes para dar respuesta a esta nueva realidad territorial. De esta forma, de nuevo de Oeste a Este, en el área de estudio encontramos en la actualidad un total de 17 partidos judiciales (Mapa 8). En la zona del Campo de Gibraltar hay tres partidos, los históricos de San Roque y Algeciras (que ahora engloba Los Barrios y Tarifa, antes en San Roque), más uno creado en la Línea de la Concepción. En Málaga, de los antiguos partidos de Marbella y Málaga han surgido los nuevos de Estepona, Marbella, Fuengirola, Torremolinos, Coín y Málaga. Y en el extremo oriental provincial, del partido de Vélez-Málaga se ha escindido su sector oriental con nueva capitalidad en Torrox. En Granada, la reorganización ha sido más importante si cabe. Órgiva sigue existiendo aunque ceñido al área alpujarreña interior, mientras el litoral queda ahora dividido entre Almuñécar y Motril, ambos centros costeros que focalizan ahora en torno a sí el extremo occidental uno y el resto del litoral granadino el otro. En Almería también se ha registrado una importante reorganización de esta administración. El partido capitalino engloba ahora los antiguos partidos de Gérgal y Sorbas, ambos interiores y ya desaparecidos. Al Oeste de éste encontramos los partidos de Berja (histórico) y los modernos de El Ejido y Roquetas de Mar en la costa. Al Este, los de Vera y Huércal-Overa.

La reforma de la estructura territorial del sistema de partidos judiciales se correspondía con una necesidad evidente en esos años. El desmoronamiento en ciernes del mundo rural y la aparición de nuevos focos de actividad y población en las vegas litorales consagró un nuevo orden espacial del que la nueva división judicial era uno de sus más evidentes resultados.

Aunque, muchas veces, el panorama se complejizaba aún más por la dinámica económica propia del espacio litoral andaluz. Pese a la pervivencia de estructuras y relaciones desde hacía décadas en el marco del sistema administrativo provincial, en algunos sectores y enclaves la organización del espacio distaba mucho de corresponderse con la organización oficial del mismo (Mapa 9).

Mapa 9. Áreas funcionales de Andalucía, 1966.



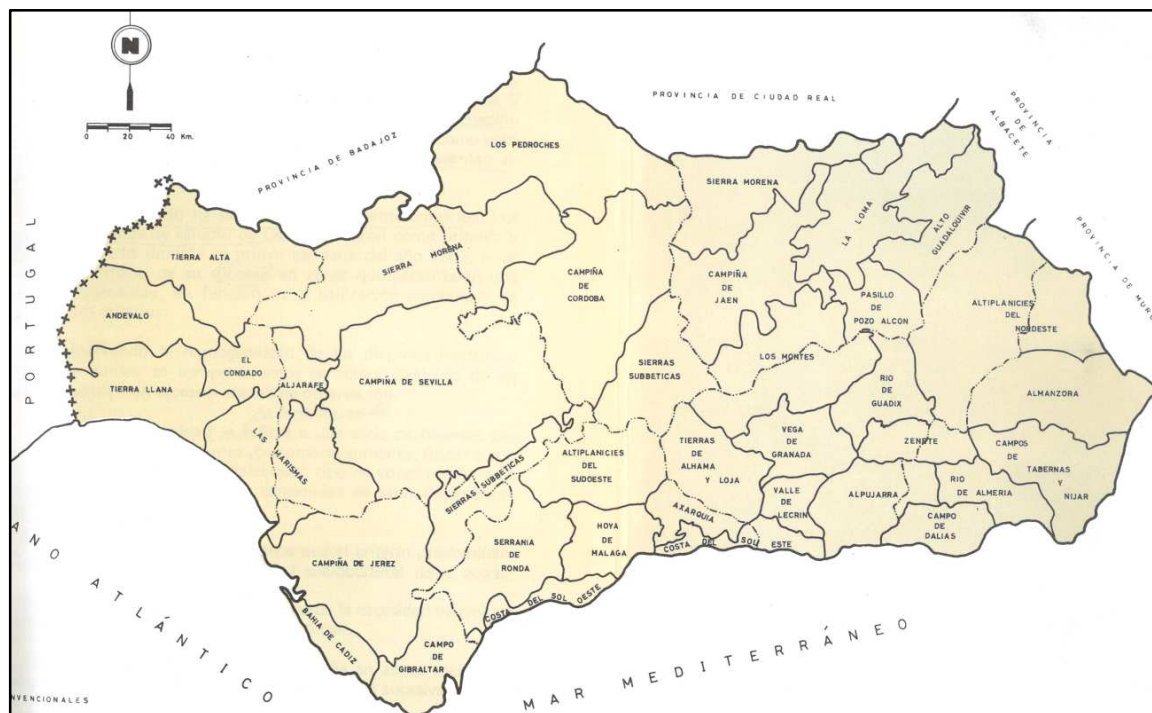
Fuente: PEZZI CERETTO, 1982.

Si bien casi siempre referido a entornos rurales e interiores, muchas veces la propia división provincial mostraba sus carencias y escasa correspondencia con la creciente transformación de la dinámica del territorio y su funcionamiento. Preocupación, ésta, histórica en la geografía regional, que en la actualidad es manejada de formas diversas, si bien siempre ha tenido, como telón de fondo, la importante e insatisfecha necesidad de una definición de la estructura subprovincial o subregional en que se organizaba el espacio andaluz. Vamos a repasar, aunque sólo sea de forma somera, algunas de las propuestas más significativas realizadas en torno a este debate durante las primeras décadas que comprende nuestro estudio, siempre dejando para un capítulo posterior la gestión que de este conflicto -anticipamos ya su condición de irresoluble-, han realizado las políticas públicas de ordenación del territorio en la Andalucía autonómica y democrática.

En esta etapa en que nos enmarcamos, la división administrativa, en sus distintas versiones, integrales o sectoriales, convivía aún con la fuerza de las descripciones y estudios geográficos (Mapa 10). Una de las bases principales desde la que nos hemos aproximado, históricamente, al conocimiento del territorio andaluz, y que pese a los cambios y transformaciones en las diferentes perspectivas que conviven en esta

aproximación, sigue siendo, a nuestro modo de ver, tan válida como en el pasado, si bien el punto de vista desde el que abordarla debe ser, a la fuerza, diferente.

Mapa 10. Comarcas geográficas andaluzas, una aproximación en 1974.



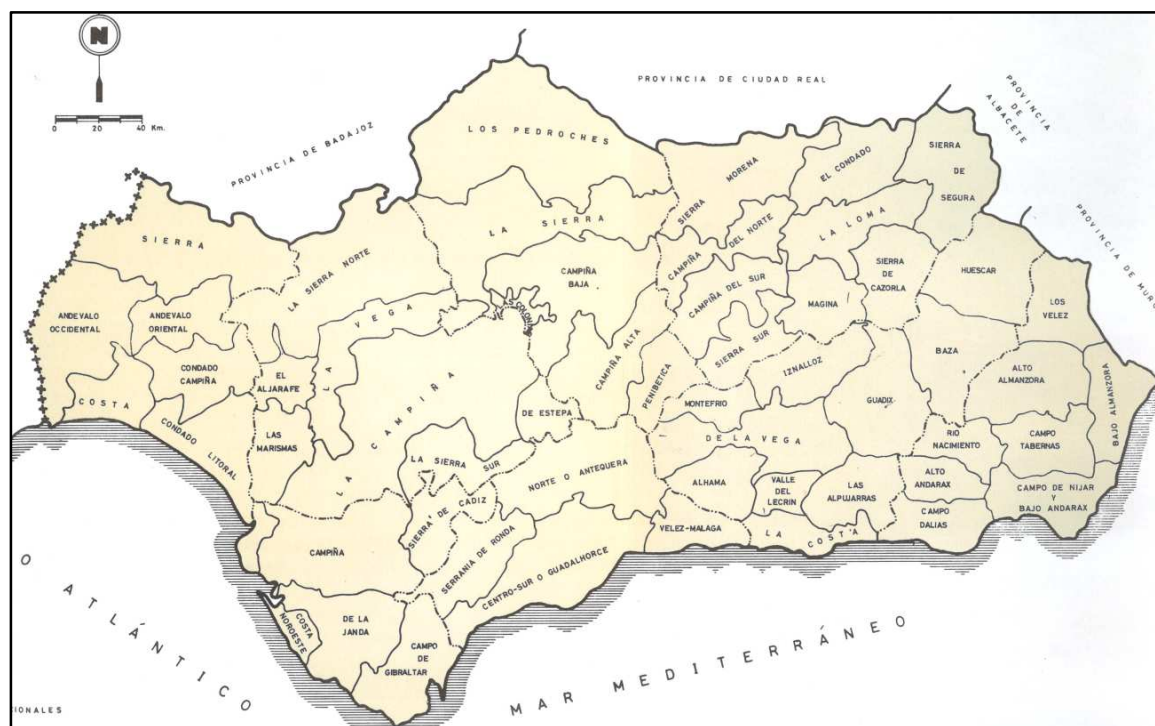
Fuente: PEZZI CERETTO, 1982.

El análisis del mapa anterior muestra algunas claves interpretativas para comprender la forma de entender la organización del territorio andaluz y, más concretamente, de su entorno mediterráneo litoral en esta etapa. Tal y como conocemos hoy las Unidades Territoriales en que subdividimos la Andalucía actual, sólo tres unidades existían con las mismas características a las actuales en el año 1974. El Campo de Gibraltar, una de las áreas mejor y más nítidamente organizadas del litoral andaluz, la hoya de Málaga, entorno agrario del bajo Guadalhorce y proximidades de la capital, y el Poniente Almeriense, hasta hace pocos lustros conocido por su denominación de campo de Dalías. El resto de unidades actuales eran concebidas desde la geografía de una forma bastante diferente a la actual. En la zona de Málaga, las áreas interiores alcanzaban en algunos casos hasta la misma costa, como ocurre con la Serranía de Ronda, dejando la zona de la Costa del Sol Occidental disminuida como una estrecha franja junto al mar de Estepona a Fuengirola. En la zona oriental, la Axarquía



quedaba restringida a la zona interior, mientras que la Costa del Sol Oriental alcanzaba por el mar hasta Motril. A partir de ahí, la costa oriental granadina se incluía en la Alpujarra y, tras el campo de Dalías, el litoral almeriense formaba parte de tres áreas correspondientes a áreas interiores que lo dotaban tanto de identidad geográfica como de sentido organizacional siguiendo la red hidrográfica y las comunicaciones históricas. El río de Almería (Andarax) organizaba el entorno de la capital, los campos de Tabernas y Níjar, como unidades tradicionales y, finalmente, el levante provincial, que quedaba englobado en la unidad del Almanzora. Es decir, grandes áreas litorales quedaban identificadas en función de su entorno interior y rural inmediato, lo que nos habla de que aún en esos años, pese a las incipientes transformaciones que se comenzaban a registrar, aun perduraba en el discurso geográfico la concepción de un litoral organizado en función de un interior aún poblado y más influyente.

Mapa 11. Comarcas Agrarias, MAGRAMA, 1978.



Fuente: PEZZI CERETTO, 1982.

Pero quizá, de entre todas las referencias administrativas a la organización y subdivisión del territorio andaluz en la historia más reciente, sea la realizada por el Ministerio de Agricultura la más exitosa y difundida (Mapa 11). Referencia constante

para multitud de subdivisiones posteriores, que la copiaron o actualizaron, ha sido, seguramente debido al fuerte carácter agrario y rural de una región periférica como Andalucía, la más aceptada por la población, y pervive aún hoy día en la implementación y acción de muchos planes agrarios y entidades como los Grupos y Asociaciones de Desarrollo Rural (ADR o GDR), herramientas fundamentales para la dinamización de los procesos de desarrollo y la diversificación económica en amplios sectores regionales.

A esta aportación a la comarcalización de Andalucía debemos la definición y pervivencia –administrativa y en la cultura territorial de la población- de muchas unidades territoriales aun hoy vigentes y, de hecho, reconocidas por la planificación realizada posteriormente en otros ámbitos distintos al agrario. El Campo de Gibraltar, identificado con ese mismo nombre, el área denominada “Vélez-Málaga” (hoy Axarquía-Costa oriental), o “la Costa” granadina, mantienen idénticas su extensión y municipios componentes. El campo de Dalías, hoy Poniente Almeriense, es casi idéntico al actual, salvo la inclusión del desaparecido término municipal de Darrícal. El campo de Níjar y bajo Andarax, también casi idéntico a la actual aglomeración urbana capitalina almeriense, incluye a Carboneras, situada en la costa oriental, y que actualmente se encuadra en la unidad del Levante Almeriense (en la comarcalización agrario identificado con la denominación bajo Almanzora).

Junto con las divisiones administrativas judiciales, agrarias o geográficas, también tuvo, sobre los años 70 del pasado siglo, una importancia capital en la organización de dinámicas espaciales la comarcalización y definición de áreas de influencia de las Cajas de Ahorros, que muchas veces sirvieron para enmarcar áreas de influencia económica que cuajaron sobre el territorio en las décadas posteriores y hasta fechas recientes (Mapa 12).

Sólo el Campo de Gibraltar aparece como entidad que mantiene su forma y dimensión como en la actualidad. Las unidades del litoral malagueño se desdibujan entre el área de la sierra de Ronda, Málaga, Álora y Vélez-Málaga (ésta última en frontera confusa con la zona interior denominada aquí como área de Archidona). El sector granadino quedaba englobado en la denominación "Sur", que reunía a la costa, el valle de Lecrín y la Alpujarra. Finalmente, la zona almeriense quedaba dividida entre el campo de Dalías (con Darrícal), el bajo Andarax y Níjar, Carboneras y el Bajo Almanzora, que por el interior alcanza el municipio de Albox.

Mapa 12. Comarcalización de las cajas de Ahorros, 1978.



Fuente: PEZZI CERETTO, 1982.

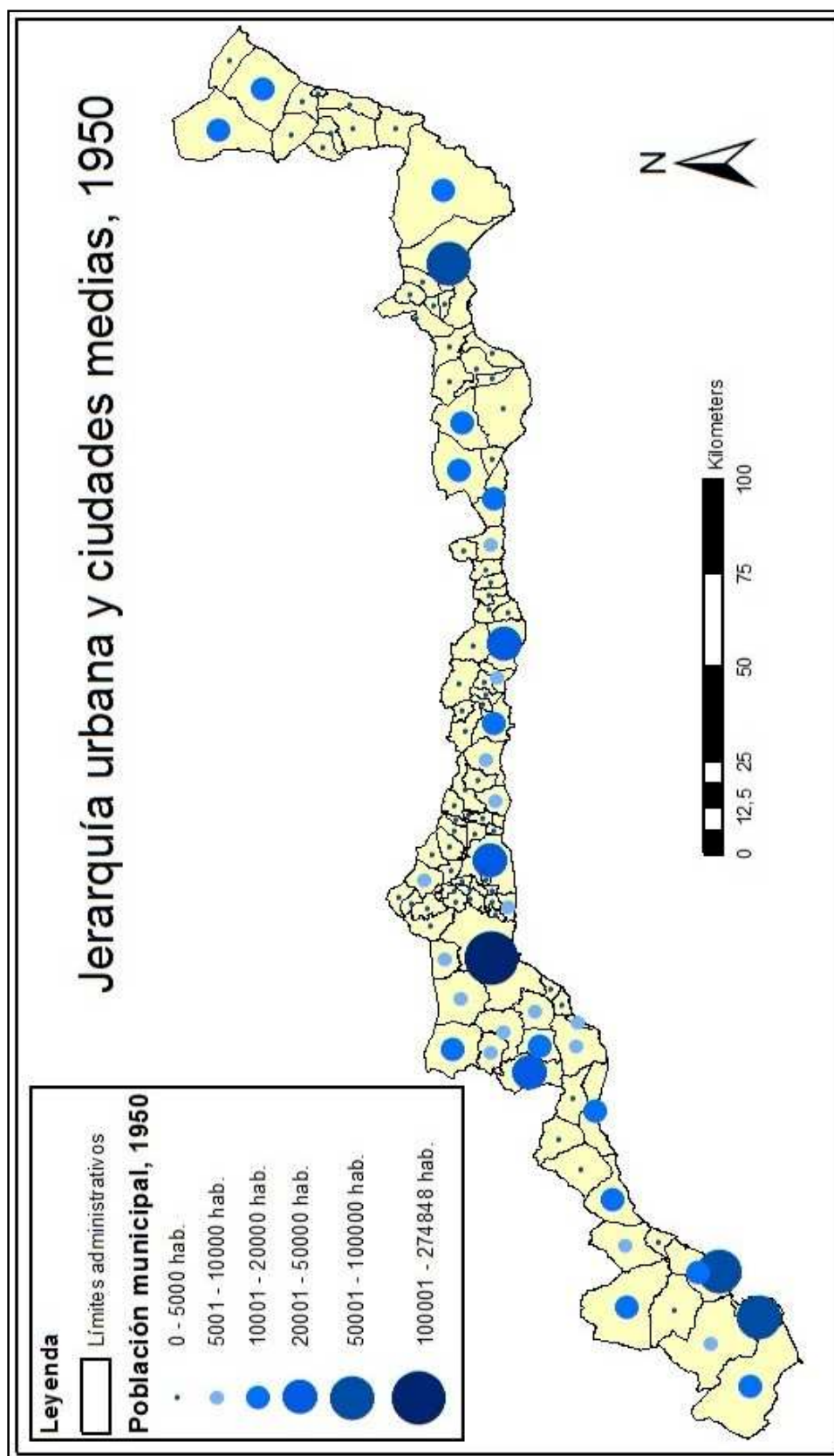
Como veremos con profusión y detalle en secciones posteriores de este trabajo, en estas referencias cartográficas podemos encontrar muchas de las claves explicativas y de diagnóstico que sirvieron luego, una vez actualizadas, para desarrollar posteriores propuestas como la Comarcalización de 1983 o las vigentes Unidades Territoriales del Plan regional de 2006.

### 5.2 Estructura de los asentamientos en el área de estudio, 1950-2011.

Un punto de vista global sobre la evolución de la distribución y tamaño de los asentamientos en el área de estudio nos servirá para completar las apreciaciones realizadas en el punto anterior. Si bien se trata de una interpretación clásica en los estudios urbanos, no deja de tener su importancia y, con la fuerza gráfica y expresiva de la cartografía, nos permitirá abordar mejor la realidad de este fenómeno en la zona de trabajo. Se trata de una serie de mapas que muestran la red de asentamientos en el mediterráneo andaluz y su evolución desde 1950 y hasta 2011, abarcando los seis momentos censales comprendidos en este trabajo (Mapas 13 al 19). Al final, figura un

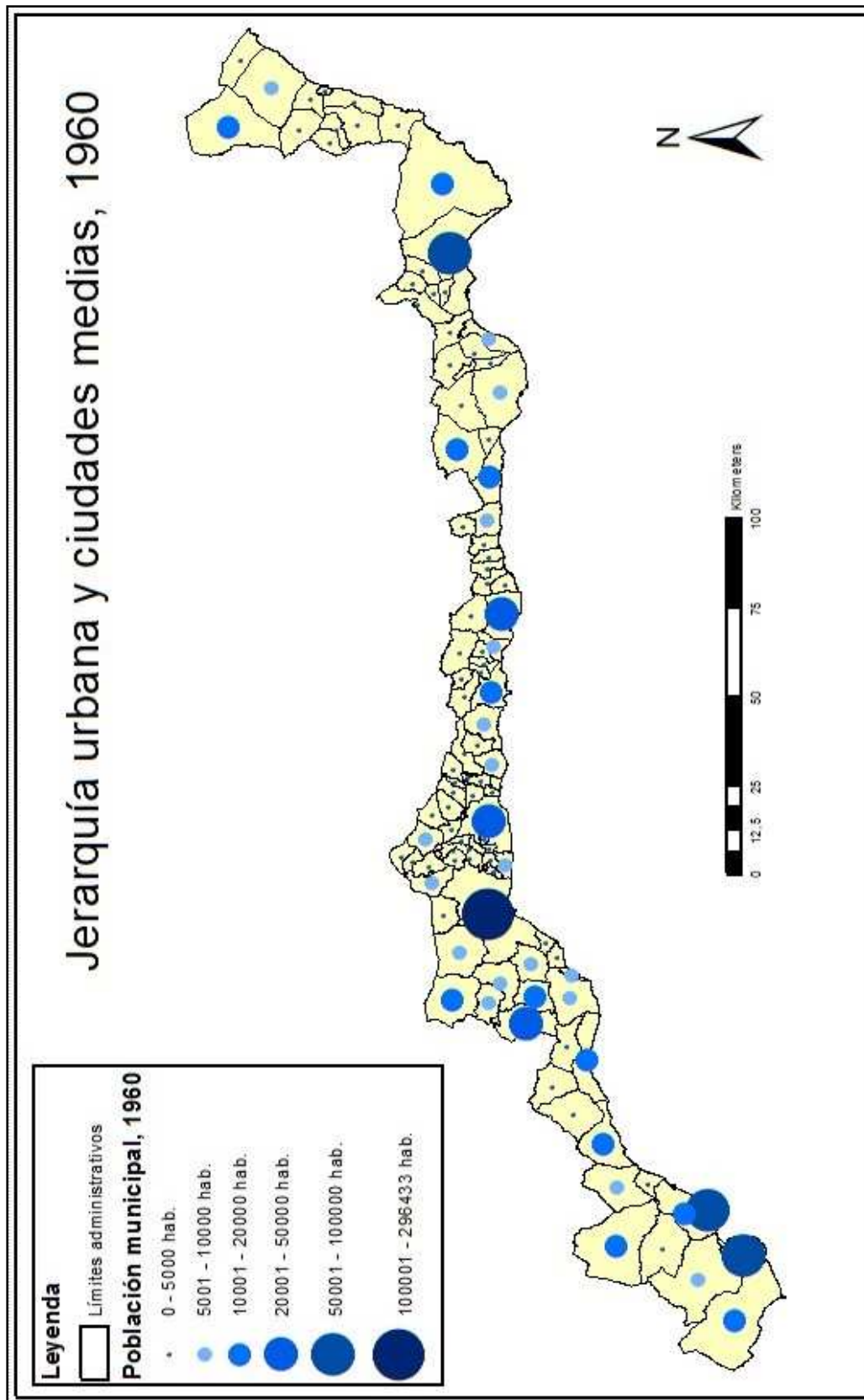
mapa que refleja el estado actual de dicha estructura urbana, a modo de culminación del proceso evolutivo registrado (Mapa 20).

Mapa 13. Jerarquía urbana y ciudades medias en el mediterráneo andaluz, 1950.



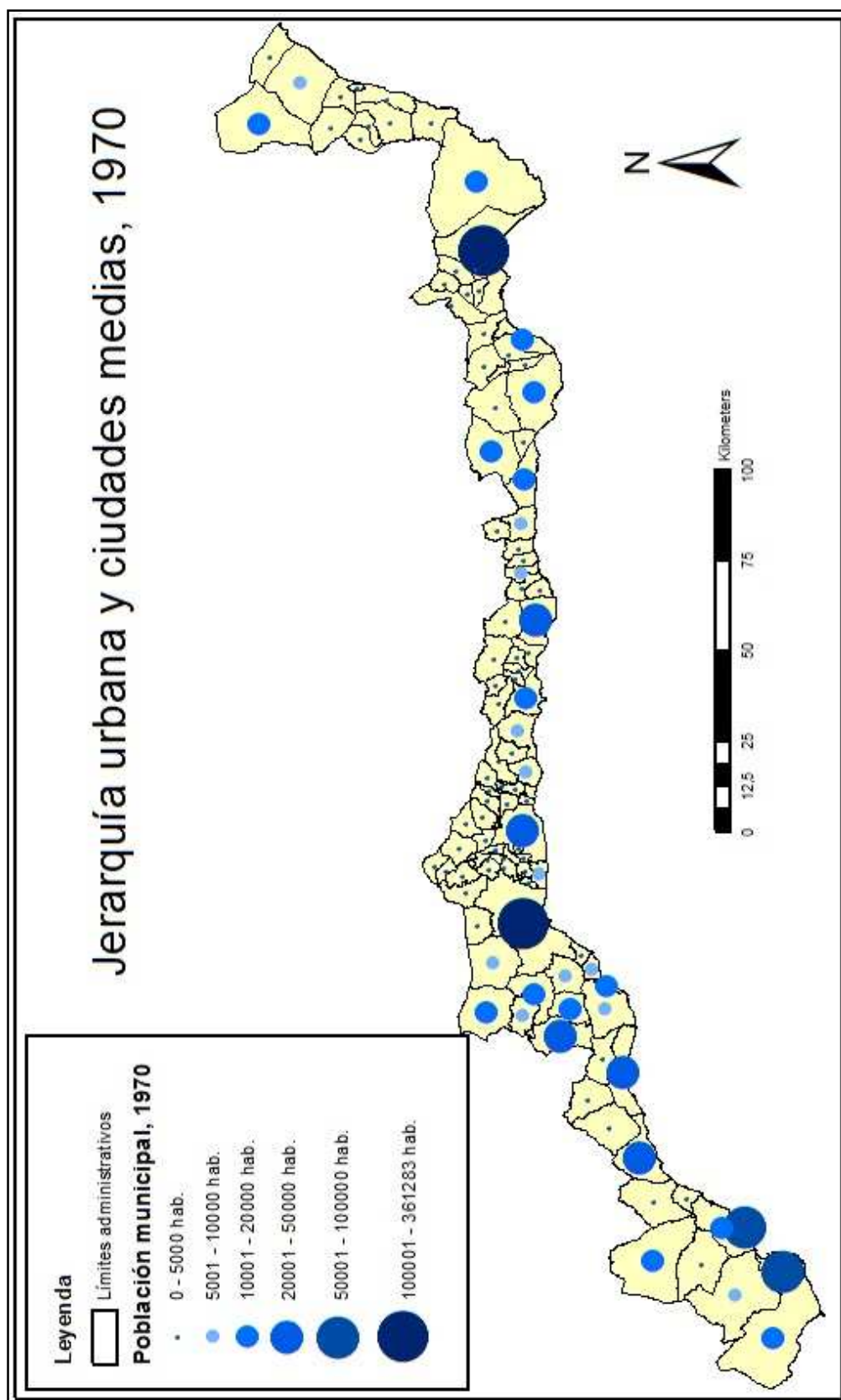
Fuente: Elaboración propia a partir de Junta de Andalucía y Censo de Población y Vivienda, 1950.

Mapa 14. Jerarquía urbana y ciudades medias en el mediterráneo andaluz, 1960.



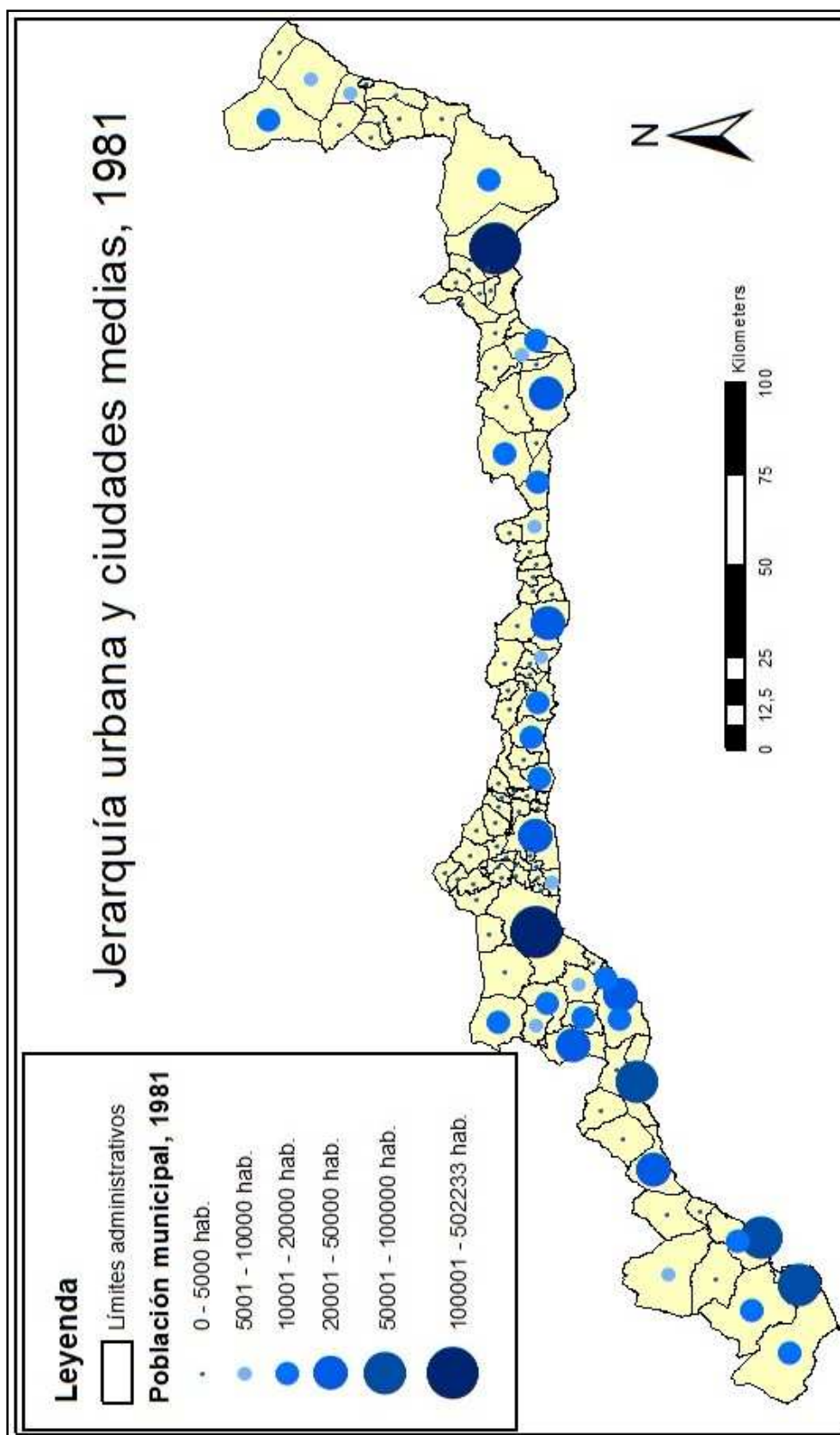
Fuente: Elaboración propia a partir de Junta de Andalucía y Censo de Población y Vivienda, 1960.

Mapa 15. Jerarquía urbana y ciudades medias en el mediterráneo andaluz, 1970.



Fuente: Elaboración propia a partir de Junta de Andalucía y Censo de Población y Vivienda, 1970.

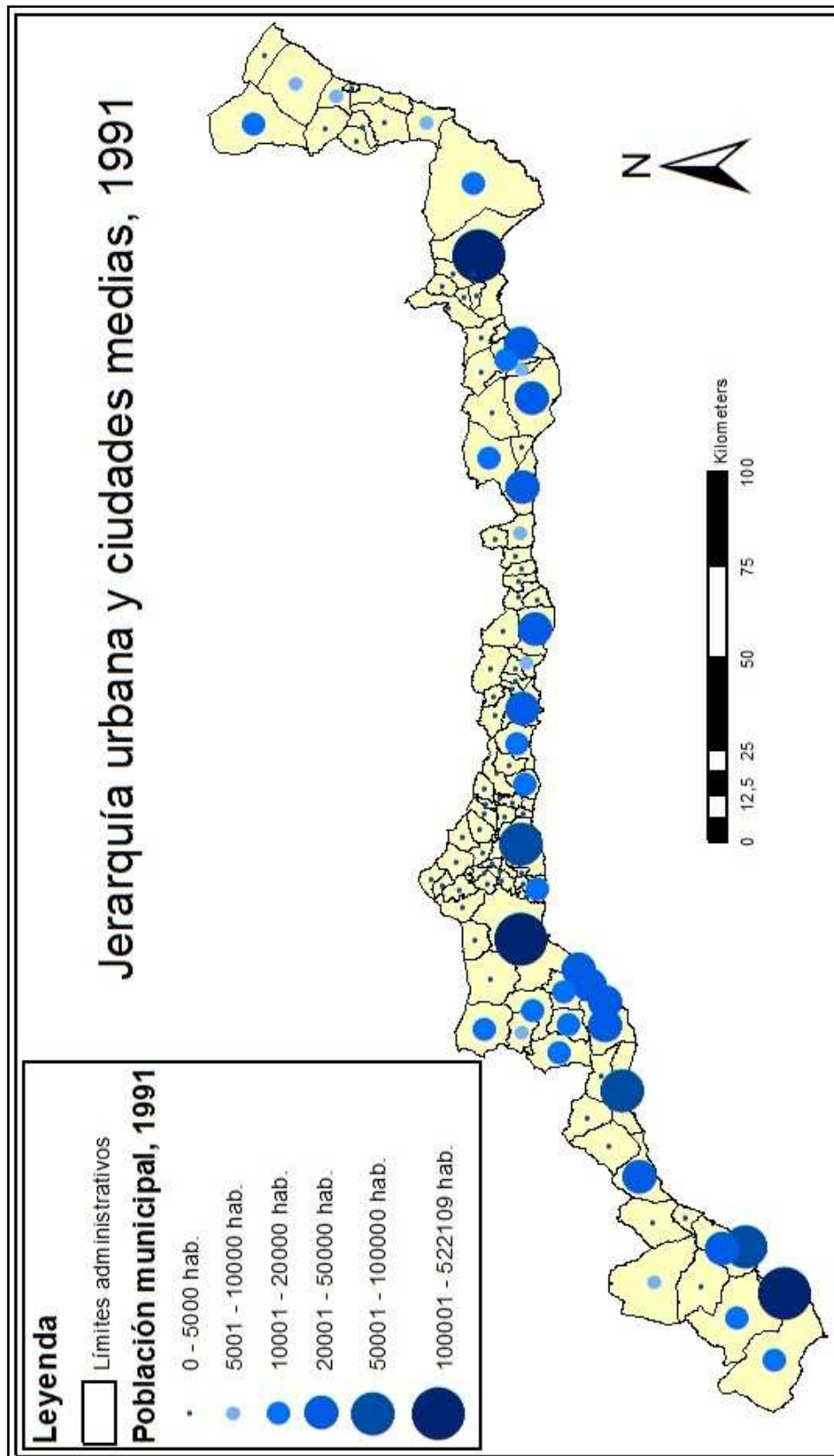
Mapa 16. Jerarquía urbana y ciudades medias en el mediterráneo andaluz, 1981.



Fuente: Elaboración propia a partir de Junta de Andalucía y Censo de Población y Vivienda, 1981.

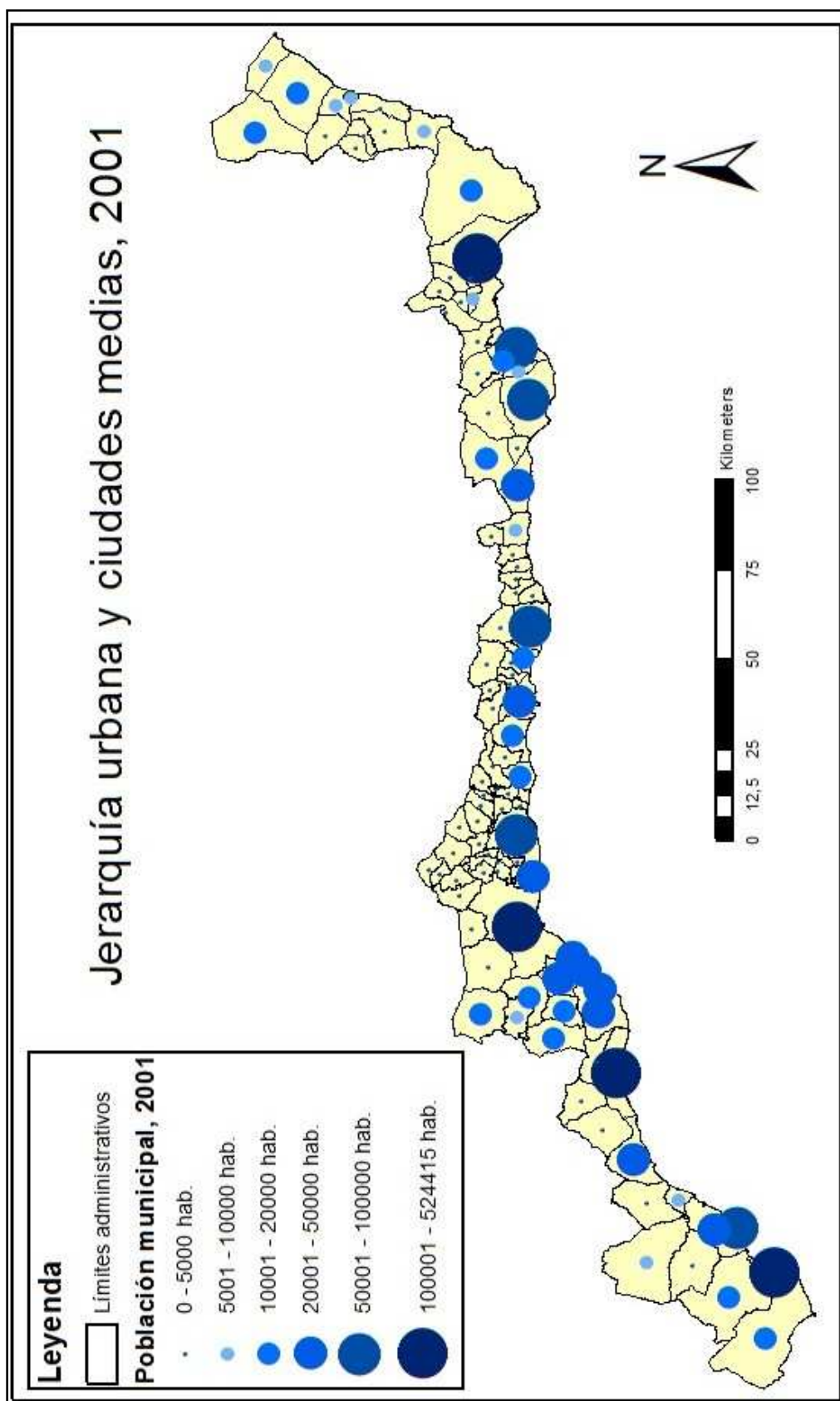


Mapa 17. Jerarquía urbana y ciudades medias en el mediterráneo andaluz, 1991.



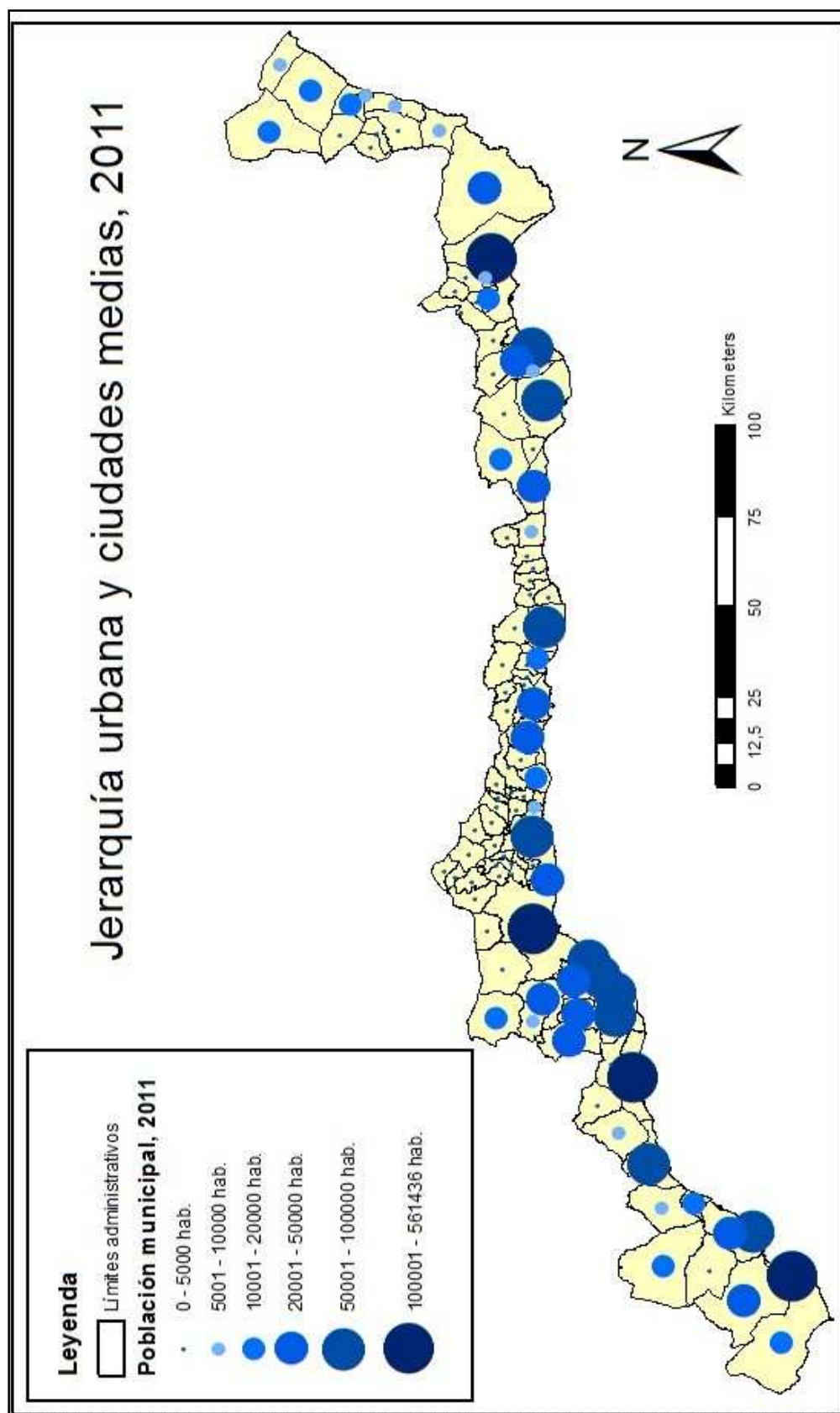
Fuente: Elaboración propia a partir de Junta de Andalucía y Censo de Población y Vivienda, 1991.

Mapa 18. Jerarquía urbana y ciudades medias en el mediterráneo andaluz, 2001.



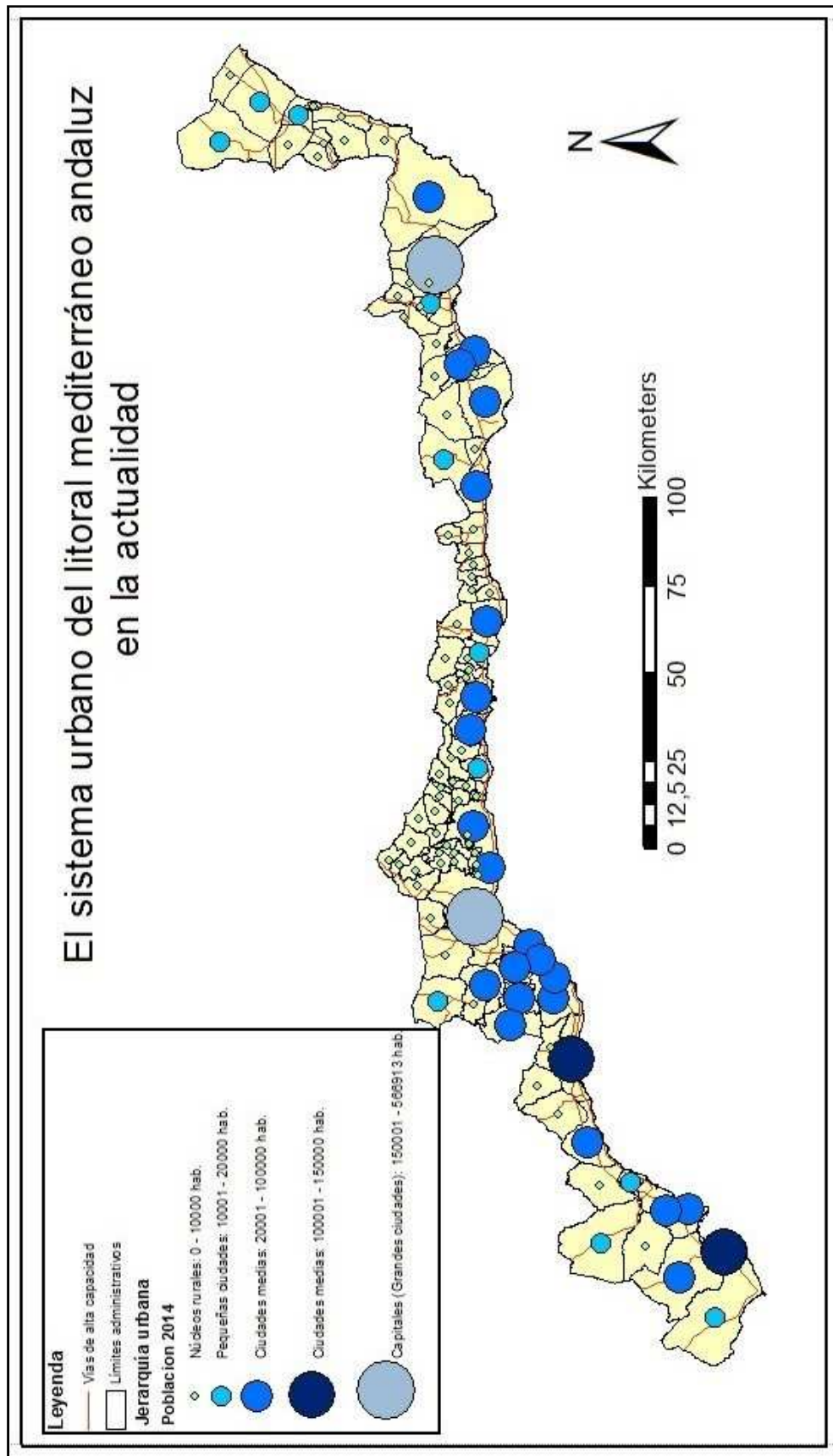
Fuente: Elaboración propia a partir de Junta de Andalucía y Censo de Población y Vivienda, 2001.

Mapa 19. Jerarquía urbana y ciudades medias en el mediterráneo andaluz, 2011.



Fuente: Elaboración propia a partir de Junta de Andalucía y Censo de Población y Vivienda, 2011.

Mapa 20. El sistema urbano del litoral mediterráneo andaluz en la actualidad.



Fuente: Elaboración propia del autor.

Por un lado, y desde una perspectiva global, queda registrado de forma nítida el proceso de crecimiento continuo y muy pronunciado del ámbito en su conjunto. Pero no de una forma general, sino con un fuerte proceso de polarización de la población en torno a las áreas litorales en detrimento de los municipios del traspaís montañoso. Así mismo, ese incremento no ha sido igual de importante en todas las áreas. Los efectos del proceso emigratorio, que derivó en enormes sangrías demográficas en los 1950-1970 sobre todo en la Andalucía Oriental, unido al surgimiento anticipado en la zona occidental del turismo de masas en los 1960 y otras iniciativas gubernamentales como el Polo de Desarrollo en el entorno de Gibraltar a partir de 1965, hicieron que este crecimiento tuviera lugar antes y de forma más intensa en las comarcas situadas al Oeste de la ciudad de Málaga. Más adelante, y en un contexto de mejora generalizada de la situación regional, se han ido incorporando a este proceso las distintas áreas orientales desde los 1980. En la actualidad, es patente la existencia de un área occidental densamente ocupada por un número elevado de ciudades de tamaño medio, mientras que en el área oriental éste se trata de un fenómeno menos generalizado.

Unido a lo anterior, y como máxima expresión del crecimiento urbano en estos años, junto a litoralización de la población y la actividad económica se ha registrado la aparición de tres áreas metropolitanas, recogidas en la planificación vigente con el calificativo de aglomeraciones urbanas, que encabezan la cúspide del sistema de asentamientos en el área de estudio en nuestros días. De Oeste a Este, encontramos la aglomeración urbana del Campo de Gibraltar, la de Málaga y la de Almería. La del Campo de Gibraltar, con centro en Algeciras, es el resultado de la interacción y cooperación entre ciudades de tamaño medio que comparten posibilidades y desafíos territoriales en un contexto político e industrial muy particular. En los dos casos restantes, que son, además, las más importantes, el proceso de metropolización ha tenido lugar gracias al dinamismo y desarrollo infraestructural registrado en torno a una capital de provincia –Málaga o Almería según el caso-. Málaga y su red de ciudades adyacentes conforman la principal área urbana del área de estudio, referencia infraestructural y territorial de la misma. Almería, más pequeña y excéntrica a los grandes procesos territoriales del sur peninsular, refleja la escasa representatividad

urbana de las comarcas orientales del área de estudio presentando un tamaño y dinamismo más modestos.

### 5.3 Organización del espacio en el ámbito local.

Pero el cambio territorial también ha dejado sentir sus efectos en el ámbito municipal y submunicipal (Cuadro 28), sucediéndose a lo largo del periodo de estudio importantes modificaciones en términos municipales que supusieron una reorganización casi completa de algunas áreas del Mediterráneo andaluz.

Cuadro 28. Modificaciones municipales en el área de estudio, 1950-2015.

Municipio Inicial	Unidad Territorial	Nueva Entidad	Procedimiento	Año
Benagalbón	Axarquía	Rincón de la Victoria	Traslado de la capitalidad	1949-1950
Gualchos	Costa Tropical de Granada	Gualchos-Castell	Traslado de la capitalidad	1965-67
Castellar de la Fra. (Castellar Viejo)	Campo de Gibraltar	Castellar de la Fra. (Castellar Nuevo)	Traslado de capitalidad	1971
Guájjar Alto; Guájjar Faragüit; Guájjar Fondón	Costa Tropical de Granada	Los Guájares	Fusión	1973
Dalías	Poniente Almeriense	El Ejido	Segregación	1982
Felix	Poniente Almeriense	La Mojonera	Segregación	1984
Benínar	Poniente Almeriense	Berja	Anexión	1984
Málaga	AU Málaga	Torremolinos	Segregación	1988
Polopos	Costa Tropical de Granada	Polopos-La Mamola	Traslado de la capitalidad	1993
Berja	Poniente Almeriense	Balanegra	En trámites de segregación	2015

Fuente: Elaboración propia. Junta de Andalucía.

Como vemos, se han registrado en el marco temporal que abarca este trabajo un total de seis cambios a escala municipal en la zona del litoral mediterráneo andaluz. Todos ellos, sin excepción, tienen que ver, como era de esperar, con un cambio en la estructura del poblamiento y el poder territorial en un mismo sentido: pérdida de

importancia de núcleos y cabeceras prelitorales o interiores tradicionales frente a la ganancia de protagonismo de núcleos más cercanos a la línea de costa.

El primero de ellos, supuso el traslado, a partir de 1949, de la capitalidad municipal desde Benagalbón, núcleo prelitoral retirado de la primera línea de costa, hacia el núcleo litoral pujante ya en esos años, mejor comunicado y relacionado estrechamente con Málaga y sus necesidades residenciales: Rincón de la Victoria. Idéntico proceso el vivido entre Gualchos y Castell de Ferro en la costa granadina a mediados de los 1960. Síntoma y resultado de la pérdida de importancia de los núcleos del traspaís rural en estos años fue la fusión a comienzos de los 1970 de los tres núcleos del valle del río de la Toba, en la costa granadina, que dio como resultado la creación de Los Guájares. Antes, en 1971, en el marco de la acción del Plan de Desarrollo a partir de 1965 sobre el Campo de Gibraltar y sus planes de expansión del regadío a partir de la construcción de embalses, se creó en el valle medio del Guadarranque un nuevo pueblo de colonización que sería conocido como Castellar Nuevo, dejando al núcleo histórico - Castellar Viejo- casi despoblado. Los siguientes cambios tuvieron lugar en el Poniente Almeriense. Dos segregaciones, la de El Ejido a partir del antiguo término de Dalías, y la de la Mojonera a partir del de Felix. La dinámica en ambos casos es la misma, la protagonizada a comienzos de la década de 1980 por dos núcleos litorales, con crecimientos exponenciales gracias al éxito y desarrollo de la colonización agraria del INC y el IRIDA en la zona del campo de Dalías, que sobrepasaban en su dimensión económica y demográfica a la capital municipal correspondiente en esos años. El otro movimiento que tuvo lugar en esta comarca fue en el año 1984 y supuso la integración de Benínar, pequeño núcleo alpujarreño junto al río Grande, en el término de Berja, por despoblación y abandono del primero debido a la construcción del pantano del mismo nombre. Un pantano que sirvió con problemas para abastecer de agua potable a los pueblos del litoral inmediatamente inferior y hasta a la capital almeriense. Para finalizar con el Poniente Almeriense, quizá el área más transformada en estos años en la materia que tratamos, un caso similar a los anteriores se produjo en el término municipal de Vícar, otra ciudad en estudio que cuenta con más de 20.000 habitantes en la actualidad, y que derivó en el traslado de gran parte de las dependencias del ayuntamiento a la Puebla de Vícar, principal núcleo del municipio nacido también de la colonización y expansión de regadíos realizada el pasado siglo en la zona, aunque los plenos y la

capitalidad oficial del municipio se mantienen en el núcleo tradicional. A finales de los 1980 tuvo lugar la más importante segregación en esos años junto a la de El Ejido. Nos referimos a la de Torremolinos a partir del término de Málaga, a la que se había unido en los años 1920. Algo similar a lo ocurrido entre Benagalbón y Rincón de la Victoria tuvo lugar años más tarde, ya en los 1990, en la costa granadina, con los núcleos de Polopos-La Mamola y Gualchos-Castell de Ferro. Finalmente, y en las postrimerías del periodo de estudio, Balanegra, el asentamiento litoral de Berja cuyo crecimiento ha corrido paralelo al éxito de los enarenados e invernaderos desde los años 1960, aspira a segregarse de éste tras más de diez años de pleitos y litigios administrativos en pos de este fin. Éste constituiría el último caso en una lógica territorial que mantiene que, los núcleos litorales, más pujantes y mejor conectados en el contexto socioeconómico actual, tienden a demandar un mayor protagonismo administrativo debido a su dinamismo e importancia crecientes.

Cuadro 29. Entidades Locales en la zona de estudio (Entidades Local Autónoma y Entidad de Ámbito Territorial Inferior al Municipio).

<b>Municipio (Provincia)</b>	<b>Unidad Territorial</b>	<b>Entidad</b>	<b>Centro urbano principal</b>	<b>Tipo</b>
Berja (Almería)	Poniente Almeriense	Balanegra	Balanegra	EATIM (segregado, con recurso interpuesto, en noviembre de 2015)
Jimena de la Frontera (Cádiz)	Campo de Gibraltar	San Martín del Tesorillo	San Martín del Tesorillo	ELA
Motril (Granada)	Costa Tropical	Torrenueva	Torrenueva	EATIM
Motril (Granada)	Costa Tropical	Carchuna-Calahonda	Carchuna	ELA
Tarifa (Cádiz)	Campo de Gibraltar	Tahivilla	Tahivilla	EATIM
Tarifa (Cádiz)	Campo de Gibraltar	Facinas	Facinas	EATIM

Fuente: Elaboración propia. Junta de Andalucía.



En el mismo contexto y dinámica, hemos catalogado las entidades locales de la zona de estudio, agrupadas en dos figuras. Por un lado, la Entidad Local Autónoma (ELA) y, por otro, la Entidad de Ámbito Territorial Inferior al Municipio (EATIM) (Cuadro 29). Ambas responden, con marcos normativos parecidos aunque con competencias distintas, a los deseos de pedanías y núcleos urbanos insertos en municipios mayores de gestionar de forma directa sus localidades.

Figura 14. Carchuna (ELA Carchuna-Calahonda, Motril). Pueblo de Colonización.



Fuente: elaboración propia del autor.

En primer lugar, encontramos el caso de Balanegra, virtualmente independiente, a la espera de que se resuelvan los recursos puestos por el ayuntamiento de Berja a la decisión tomada por el Gobierno andaluz al respecto. En el término de Motril, principal referencia urbana de la costa granadina, encontramos dos casos, ambos núcleos litorales de la zona oriental del municipio. Torrenueva, núcleo costero y turístico, y Carchuna-Calahonda, aún más centrado que el anterior en la agricultura bajo plástico. Y, finalmente, en el Campo de Gibraltar, encontramos tres casos más. Tahivilla y Facinas en Tarifa y San Martín del Tesorillo en Jimena de la Frontera. Tahivilla y Facinas responden al perfil de núcleo agroganadero del interior gaditano, ambos situados en el noroeste del

término municipal de Tarifa, bastante excéntricos del núcleo principal del municipio. San Martín del Tesorillo, finalmente, se trata de una antigua colonia agrícola muy próximo al litoral y al término de San Roque. Tahivilla, Carchuna y Calahonda son núcleos resultado en sus formas y perfil funcional actual, de procesos de colonización y expansión del regadío realizados a lo largo del siglo XX, mientras San Martín del Tesorillo responde a actuaciones anteriores, llevadas a cabo a finales del S. XIX.

#### 5.4 Las ciudades medias litorales. Dimensión y características de los asentamientos.

Para generar un análisis más completo acerca de la dimensión urbana, municipal e inframunicipal, de los núcleos en estudio en este trabajo, nos ha parecido conveniente recopilar algunas variables importantes de cara a su consideración en el diagnóstico posterior (Cuadro 30). De esta forma, podremos, de forma conjunta con las variables hasta ahora tratadas, comprender mejor la relevancia y peso territorial de estos centros urbanos.

Cuadro 30. Indicadores submunicipales de las ciudades en estudio.

Ciudad Media	Pob. 2011	Extensión municipal	Densidad Pob. Municipal	Población Núcleo Principal	Núcleo principal/ pob. total	% Municipal Constr. y alterado, 2007
Adra	24375	90,1	275,05	19871	80,18	3,95
Algeciras	117695	85,8	1.374,99	117111	99,27	22,40
Alhaurín de la T.	37020	82,7	463,12	13463	35,15	21,49
Alhaurín el Grande	23164	73,1	331,19	17052	70,43	10,30
Almuñécar	26969	83,4	326,08	18623	68,48	9,56
Barrios, Los	22988	331,3	69,40	16922	73,60	3,75
Benalmádena	61394	26,9	2.488,44	10423	15,57	53,53
Cártama	23225	105,1	231,47	7936	32,62	7,17
Coín	21692	127,4	169,18	14700	68,20	4,89
Ejido, El	80839	225,8	372,65	45126	53,63	8,57

Estepona	64468	137,5	484,12	46475	69,82	23,19
Fuengirola	72019	10,4	7.293,85	75856	100,00	69,13
Huércal-Overa	18188	317,7	57,83	13892	75,61	2,41
Línea de la Concepción, La	65412	19,3	3.271,09	63132	100,00	52,69
Marbella	135124	116,8	1.187,32	87734	63,26	45,04
Mijas	74028	148,8	520,97	3575	4,61	22,96
Motril	60460	109,8	554,37	49855	81,90	8,51
Nerja	21086	85,1	242,64	19997	96,84	6,20
Níjar	28223	599,8	47,73	2884	10,07	4,11
Rincón de la Victoria	41040	28,5	1.497,82	16780	39,31	37,51
Roquetas de Mar	86799	59,7	1.535,71	46067	50,25	26,90
San Roque	29956	146,9	200,76	11562	39,21	21,65
Torremolinos	66270	19,9	3.384,57	67353	100,00	47,54
Vélez-Málaga	76922	157,9	492,77	39700	51,02	12,46
Vícar	23482	64,3	379,22	152	0,62	8,04

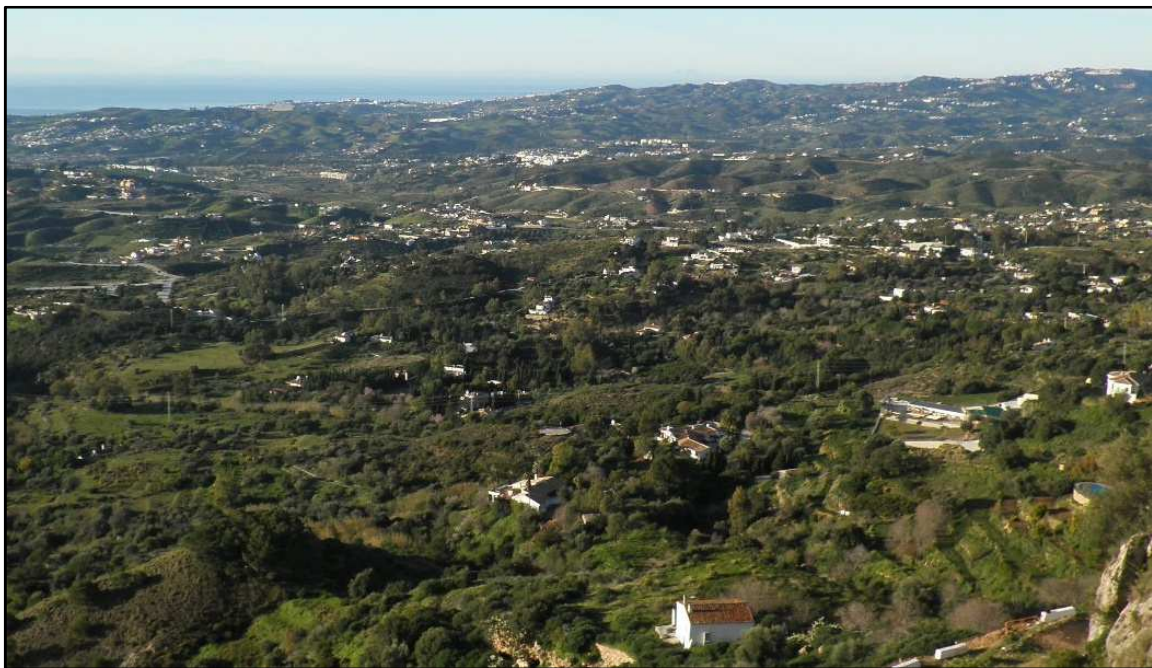
Fuente: Censo de Población y Vivienda, 2011. Nomenclátor de Entidades y Núcleos de Población de Andalucía, 2011.

Hay tres datos en esta tabla que son novedades respecto a lo visto hasta ahora en este trabajo y que sirven muy bien para contextualizar la realidad urbana intramunicipal en las ciudades en estudio, así como otros indicadores posteriores relacionados. Hablamos de la densidad de población, el peso del núcleo principal en el municipio y la superficie construida y transformada en el mismo.

En lo referido a la densidad poblacional, en el área de estudio conviven tres realidades. Un grupo de municipios con densidades medias, similares a las de las ciudades medias del interior regional, que coinciden con los términos municipales más grandes del área. Los Barrios, Huércal-Overa y Níjar se encuentran en este grupo de

densidades inferiores a las 100 hab/km<sup>2</sup>. La densidad de población de España en 2011 era de 93'5 habitantes por km<sup>2</sup> y en Andalucía en ese año se situaba en torno a los 93 habitantes por km<sup>2</sup> (INE, 2011). Un segundo grupo de ciudades se encuentra en densidades medias, superiores a 100 e inferiores a 600 hab/km<sup>2</sup>. El Ejido, Estepona, Mijas, Vécar, San Roque, combinan un peso poblacional medio con una extensión municipal también media. Finalmente, algunos centros urbanos del área presentan densidades plenamente urbanas, generalmente coincidentes con términos municipales de reducida extensión. Algeciras, Benalmádena, Marbella, Rincón de la Victoria, Roquetas de Mar y, sobre todo, Torremolinos, la Línea y Fuengirola, máximos en la zona, con más de 3200 los dos primeros y más de 7200 hab/km<sup>2</sup>el último.

Figura 15. Urbanismo residencial y disperso entre Mijas y Fuengirola.



Fuente: elaboración propia del autor.

Estas concentraciones humanas tienen una traslación directa en el ámbito espacial, resultando de las mismas unos porcentajes de superficie municipal construida enormemente llamativos, propios de zonas masivamente urbanas. Además, y pese a que se trata de un dato relativo a 2007, supone un referencia recogida en la cresta final de la ola de la burbuja inmobiliaria, por lo que recoge el conjunto de las extensiones alteradas

en el marco de ésta y supone una referencia válida y fundamental en el contexto urbano andaluz actual.

Sin ir más lejos, Torremolinos, La Línea, Benalmádena o Marbella rondan el 50% de su extensión municipal construida o alterada, pero el que destaca sobre todos los demás es Fuengirola, con más del 69% de término municipal en estas circunstancias. En el otro extremo, los grandes municipios de la zona reducen estos porcentajes a cantidades muy pequeñas, como son el 4% de Níjar, el 3'9% de Adra o el 2'4% de superficie alterada o construida en Huércal-Overa. Estos datos empiezan a dejarnos intuir la presencia territorial en municipios de tamaño medio de urbanismo disperso generalizado. El porcentaje construido en municipios muy pequeños como Algeciras o La Línea es comprensible, pero no lo es tanto en términos municipales menos poblados o más extensos como Marbella, Mijas, Roquetas de Mar o Estepona, y que presentan al mismo tiempo porcentajes muy importantes de superficie municipal construida o alterada.

Finalmente, otra variable muy interesante en esta escala de trabajo es el peso relativo del núcleo urbano principal en el total de la población municipal. Éste nos permite avanzar un poco más en la consideración realizada en el párrafo anterior sobre el tipo de poblamiento instaurado en cada municipio. Torremolinos, La Línea, Fuengirola o Algeciras concentran prácticamente el 100% de su población en el núcleo principal, lo que no significa necesariamente que haya ausencia de urbanismo disperso en el mismo, y sí que la extensión municipal que gestionan es muy pequeña. En el otro extremo, Benalmádena (sobre el 15%), Níjar (sobre el 10%) Mijas (4'6%) o Vícar (0'65), representan la otra cara de la misma realidad. Ésta última situación sí merece una matización. Benalmádena presenta tasas superiores al 53% de su superficie municipal alterada o construida, sobre todo en el reborde litoral, escenario propio de un municipio con varios núcleos de población contiguos al principal que desdibujan por completo los asentamientos históricos de la zona y hace muy difícil el establecimiento de límites entre los mismos (Arroyo de la Miel, Torrequebrada). Algo parecido ocurre en Mijas, en donde el núcleo tradicional se ha visto rodeado y absorbido por un proceso generalizado de urban-sprawl que ha desdibujado límites entre lo natural, lo rural y lo urbano en todo el frente costero municipal. En los casos almerienses, Níjar se trata de un núcleo histórico que alberga en su municipio al enorme campo del mismo nombre, dando lugar al

término municipal más grande de Andalucía que, además, fue objeto de intervención colonizadora y expansión de los regadíos por parte del Estado desde mediados del pasado siglo, de lo cual resultó el nacimiento y crecimiento posterior de varios núcleos urbanos que han superado en entidad e importancia económica al núcleo cabecera tradicional (nos referimos a Campohermoso, San Isidro, Atochares). En Vícar ha ocurrido lo mismo (La Gangosa, Puebla de Vícar, Las Cabañuelas), de forma más radical si cabe y debido a procesos económica e históricamente muy parecidos a los del caso nijareño. Hablamos en los cuatro casos de entidades polinucleares dentro a una escala inferior a la municipal, fenómeno difícilmente aprehensible por la planificación y el análisis cuantitativo tradicional como veremos a continuación en el estudio del índice de compacidad.

Figura 16. Expansión urbana reciente de Algeciras (ensenada de Getares). Adosados y casa bajas a partir del urbano consolidado preexistente.



Fuente: elaboración propia del autor.

El resto de núcleos presentan porcentajes más moderados, dando como resultado un promedio para el área de estudio del 59'9% de la población municipal residiendo en el núcleo principal.

#### *5.4.1 Compacidad y desarrollo urbano en las ciudades medias mediterráneas de Andalucía.*

Derivado de lo anterior y como una referencia moderna que se está convirtiendo en tradicional en el análisis de ciudades medias a escala global, nos pareció interesante incorporar el análisis de un indicador no usado hasta ahora en las ciudades andaluzas. Hablamos del denominado “índice de compacidad”, que nos permite acercarnos de forma objetiva al tamaño y escala del centro urbano investigado para, a partir de ahí, reflexionar sobre muchas de sus características y cualidades en relación con la relación de sus habitantes con el medio, su calidad de vida o el tamaño urbano y las distancias de la vida urbana en él (Cuadro 31).

En este caso, se trata de una novedosa aplicación en ciudades medias de la escala regional andaluza, lejos de los casos en los que se aplica habitualmente. Ésta se viene realizando en urbes más grandes y con una posición media, sí, pero en otros contextos urbanos y escalas territoriales. Ello constituye, por tanto, un experimento interesante para mostrar sus posibilidades y limitaciones en el cambio de escala y en diferentes contextos urbanos, y nos va a servir para refutar o controvertir algunas aseveraciones, ya clásicas, en torno a las características y bondades de las ciudades medias mediterráneas en general y de las andaluzas en particular.

Una de las características que en apartados anteriores comentábamos era el hecho de que las ciudades medias eran espacios apropiados para el desarrollo de la actividad humana en mejores condiciones de calidad de vida. Por ejemplo, un radio urbano de hasta 2´5 kilómetros se puede recorrer en menos de 40 minutos, lo que nos habla de un espacio físicamente factible para ser recorrido a pie. Y las distancias inferiores a 6 kilómetros se pueden recorrer en menos de 1h30 min (BELLET SANFELIÚ y LLOP TORNÉ, 2004b).

Cuadro 31. Índice de compacidad\*<sup>1</sup> en las ciudades en estudio, 2011.

Ciudad Media	Pob. Muni.	Radio Núcleo urbano (Km)	Área de radio (Has)	Viviendas familiares	Media pers/vivienda	Índice de Compacidad
Adra	24.375	1,85	1.075,21	11835	2,06	0,19
Algeciras	117.695	4,82	7.298,67	54078	2,18	0,03
Alhaurín de la Torre	37.020	2,92	2.678,65	14437	2,56	0,10
Alhaurín el Grande	23.164	1,4	615,75	10824	2,14	0,35
Almuñécar	26.969	3,8	4.536,46	25822	1,04	0,02
Barrios, Los	22.988	0,93	271,72	9883	2,33	0,86
Benalmádena	61.394	4,17	5.462,88	42378	1,45	0,03
Cártama	23.225	1,25	490,87	11176	2,08	0,42
Coín	21.692	2,38	1.779,52	10464	2,07	0,12
El Ejido	80.839	2,04	1.307,41	39403	2,05	0,16
Estepona	64.468	2,84	2.533,88	50082	1,29	0,05
Fuengirola	72.019	4,11	5.306,81	47537	1,52	0,03
Huércal-Overa	18.188	2,5	2.290,22	9295	1,96	0,10
La Línea de la Concepción	65.412	2,02	1.281,90	28722	2,28	0,18
Marbella	135.124	4,5	6.361,73	86700	1,56	0,02
Mijas	74.028	2,23	1.562,28	50806	1,46	0,09
Motril	60.460	1,29	522,79	35761	1,69	0,32
Nerja	21.086	2,27	1.618,83	16394	1,29	0,08
Níjar	28.223	1,13	401,15	13304	2,12	0,53
Rincón de la Victoria	41.040	3,78	4.488,83	25447	1,61	0,04
Roquetas de Mar	86.799	1,51	716,31	57286	1,52	0,21
San Roque	29.956	1,18	437,44	17007	1,76	0,40
Torremolinos	66.270	2,12	1.411,96	44242	1,50	0,11
Vélez-Málaga	76.922	2,19	1.506,74	47231	1,63	0,11
Vícar	23.482	0,26	21,24	11292	2,08	9,79

Fuente: Censo de Población y Vivienda. Nomenclátor de Entidades de Andalucía. GoogleMaps. Elaboración propia a partir de las encuestas del programa UIA-CIMES.

<sup>1</sup>\* Índice de compacidad:  $1 / (\text{Área del radio} / \text{media de personas por vivienda en la ciudad}) * 100$ . Hemos calculado la media de personas por vivienda, relacionando el número total de viviendas en cada municipio con la población total de los municipios en estudio.



Pese a todo, y ya entramos en el comentario más detallado de este índice en su aplicación en las ciudades mediterráneas andaluzas, los datos nos revelan una realidad bastante más compleja de la esperada según se establece en la teoría existente sobre la compacidad de núcleos urbanos inferiores a 140.000 habitantes y el discurso predominante a éste respecto en la geografía urbana andaluza (BENAVENT FERNÁNDEZ DE CÓRDOBA, 1992; LÓPEZ CHACÓN, 1992; RODRÍGUEZ DOMENECH, 2007; BELLET SANFELIÚ y LLOP TORNÉ, 2004b; BELLET y BELTRAO, 2009).

Pero para comprender mejor este hecho final, es necesario comentar antes el comportamiento de algunas de las variables que lo componen.

El radio urbano es uno de los elementos a considerar en el índice de compacidad. Se trata de la medición lineal de la distancia entre el centro urbano y su borde externo más alejado. Sirve para calcular el área urbana global teórica. En los distintos municipios muestra un comportamiento variable, sobre todo en función de parámetros físicos como la forma del núcleo (si está en una vega interior, sometido a la influencia de la línea de costa, influencia de las infraestructuras de comunicación en la forma urbana, además del propio tamaño que tenga por su importancia demográfica). A continuación hemos incorporado el dato de viviendas totales del término municipal, referido al momento censal de también de 2011.

Ofrece curiosos resultados, como en el caso comparativo entre dos localidades litorales pero con modelos urbanos y económicos diferentes: La Línea y Almuñécar. Ambos tienen un número similar de viviendas (28.722 el primero y 25.822 el segundo) pero en La Línea hay censados casi 65.500 habitantes y en Almuñécar no llegan a 27.000. Es decir, 38.500 habitantes de diferencia con tan sólo 2.900 viviendas más. Esto nos indica el número de segundas residencias existentes en el segundo caso lo es todo un elemento a considerar a la hora de valorar procesos de urbanismo disperso y litoral propios de espacios turísticos. Finalmente, hemos realizado el cálculo del promedio de los habitantes existentes por vivienda en cada municipio, cifra en la que, de nuevo, la diferencia entre centros turísticos con muchas segundas residencias, casa vacías de habitantes estacionales o directamente sin vender (1'04 en Almuñécar, 1'29 en Estepona), contrasta con aquellos núcleos de perfil de servicios administrativos,

industriales o agrícolas, que cuentan con un número de habitantes por vivienda mayor (por encima de 2 personas/vivienda: 2'23 en Los Barrios, 2'28 en La Línea, etc.)

Figura 17. Almuñécar (26.969 hab. en 2011), principal núcleo turístico del litoral granadino.



Fuente: elaboración propia del autor.

Centrándonos ahora en los valores mostrados por las ciudades medias estudiadas en el índice de compacidad, hemos de indicar, en primer lugar, que presentan una enorme variabilidad en el comportamiento respecto a su grado de compacidad. Ni mucho menos hay un perfil único a este respecto, ya que advertimos una gran diversidad de situaciones que, con la compensación entre las distintas variables estudiadas que incorpora el índice de compacidad, ofrece un panorama enormemente interesante. Esto nos habla de una realidad urbana diversa y compleja reunida en un territorio relativamente pequeño y que, como vimos anteriormente, nos gusta recalcar que participa de procesos territoriales estructurales casi siempre comunes. Identificamos, de este modo, distintos comportamientos fácilmente agrupables.

Los valores muy bajos, iguales o inferiores a 0'1, aparecen relacionados a centros urbanos con una enorme cantidad de población dispersa en una gran extensión de terreno. Algeciras, Almuñécar, Benalmádena, Estepona, Fuengirola, Huércal-Overa,

Marbella, Mijas, Nerja o Rincón de la Victoria. Son muchos los casos de ciudades medias litorales con un índice de compacidad bajo, propio de urbes mayores y escenarios metropolitanos, lo que nos hace poner en tela de juicio la afirmación generalizada en el discurso teórico en la materia de que las ciudades medias suelen mostrar una natural tendencia a la compacidad. De este modo, ya podemos comprobar cómo un número importante de las ciudades de la zona litoral mediterránea andaluza no se identifican, ni de lejos, con una de las principales características históricas definitorias del poblamiento intermedio en la región: la forma compacta del núcleo urbano.

Figura 18. La Línea de la Concepción y Gibraltar desde El Higuero.



Fuente: elaboración propia del autor.

Por otro, valores medios-bajos, inferiores a 0'3, los podemos encontrar en centros tales como Adra, Alhaurín de la Torre, Coín, El Ejido, La Línea de la Concepción, Roquetas de Mar, Torremolinos y Vélez-Málaga. Independientemente del tamaño municipal, es curioso observar cómo ciudades aparentemente tan distintas en su historia, estructura económica y organización urbana como Vélez Málaga o Torremolinos, presentan un índice de compacidad idéntico. Así mismo, es interesante comprobar cómo en las ciudades medias de la zona de invernaderos del Poniente Almeriense –Adra, El Ejido y Roquetas-, la forma compacta del núcleo urbano no es

habitual, no es ni siquiera un rasgo definitorio de su identidad. Esto es así pese a que, como pudiera esperarse, la alta rentabilidad del suelo no urbano de su entorno – ocupada por invernaderos- favorecería la densificación urbana y el crecimiento a partir del urbano preexistente, evitando fenómenos de dispersión sobre el territorio circundante. Definitivamente esto no sucede así y la dispersión es una realidad evidente también en estos casos.

Figura 19. Huércal-Overa (18.188 hab. en 2011), área de expansión hacia el NE.



Fuente: elaboración propia del autor.

Un nivel de compacidad medio-elevado, habitual en ciudades medias en otras escalas, sería el que encontramos en los casos de Motril (0'32), Alhaurín el Grande (0'35), San Roque (0,40) y Cártama (0'42), quizá los casos, según este índice, con el comportamiento más genuino, y todo pese a que se localizan en zonas muy alteradas y afectadas por procesos urbanos tendentes a la dispersión (frente litoral, espacios metropolitanos circundantes a las capitales de provincia, etc.).

Finalmente, los valores más altos, aquellos superan esa barrera del 0'5, los encontramos en Níjar (0'53), Los Barrios (0'83) y Vícar, con un irreal 9'79. La explicación a estos valores en los casos de Níjar y Vícar es evidente desde el punto de vista territorial y yendo más allá de consideraciones estadísticas. Su condición polinuclear, ya que

cuentan con centros urbanos satélite de notable entidad alejados del núcleo principal, el cual no ha participado de los cambios económicos y de crecimiento demográfico en la misma medida que sus éstos, explica estos valores tan altos. Nos queda, finalmente, Los Barrios, que constituye, según este índice, el núcleo con las condiciones de compacidad más elevadas y genuinas del área, incluso superiores al comportamiento medio de otros núcleos medios en otros ámbitos y escalas.

Figura 20. Avenida Antonio Machado, área de expansión de Los Barrios (22.988 hab. en 2011).



Fuente: elaboración propia del autor.

El estudio detallado de los datos revela, así mismo, la insuficiencia de este índice para aproximarse a centros urbanos con características polinucleares –Níjar, Vícar-, en los que el grueso de la población municipal se concentra en varios centros urbanos, lo que hace, por tanto, que el centro urbano de referencia municipal no sea representativo en el volumen poblacional, número de viviendas, amplitud del radio, etc. Los datos que refleja en estos casos son de unos valores relativos a la compacidad enormemente elevados, afectados por el hecho de que la inmensa mayoría de las viviendas y la población de estos municipios no vive en el núcleo principal.

Figura 21. Vélez-Málaga desde el castillo (76.922 hab en 2011). Núcleo histórico y área de expansión reciente hacia el mar.



Fuente: elaboración propia del autor.

Figura 22. Vícar (23.482 hab. en 2011 en su municipio). Vista del núcleo tradicional no afectado el impacto de la colonización agraria en el S.XX.



Fuente: elaboración propia del autor.

#### *5.4.2 Compacidad y terciarización económica. Una comprobación estadística.*

Para sopesar y justificar estas aseveraciones, hemos decidido analizar con procedimientos estadísticos algunas relaciones entre las principales informaciones manejadas. Dada la importancia de la terciarización económica en el cambio territorial y urbano registrado en las últimas décadas, como rasgo además definitorio y común de las transformaciones vividas en la zona de estudio, nos ha parecido oportuno abordar la correlación existente entre el valor que mostraba el índice de compacidad en cada caso y el peso del sector servicios en la economía local.

En primer lugar, hemos relacionado, en una tabla de correlación, los valores obtenidos del índice de compacidad para las ciudades en estudio con el peso del sector terciario en cada una de ellas, todo ello referido a datos de 2011 (Cuadro 32). El valor irreal obtenido por Vícar en el cálculo del índice de compacidad (9'79), ya explicado y que superaba el nivel máximo de 1 que marca el índice, lo hemos tratado como un caso atípico y le hemos asignado un valor 1 -el mayor posible y el más cercano a su resultado inicial-. Así mismo, y para aligerar la lectura y presentación de la información, hemos agrupado los valores posibles del peso del sector servicios en la economía local en tres grupos: valor 1 cuando es inferior o igual al 49% de la actividad económica, casos en los que se trata de un sector importante pero no claramente mayoritario; valor 2 cuando oscila desde el 50% al 74%, donde es mayoritario; y 3 con valores superiores al 75%, donde entendemos que se trata de un sector masivo en la economía local.

Cuadro 32. Tabla de correlación entre el índice de compacidad y el peso del sector terciario en las ciudades medias en estudio, 2011.

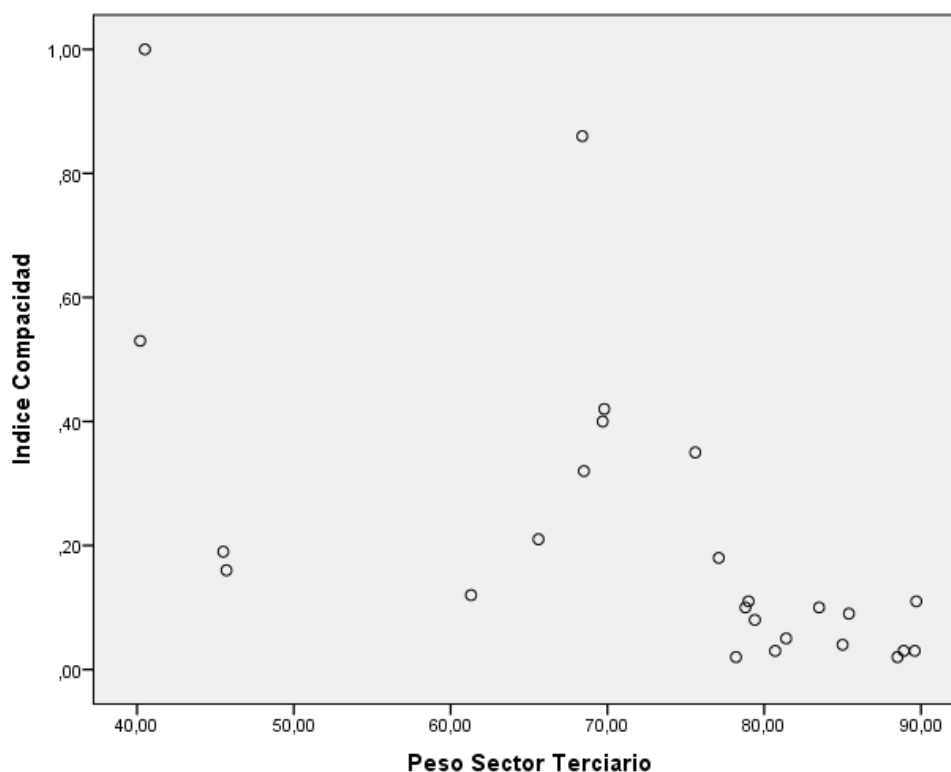
<b>Índice Compacidad * Sector terciario agrupado Crosstabulation</b>					
Count					
		Sector terciario agrupado			Total
		1,00	2,00	3,00	
<b>Índice Compacidad</b>	,02	0	0	2	2
	,03	0	0	3	3
	,04	0	0	1	1
	,05	0	0	1	1
	,08	0	0	1	1
	,09	0	0	1	1
	,10	0	0	2	2
	,11	0	0	2	2
	,12	0	1	0	1
	,16	1	0	0	1
	,18	0	0	1	1
	,19	1	0	0	1
	,21	0	1	0	1
	,32	0	1	0	1
	,35	0	0	1	1
	,40	0	1	0	1
	,42	0	1	0	1
	,53	1	0	0	1
	,86	0	1	0	1
	1,00	1	0	0	1
<b>Total</b>		<b>4</b>	<b>6</b>	<b>15</b>	<b>25</b>

Fuente: elaboración propia del autor.

A continuación, obtenemos el diagrama de dispersión, con la variable Índice de Compacidad en la eje Y, y la variable Peso del Sector Terciario en el eje X.



Figura 23. Diagrama de dispersión. Índice de compacidad y peso del sector servicios.



Fuente: elaboración propia del autor.

Cuadro 33. Covarianza entre las dos variables.

<b>Correlaciones</b>			
		<b>Índice Compacidad</b>	<b>Peso Sector Terciario</b>
<b>Índice Compacidad</b>	Pearson Correlation	1	-,623**
	Sig. (2-tailed)		,001
	Sum of Squares and Cross-products	1,569	-58,574
	Covariance	,065	-2,441
	N	25	25
<b>Peso Sector Terciario</b>	Pearson Correlation	-,623**	1
	Sig. (2-tailed)	,001	
	Sum of Squares and Cross-products	-58,574	5631,160
	Covariance	-2,441	234,632
	N	25	25
**. Correlation is significant at the 0.01 level (2-tailed).			

Fuente: elaboración propia del autor.

Como se observa en la Figura 23, el diagrama de dispersión nos permite mostrar gráficamente la relación, en un experimento bivariante como el que nos ocupa, entre las dos variables manejadas. Parece mostrar una cierta tendencia a un comportamiento de dependencia inversa entre las variables, es decir, ambas variables varían en sentido contrario alrededor de sus medias. A grandes valores de X corresponden pequeños valores de Y, y viceversa.

Pero al mostrar un comportamiento no demasiado rotundo en este aspecto, hemos decidido añadir el estudio de la covarianza a este apartado (Cuadro 33), entendiendo ésta como el índice que cuantifica si existe o no una relación lineal directa entre dos variables cuantitativas. En este caso, el valor negativo de la covarianza (-2,441, claramente alejado del valor 0) indicaría que existe una relación lineal inversa entre ambas variables. Hemos de añadir que la covarianza, tenga el valor que tenga (puede oscilar de - infinito a + infinito), no puede estimar el valor y fuerza de dicha relación -solo es posible ver la tendencia-, por eso es más importante ver el signo de la covarianza que el valor que pueda alcanzar. Y debemos puntualizar, también, que no podemos afirmar, desde el punto de vista estadístico, la existencia de ninguna relación causal entre variables a partir de estos resultados.

Cuadro 34. Coeficiente de correlación de Pearson.

<b>Correlaciones</b>			
		Índice Compacidad	Peso Sector Terciario
<b>Índice Compacidad</b>	Pearson Correlation	1	-,623**
	Sig. (2-tailed)		,001
	N	25	25
<b>Peso Sector Terciario</b>	Pearson Correlation	-,623**	1
	Sig. (2-tailed)	,001	
	N	25	25
**. Correlation is significant at the 0.01 level (2-tailed).			

Fuente: elaboración propia del autor.

Pero sucede que la covarianza no es una medida objetiva de la magnitud de la relación entre dos variables, pues se ve influida por dos factores. Por un lado, los dos puntos más alejados del diagrama de dispersión influyen exageradamente en el resultado. Y por otro, la escala de medición también afecta al valor de la covarianza. Estos inconvenientes en experimentos bivariantes se resuelven definiendo el coeficiente de correlación (Cuadro 34). Este coeficiente mide el grado de asociación lineal -la intensidad de la relación- que existe entre las variables.

La correlación lineal es negativa (-0'623), pero el grado de correlación entre las dos variables será, en este sentido que comentamos, mayor a medida que el valor del coeficiente se acerque a -1 y será menor cuanto más se acerque a 0. En este caso, al estar más cerca de -1 que de 0, y ser el resultado significativo al 0'01, demuestra una correlación lineal marcadamente negativa, sin ser perfecta.

La correlación es una medida estadística que hay que saber interpretar. No podemos caer en la falacia lógica *Cum hoc hergo propter hoc*, es decir, la que implica suponer equivocadamente que si dos eventos ocurren a la vez tienen necesariamente una relación causa-efecto. Que dos elementos estén correlacionados, no significa que uno sea causa de otro. Para ello tenemos el análisis geográfico y regional anterior, para respaldar a la comprobación estadística con nuestra investigación geográfica, de tal forma que una se sume a la otra y nos permita obtener ciertas conclusiones operativas.

De esta forma y para concluir, y enlazando el análisis geográfico inicial y el estadístico final, parece razonable afirmar la existencia de una tendencia a la ausencia de compacidad en las ciudades medias en estudio en un contexto de terciarización masiva de la actividad económica, sobre todo cuanto mayor es el peso de este sector en la economía local. El sector predominante en la actualidad, que es masivo en la mayoría de los casos en estudio, mantiene una clara relación inversa cuando hablamos de compacidad urbana.

## **5.5 Las ciudades medias litorales. Algunas conclusiones sobre la dimensión y características de los asentamientos.**

Como hemos visto en el subcapítulo dedicado a la red de asentamientos y sus características en el área de estudio, las ciudades medias mantienen, dentro de la zona mediterránea andaluza, un protagonismo estructural, lo que las convierte en el rasgo

definitorio de su realidad urbana y territorial. Además, éstas poseen unas características, derivadas de su distribución y posición sobre el territorio, que las convierten en clave a la hora de abordar el estudio del poblamiento, la red de infraestructuras, la prestación de servicios o el paisaje urbano de este sector de la comunidad autónoma.

Se trata, sobre todo y lo que queremos destacar así, de un conjunto urbano enormemente diverso, que representa una multiplicidad de realidades urbanas que van más allá de la caracterización histórica de agrociedad o agroaldea que describían los estudiosos del tema en el pasado. El impacto del capitalismo global y sus particularidades, enmarcadas en su tendencia a la globalización, extremando la competitividad, que a su vez fuerza la hiperespecialización de los territorios y empresas, ha terminado por generar en este sector de la comunidad autónoma andaluza uno de los escenarios más complejos –en su vertiente demográfica y social, económica, territorial- de cuantos podemos encontrar en España en la actualidad. Y las ciudades medias protagonizan y son iconos de esta realidad, englobando en sus múltiples perfiles cada una de las variantes y especificidades de esta dinámica. Además, y al incluir la perspectiva evolutiva en nuestra mirada a este espacio y sus ciudades medias, hemos podido abordar desde la geografía otros escenarios paralelos y no siempre bien atendidos de la realidad territorial de los asentamientos humanos –la redistribución del poder territorial, los nuevos paisajes urbanos, la nueva forma de la ciudad- que, consideramos, han enriquecido el discurso hasta ahora mantenido y que nos abrirán las puertas a nuevas consideraciones en relación con el fenómeno urbano intermedio en capítulos posteriores de este trabajo.

**CAPÍTULO 6. ANÁLISIS DEL SISTEMA DE INFRAESTRUCTURAS Y TRANSPORTE, 1950-2014.**

## **CAPÍTULO 6. ANÁLISIS DEL SISTEMA DE INFRAESTRUCTURAS Y TRANSPORTE.**

### **6.1 Análisis del sistema de infraestructuras y transporte 1950-2014.**

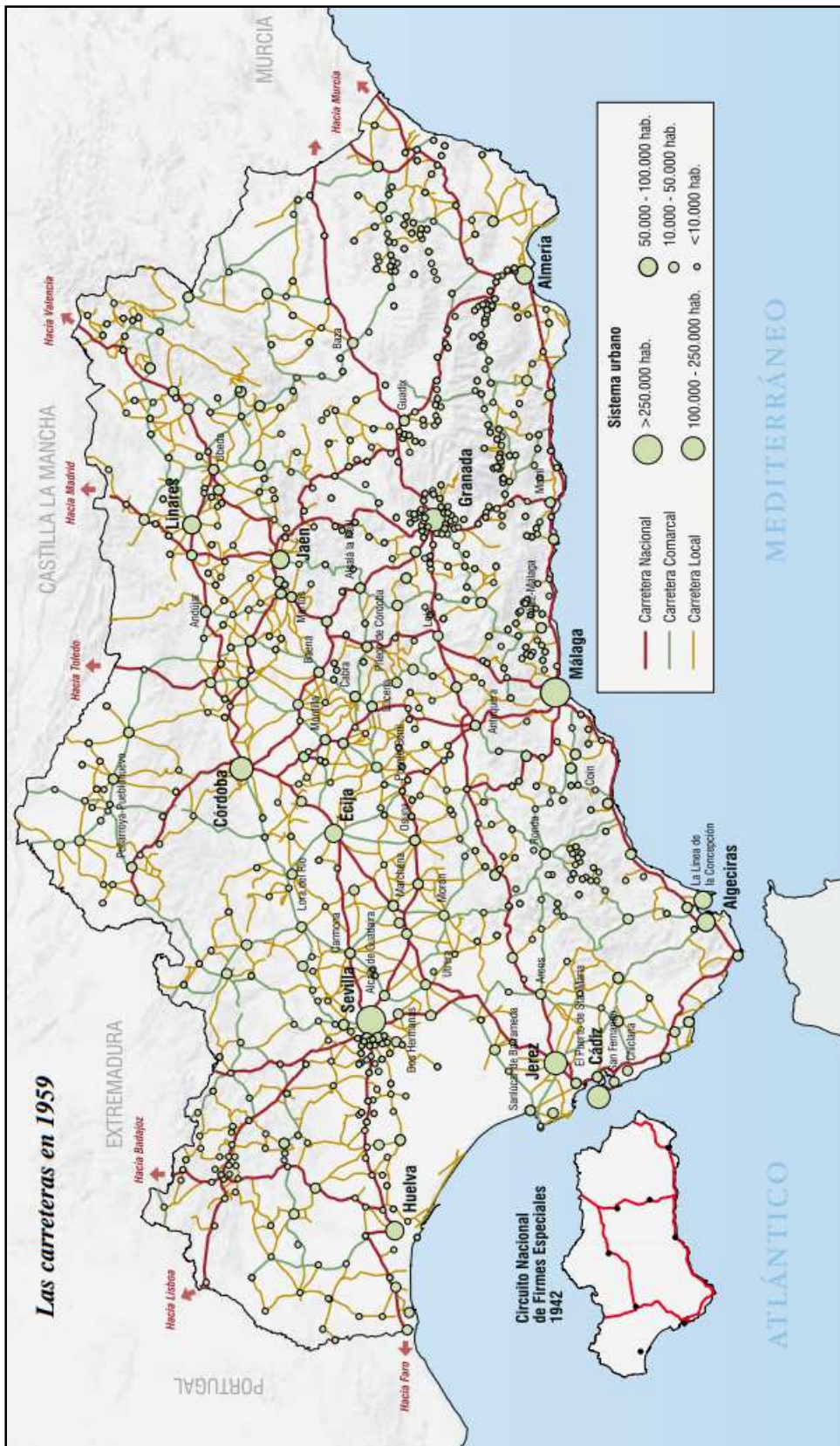
Las infraestructuras de transporte son la base que canaliza los flujos y dinámicas sobre el territorio, condicionando de este modo su organización y evolución en el tiempo. Esto les concede un protagonismo indiscutible en la conformación y dirección de los procesos que tienen lugar en el mismo y por ello es estudiado en geografía desde antiguo. Estos sistemas son, de esta forma, útiles en la articulación y cohesión del espacio, conectando los nodos del sistema territorial y marcando unas condiciones de accesibilidad y conectividad que condicionan el desarrollo y marcan la capacidad competitiva que alcanza cada territorio. Así mismo, y centrándonos en el aspecto urbano, definen con su presencia e importancia la forma y modelo territorial de una ciudad, el impacto que los flujos y conexiones tienen en ella y, por tanto, la disposición, área de influencia e importancia que tienen en la red de asentamientos (MIRALLES-GUASCH, 2002). Nos parece importante esta reflexión de entrada para justificar la inclusión de este repaso histórico que nos sirve de contexto a la evolución vivida, en materia de infraestructuras y transporte, en Andalucía en general y en su zona litoral mediterránea en particular, a lo largo del periodo de estudio. Hemos decidido dividir nuestro análisis en dos etapas histórico-políticas que nos permitían abordar mejor los procesos y la evolución seguida por este espacio.

### **6.2 Periodo 1950-1978.**

La Andalucía más oriental, región en que se inserta el litoral mediterráneo andaluz, se ha caracterizado históricamente por presentar fuertes carencias estructurales en lo que a dotación infraestructural se refiere, situación acompañada por una acción de la administración pública en la materia que rozaba en algunos casos la desatención más flagrante. Dos líneas de argumentos nos sirven para contextualizar la pésima situación que, en esta materia, presentaba la región a mediados del siglo XX (VILLEGAS MOLINA, 1979) (Mapa 21). Por un lado, estaba marcada por su carácter periférico en el contexto nacional y, por extensión, europeo, al margen de una buena articulación con los grandes valles y corredores de comunicación que marcaban la organización del territorio nacional en esos años (Guadalquivir, Meseta, Ebro, Levante)

(RUÍZ MARTÍNEZ, 1975; SÁNCHEZ DÍAZ, 1998). Además, las características naturales del terreno, tales como la orografía y la geología, han dificultado enormemente los proyectos de desarrollo infraestructural, aumentando costes y dilatando obras por décadas, lo que ha retardado su eficiente integración en la red nacional. Junto a lo anterior, encontramos un espacio regional maltratado, cuando no ignorado, por los grandes proyectos de inversión realizados por el Franquismo en esos años, marcados por la búsqueda del beneficio inmediato y la necesidad de apoyar procesos industriales preexistentes (Cataluña, Madrid, País Vasco), lo que hizo que regiones subdesarrolladas que necesitaban de esos proyectos en pos de un desarrollo futuro, como era la Andalucía Oriental, con una agricultura en crecimiento, turismo en expansión y una red urbana consolidada viviendo fuertes transformaciones (BOSQUE MAUREL y VILLEGAS MOLINA, 1979: 92), no contaran de forma principal en las inversiones, por otro lado ampliamente insuficientes, del Gobierno. Esto es especialmente significativo en los I y II Planes de Desarrollo impulsados por el gobierno desde 1964 y hasta 1971. De esta forma, a mediados de los años 1970, Andalucía en su conjunto, y más intensamente su parte oriental, mostraban unas enormes carencias en materia de comunicaciones. Éstas, acompañadas de un trato gubernamental marcado por la lentitud que indisimuladamente le otorgaba papel secundario en el orden de preferencias de las grandes inversiones, sólo se veían atenuadas por actuaciones puntuales de la Junta de Obras Públicas. Todo ello hacía muy difícil revertir, a partir del desarrollo en esta materia, una situación de subdesarrollo estructural -en lo social, económico y territorial- que se mantenía estable desde hacía décadas.

Mapa 21. Carreteras y sistema urbano en Andalucía, 1959.



Fuente: JUNTA DE ANDALUCÍA, 2009c.



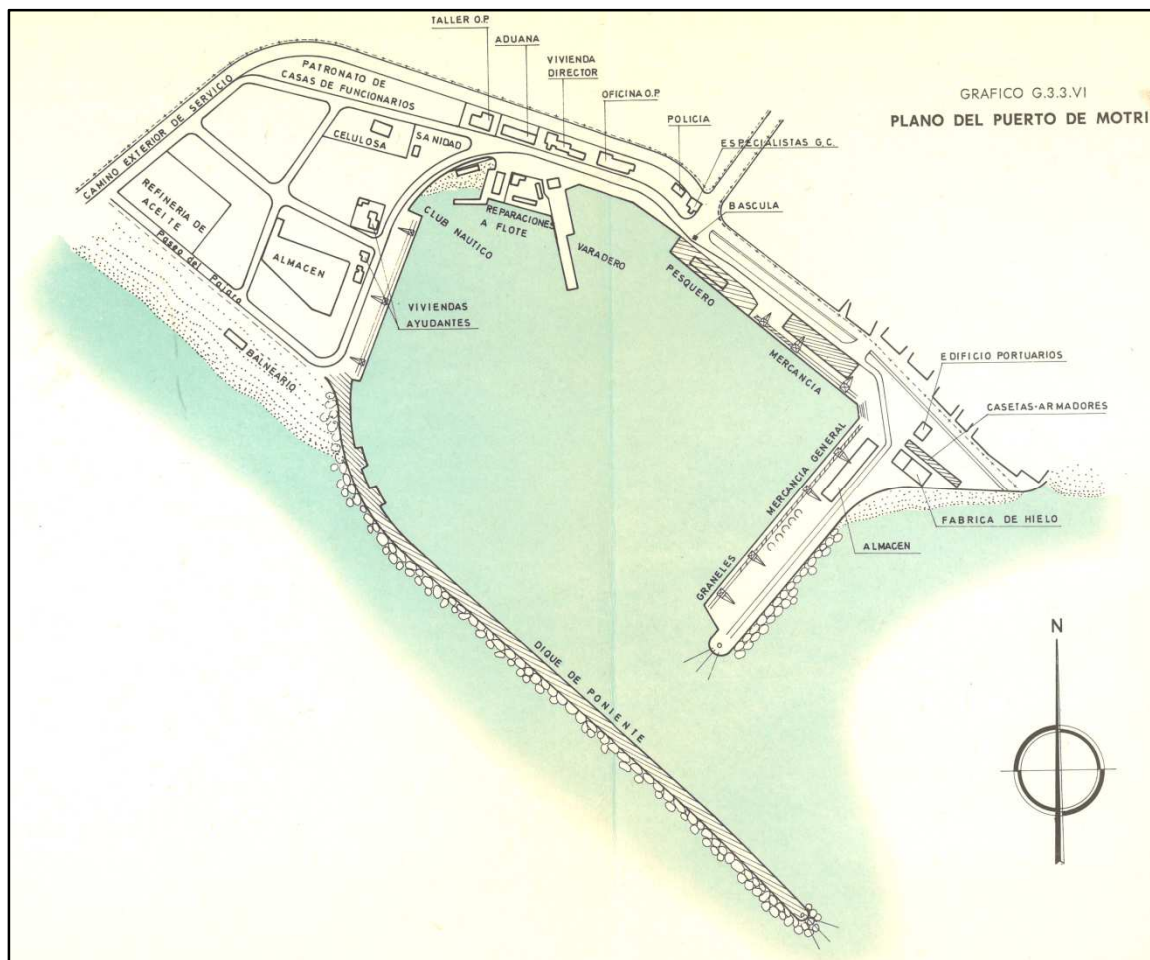
La zona litoral mediterránea, unía a las carencias estructurales de la región las suyas propias, con contadas excepciones que no servían para revertir un escenario general lamentable. No configurado aún en esos años como el auténtico corredor de desarrollo que es hoy, incluso pese a la existencia de la Nacional 340 que lo vertebraba de Oeste a Este y era la principal salida de la región hacia Levante, su devenir se producía dentro de un contexto general de carencias estructurales que no hacían sino resaltar el enclavamiento -aislamiento en la práctica- de este territorio, mal conectado con el Guadalquivir y Levante y, por tanto, lejano a la Meseta, a las principales urbes y zonas industriales del país y Europa. La barrera natural de las Béticas, atravesada sólo en tres puntos por carreteras nacionales -la N331 desde los llanos de Antequera hacia Málaga (ciudad aislada hasta prácticamente 1970); la N323, Bailén-Motril; y la N324 desde el altiplano granadino hacia Almería- constituía un punto de desconexión muy fuerte sobre el que no se intervenía con decisión por superar sus negativos efectos en la articulación de esta parte de Andalucía.

Así mismo, las propias características del entorno litoral mediterráneo, con un relieve compartimentado en valles y llanuras separados por montañas muy cercanas al mar, todo ello afectado por fuertes pendientes y un sistema de aprovechamientos intensivo en torno a las vegas regables, daba como resultado un mosaico de realidades territoriales difícilmente conectables entre sí, lo que obligaba a la principal vía de la época en la zona, la N340 (que estaba incluida en la llamada "Red Esmeralda" de tráfico internacional), a realizar trazados llenos de curvas e incomodidades que entorpecían el viaje. Sólo salieron adelante algunos planes, en el marco del Plan de Ordenación de la Costa del Sol de 1959, que mejoraban puntualmente trazados y algunas secciones de esta carretera a su paso por las incipientes zonas turísticas malagueñas. Es decir, a los problemas de articulación externa se unían las fuertes carencias y dificultades internas, lo que nos daba como resultado un territorio mal cohesionado y que, en un contexto marcado por el provincialismo de las decisiones territoriales, buscaba, en cada sector provincial y al margen de una posición de conjunto que reforzaría sus argumentos, una salida por su cuenta al problema del aislamiento y las carencias estructurales que lo caracterizaban (Mapa 22).

En cuanto a las ciudades medias, el panorama se agravaba aún más si cabe, ya que aquellas no situadas en la zona de influencia de la red de carreteras principal, quedaban al margen de cualquier desarrollo o mejora en este campo.

En otras materias relacionadas con las infraestructuras ocurre algo parecido a lo que comentábamos antes. Tras la Guerra Civil, en un contexto de privaciones y carencias generales que se dejan sentir en la acción del gobierno, las zonas subdesarrolladas de España mantienen una posición de estancamiento y de falta de inversiones que sólo es paliada por inversiones muy puntuales realizadas en búsqueda de resultados inmediatos. Uno de los principales ejemplos de este modo de actuar, que lo es también de los efectos del aislamiento y la compartimentación del funcionamiento interno del territorio mediterráneo andaluz, es el Polo de Desarrollo impulsado en el torno de la Bahía de Algeciras desde 1965 (LOZANO MALDONADO, 1983; O'KEAN ALONSO, 1988). En el marco de las actuaciones prioritarias desarrolladas a partir del I Plan de Desarrollo Económico, con unos comienzos difíciles aunque finalmente exitoso en sus previsiones principales, esta iniciativa, en lo que a materia de infraestructuras se refiere, surgió solamente como un proceso comarcal que revistió de enorme importancia y actividad al Puerto de Algeciras, además de respaldar su estratégica posición en el ámbito nacional e internacional, pero no sirvió para desencadenar procesos de arrastre que permitieran generar una dinámica industrial más amplia que tirara de una zona marcada por la pobreza en esos años. El enclavamiento y aislamiento del nuevo complejo industrial y del puerto de Algeciras en aquel tiempo, aún hoy existente, eran profundísimos, y el Polo de Desarrollo no sirvió para generar más allá de los municipios directamente afectados unos procesos que facilitaran un desarrollo infraestructural notable. Algo similar sucedió con las principales infraestructuras portuarias de la zona en esos años. Los puertos de Málaga y Almería, que venían de una situación de estancamiento por la Guerra y el fin de un periodo glorioso marcado por las exportaciones agrícolas y mineras, comenzaron en esos años a recuperarse, a pesar de su deficiente accesibilidad, beneficiados por la apertura económica de general de España a partir de 1959 y el nacimiento de nuevas actividades que encontraban en ellos un punto de conexión fundamental.

Figura 24. El Puerto de Motril a comienzos de los 1970, situación perpetuada hasta fechas recientes.



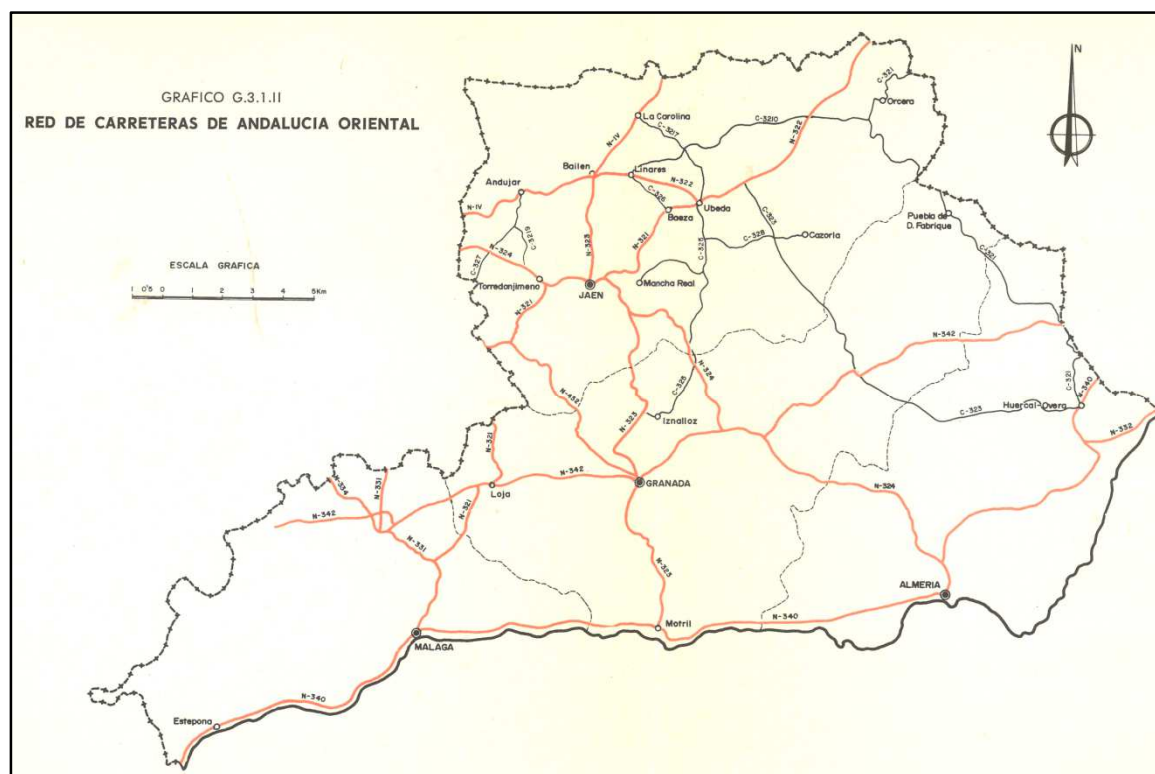
Fuente: CONFEDERACIÓN ESPAÑOLA DE CAJAS DE AHORRO, 1974a.

El aumento del tráfico de buques, mercancías y personas, además de la intensificación de la tradicional actividad pesquera en esos años, beneficiaron a estas infraestructuras y realzaron su papel de centro económico y territorial en sus entornos urbanos, si bien su impacto siempre estuvo limitado por el aislamiento que, debido a las carencias infraestructurales que arrastraban, los mantenían aislados de su entorno provincial y regional (ESTEVE SECALL, 1984; GARCÍA LORCA, 1990; ARANDA BERNAL y QUILES GARCÍA, 1999; GRINDLAY MORENO, 2008) (Figura 24). Otras referencias portuarias de la zona, como Motril, mantenían un discreto segundo plano dentro del sistema portuario, manteniéndose como centros pesqueros y desde donde se exportaban productos primarios relacionados con los aprovechamientos agrícolas del entorno (LÓPEZ FERNÁNDEZ, 1987: 159).

En el caso de los aeropuertos de Málaga (1948) y de Almería (1968). Nacidos como terminales internacionales de pasajeros en esos años, su condición física de elemento puntual en el territorio condicionó, por las carencias de infraestructuras viarias, un impacto muy limitado en el desarrollo territorial de su entorno, que empezó siendo de tipo comarcal en el primer caso y casi local en el segundo, teniendo que pasar muchos años para que sus efectos se dejaran sentir a escala provincial y regional.

En materia ferroviaria asistimos a una situación de estancamiento y lento y progresivo despegue a partir de los años 60 similar a la que hemos comentado en otros sectores (Mapa 23). Con el nacimiento de RENFE tras la Guerra Civil se reorganiza la red de ferrocarriles, con una ausencia notable de grandes proyectos en esos años. Con la progresiva desaparición en los primeros años del siglo XX de los ferrocarriles mineros en las cuencas productoras, la zona mediterránea andaluza siguió siendo un desierto en materia de ferrocarriles durante esta etapa, con la honrosa excepción del cercanías Málaga-Fuengirola puesto en marcha en 1975 para pasajeros. Años antes, el entorno de la ciudad de Málaga y algunos sectores próximos de la Costa del Sol contaron con alguna vía de importancia estructural para las comarcas que atravesaba, como fue la famosa “Cochinilla”, el cercanías que conectó Málaga con Vélez-Málaga y Ventas de Zafarraya hasta 1968. Estas honrosas excepciones no cambiaban un panorama que, en su conjunto, las conexiones de los principales centros urbanos de la zona eran siempre hacia el exterior, y se carecía de una línea que, en algún sentido, permitiera hablar de un eje litoral ferroviario. La conexión del floreciente puerto de Algeciras era hacia Bobadilla por la Serranía de Ronda; la salida de Málaga era hacia Córdoba también por Bobadilla, y la de Almería era hacia el interior -Linares y Granada- por el corredor del Río Andarax-Nacimiento. No existían líneas de ferrocarril que articularan los centros urbanos y productivos del espacio litoral andaluz, lo que curiosamente sí se producía desde Pulpí-Almendricos hacia el norte por Levante. Una carencia histórica que, aún hoy y como veremos, no se ha resuelto de forma efectiva.

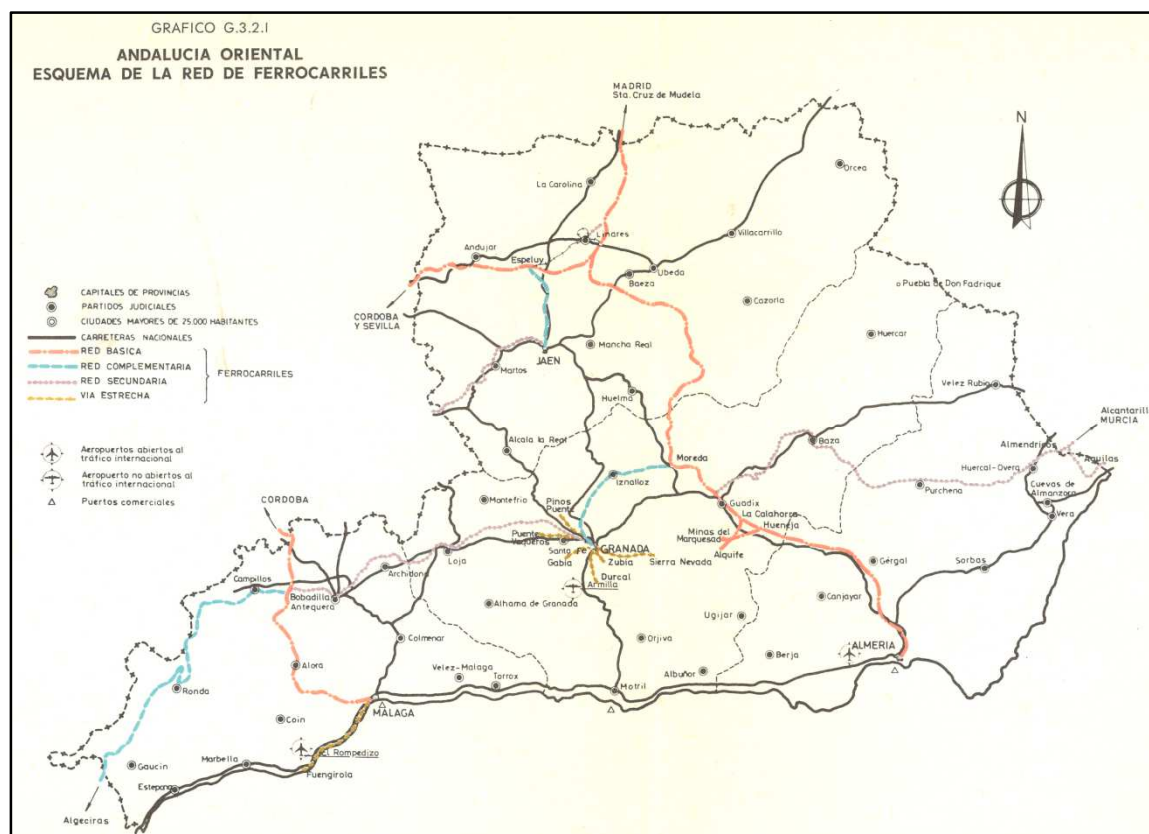
Mapa 22. Red de carreteras de Andalucía Oriental, 1974



Fuente: CONFEDERACIÓN ESPAÑOLA DE CAJAS DE AHORRO, 1974a.

Por todo ello, en este campo de las infraestructuras viarias -sobre todo carreteras y ferrocarril- no podemos dejar de citar las enormes carencias que en cuanto accesibilidad y conectividad se vivían en las ciudades medias y cabeceras comarcales del mediterráneo andaluz en esos años, maltratadas por una política que primaba lo radial sobre las necesidades regionales o locales y que significaba dejar a centros urbanos de primer orden en la época prácticamente aislados de la red principal de carreteras o de un acceso digno acorde con su categoría urbana. Las producciones agrícolas de las vegas mediterráneas en que se asentaban los principales centros urbanos, tan importantes en esos años en la vida económica local, así como sus enormes posibilidades turísticas, ya atisbadas en esos años, no encontraban salida comercial ni podían aprovechar sus precios competitivos en los mercados nacional e internacional por la incomunicación a la que estaban sometidos. Esto condicionó el retraso en el desarrollo de muchos centros urbanos y sirve para explicar muchas de las trabas que éstos han ido encontrando en su devenir posterior.

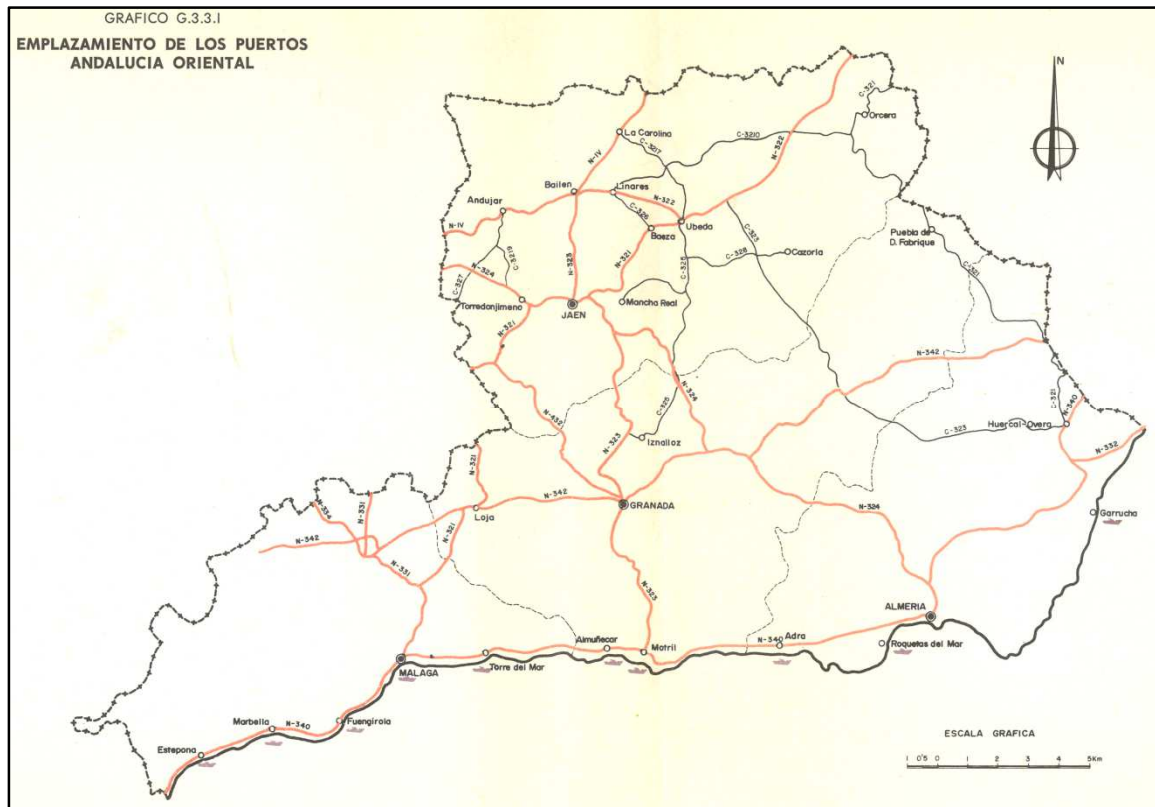
## Mapa 23. Red de ferrocarriles de Andalucía Oriental



Fuente: CONFEDERACIÓN ESPAÑOLA DE CAJAS DE AHORRO, 1974a.

De todas formas, que existieran estas carencias no quiere decir que en aquellos años no se fuera consciente desde la academia y la administración de su importancia como factor limitante en las expectativas de desarrollo de este territorio. Los efectos e impactos -directos e indirectos- de la infraestructuras en el desarrollo de un territorio son, como ya advertíamos al comienzo de este capítulo, un tema evidente en el análisis geográfico, y el gobierno de la época en sus planes de acción en la materia tenía proyectos en relación con esta temática que afectaban a la zona de estudio. Ahí quedan para la Historia los contenidos de los Planes de Desarrollo Económico y Social promovidos por el Gobierno de España, sobre todo el III Plan (1972-1975), que contenía disposiciones específicas que afectaban a las infraestructuras portuarias y viarias de Andalucía Oriental, con especial incidencia en su zona litoral, tras años de atención prioritaria a otras zonas (Mapa 24).

Mapa 24. Puertos de Andalucía Oriental, 1974



Fuente: CONFEDERACIÓN ESPAÑOLA DE CAJAS DE AHORRO, 1974a.

Pivotando en torno a Granada (ejes Granada-Málaga, Bailén-Motril), y el litoral (Almería-Málaga, Almería-Murcia), suponían mejoras notabilísimas en una red viaria peligrosa y llena de carencias en cuanto a capacidad y diseño en todas sus versiones. Lo mismo ocurría con otras redes infraestructurales como la energética y las de comunicaciones, menos visibles pero enormemente importantes, también estaban afectadas por la falta de inversión y nuevos proyectos de esos años en la zona. Los problemas económicos en un contexto de crisis general por el precio creciente del petróleo, así como la debilidad de la acción administrativa en esos años finales del Franquismo, dejaron el III Plan de Desarrollo sólo como un proyecto, y al sector mediterráneo andaluz sumido en esta materia en el abandono a la espera de los tiempos que estaban por venir.

### 6.3 Periodo 1978-2014.

Fuertemente condicionados por la crisis económica y energética internacional, así como por los enormes cambios políticos que se estaban viviendo en España, las

políticas públicas de infraestructuras viven en estos años un periodo de impasse marcado por la inicial inseguridad sobre el futuro político y el arrastre de los fuertes problemas estructurales y carencias del pasado. Con la instauración de la democracia y el Estado de la Autonomías, el panorama comienza a despejarse, quedando claro que las políticas en materia de infraestructuras van a quedar divididas entre un poder central disminuido, que se ocupará de las vías y servicios radiales e interregionales, y un poder autonómico creciente en influencia e importancia que tendrá capacidad de diseñar sus propias redes y de potenciar objetivos y políticas en materia de infraestructuras y transporte según sus intereses y preferencias. Los Planes y previsiones del pasado pasan rápidamente a un plano testimonial y pierden vigencia, y son sustituidos por las nuevas políticas surgidas del acuerdo político constitucional. Como hitos fundamentales de este periodo de indefinición y cambio institucional, citaremos, por un lado, el nacimiento de la consejería del ramo en la comunidad autónoma andaluza, máxima expresión del poder regional en la materia, que apareció tras un largo y complicado proceso de cesión de competencias desde el gobierno de la Nación con la denominación de Consejería de Obras Públicas e Infraestructura en 1986. Por otro, la definitiva entrada de España ese mismo año como democracia normalizada en el ámbito internacional con su ingreso como estado miembro de pleno derecho en la Comunidad Económica Europea (CEE) en 1986. Esto tuvo un efecto inmediato en la gestión de las políticas de transporte e infraestructuras para Andalucía, ya que supuso la llegada de fondos y ayudas para el desarrollo procedentes de Europa que beneficiarían enormemente las políticas de inversión y financiaron proyectos estructurales que permitirán posteriormente la superación de histórica carencias que se arrastraban por décadas (OCAÑA OCAÑA, 1999).

A partir de la entrada en la CEE, posterior Unión Europea (UE), cambia radicalmente el criterio y capacidad de inversión y transformación en materia de infraestructuras en Andalucía. Antes de esta fecha, ya se iba configurando una nueva forma de atender y diseñar las redes infraestructurales de la región, con dos objetivos principales. Por un lado, subsanar las carencias históricas que lastraban el desarrollo regional e impedían salir de la situación de atraso preexistente. Por otro, comenzar a construir un espacio regional articulado interna y externamente a partir de una red de infraestructuras diseñada desde y para Andalucía, intentando superar una estructura

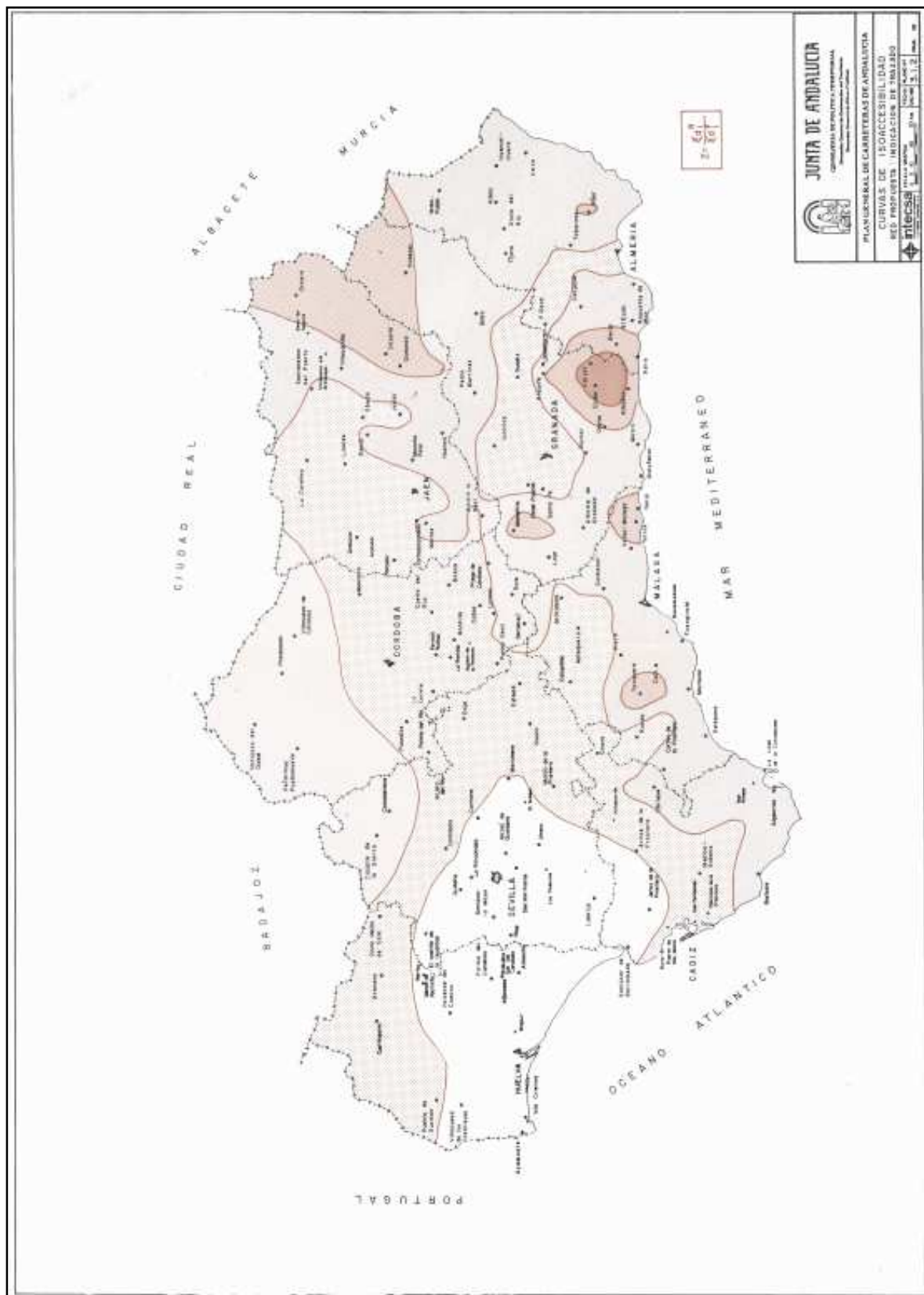


radial y una concepción provincialista de la inversión y las obras que habían generado enormes disparidades, desatenciones y marginaciones que era necesario corregir con urgencia (ESTEVE SECALL, 1988).

Por tanto, con más dinero, el procedente de Europa y una España en expansión económica, y nuevas ideas, las que marcaba la concepción regional del desarrollo -o autonómica, más bien-, se comenzó a invertir de forma masiva en infraestructuras en Andalucía desde finales de los años 80 del pasado siglo, casi sin interrupción pese a los vaivenes económicos, hasta la crisis de 2008.

Grandes hitos salpicaron esta etapa para las infraestructuras regionales, en el que las ciudades grandes y medias de Andalucía recibieron una atención principal - traducida en inversiones y acción política-, que pretendía compensar años de desidia y maltrato por parte de la administración. La llegada del tren de alta velocidad a Sevilla en 1992, así como la creación de la autovía A92, que conectaba toda Andalucía por su zona interior, supusieron los dos principales dentro del ámbito autonómico. A esto se unieron en los años posteriores la expansión constante de las autovías a todas las capitales provinciales y algunas zonas del litoral, nuevas y mejores carreteras, una reforma total del servicio de ferrocarriles (Mapa 26; Mapa 27), la ampliación y mejora en distintas fases de las instalaciones portuarias y aeroportuarias y de la red energética y de telecomunicaciones (satélites, fibra óptica, etc.), lo que constituyó, quizá, el mayor impulso histórico hecho por el aumento de la competitividad e integración territorial de la región. Todo ello en contraste con la situación de partida (Mapa 25), en la que destaca la zona oriental en su conjunto y algunas comarcas de la misma situadas en la zona de estudio (Sierras de las Nieves, Axarquía, Alpujarra, litoral sur de Granada, poniente de Almería y entorno de Níjar) como algunas de las menos accesibles de la región en la segunda mitad de los años 1980.

Mapa 25. Áreas de isoaccesibilidad en Andalucía, 1987.



Fuente: JUNTA DE ANDALUCÍA, 1987b.

Mapa 26. Evolución de la red de alta capacidad, 1980-2010.



Fuente: JUNTA DE ANDALUCÍA, 2009c.

Así mismo, no podemos olvidar que, en relación con las necesidades de conectividad y accesibilidad de los centros urbanos, la nueva política diseñada desde el gobierno autonómico -con el gran hito de que supuso el Plan Director de Infraestructuras de 1997 junto con la Ley 8/2001 de Carreteras de Andalucía- va a poner en primer plano a los centros de tamaño medio como parte fundamental de la estructura urbana regional, por lo que diseñará planes de infraestructuras que solventarán de forma prioritaria, sobre todo a través de las nuevas “carreteras autonómicas” –ya sea mejorando las comarcales existentes o creando otras nuevas donde fuera necesario-, las carencias vividas por estos centros urbanos, muchos de ellos como ya dijimos históricamente marginados de las estructuras radiales de comunicación y mal atendidos en periodos anteriores.

En lo que se refiere más concretamente a la zona de estudio, las mejoras han sido importantísimas, si bien esta situación merece algunas puntualizaciones. La política regional, como toda política que se precie, ha demostrado, en estos años, preferencias en su acción sobre el territorio. En una Andalucía llena de carencias había que escoger por dónde empezar. El eje del Guadalquivir -llamado en esos años en los planes Diagonal Continental-, desde Cádiz y a través de Sevilla y Córdoba hacia la meseta, ha sido el más favorecido, en un marco general de potenciación indisimulada de la nueva capital

regional como imagen y centro principal de la red urbana de la nueva autonomía y dejando entrever que, en el trato de la administración, no se habían superado consideraciones históricas supuestamente caducas en el análisis geográfico que nos hablaban de dos Andalucías (BENAVENT FERNÁNDEZ DE CÓRDOBA, 2006: 276).

Figura 25. Boulevard de San Pedro de Alcántara (Marbella), tras el soterramiento de la A-7 (antigua N-340) a su paso por la localidad.



Fuente: Francisco Javier Toro Sánchez.

De esta forma, a la llegada del AVE a Andalucía, se han unido posteriormente la finalización de autovías y rondas de circunvalación que ha revolucionado la movilidad en torno a las grandes ciudades, la dinamización y ampliación portuaria y aeroportuaria, y también la llegada de grandes infraestructuras energéticas y de telecomunicaciones fundamentales para apuntalar la competitividad de empresas y ciudades de este ámbito, en donde destacamos la puesta en funcionamiento de los gaseoductos Magreb-Europa (1996) a través del estrecho de Gibraltar y MedGaz (2011) por la costa de Almería, así como la expansión de la fibra óptica por todo el área. Especialmente Málaga, que ha sabido dotarse de un dinamismo económico y social notabilísimo apoyada en el turismo y la diversificación de los servicios y el comercio y, junto con una activa clase política, ha sabido gestionar en su favor estos años de poder político regional, destacándose sobre

Granada -y por supuesto, Almería- en importancia demográfica, económica... y esto se ha visto reflejado de forma clara en la cobertura de sus necesidades infraestructurales (DÍEZ PISONERO y SÁNCHEZ ESCOLANO, 2012).

Figura 26. El Jabonero (Níjar). Área de invernadero y matorral junto a la A-7 y el futuro AVE Almería-Murcia en donde está prevista la construcción del puerto seco.



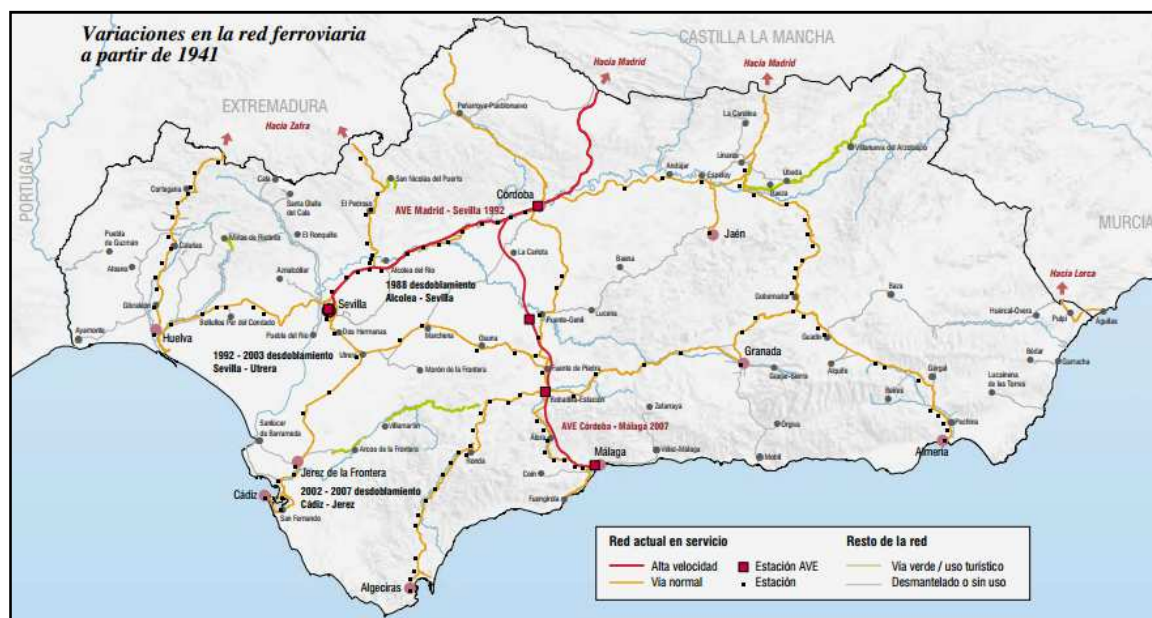
Fuente: elaboración propia del autor.

En el otro sentido contamos situaciones como la del puerto de Algeciras, que sigue atendido por una vía férrea anticuada e insuficiente, pese a las ampliaciones impulsadas por el gobierno central que lo han consolidado como el principal puerto de España en mercancías (APBA, 2011); la autovía del mediterráneo, recién acabada a su paso por la costa de Granada, donde el puerto de Motril ha carecido hasta hace poco de un acceso digno a su reciente ampliación; la zona de Almería, históricamente más aislada del resto del país (ORTEGA GARRIDO, 1991), ha recibido con diez años de retraso la llegada de la A92 -en 2002-, en la que tuvo que intervenir el Gobierno de la Nación para finalizarla -pese a ser el icono de las infraestructuras de la autonomía- y su puerto sigue aun esperando la necesaria ampliación así como la conexión de alta velocidad con

Granada o Murcia (de la que dependen, a su vez, importantes proyectos logísticos como el puerto seco de El Jabonero, en Níjar) (GARCÍA LORCA, 1990).

En materia de ferrocarriles, las conexiones históricas de la zona, siempre hacia afuera, se han mantenido y mejorado, con la llegada del AVE a Málaga como el principal logro en esta materia, pero se persiste en la ausencia de proyectos e iniciativas con aspiraciones regionales que permitan conectar los grandes centros turísticos, agrícolas e industriales de la zona litoral, que siguen manteniendo su aislamiento comparativo con otras regiones competidoras y ven, de esta forma, lastrada su competitividad. En este sentido, cuando ha sido necesario reajustar, como ocurrió con las líneas de ferrocarril tradicionales a mediados de los años 80, se actuó con mucha más prontitud y decisión eliminando líneas fundamentales en la articulación de la parte oriental como la Guadix-Almendricos (suprimida en 1985), mientras que en la zona occidental se mantuvieron aquellas que estaban en discusión bajo los mismo términos que la anterior –como la Huelva-Zafra-, mostrando a las claras la sensibilidad del gobierno regional hacia las problemáticas de movilidad y conectividad de las distintas comarcas andaluzas.

Mapa 27. Red de ferrocarriles, transformaciones y mejoras desde 1941.



Fuente: JUNTA DE ANDALUCÍA, 2009c.

A mitad de camino entre ambas etapas, en un ejemplo escasamente repetido de continuidad de ideas y proyectos entre dos etapas políticas e históricas tan

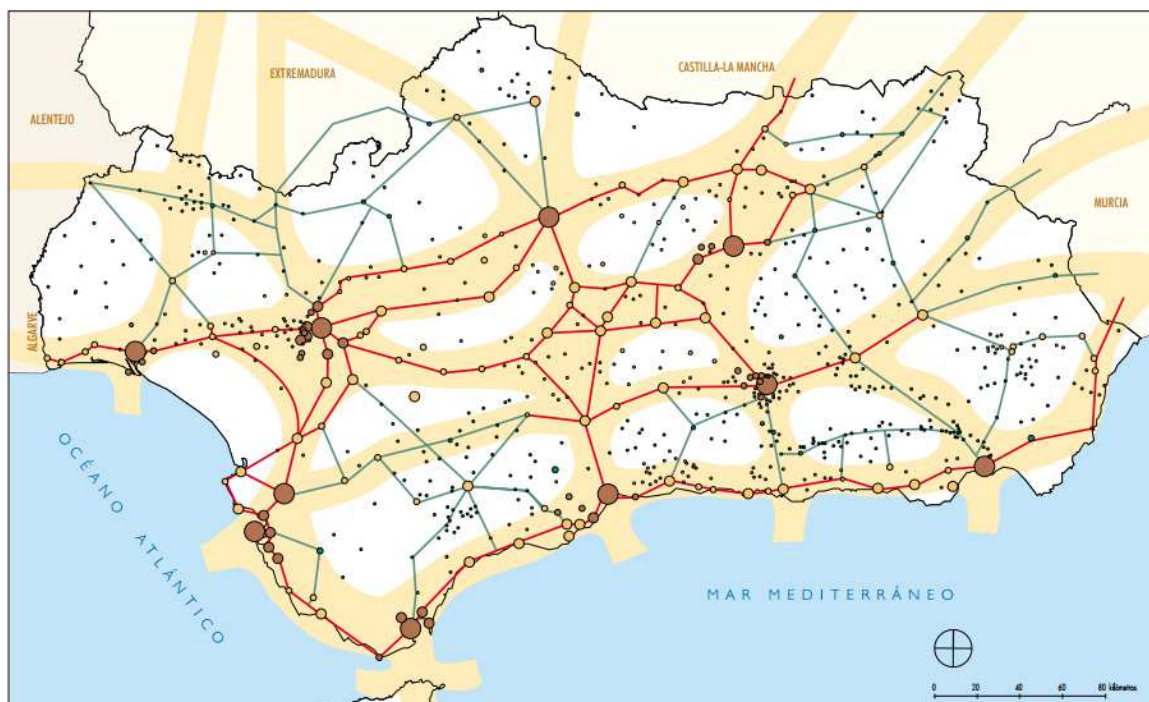
diferenciadas, fue muy importante para la gestión de los recursos hídricos y para asentar las bases del modelo de desarrollo existente en esta parte de Andalucía, el impulso definitivo dado a las infraestructuras de almacenamiento y transporte de agua, sobre todo con la construcción de las grandes presas que garantizaban la regulación de las principales cuencas fluviales del litoral mediterráneo andaluz. Como hito histórico en este sentido, señalamos la creación, en 1960, de la Confederación Hidrográfica del Sur de España, organismo entonces adscrito al Ministerio de Obras Públicas, que anteriormente y desde la creación de la Confederación Hidrográfica del Guadalquivir en 1927 había quedado inserto en la misma como una mera delegación y división de carácter secundario. Este hecho administrativo y político dice mucho de la escasa representatividad de los intereses en la materia de la zona de estudio durante gran parte del siglo XX.

En el marco del Polo de Desarrollo situado en el Campo de Gibraltar se construyó el embalse del Guadarranque (1965), principal hito en esta materia dentro de la zona de estudio, al que siguió en la misma comarca el de Charco Redondo, en 1983. Atendiendo a las necesidades turísticas y residenciales, se pusieron en marcha en la Costa del Sol el embalse de La Concepción en 1971, y en el área de Málaga capital y el valle del río Guadalhorce se unieron al de El Chorro (1921) los embalses sobre el Guadalhorce y Guadalteba (1971 y 1973 respectivamente). En la Axarquía se inauguró en 1989 el de La Viñuela. Benínar (inaugurado en 1983), construido sobre el río de Grande-Adra, abastecía a las crecientes poblaciones y cultivos del campo de Dalías y hasta la capital almeriense, y finalmente el pantano de Cuevas del Almanzora (inaugurado en 1986) regulaba la cuenca del río Almanzora y garantizaba el abastecimiento humano y agrícola –que en esos años aumentaban enormemente de prisa- al Levante Almeriense. La última gran obra en esta materia en la zona de estudio se culminó en 2004 con la inauguración, en el sector central de la costa de Granada, de la presa de Rules, aunque a comienzos del año 2015 y pese a su excelente nivel de embalsado sigue sin prestar servicio alguno. Muchas de estas obras –por no decir todas ellas- eran la plasmación en la realidad de ideas y proyectos diseñados años atrás, en algunos casos en el siglo XIX -como en el caso del embalse sobre el Almanzora-, cuyos estudios técnicos y obras habían empezado durante el Franquismo (como Benínar o Cuevas del Almanzora), de tal forma que supusieron, tras largos años de espera y demandas al respecto, la culminación a un

anhelo social y económico histórico y con un fuerte impacto emocional en las comunidades afectadas.

De todas formas, no puede dejarse pasar por alto el hecho de que en materia de aguas, y decir esto es referirnos a temas tales como el abastecimiento humano, la expansión y mejora de los regadíos, el desarrollo y crecimiento económico y social, etc., la zona mediterránea andaluza participaba del mismo aislamiento (“enclavamiento” en Málaga”, “síndrome de esquina” en Almería”), que en otras dimensiones referidas a su desarrollo territorial. Se constataba que era, de facto, una región no prioritaria a la hora de impulsar proyectos relacionados con su desarrollo territorial.

Mapa 28. Modelo de articulación regional y sistema urbano en el Plan de Ordenación del Territorio de Andalucía: Bases y Estrategias.



Fuente: JUNTA DE ANDALUCÍA, 1998.

Volviendo al panorama legislativo más reciente, tras la Ley 8/2001 se aprobó la gran referencia en materia de infraestructuras de los años de mayor crecimiento económico e inversión en Andalucía, el Plan Director de Infraestructuras de Andalucía 1997-2007. Este documento supuso la consagración de los esfuerzos realizados en los años anteriores del periodo autonómico por cambiar la forma en que se entendía y

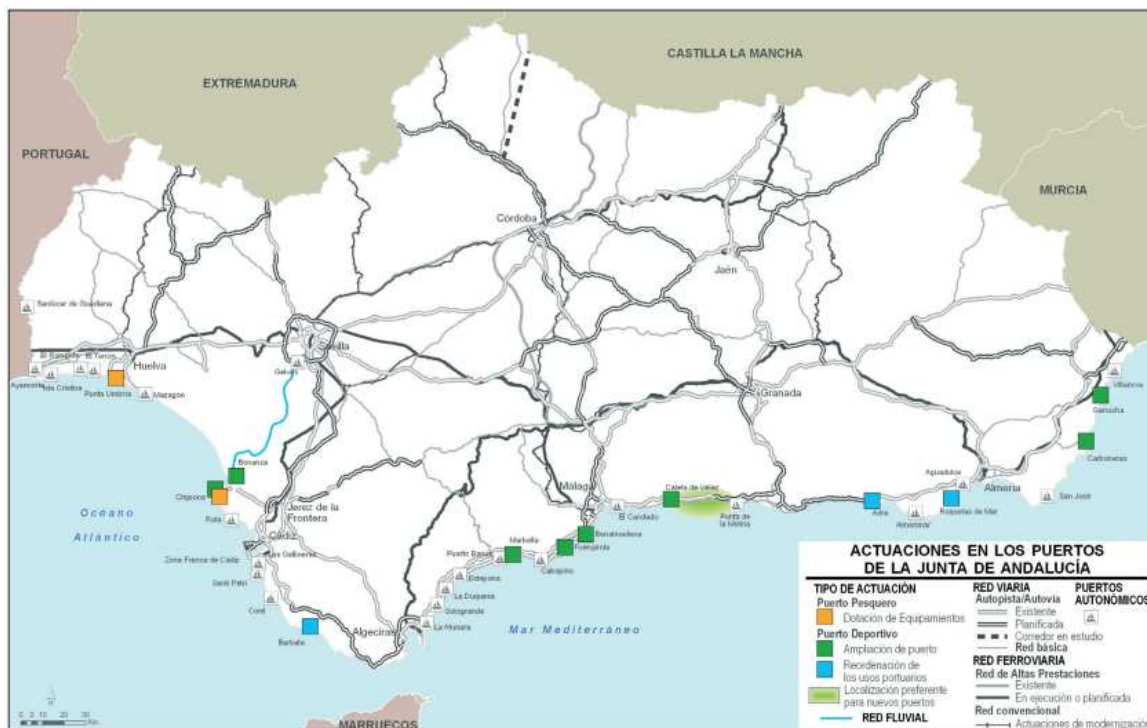


diseñaba la inversión infraestructural en Andalucía, incorporando nociones técnicas y metodologías propias de la ordenación del territorio que otorgaban a sus propuestas de un valor enorme en relación con el reconocimiento de los grandes ejes a seguir en pos de la cohesión interna y la articulación externa de la región, sobre todo tendiendo a los que ya empezaban a consolidarse en esos años como los grandes ejes de desarrollo territorial en los que Andalucía debía hacer un esfuerzo extra por no quedar descolgada (Arco Atlántico, Arco mediterráneo, Diagonal Continental, Conexión intercontinental con África). Junto con un análisis de recursos naturales y de la estructura territorial más equilibrado que en sus precedentes históricos, realiza las primeras aportaciones sobre la problemática metropolitana y la densificación infraestructural litoral, incorporando reflexiones sobre el papel de territorial de las ciudades medias, que constituyen un avance de las figuras que vendrán posteriormente (JUNTA DE ANDALUCÍA, 1998) (Mapa 28).

La última gran aportación autonómica en la materia, el Plan de Infraestructuras para la Sostenibilidad del Transporte en Andalucía (PISTA), previsto a desarrollar entre 2007 y 2013 (y es algo previsto porque con la llegada de la crisis económica en 2008 se ha aplazado y revertido muchas de las actuaciones previstas), no resuelve muchas de las carencias comentadas desde el inicio de este apartado (se insiste en la potenciación del eje del Guadalquivir y hay indefinición respecto del Corredor Mediterráneo de Infraestructuras, lo que viene a acentuar el desequilibrio territorial preexistente), si bien presenta algunas novedades de interés (Mapa 29). Por un lado, es una apuesta real hacia la sostenibilidad del sistema de transporte en Andalucía, con incentivos para el fomento de modos de transporte como el ferrocarril y el transporte público muy interesantes desde el punto de vista de las ciudades medias y áreas metropolitanas. Por otro, incluye un apartado específico dedicado a la movilidad y transporte metropolitano, como una categoría que es necesario abordar aparte de las redes generales o autonómicas de transporte, y del que se analizan sus necesidades y carencias específicas, lo que es un logro importante de cara a mejorar la accesibilidad y conectividad de muchas ciudades medias situadas en su ámbito de influencia. Centrándonos en esta materia, incluye disposiciones específicas para ciudades medias a la hora de potenciar su conectividad mediante el transporte público y su infraestructura asociada, así como el refuerzo de centralidades en torno a ellas a través de la mejora de

su conexión con las vías de alta capacidad y con los centros logísticos y productivos de la región. Esta política general ha ofrecido resultados concretos discutibles en algunas ciudades medias, como por ejemplo la fallida -por ruinoso- puesta en funcionamiento del tranvía de Vélez-Málaga en 2006 (LÓPEZ LARA, 1992: 76; JUNTA DE ANDALUCÍA, 2008). Así mismo, el PISTA incluye entre sus objetivos la potenciación del transporte -terrestre y marítimo- entre las ciudades medias litorales. Finalmente, es importante destacar que se trata de una obra coordinada en sus objetivos con la planificación vigente en Andalucía (planes regional y subregionales) y el anterior Plan Director de Infraestructuras de Andalucía (1997-2007), lo que la dota de una mayor fuerza y tino en sus propuestas.

Mapa 29. Acciones de mejora previstas en la red de puertos de Andalucía, 2013.



Fuente: JUNTA DE ANDALUCÍA, 2008.

La valoración, en definitiva, que hacemos de esta historia de la evolución de las infraestructuras en Andalucía es muy positiva. Tanto en un sentido general como centrados en los efectos que ha tenido sobre las ciudades medias de la región. El eslabón intermedio del sistema urbano, eje del sistema territorial en aquellas zonas donde no existen capitales provinciales, se ha visto reconocido y reforzado con el giro

que dieron las políticas en la materia con el nacimiento de la autonomía andaluza. Los esfuerzos por mejorar y ampliar la red de alta capacidad, los nuevos trazados y mejoras implementadas en las vías secundarias, así como una nueva forma de entender las políticas logísticas, energéticas... han reajustado y realzado la posición de muchos de estos centros urbanos, históricamente marginados por la concepción tradicional del sistema de transporte regional, excesivamente centrado en las capitales provinciales y la proyección de las carreteras radiales sobre la región, permitiendo su eficiente interconexión, facilitando la creación de redes territoriales entre centros complementarios y permitiendo, así mismo, que muchos fenómenos que hoy marcan la actualidad urbana y territorial de la región, como las crecientes áreas metropolitanas, sean una realidad.

#### **6.4 El Corredor Mediterráneo y el futuro de las infraestructuras de transporte en el litoral mediterráneo andaluz. Protagonismo de las ciudades medias.**

De entre todos los proyectos habidos con escenario en el litoral mediterráneo andaluz, sin duda el más importante de los últimos años es el denominado Corredor Mediterráneo (Mapa 30). Nuevo eje de infraestructuras creado en el marco de la colaboración en la materia de los países de la UE, supone la creación de una macroestructura que combina carreteras, ferrocarriles y puertos para conectar el transporte de viajeros y mercancías a lo largo de Europa, desde Algeciras a Estocolmo, conectando 245 millones de ciudadanos y más del 66% del PIB europeo (datos de ferrmed.com). En España, esto se traduce en la conexión de los principales puertos y ciudades litorales del Mediterráneo en una red que dinamizará y articulará este espacio, permitiendo de este modo organizar de forma efectiva este territorio y obtener de él el máximo rendimiento a sus posibilidades económicas y de desarrollo. Para la zona de estudio, inicialmente suponía su definitiva articulación, la llegada de las infraestructuras demandadas durante décadas y la superación del aislamiento secular que afectaba a las redes urbanas, aeropuertos, puertos y actividades productivas de esta parte de Andalucía. Y en cierto sentido, también hay que decirlo, dejaba a las claras que Europa y el gobierno de la Nación llegaban para sacar adelante aquellos proyectos potencialmente carísimos que tenían como escenario la zona mediterránea andaluza y que, por unas cuestiones o por otras, se habían retrasado durante décadas.

Mapa 30. Diseño inicial del Arco Mediterráneo.



Fuente: ferrmed.com

Pero finalmente el proyecto inicial ha sido modificado en su recorrido español, de tal forma que, en un contexto de crisis económica, unido a la división política a la hora de defender los intereses regionales, se han buscado alternativas más económicas que permitieran la realización de las obras que incluía el proyecto a un menor coste, utilizando recorridos ya establecidos y conectando ciudades que ya eran más accesibles, si bien esto a su vez ha restado, desde nuestro punto de vista, trascendencia y novedad al proyecto.

Como se observa (Mapa 31), la mejora respecto a la situación actual, especialmente en la sección andaluza del litoral mediterráneo, era enorme, ya que hasta ahora no existía una conexión por ferrocarril -ni siquiera por autovía- entre ciudades y puertos de este sector regional, lo que generaba una deficiencia estructural en la articulación del espacio y en el aprovechamiento de las posibilidades del mismo (OCAÑA

OCAÑA Y GÓMEZ MORENO, 1992). Así mismo, en la imagen final observamos las dudas de la posición española a la hora de decantarse por un proyecto en particular en el transcurso del Corredor por la comunidad autónoma de Andalucía, principalmente entre dos opciones.

Mapa 31. El Arco Mediterráneo, variaciones e impacto en la red española.



Fuente: Ministerio de Fomento.

La primera, la que fue inicial y la más idónea por suponer un verdadero avance en la articulación del principal eje de desarrollo y crecimiento de la Andalucía actual, es el trazado que conecta desde Murcia hasta Almería, y sigue hacia Málaga a través del Poniente de Almería y el Puerto de Motril, y continúa por la costa hasta Algeciras a través de la Costa del Sol Occidental. Esto permitiría conectar, en un único trazado, las zonas turísticas y agrícolas más potentes de la región, así como sus respectivos puertos, aeropuertos, y por supuesto al conjunto de la red urbana, dos capitales provinciales y sus respectivas áreas metropolitanas y el conjunto de la red de ciudades medias existente, en una única estructura. Subsanando carencias históricas y permitiendo, sobre todo en el ámbito portuario, optimizar a través de una mejor articulación el frente litoral andaluz (ESTEVE SECALL, 1984). La segunda opción, finalmente aprobada no sin polémica y protestas por parte de los ayuntamientos y organizaciones sociales y económicas afectadas, es la que llega desde Murcia hasta Almería, se va por el interior

hacia Guadix y Granada, sigue desde allí hacia Antequera y llega por el trazado tradicional mejorado y adaptado a través de la Serranía de Ronda hasta Algeciras. Con una conexión puntual con Málaga a través de Antequera. Ésta opción supone una marginación clara del litoral mediterráneo andaluz en los planes infraestructurales, perpetuándose de este modo en el siglo XXI como el fondo de saco en cuanto a accesibilidad y conectividad que históricamente siempre fue y suponiendo, a nuestro modo de ver, la mayor oportunidad perdida -de entre todas las habidas- para esta parte de la región y sus posibilidades de desarrollo inmediato.

Así, muchas actividades principales en las ciudades medias de este espacio, desde la agricultura intensiva al turismo, pasando por la facilitación y abaratamiento de coste de transporte de mercancías, quedan, de nuevo, en manos de las infraestructuras muy dependientes del petróleo en su rentabilidad, y condenadas por su aislamiento a un segundo plano en relación con escenarios competidores del entorno nacional e internacional. Actualmente, han surgido proyectos alternativos en zonas con fuerte demanda que aspiran a paliar este escenario, como el Corredor de la Costa del Sol que pretende poner en marcha un servicio de tren de pasajeros entre Nerja y Algeciras, ampliando el servicio que actualmente existe entre Málaga y Fuengirola, lo que no deja de ser un parche político ante el fracaso del proyecto de Corredor Mediterráneo inicial.

Figura 27. La autovía A-7 (E-15) –en obras, al fondo-, a su paso por la costa de Granada (Polopos). Nótese el abigarrado panorama que describen usos e infraestructuras.



Fuente: elaboración propia del autor.

**CAPÍTULO 7. EL MARCO LEGAL E INSTITUCIONAL. LA PLANIFICACIÓN Y ORDENACIÓN DEL TERRITORIO EN EL LITORAL MEDITERRÁNEO ANDALUZ EN EL PERIODO 1950-2011.**



## **CAPÍTULO 7. EL MARCO LEGAL E INSTITUCIONAL. LA PLANIFICACIÓN Y ORDENACIÓN DEL TERRITORIO EN EL LITORAL MEDITERRÁNEO ANDALUZ EN EL PERIODO 1950-2011.**

### **7.1 Los precedentes históricos.**

La historia de la planificación y ordenación del territorio en el área mediterránea andaluza ofrece para el análisis geográfico algunos de los casos de estudio más interesantes y reveladores de su acción y efectos de cuantos existen en España. Desde unos inicios tras la Guerra Civil marcados por las políticas sectoriales en materias como agricultura, aguas o turismo, condicionadas por la escasez de recursos y el bajo nivel de desarrollo de la sociedad sobre la que se implementaban, hasta la actualidad, en que la comunidad autónoma de Andalucía tiene las competencias exclusivas en materia de ordenación territorial y ha desarrollado una completa estructura organizativa, planificadora y legislativa en la materia que se encuentra entre las más modernas de España y del mundo. Entre estos dos momentos, se han sucedido una serie de transformaciones, impulsadas por distintas políticas e iniciativas, que han acabado por configurar, con sus aciertos y errores, la organización y funcionamiento de esta parte de la región andaluza, y que está en la base del desarrollo registrado en el sistema urbano y en la configuración de las relaciones territoriales sobre las que se sustentan las actuales ciudades medias del área.

### **7.2 Primera etapa: desde la Postguerra hasta 1978.**

En los inicios de este recorrido histórico, encontramos las primeras leyes e iniciativas que comienzan a configurar lo que a medio plazo serán las grandes intervenciones estatales sobre el área de estudio. Por un lado, en el marco de una situación social sangrante que desembocaba en flujos emigratorios constantes, aprovechar los indicios de aguas subterráneas y de su posible explotación para dar un vuelco, sin revertir el orden político y social, a la situación de las poblaciones de los campos litorales del Este de la región. Por otro, la constatación del evidente éxito de un modelo turístico que, apoyado en el aeropuerto de Málaga desde 1968, estaba basado en el sol y playa a partir del aprovechamiento intensivo de las bondades climáticas de la costa malagueña. Finalmente, la toma de conciencia, en una España aislada y necesitada de recuperar cierto prestigio exterior, de que era necesario actuar en el entorno de

Gibraltar, comarca especialmente afectada por el paro y la pobreza en esos años, sobre todo comparativamente con la dinámica económica y social de la colonia británica. Se trata en los tres casos, al menos inicialmente, de impulsos e iniciativas sectoriales -de tipo agrícola, turístico e industrial respectivamente- que no ofrecen en sus análisis y propuestas una imagen integradora ni pretenden una ordenación territorial completa de los espacios afectados, si bien las figuras urbanísticas, planificadoras, infraestructurales o políticas que se fueron creando a partir de estas iniciativas sectoriales, han sentado las bases y constituyen los primeros pasos en materia de ordenación del territorio sobre estas comarcas del litoral mediterráneo andaluz.

En el marco general que presentaba una España pobre y con fuertes problemas estructurales, la acción del gobierno comienza a centrarse en la intervención, de distintas formas, sobre aquellos espacios, comarcas o incluso provincias enteras (Plan Badajoz de 1952, Plan Jaén en 1953), que ofrecían situaciones más acuciantes. Hasta la fecha, en estos territorios encontrábamos escenarios socialmente insostenibles marcados por el paro, la pobreza, la falta de formación de la población y, en definitiva, la ausencia de expectativas de mejora para los ciudadanos, lo que daba como resultado tasas de emigración continuada en el tiempo que eran muy difíciles de revertir. Como una forma de luchar contra estos problemas y garantizar la paz social, el gobierno diseña actuaciones en los distintos escenarios calificados en función de las nuevas leyes que se van aprobando para revertir esta situación, siempre partiendo desde un punto de vista marcado por el productivismo, la protección de la propiedad privada y a través de la explotación intensiva de recursos hasta ahora poco o nada aprovechados. En ese marco interpretativo aparece, en primer lugar, Ley de Colonización de Grandes Zonas de 1939, que tuvo su aplicación directa en los sucesivos Planes Generales de Transformación y Colonización, siendo el primero que afectó a distintas comarcas del área de estudio el aprobado en 1953, y que tuvo continuidad en los de 1958, 1964, 1969, 1971, 1973, 1977 y hasta 1982, ya entrados en un periodo político, histórico y, por supuesto, planificador, completamente distinto. Proponiendo la transformación social y económica de zonas decadentes y pobres a través de la expansión del regadío y la ordenación tanto de los recursos físicos del territorio como de la propiedad de la tierra, la Ley de Colonización planteó su intervención directa, con planes específicos de transformación, sobre los campos litorales de Almería y Granada (y acciones más puntuales en el bajo

Guadalhorce y prelitoral gaditano). Eran territorios en aquellos años poco poblados, con una actividad agrícola escasamente productiva, rallando en la mera subsistencia para sus habitantes, con condiciones climáticas marcadas por la aridez que hacían imposible que la agricultura fuera comercialmente rentable en sus formas tradicionales (SÁNCHEZ ESCOLANO, 2013c).

Figura 28. Villafranco del Guadalhorce (Alhaurín el Grande), pueblo de colonización.



Fuente: elaboración propia del autor.

Así, tras los primeros pasos técnicos y estudios de campo, la acción legislativa se plasmó, en 1953, del Plan de Colonización del Campo de Dalías, corazón actual de la comarca del Poniente Almeriense, al que siguió, a partir de preceptos idénticos, el Plan de Colonización del Campo de Níjar en 1956. Gracias a las disposiciones y presupuesto de dichos planes en estas comarcas, históricamente aisladas y deprimidas social y económicamente, se transformó el parcelario fomentando la pequeña propiedad, se electrificó el campo, se diseñaron nuevas carreteras e infraestructuras de conducción y almacenamiento de agua, se probaron nuevas técnicas de cultivo -potenciando las

ventajas de las técnicas locales tradicionales- y se trajeron nuevas semillas y variedades de productos de huerta. Para respaldar tan enorme inversión, se crearon ex-novo pueblos enteros en localizaciones estratégicas dentro de los distintos sectores regados. En el campo de Dalías se construyó la ampliación de Roquetas de Mar y El Parador en 1954, Las Norias, La Mojonera y Las Marinas en 1958, la Puebla de Vícar en 1966, y finalmente San Agustín y El Solanillo en 1968. En el campo de Níjar, más limitado en recursos hídricos y, por tanto, con un desarrollo más problemático y tardío, se crearon Campohermoso y Puebloblanco en 1958, además de San Isidro y Atochares en 1959. Tras el éxito y continuidad temporal de los planes anteriores, se fueron sumando a estos proyectos actuaciones en el mismo sentido en otras zonas del litoral que reunían los requisitos necesarios para generar espacios agrícolamente cada vez más productivos y competitivos. Ahí aparecen, en años sucesivos, la intervención sobre los llanos de El Saltador (a partir de 1962) en Huércal-Overa, donde se construyeron las localidades de San Isidro y San Francisco en 1964, o la intervención sobre los llanos de Carchuna (finalizada en 1974), que hoy forma la Entidad Local Autónoma dentro del municipio de Motril denominada Carchuna-Calahonda en el litoral granadino. Es especialmente interesante, desde el punto de vista del análisis regional y del sistema urbano, y más allá de las consideraciones históricas o económicas que podamos hacer, cómo la política de expansión de los regadíos con fines productivistas dio lugar a una intervención total sobre el territorio que abarcó desde la arquitectura y el diseño urbanos, pasando por los trazados de nuevas vías de comunicación o la traída de colonos para los nuevos pueblos, lo que resultó finalmente ser la creación de intervenciones globalizadoras sobre estas comarcas que terminaban por crear una nueva red urbana, basada en un nuevo modelo productivo, sostenido por una nueva sociedad, sobre un territorio radicalmente nuevo.

Con otras miras, pero en un marco ideológico idéntico, se produjeron otros esfuerzos en pos de potenciar y respaldar el incipiente desarrollo turístico en la Costa del Sol malagueña. Conscientes de la importancia económica y social del desarrollo turístico (con antecedentes a comienzos del siglo XX (BARKE *et al*, 2010), se puso en marcha el Estudio para la Ordenación Turística de la Costa del Sol de 1955, que junto con la Ley del Suelo de 1956 marcan los dos hitos de partida de esta trayectoria. La complejidad del escenario y la creación de nuevos intereses sobre un territorio aún lleno de posibilidades por explotar, desemboca en la aprobación del Proyecto de Ordenación

de la Costa del Sol: Memoria General, en 1959. Los objetivos en estos primeros años son enormes, con los años se demostró que inalcanzables, pero dejan testimonio de las enormes esperanzas depositadas en la capacidad de la actividad turística para desarrollar esta parte del litoral. El definitivo impulso a unos comienzos titubeantes se dio con la aprobación, en 1963, de la Ley de Centros y Zonas de Interés Turístico Nacional, que curiosamente creó el primer Centro de Interés Turístico Nacional de España en Aguadulce, anejo de Roquetas de Mar (Almería), en 1964. Un intento planificado de exportar las primeras experiencias exitosas del litoral malagueño a otras zonas litorales de la costa mediterránea. Así mismo, y como significativa iniciativa con una cierta visión de conjunto del espacio litoral mediterráneo andaluz, si bien focalizada sectorialmente sobre el aprovechamiento turístico, destacamos también de esos años el Estudio para el Desarrollo Turístico de la Costa Málaga - Cabo de Gata, elaborada por la Comisaría del Plan de Desarrollo Económico de la Presidencia del Gobierno en 1963. Desde el cabo de Gata y los repetidos intentos por construir una nueva carretera y comenzar a urbanizar en sus playas, pasando por Retamar, Aguadulce o Almerimar (actuaciones urbanísticas gubernamentales para impulsar el turismo), hasta llegar a Algeciras, se entendía que se trataba de un escenario con unas posibilidades enormes para el aprovechamiento turístico, si bien apostando por un modelo de desarrollo monocolor basado en el sol y playa y estando el urbanismo en el centro de las inversiones y proyectos (y de las expectativas de enriquecimiento rápido). De todas formas, en estos primeros documentos se consagran ideas como el valor del paisaje y la importancia del clima/calidad de vida, que serán ideas reiterativas en todos los documentos posteriores pese a la insostenibilidad del modelo que ayudan a construir (GALACHO JIMÉNEZ, 2005; GALACHO JIMÉNEZ, 2009). Como colofón a esta primera etapa planificadora, se aprobó en 1964 el Plan Comarcal de la Costa del Sol, también conocido como Plan de Ordenación Urbana de la Costa del Sol Occidental, que reunía en un único documento los resultados de los análisis anteriores hechos en materia turística, urbanística, agrícola, de infraestructuras, aguas y costas de todos los municipios. Una especie de exposición coordinada de los contenidos de los planes vigentes en cada municipio afectado. Colofón a años de avances, es la gran referencia planificadora de este tiempo, el inicio de la planificación supramunicipal propiamente dicha en la costa Andaluza.

En esos años, fue también enormemente importante el impacto que tuvo en el área de estudio las disposiciones y proyectos incluidos en el I Plan de Desarrollo (1964-1967). Sobre todo en su extremo occidental, ya que a partir de éste, y por Decreto de 15 de octubre y 13 de noviembre de 1964, se establece la Comisión interministerial para el estudio del desarrollo económico y social del Campo de Gibraltar, con informe presentado en octubre de 1965 resultando un programa de acciones aprobado por decreto 3223/1965 de 28 de octubre. Disposiciones y proyecciones que tuvieron respaldo y seguimiento oficial en los siguientes cuatro Planes de Desarrollo hasta 1979. Con este marco legislativo se constituyó el Polo de Desarrollo del Campo de Gibraltar, centrado en el aspecto industrial en su sentido más clásico, que perseguía igualmente la potenciación comercial e industrial de Algeciras, su puerto, y el desarrollo económico, urbanístico y social en el entorno de la colonia británica, partiendo de un aprovechamiento intensivo de recursos locales (como el agua, la mano de obra barata) y la estratégica posición de la zona (por sí misma, entre dos continentes y el Mediterráneo y el Atlántico, además de junto a Gibraltar). En 1966 se produce la declaración oficial del Campo de Gibraltar como Zona de Preferente Localización Industrial, por Decreto 1325/1966 de 28 de mayo. De un modo similar al de la Costa del Sol años antes, se redactó y aprobó un Plan Comarcal de Ordenación Urbana del Campo de Gibraltar (1966-1969), que reunía proyectos realizados a escala municipal en una visión de conjunto para todo el espacio que, además, integraba disposiciones referidas a gestión de recursos, infraestructuras y otros proyectos supramunicipales. Junto con el Plan Comarcal de la Costa del Sol, ésta será la gran referencia supramunicipal de planificación en el área de estudio, que dejará para el futuro puntos de vista, ideas y conceptos que serán retomados, desde otras ópticas, de forma recurrente en años posteriores.

Volviendo al interesante periodo que se abría paso en la Costa del Sol malagueña, la creciente especialización turística de la zona, así como la toma de conciencia de ayuntamientos y gobierno en las posibilidades que paulatinamente se iban abriendo en torno a este sector, llevó a la promulgación de más figuras planificadoras que, de un modo u otro, generaban un marco ordenativo de referencia que afectaba al conjunto de este territorio. En dos fases, la primera en 1968 que comprendía el litoral gaditano y la parte occidental de la provincia de Málaga, y la segunda a lo largo de 1969 que afectaba a la parte oriental de la provincia de Málaga y parte de la de Granada

(Almuñécar, Motril y Salobreña), es aprobado el Plan de Promoción Turística de la Costa del Sol, marcando el respaldo definitivo a la especialización de este espacio productivo andaluz, llegando los impactos planificadores a sectores hasta entonces escasamente atendidos por planificación alguna que superase el nivel de acción municipal.

En este periodo, en ausencia de planes globales territoriales, era habitual, así mismo, la creación de informes y análisis con respaldo oficial sobre las claves para el desarrollo de los distintos territorios. Así, por ejemplo, en 1970 se publica "Estructura y Perspectivas de Desarrollo de la Provincia de Almería", o el monumental "Situación y Perspectivas de Desarrollo de Andalucía (en dos obras, una referida a la Oriental y otra a la Occidental)" en 1974, que destacamos, especialmente por su preocupación por el desarrollo territorial, entre la multitud de informes existentes en esta materia (CONSEJO ECONÓMICO SINDICAL PROVINCIAL, 1970; CONFEDERACIÓN ESPAÑOLA DE CAJAS DE AHORRO, 1974a; CONFEDERACIÓN ESPAÑOLA DE CAJAS DE AHORRO, 1974b).

Al final de este periodo todavía hubo dos productos planificadores de primer orden que afectaban a la Costa del Sol. Por un lado, y en los estertores del Franquismo, se publicó el Esquema de Planificación del Desarrollo de la Costa del Sol Occidental, donde los promotores de la Costa del Sol (impulsores del proyecto) llamaban la atención sobre la dimensión que estaba alcanzando el fenómeno urbanístico asociado al turismo y la necesidad de un mayor control desde un punto de vista integrador y global del fenómeno. Finalmente, en 1978 se aprueba el Plan de Ordenación de la Oferta Turística de la Costa de Málaga, que sí aportaba un esquema de la situación legal y construida de los procesos de urbanización realizados en las últimas décadas en la zona y que aclaraba el panorama legal y urbanístico al respecto (ROYO NARANJO, 2012).

### **7.3 Segunda Etapa: desde 1978 hasta nuestros días.**

El cambio político e institucional que acompaña a la Constitución del 78 y la implantación del sistema autonómico va a ser fundamental en la configuración de las políticas de ordenación del territorio llevadas a cabo en toda España. Un nuevo punto de vista, implementado desde un poder que trabaja a una escala y con unas preferencias muy distintas del anterior, va a tomar las riendas de la planificación supramunicipal en la recién creada comunidad autónoma de Andalucía, que tendrá en exclusiva las

competencias en materia de ordenación del territorio a partir de 1981 (con ensayos previos en el periodo 1978-1981).

Comenzando con el ámbito subregional, el primer gran hito en la planificación andaluza autonómica y democrática fueron las Bases para la Coordinación del Planeamiento Urbanístico de la bahía de Cádiz de 1982, que constituyeron un buen ejemplo de lo que se puede conseguir coordinando esfuerzos urbanísticos en beneficio del conjunto en espacios muy dinámicos y problemáticos como el atendido en este caso (BENAVENT FERNÁNDEZ DE CÓRDOBA, 2006: 276). En los años 80 también se sucedieron otras experiencias de este tipo en otros ámbitos subregionales de muy diverso tipo y realidad, como fueron el Plan Director Territorial de Coordinación de Doñana y su Entorno (JUNTA DE ANDALUCÍA, 1988) y Área metropolitana de Sevilla: Directrices para la Coordinación Urbanística (JUNTA DE ANDALUCÍA, 1989). En el ámbito provincial, se gestó en esos años que podemos calificar de “descubrimiento regional” de Andalucía una obra fundamental en los planes y referencias que vinieron más tarde en materia de ordenación territorial y medio ambiente. Hablamos de los Planes Especiales de Protección del Medio Físico, que incluían un Catálogo de Bienes y Espacios Protegidos. Esfuerzo encomiable por aportar resultados completos y propuestas realizables, fueron la base de referencia a la hora de delimitar aquellos espacios ambientalmente más destacados y necesitados de protección de la región, así como punto de partida para futuras obras en materia de ordenación del territorio regionales y subregionales. Con afección directa en el área de estudio, encontramos que el de la provincia de Almería se publicó en 1984, al igual que el de Granada, seguidos del las provincias de Cádiz en 1986 y Málaga en 1987. Pese a su significación en el momento de su redacción y así como en años posteriores, por cuestiones administrativas nunca fueron referencia legal de obligado cumplimiento, y fueron definitivamente publicados en el boletín oficial de la comunidad autónoma en 2007, cuando ya estaban superados y corregidos por el marco legal vigente en la materia.

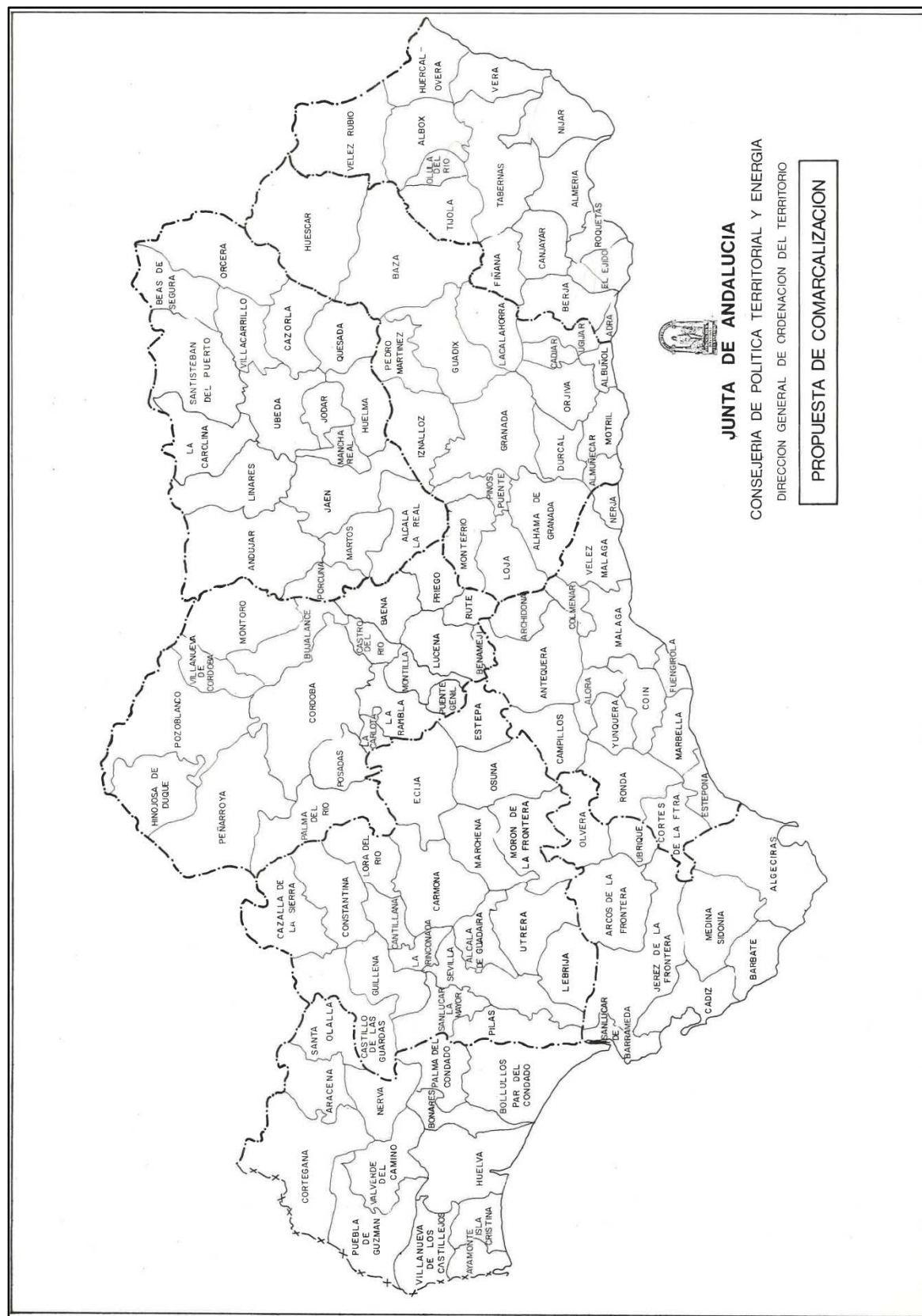
En los años 80 del pasado siglo es cuando comienza el recorrido de la planificación y políticas de ordenación territorial a escala regional en Andalucía, preocupado el gobierno autonómico por conseguir un modelo de organización territorial que, respetando los valores y características de los recursos territoriales regionales, potenciara los mismos a través de una senda marcada por la sostenibilidad hacia el



desarrollo. El primer gran hito en esta historia lo marca la Propuesta de Comarcalización de Andalucía de 1983 (JUNTA DE ANDALUCÍA, 1983), logro del gobierno regional tras años de trabajo en la materia, que pretendía organizar, a escala subprovincial, el conjunto de la región en comarcas. Tan importante y publicitada como poco respetado a posterior, esta propuesta, que iba a marcar el camino a seguir en la organización del espacio regional y en la aplicación sobre el territorio de las políticas de la recién nacida comunidad autónoma, finalmente fue descartada por el propio gobierno que la impulsó. Además de suponer un avance en la interpretación de la estructura territorial regional, dotaba de un papel protagonista a muchas ciudades medias –litorales y del interior- que quedaban como cabeceras de las nuevas unidades territoriales, por lo que, de implantar sus disposiciones, se hubieran visto dotadas de un mayor poder e influencia territorial que les hubiera permitido desprenderse, aunque solo fuera parcialmente, de la sensación de escasa representatividad e importancia en comparación con las capitales provinciales que arrastraban desde 1833.

Como se observa a continuación (Mapa 32), la zona de estudio, en un marco organizativo distinto al actual y no tan dependiente del criterio demográfico en la selección de las cabeceras comarcales como en organizaciones posteriores, quedaba dividida en diecinueve unidades territoriales o comarcas, con sus respectivas cabezas comarcales. El Campo de Gibraltar se mantiene en su forma habitual con capital en Algeciras. La costa malagueña se divide en ocho comarcas, las encabezadas por Estepona, Marbella y Fuengirola en la Costa del Sol occidental, Coín y Málaga en el Guadalhorce, y Colmenar, Vélez-Málaga y Nerja en lo que actualmente es la Costa del Sol oriental o Axarquía. La costa de Granada también estaba dividida en tres unidades, con Almuñécar en la zona occidental, Motril en la central y Albuñol en la oriental. Finalmente, la costa almeriense se dividía en ocho comarcas, Adra, Berja, El Ejido y Roquetas en el poniente provincial, Almería capital, y Níjar, Vera y Huércal-Overa en el levante. Como hemos visto, muchos de estos núcleos, debido a su dinámica evolutiva, y comparativamente con otros núcleos cercanos más importantes, perdieron su condición de referencia comarcal y acabaron incluidos en otras unidades (Vera con Huércal-Overa, Berja en el poniente, Albuñol y Almuñécar frente Motril, Coín en el área metropolitana de la capital malagueña, etc.).

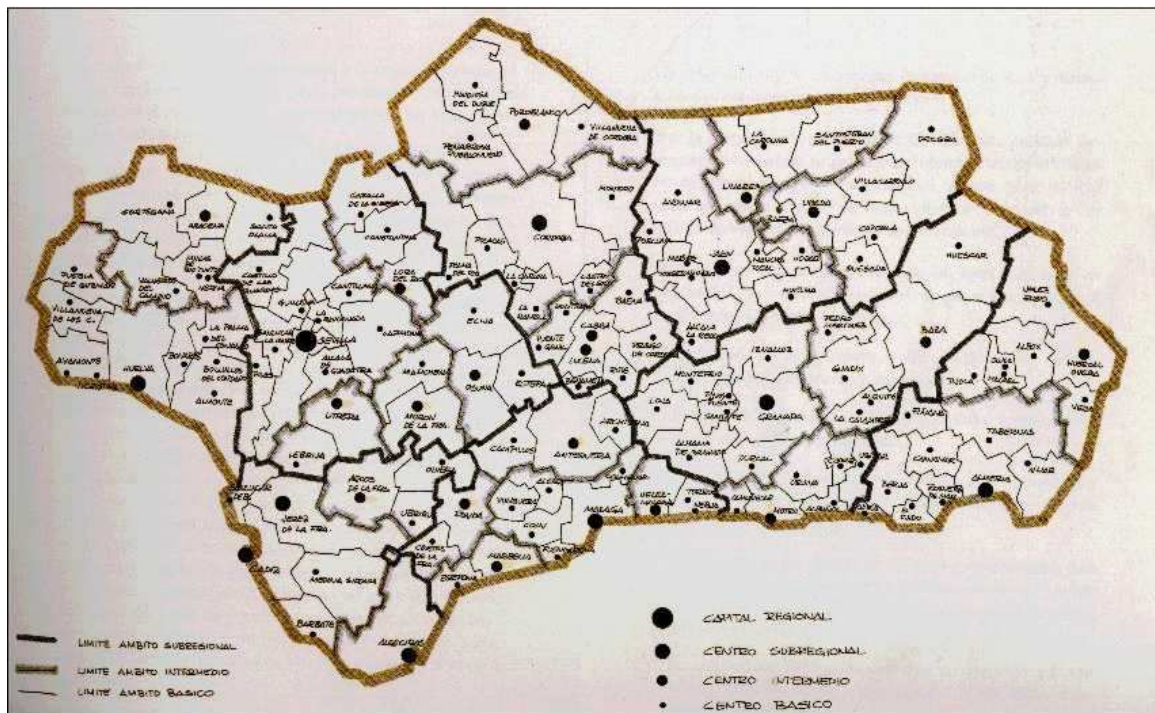
Mapa 32. Comarcas resultantes de la Propuesta de comarcalización de 1983.



Fuente: JUNTA DE ANDALUCÍA, 1983.

El diseño y aprobación del Sistema de Ciudades de Andalucía en 1986 supuso un avance notabilísimo en la manera en que se concebía la organización y estructuración del espacio regional en Andalucía (Mapa 33). Se apostaba en este caso, en lugar de por dividir el territorio en áreas con personalidad histórica o territorial homogénea, por una concepción relacional o funcional del espacio regional, ordenado esta vez en función de su sistema urbano y la fuerza e importancia de los núcleos que lo componían (RODRÍGUEZ MARTÍNEZ y SÁNCHEZ ESCOLANO, 2010a). En el área de estudio, curiosamente, la división realizada marcaba nuevamente diecinueve áreas o unidades divididas en centros básicos, intermedios y subregionales. Dentro de esto, estableció el concepto de “centro intermedio” como sustituto del tradicional “cabecera comarcal” para hacer referencia al escalafón urbano intermedio que articulaba amplias áreas de la región al margen de la capital regional y los centros subregionales (resto de capitales más Jerez de la Frontera y Algeciras). El resultado fue un sistema regional que ayudó a definir la organización territorial de las políticas públicas en la región, sirvió de base para el diseño de la red de carreteras autonómica y creó una imagen dinámica del sistema territorial de la comunidad autónoma.

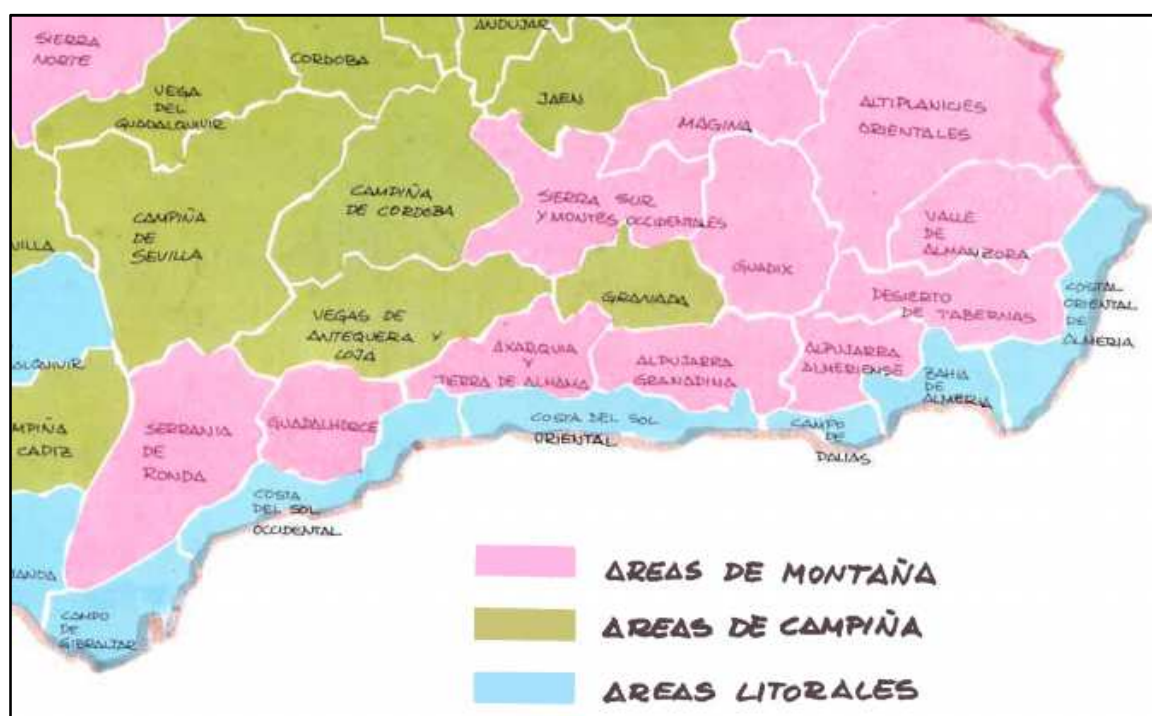
Mapa 33. Concepción relacional del sistema urbano y territorial andaluz.



Fuente: JUNTA DE ANDALUCÍA, 1986.

Más adelante, las Bases para la Ordenación del Territorio de Andalucía de 1990 constituirán, más allá de aproximaciones al sistema urbano regional, el primer producto holístico en materia de ordenación del territorio de Andalucía (BENAVENT FERNÁNDEZ DE CÓRDOBA, 2006: 276). En cuanto al litoral mediterráneo, este documento proponía la división del área de estudio en las siguientes unidades homogéneas: Campo de Gibraltar, Costa del Sol Occidental (de Estepona a Málaga), Costa del Sol oriental (Axarquía y costa de Granada), Campo de Dalías, Bahía de Almería y costa oriental de Almería (JUNTA DE ANDALUCÍA, 1990a: 138) (Mapa 34). Aunque recortadas en su incidencia hacia el interior (disminuidas por la definición de áreas de montaña en el traspais litoral mediterráneo, como la unidad Serranía de Ronda o Guadalhorce en el occidente del área de estudio), el Plan utiliza estas referencias territoriales para concretar actuaciones y propuestas con vistas a la promoción económica y la ordenación territorial.

Mapa 34. Unidades para la promoción económica y la ordenación territorial en el Mediterráneo andaluz (detalle).



Fuente: JUNTA DE ANDALUCÍA, 1990a.

En ese mismo año, y a partir del esfuerzo comprensivo y de investigación realizado para toda la región, ven la luz las Directrices Regionales del Litoral de Andalucía (JUNTA DE ANDALUCÍA, 1990b), que ofrecen un análisis muy completo de la situación, amenazas e impactos sufridos por el litoral en el proceso de masiva ocupación y explotación vivido en décadas anteriores e intenta sentar las bases para una gestión más sostenible en adelante del mismo, superando concepciones municipalistas en el urbanismo y en la gestión de los recursos y coordinando la implementación de las políticas sectoriales y planificadoras con incidencia en este espacio.

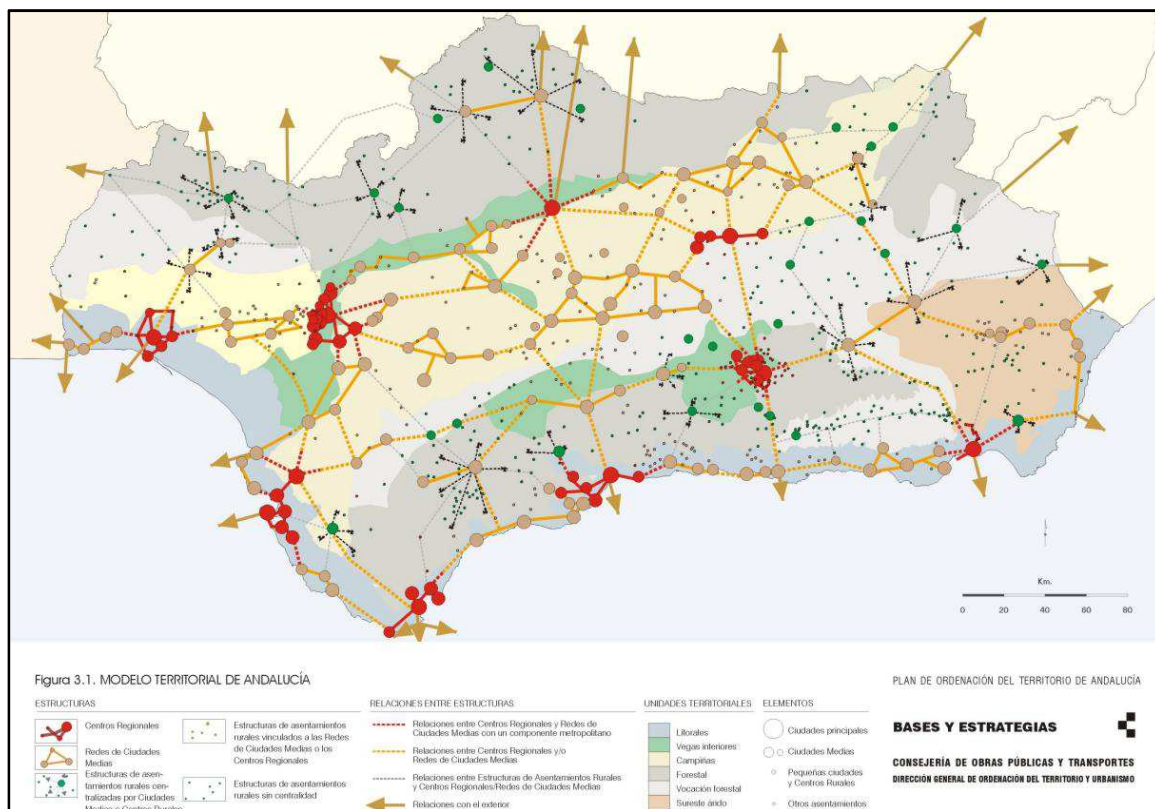
#### **7.4 La Ley 1/1994, la LOUA y el POTA 2006 y las Unidades Territoriales. Significación y productos posteriores.**

En el aspecto legislativo, la piedra angular de la ordenación del territorio en Andalucía no llegó hasta bien entrada la década de los 90, momento en que se aprobó la Ley 1/1994 de Ordenación del Territorio de Andalucía. Ley fundamental que llegaba con algunos años de retraso, lo que también afectó al desarrollo planificador en la materia. Supuso el punto de partida, ya con una base jurídica estable, de la ordenación territorial en la comunidad autónoma, estableció unos objetivos fundamentales a perseguir, principalmente basados en lograr la cohesión interna de la región y mejorar su articulación exterior, y definió los instrumentos principales para ejercer la ordenación: el plan regional y los planes subregionales de ordenación del territorio. Más adelante su labor de control y planificación se vio completada, dentro del marco autonómico, con la Ley 7/2002, de Ordenación Urbanística de Andalucía, que junto con las leyes nacionales en la materia (Ley del Suelo, de Aguas, de Costas, etc.), finalizaba la construcción del marco legal que dotaba de sentido y fuerza a la acción planificadora a escala regional.

Pero pese a la existencia de este marco estable de referencia, el plan regional tuvo que esperar algunos años para ser finalmente aprobado y entrar en vigor. En el año 1999 se publicaron, a modo de avance las principales disposiciones que iban incluidas en el mismo, el Plan de Ordenación del Territorio de Andalucía, Bases y Estrategias (Mapa 35). Años más tarde, y superadas algunas polémicas relacionadas con su labor de control sobre el urbanismo municipal y otras cuestiones ambientales, finalmente se aprobó el Plan de Ordenación del Territorio de Andalucía (POTA) en 2006. A partir de la división subregional que propone para Andalucía este documento, las llamadas Unidades

Territoriales (JUNTA DE ANDALUCÍA, 2006a: 33), se pondrá en marcha en el marco del litoral mediterráneo andaluz la planificación a escala subregional. El ámbito que marca la suma de éstas unidades es el que hemos usado en este trabajo para definir el área de estudio.

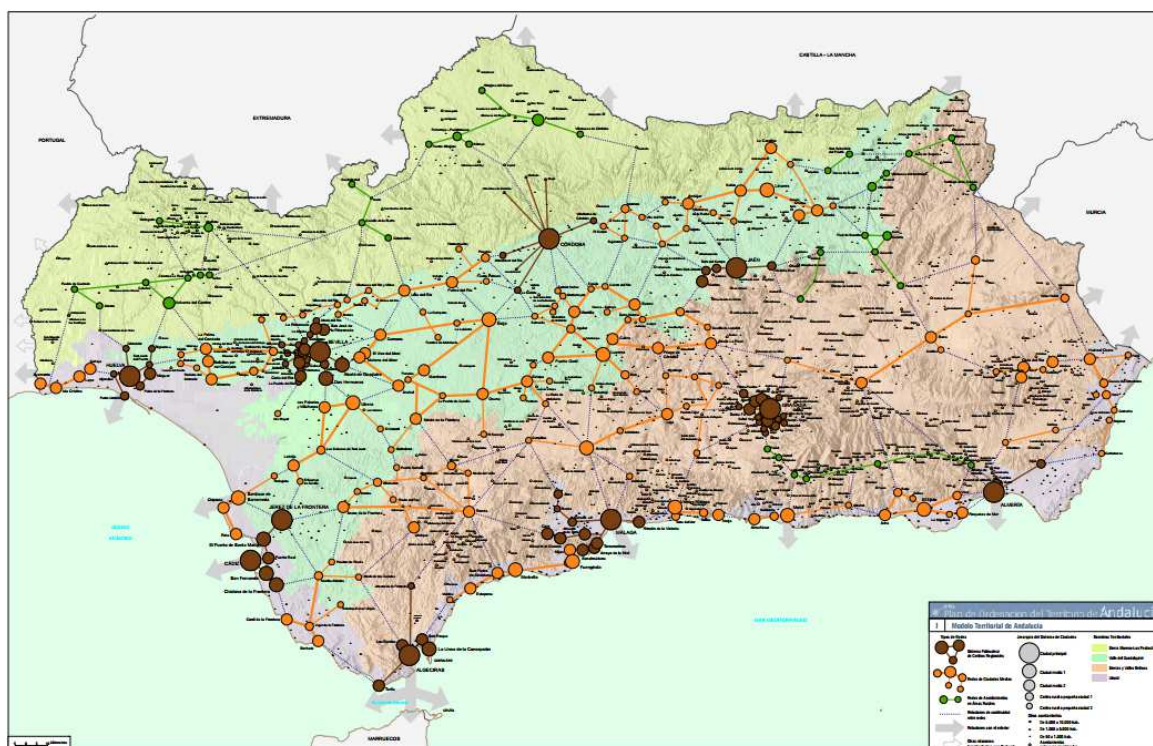
Mapa 35. Modelo territorial de Andalucía en las Bases y estrategias de 1999.



Fuente: JUNTA DE ANDALUCÍA, 1999a.

De este modo, desde 2006 el POTA es el marco de referencia fundamental en materia de ordenación territorial en Andalucía, marcando las disposiciones principales para el desarrollo de esta política en la región. De sus contenidos se desprenden algunas consideraciones de enorme significación para este trabajo. Por un lado, supone, legalmente, el reconocimiento expreso de la importancia de las ciudades medias en la ordenación y articulación del territorio regional, se las dota de servicios y equipamientos en función de su relevancia y las convierte en protagonistas clave de sus líneas estratégicas territoriales a través del Programa Andaluz de Ciudades, plan incluido en el documento del POTA que marca el modelo de sistema urbano que necesita Andalucía en un futuro inmediato (Mapa 36).

Mapa 36. Modelo territorial propuesto por el Plan regional de 2006.



Fuente: JUNTA DE ANDALUCÍA, 2006a.

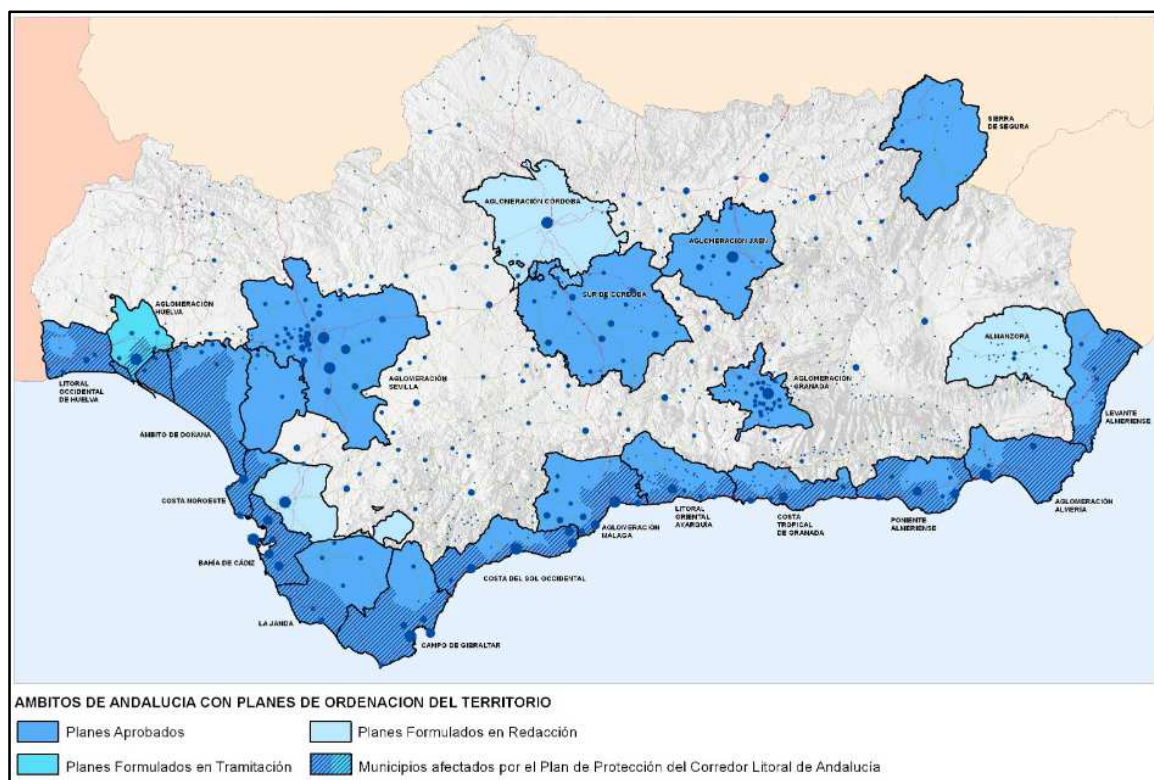
Así mismo, incluye un interesante apartado referido a la creciente necesidad de aumentar la significación territorial de estos centros urbanos en contextos como el andaluz a través del fomento de la cooperación urbana en materias estratégicas para su desarrollo (turismo, agricultura, innovación, etc.) (RODRIGUEZ MARTÍNEZ y SÁNCHEZ ESCOLANO, 2010b; RODRÍGUEZ MARTÍNEZ y SÁNCHEZ ESCOLANO, 2010c; JUNTA DE ANDALUCÍA, 2006a: 48).

### 7.5 Los planes de ordenación subregional.

Resultado directo de la Ley de Ordenación del Territorio de 1994 y el Plan regional anterior, los planes de ordenación del territorio a escala subregional son el producto más acabado y significativo en el marco planificador actualmente vigente en Andalucía. Obras holísticas e integradoras en sus contenidos y preceptos, protagonizan actualmente un periodo de expansión por el conjunto de la región, que aspira en los próximos años a completar el mapa regional planificador sobre estas unidades territoriales de referencia (Mapa 37). Si bien no existe correspondencia en muchas zonas

de Andalucía entre Unidades Territoriales propuestas para organizar el territorio regional en el POTA y unidades para ejercer la planificación subregional, en el área de estudio no se produce esta desconexión. Tres tipos de unidades quedan establecidas por este Plan. Por un lado, las aglomeraciones urbanas, que en el área de estudio son tres – Campo de Gibraltar, Málaga y Almería-. Las áreas articuladas en torno a redes de ciudades medias –el resto del área: Costa del Sol Occidental, Costa del Sol Oriental-Axarquía, Costa Tropical de Granada, Poniente Almeriense, Levante de Almería- y áreas articuladas en torno a redes rurales, inexistentes en el área de estudio. Así, en nuestra zona de trabajo el conjunto de planes de ordenación del territorio a escala subregional se encuentran ya aprobados y en vigor, por lo que contamos con una obra de referencia fundamental en materia de ordenación territorial a nuestra disposición (Cuadro 35).

Mapa 37. Planes subregionales en vigor, tramitación y redacción, 2014.



Fuente: Junta de Andalucía, Consejería de Medio Ambiente y Ordenación del Territorio.



Cuadro 35. Los planes subregionales de ordenación del territorio en Andalucía y en el área de estudio.

<b>Figura</b>	<b>Aprobación</b>	<b>Característica principal</b>
<b>Plan de Ordenación del Territorio de la Aglomeración Urbana de Granada</b>	Decreto 244/1999 de 27 de diciembre (1999)	El primero en formularse en Andalucía
<b>Plan de Ordenación del Territorio del poniente de la provincia de Almería</b>	Decreto 22/2002 de 30 de junio (2002)	El primero en el área de estudio. Control urgente de los invernaderos y el turismo
<b>Plan de Ordenación del Territorio de la Costa del Sol Occidental</b>	Decreto 142/2006 de 18 de julio (2006)	Control del turismo y el urbanismo
<b>Plan de Ordenación del Territorio de la Costa del Sol Oriental- Axarquía</b>	Decreto 147/2006 de 18 de julio (2006)	Control del turismo y el urbanismo
<b>Plan de Ordenación del Territorio del Levante Almeriense</b>	Decreto 26/2009 de 3 de febrero (2009)	Control del turismo y el urbanismo
<b>Plan de Ordenación del Territorio de la Aglomeración Urbana de Málaga</b>	Decreto 308/2009 de 21 de julio (2009)	Primer plan sobre una aglomeración urbana del área
<b>Plan de Ordenación del Territorio de la Aglomeración Urbana de Almería</b>	Decreto 351/2011, de 29 de noviembre (2011)	Segundo plan sobre una aglomeración urbana del área
<b>Plan de Ordenación del Territorio del Campo de Gibraltar</b>	Decreto 370/2011 de 20 de diciembre (2011)	Tercer Plan sobre una aglomeración urbana del área. Culminación del camino de la planificación en un área históricamente modelada por la misma
<b>Plan de Ordenación del Territorio de la Costa Tropical de Granada</b>	Decreto 369/2011 de 20 de diciembre (2011)	Último plan en entrar en vigor en el área de estudio, pese a iniciarse sus trabajos en 2006. La indefinición de políticas sectoriales con incidencia sobre este espacio favoreció el retraso

Fuente: Elaboración propia a partir de Junta de Andalucía.

Es evidente que, en la evolución de estas figuras de planificación en la región, existía una preocupación latente por abarcar primero aquellos espacios que contaban con procesos activos que habían demostrado ser radicalmente transformadores de la dinámica territorial. Procesos protagonistas de los principales impactos y cambios que se estaban viviendo en la región desde hacía décadas. Por ello el litoral, y concretamente en su vertiente mediterránea, ha sido una zona primordialmente atendida por la administración en los últimos años, por concentrar, en su limitada dimensión, algunos de los procesos territoriales más importantes de cuantos se han detectado en Andalucía (BARRAGÁN MUÑOZ, 1993). El turismo de masas y los procesos urbanísticos asociados, la expansión de los cultivos intensivos de regadío, la llegada de las grandes infraestructuras con los consiguientes efectos territoriales derivados de su implantación, los procesos metropolitanos en torno a las capitales provinciales, Campo de Gibraltar y la Costa del Sol, etc. unido a la insuficiencia de las aproximaciones municipalistas a la realidad del territorio para hacer frente a los impactos generados por todo este tipo de procesos transformadores, han acuciado a la administración regional a intervenir en la zona de estudio (GALACHO JIMÉNEZ, 2006). Y como veremos, no sólo con la planificación a escala subregional por unidades territoriales.

Figura 29. Expansión reciente y descontrolada, en ausencia de planificación subregional, de cultivos de regadío bajo plástico en laderas bajas de la costa de Granada (Gualchos-Castell).



Fuente: elaboración propia del autor.

Antes de finalizar este análisis planificador, no podemos dejar de citar la última aportación en la materia realizada en fechas recientes. Como complemento a las figuras anteriores -y por qué no decirlo, a sus debilidades, inoperancia e incongruencias en materia urbanística y de protección de espacios de alto valor ecológico-, se formuló el Plan de Protección del Corredor Litoral de Andalucía a través del Decreto-Ley 5/2012 de 27 de noviembre de medidas urgentes en materia urbanística y para la protección del litoral de Andalucía y el acuerdo de 29 de enero de 2013 del Consejo de Gobierno (RODRIGUEZ MARTÍNEZ y SÁNCHEZ ESCOLANO, 2014). Figura incardinada en la estructura legal entre el plan regional y los planes subregionales, a los que afecta directamente, pretende poner orden, tras los estragos y desmanes causados por la burbuja inmobiliaria, en la planificación y ordenación de usos del suelo en la franja litoral más cercana al mar (los primeros 500 metros), lo que ha obligado a reestructurar los planes de ordenación urbana de los municipios afectados y los planes subregionales de la zona litoral. Finalmente, y sin querer entrar a analizar y valorar todo el corpus legislativo y normativo relacionado con la planificación ambiental en la zona, lo último en figuras de planificación que afecta a la zona de estudio es, dentro de la categoría denominada Planes de Desarrollo, el Plan Especial Supramunicipal del curso medio y Bajo del río Palmones en los términos municipales de Algeciras y Los Barrios (Cádiz), completando con sus preceptos y propuestas las indicaciones respectivas dadas por el plan subregional del Campo de Gibraltar en la defensa de los valores naturales de este espacio, tan delicado e importante por su valor como zona de alta calidad ambiental y su uso recreativo en el ámbito metropolitano del Campo de Gibraltar.

#### **7.6 El nuevo protagonismo de las ciudades medias en la planificación andaluza. Las redes de ciudades medias.**

La historia evolutiva que hemos analizado en el apartado anterior nos permite extraer algunas conclusiones prácticas en relación con la posición que las ciudades medias tienen en el actual sistema planificador vigente en la comunidad autónoma de Andalucía. Por un lado, y a partir de un reconocimiento expreso de la importancia de los sistemas urbanos con unas especiales características de estructura y jerarquía en los procesos de desarrollo territorial, han pasado a un primer plano en el estudio y atención

recibida por su especial rol territorial como centros intermedios, de conexión entre las zonas articuladas entre las crecientes aglomeraciones urbanas, de las que forman parte importante, y el mundo rural, que también depende de ellas en gran medida. Esta premisa, hoy esencial en el discurso planificador, vienen ya reconocida desde décadas atrás por los estudios en la materia, y sólo en el periodo autonómico se han incorporado dichos postulados de forma efectiva en el discurso planificador oficial. De esta mayor atención, se han derivado, así mismo, otras realidades, como el exhaustivo conocimiento que hoy tenemos de su rol en el sistema de ciudades regional, además de las ventajas que para la articulación del espacio regional tiene la salvaguarda y potenciación del mismo. De ahí las medidas explícitas que se llevan a cabo en el Plan regional, por un lado, dotándolas oficialmente de un estatus definido y acotado en la prestación de bienes y servicios a sus áreas inmediatas, y en segundo lugar, oficializando un modelo territorial que se organiza, mayoritariamente, en torno a redes de ciudades medias. Esto es, quizá, lo más llamativo e importante desde nuestro punto de vista. Se reconoce, de este modo, su fuerza articuladora a partir del establecimiento, también potenciado por las líneas estratégicas que marca la planificación vigente, de redes colaborativas entre ciudades con perfiles funcionales y roles territoriales complementarios, y se constituyen, de este modo, en la base funcional sobre la que garantizar el equilibrio territorial y la cohesión interna de la región, dos pilares fundamentales de cualquier proceso de desarrollo regional.

**CONCLUSIONES AL BLOQUE II: GRANDES TRANSFORMACIONES TERRITORIALES Y  
URBANAS EN EL LITORAL MEDITERRÁNEO ANDALUZ.**

## **Grandes transformaciones territoriales y urbanas en el litoral mediterráneo andaluz.**

Tras el repaso analítico emprendido sobre las más de seis últimas décadas en el litoral mediterráneo andaluz, podemos poner negro sobre blanco algunas conclusiones parciales que encaminen nuestra actual labor hacia los objetivos perseguidos.

La concatenación de procesos demográficos, sociales, económicos o infraestructurales sobre el territorio, matizados y encauzados por el papel de la planificación realizada en cada etapa, nos deja como resultado en la actualidad un panorama territorial enormemente rico y complejo, tanto por la cantidad como por la calidad de los desafíos que presenta al análisis geográfico esta parte de la comunidad autónoma de Andalucía. Y qué decir de la realidad del sistema de asentamientos, que ha encajado en estas más de seis décadas transformaciones socioeconómicas y territoriales radicales, lo que desfigurado su estructura tradicional e histórica y generado una nueva realidad impensable hace medio siglo.

Uno de los principales objetivos del Bloque II que aquí culmina, es el mantenimiento de una visión holística y de conjunto del territorio mediterráneo andaluz en el análisis y diagnóstico de los fenómenos abordados. Y, todo ello, intentando mantener siempre en el centro de la discusión y el diagnóstico realizado a las ciudades medias, protagonistas de su articulación en cada etapa. Por eso no hemos desperdiciado la ocasión de relacionar hechos históricos y evolutivos con otros más actuales, intentando completar una imagen, desde el punto de vista geográfico y abordando diferentes dimensiones de la realidad, lo más exacta posible del entorno en el que las ciudades medias de este sector regional se desenvuelven y posicionan.

En un mundo como el que está perfilando la globalización económica y financiera, el proceso de terciarización e internacionalización que ha vivido la economía regional andaluza no puede pasar inadvertido. Ni parece la evolución lógica de un territorio aislado, sino que tiene sus claves explicativas más allá de sus fronteras. El desarrollo de una sociedad de servicios periférica a los grandes centros de esta rama de la economía, y dentro de esto, la aparición y consolidación del sector turístico andaluz, tienen su base en este contexto de apertura e internacionalización creciente.

Y el urbanismo de masas, destructor a costa del beneficio privado de los valores del urbanismo y la ordenación del territorio, así como depredador de paisajes y otros

recursos como el agua y el suelo muy escasos y valiosos, también guarda una relación muy estrecha con el escenario anterior.

Así mismo, del éxito seguido por ciertos sectores dentro del terciario nace el abandono casi completo de las agriculturas tradicionales en esta parte de la región. El sector primario, históricamente el fundamental de la economía regional, se profesionalizó y especializó en esos años de enormes avances técnicos y sociales, sobreviviendo en la actualidad sólo en aquellas zonas que desarrollaron modelos viables y competitivos en un mercado abierto y muy inestable dentro en un contexto mundial.

El cambio de la forma urbana de los núcleos de la zona, independientemente de su tamaño y posición, también está estrechamente asociado al impacto inmobiliario, al cambio económico y al desarrollo infraestructural. Ahí hemos incluido en nuestro análisis para el mejor conocimiento del sistema de asentamientos y su sección intermedia la aplicación novedosa del índice de compacidad para las 25 ciudades en estudio. Éste ha ofrecido resultados dispares, aunque en nuestra opinión, muy reveladores, acerca de los principales procesos que han reconfigurado la estructura, disposición y forma urbana de los asentamientos en esta zona de la región, dando lugar al diverso panorama actual.

Como ya indicábamos, el cambio infraestructural, de gran significación para la sociedad andaluza y la economía regional, vivió un progreso de expansión insuficiente al principio, si bien, con la entrada en la UE y el despegue económico de España y su apuesta decidida por las infraestructuras, se tornó masivo y general más adelante. En la actualidad, y tras el impacto de la crisis de 2008 en los presupuestos públicos, así como el fuerte nivel de endeudamiento alcanzado por administraciones y familias, se mantiene esta línea de acción de una forma más limitada quedando reflejada en obras más puntuales.

A resultas de todo lo anterior, el aumento demográfico vivido por el conjunto de la región y la totalidad de las ciudades en la zona de estudio, no fue más que el producto de la concatenación de estos procesos, que en su conjunto embarcaron al área mediterránea andaluza en una nueva era, de crecimiento y exacerbación de las desigualdades, a lo que se unió una notable pérdida de identidad territorial en entornos urbanos y naturales (sobre todo, en la franja litoral más cercana al mar).

Aunque, para ser justos, también esta etapa que abarcamos en nuestro estudio ha sido la del definitivo y constante aumento de la calidad de vida y del nivel de renta de las poblaciones, la de la integración de Andalucía –y su sección litoral mediterránea- en las grandes redes económicas, sociales e infraestructurales de la nación y la Europa Occidental y, en definitiva, el de la generación de un territorio que, pese a sus problemas estructurales y los retrasos continuos en la consecución de objetivos relacionados con el desarrollo, está lleno de posibilidades para la inversión, el crecimiento y, si intervenimos con tino y efectividad, el desarrollo territorial.

Para terminar este subapartado, focalizamos nuestra atención en el sistema urbano y de asentamientos, el cual, durante el periodo de estudio considerado, también nos deja grandes transformaciones y nuevas realidades para el análisis geográfico.

En primer lugar, merece ser destacado el proceso de nacimiento y consolidación de las áreas metropolitanas malagueña, almeriense y del Campo de Gibraltar. Las dos primeras, al abrigo del éxito económico y el reforzamiento administrativo de los centros con capitalidad provincial del área de trabajo –las ciudades de Málaga y Almería-. La segunda, de mayor importancia estratégica y política, surge con el impacto económico y demográfico que arrastra el polo industrial impulsado por el Estado desde los años 1960 en la zona, que le dotó de unas particularidades muy notables, y que han marcado su posterior evolución en un contexto de reconversión industrial y reposicionamiento de su actividad en un mundo globalizado.

El otro extremo en la realidad territorial del área de estudio de estos fenómenos urbanos metropolitanos, que pese a sus problemas estructurales no dejan de ser los lugares exitosos dentro de la trama urbana regional, fue la aparición y consolidación de amplios espacios desarticulados, auténticos territorios perdedores –en lo económico, pero también en lo social y político- en todo el traspais montañoso litoral del mediterráneo andaluz. Su incapacidad para participar de las dinámicas que marcaban los grandes ejes del desarrollo en esta etapa –turismo, flujos comerciales, agricultura tecnificada, conectividad con las grandes infraestructuras que se iban construyendo- reforzó progresivamente su posición secundaria para, finalmente, abocar a la irrelevancia territorial a pequeños núcleos y áreas importantes en la zona de estudio.

Finalmente, llegamos al caso de las ciudades medias del litoral mediterráneo andaluz. Reforzadas, pese a los enormes cambios vividos, y diversificadas con la



aparición de nuevos perfiles urbanos y funcionales dentro de esta categoría, han ganado, indudablemente, un protagonismo enorme en este proceso. Conforman el montante poblacional principal del área, así como articulan la red urbana principal en todo el territorio abarcado por este estudio. Desde las redes metropolitanas en torno a los principales centros urbanos, hasta los centros que son la cabecera comarcal tradicional en las zonas más alejadas a las aglomeraciones urbanas. Debido a esto, las ciudades medias del litoral mediterráneo andaluz se han consolidado como elementos rectores en la articulación del territorio y los procesos de urbanización habidos en el periodo 1950-2014, y una aproximación a su rol territorial y a los procesos de conexión e intermediación que puedan tener lugar en torno a ellas se hace más necesaria que nunca.

## **BLOQUE III: ANÁLISIS ESTADÍSTICO Y OBTENCIÓN DE TIPOLOGÍAS GEOGRÁFICAS DE CIUDADES.**

**CAPÍTULO 8. DETECCIÓN Y CUANTIFICACIÓN DE LOS PROCESOS DE INTERMEDIACIÓN EN LAS CIUDADES MEDIAS DEL LITORAL MEDITERRÁNEO ANDALUZ.**

**CAPÍTULO 9. TIPOLOGÍAS GEOGRÁFICAS DE LAS CIUDADES INTERMEDIAS EN EL LITORAL MEDITERRÁNEO ANDALUZ.**

**CAPÍTULO 8. DETECCIÓN Y CUANTIFICACIÓN DE LOS PROCESOS DE INTERMEDIACIÓN  
EN LAS CIUDADES MEDIAS DEL LITORAL MEDITERRÁNEO ANDALUZ.**

## **CAPÍTULO 8. PROCESOS DE INTERMEDIACIÓN EN LAS CIUDADES MEDIAS DEL LITORAL MEDITERRÁNEO ANDALUZ.**

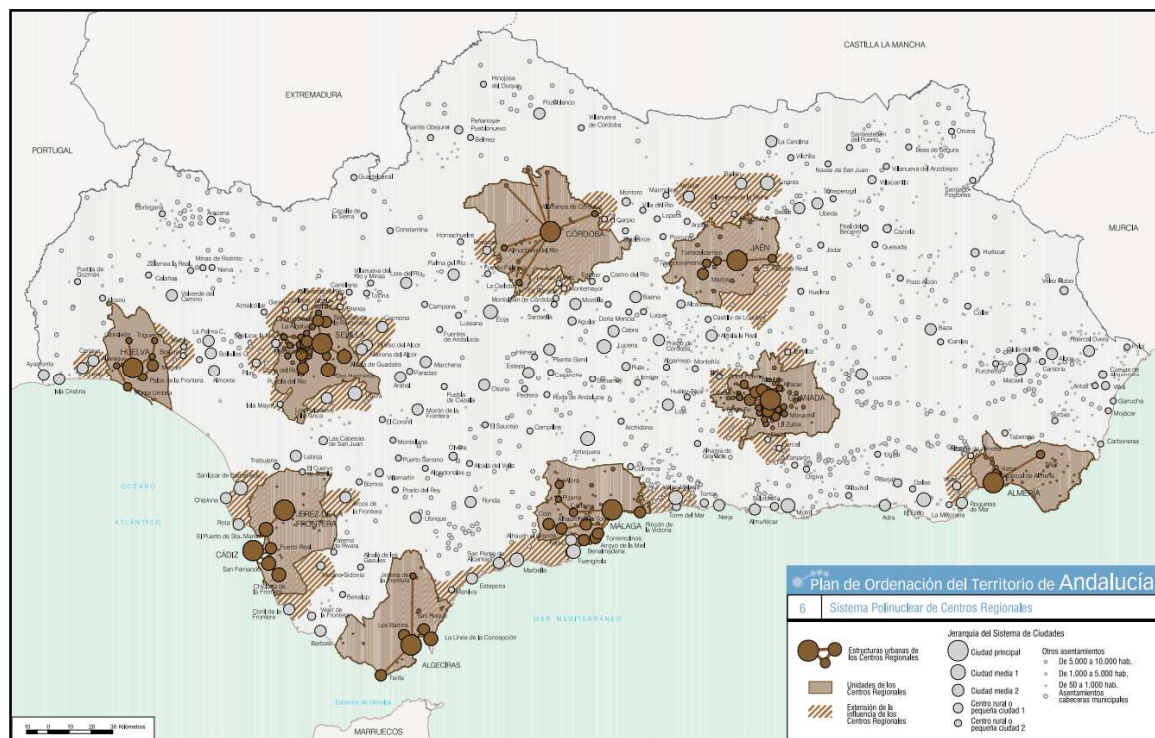
### **8.1 Presentación y justificación. Objetivos del capítulo.**

Una vez realizado el análisis geográfico y de contexto regional que nos sirve para reconocer las claves estructurales y evolutivas de la zona de estudio en general y de las ciudades medias situadas en la misma en particular, para un marco temporal suficientemente amplio y representativo que supera las seis décadas, pasamos a continuación a abordar uno de los objetivos principales de este trabajo. Se trata del análisis, cuantificación y reconocimiento de los procesos de intermediación que tienen lugar a partir y en torno a las ciudades medias del área de estudio, así como la obtención de unas tipologías geográficas de ciudades intermedias en función de los mismos. Esta indagación nos conducirá, por un lado, a saber más sobre su rol territorial en la actualidad y, por otro, a evaluar de forma objetiva y cuantitativa su importancia territorial en la articulación y funcionamiento del territorio regional. Se trata de una labor novedosa, tanto por el objeto de estudio –las ciudades medias andaluzas y su rol de intermediación en el sistema urbano regional-, el método empleado –generando variables específicas para acercarnos al fenómeno en la escala estudiada-, como por el escenario escogido –el área litoral mediterránea-, todo ello respaldado científicamente por la implementación de un estudio de tipo estadístico multivariante novedoso en este ámbito y realidad geográfica.

La importancia del rol de intermediación de los centros urbanos intermedios, a todas las escalas pero especialmente en contextos regionales como el andaluz, ya ha sido ampliamente tratado en apartados anteriores, tanto de forma teórica como referida a realidades tangibles sobre el territorio (capítulos 2 y 3). Sobre intermediación como propiedad de los centros urbanos de tamaño medio no hay nada explícito en la planificación vigente en la comunidad autónoma de Andalucía, si bien se hace hincapié en la misma en la formulación de propuestas conducentes a la constitución de redes territoriales conformadas por ciudades medias, redes que tendrían un importante papel articulador de aquellas áreas rurales, periféricas y todas aquellas ajenas a las zonas directamente influidas por las aglomeraciones urbanas. Otro grupo de redes, integradas en éstas últimas unidades territoriales, son las constituidas por ciudades medias situadas

en el interior de estas aglomeraciones, a la sombra de la capital provincial (Almería y Málaga considerando las existentes en la zona de estudio), o que, como ejemplo de un escenario no capitalino pero enormemente importante y estratégico, elevan a categoría de aglomeración urbana de importancia regional una comarca como el Campo de Gibraltar y su red de ciudades, que encabeza la ciudad de Algeciras (Mapa 38). Lo que es común a todos estos documentos en vigor es que no aportan, más allá de consideraciones demográficas o económicas, explicaciones científicas que sustenten la afirmación de que unas ciudades tienen un rol u otro, una capacidad de articular el territorio u otra (Mapa 39). El propio Plan regional ofrece una imagen de Andalucía ideal y escasamente justificada, por lo que carece de una base científica que respalde sus afirmaciones sobre el territorio, su funcionamiento y evolución futura (JUNTA DE ANDALUCÍA, 2006a; RODRÍGUEZ MARTÍNEZ y SÁNCHEZ ESCOLANO, 2010b).

Mapa 38. Aglomeraciones urbanas de Andalucía.



Fuente: JUNTA DE ANDALUCÍA, 2006a

Mapa 39. Redes de ciudades medias en Andalucía



Fuente: JUNTA DE ANDALUCÍA, 2006a

Una de las aportaciones en este punto de nuestra investigación es esa, la de respaldar científicamente clasificaciones urbanas y roles territoriales en la articulación del espacio regional andaluz, y más concretamente, en la sección intermedia de su sistema de ciudades.

Antes de seguir adelante con nuestra labor debemos preguntarnos de nuevo: ¿Qué es, pues, la intermediación? ¿Y cómo se manifiesta? Atendiendo a lo ya expuesto en el punto 2.1.7 del capítulo 2 de este trabajo, entendemos por intermediación la capacidad que tiene un centro urbano de tamaño medio dentro de una red urbana de actuar como conexión entre los centros mayores y los centros menores que él dentro de ese sistema. Como ya comentamos, se trata de una propiedad que no es inherente a los centros de tamaño medio, es más bien una potencialidad, y exige que sean considerados de forma compleja y no como una categoría basada simplemente en una concepción estática del fenómeno urbano, sustentada habitualmente sobre una definición demográfica. Resolver la cuestión sobre si todos los centros tienen la misma capacidad

de intermediación, si tienen la misma fuerza como centro intermediario en función de su perfil funcional, es el reto que afrontamos en esta parte de nuestra tarea.

### *8.1.1 Procedimiento.*

Para alcanzar este objetivo, vamos a proceder a completar nuestro análisis incorporando procedimientos estadísticos que nos permitan cuantificar y valorar la dimensión de la intermediación caracterizándola. Considerando el tamaño reducido de la muestra y el objetivo del estudio que no dispone de un número determinado de agrupaciones, hemos decidido poner en práctica un análisis de conglomerados (también conocido como análisis cluster), por el procedimiento de conglomerados jerárquicos, que es el ideal para determinar el número óptimo de conglomerados –grupos- existente en un total de 25 casos (inicialmente tratados como conglomerados cada uno individualmente) como el que disponemos. Para ello, hemos completado el siguiente procedimiento:

- Primero, hemos realizado una selección de variables relevantes que caracterizan y describen los casos en función de los objetivos propuestos;
- Segundo, hemos establecido las medidas de similitud para controlar las medidas de proximidad entre las unidades;
- Tercero, hemos fijado un procedimiento o método de agrupación para configurar los conglomerados.

Nos gustaría puntualizar que con la selección de variables que caracterizan y describen la muestra, no estamos completando un panorama general sobre funciones o dimensión urbana de las ciudades en estudio. Han sido escogidas en función de un objetivo fundamental: que sirvan para acotar y definir con la mayor precisión posible la idea de intermediación. Es decir, con este análisis no estamos caracterizando, en general, perfiles de ciudades; estamos caracterizando dinámicas y roles urbanos que tienen que ver directamente con la capacidad teórica de intermediación, según la hemos definido y sobre la que hemos reflexionado en el capítulo 2. Por ello, como veremos a continuación, hay variables que inciden sobre temas de forma recurrente –en relación, por ejemplo, con el sector de los servicios y la fuerza comercial del centro en cuestión- y no se incluyen otras que han sido un clásico mil veces reiterado en estudios de este tipo cuando lo que se pretendía era obtener centralidades y definir jerarquías urbanas.

Destacamos esta puntualización ya que nos parece importante que el lector no desvíe su atención sobre objetivos no pretendidos con esta labor que nos ocupa.

Retomando el discurso anterior, afirmamos que tras el análisis se podrá decir que los individuos –en este caso, las ciudades- son similares si pertenecen a la misma clase, grupo o conglomerado, de tal forma que todas las ciudades que están en el mismo conglomerado se parecen entre sí, y son diferentes a las ciudades de otro conglomerado. Siempre hablando de intermediación urbana –reiteramos una vez más-, se trata, en definitiva, de obtener conjuntos, grupos de individuos, concentrando en cada uno los más parecidos –similares y homogéneos- entre sí, e intentando que sean cada uno de estos grupos lo más diferentes posible entre ellos.

En cuanto a la selección de las variables que describen la muestra, hemos trabajado con un mismo tipo de variables (cuantitativas, escalares), buscando en todo momento la coherencia entre éstas y los objetivos de la investigación. Así mismo, nos parece oportuno indicar que, si bien aportamos una selección de variables determinada para completar el análisis de conglomerados, se han realizado en el desarrollo de esta investigación multitud de pruebas con distintas variables finalmente no incluidas, buscando durante este proceso de selección la mejor aproximación al fenómeno estudiado, y entendiendo, finalmente, que las escogidas representan la intermediación en la medida más ajustada a la realidad. Dado que las variables se presentan en escalas muy diferentes, se ha procedido a la estandarización de las mismas para seguir adelante con el procedimiento con todas las garantías metodológicas.

El proceso continúa con la elección de la distancia a considerar, puesto que el método de agrupamiento se realiza sobre esta matriz de distancias. Por ello, lo primero que se realiza es medir qué grado similitud o de diferencia tienen los casos seleccionados. En nuestro caso optaremos por la “distancia euclídea al cuadrado” (ideal para variables continuas). Las medidas de similitud/distancia definen la proximidad y no la covariación, y vienen determinadas por la escala de medida de las variables (ordinal o de intervalo/razón). El resultado de la esta técnica es muy importante, puesto que según la medida de proximidad escogida obtendremos unos resultados u otros. La decisión sobre qué medida emplear es totalmente subjetiva, y ha dependido de las pretensiones y características del estudio en cuestión (EVERITT, 2001).



En cuanto al criterio para agrupar los individuos en conglomerados y la ejecución del algoritmo (la elección de la medida de proximidad entre las ciudades), hemos optado por una agrupación progresiva –jerárquico-. Y dentro de esta tipología, nos hemos decantado por el “Método de Ward” (o método de varianza mínima), buscando minimizar la varianza dentro de cada grupo, creando así grupos muy homogéneos y con tamaños similares (VILÁ-BAÑOS *et al*, 2014).

Las distancias iniciales del clúster en el método de varianza mínima de Ward se definen como el cuadrado de la distancia euclidiana entre puntos:

$$d_{ij} = d(\{X_i\}, \{X_j\}) = \|X_i - X_j\|^2.$$

Todo esto lo desarrollaremos utilizando como herramienta un software estadístico de alta capacidad -concretamente IBM SPSS Statistics 20-, que nos facilitará, así mismo, la obtención de resultados numéricos (que será la cuantificación de la distancia entre grupos) y gráficos (que identifica visualmente los grupos formados en un dendograma), ambos fundamentales para el análisis final.

Nos planteamos, en resumidas cuentas, responder a las siguientes cuestiones: ¿Las ciudades medias, en función de su perfil funcional y capacidad de intermediación, se pueden agrupar? ¿Y cuáles son las características comunes a las ciudades medias agrupadas? A partir de ahí y con las conclusiones obtenidas con su análisis, podremos alcanzar otro de los grandes objetivos de este trabajo, la obtención de tipologías geográficas en las ciudades medias del área de estudio a partir del conocimiento exhaustivo del rol territorial que éstas tienen y enlazando con las conclusiones obtenidas en los capítulos precedentes en este trabajo.

Se trata, por tanto, de un capítulo clave en nuestra labor, que enlaza el marco teórico inicial y el análisis regional realizado con un estudio estadístico multivariante que nos conducirá hacia el diagnóstico propositivo y de prognosis para, finalmente, desembocar en las conclusiones finales. Pretendemos, en definitiva, elevar el análisis y contexto realizado previamente con el desarrollo de una investigación de tipo cuantitativo que permita obtener resultados objetivos, fácilmente extrapolables a otros ámbitos y realidades, comparables con estudios similares que puedan ser realizados y

que ponderan, de forma objetiva, la realidad estudiada, ampliando de este modo la fuerza de las conclusiones obtenidas y el valor general de la presente investigación.

## **8.2 Las variables en el estudio de la intermediación. Descripción y justificación.**

Para completar nuestro objetivo en este capítulo, hemos definido un conjunto de variables que nos van a permitir conocer y poner de relieve las principales realidades a considerar en relación con la intermediación urbana en las ciudades medias del litoral mediterráneo andaluz. Su elección, pertinencia y objetivo, ha sido el resultado de una investigación exhaustiva que nos ha llevado a completar una metodología específica y hasta cierto punto original que nos debe conducir a nuestro objetivo principal: reconocer y valorar, para las ciudades medias del mediterráneo andaluz, su función territorial, su importancia como centro prestador de bienes y servicios para su población y la de su entorno más o menos inmediato, su capacidad innovadora y para el dinamismo territorial y, en definitiva, su papel en la articulación del territorio regional.

Los trabajos de referencia en esta labor han sido diversos. En primer lugar, los desarrollados por el grupo de investigación liderado por Carmen Bellet Sanfeliú y Josep María Llop Torné, tanto individualmente como en el marco del Programa *UIA- CIMES: ciudades intermedias y urbanización mundial*, auspiciado y complementado por la Cátedra UNESCO "Ciudades intermedias. Urbanización y desarrollo", y que ha dado desde finales de los años 1990 del pasado siglo un cantidad ingente de resultados investigadores de todo tipo (conferencias, congresos, artículos, libros), que nos han servido de gran ayuda y referencia primordial en esta labor, sobre todo en el aspecto teórico (BELLET SANFELIÚ y LLOP TORNÉ, 1998; BELLET SANFELIÚ y LLOP TORNÉ, 2004b; LLOP TORNÉ, 2000, por indicar los primeros y más completos). En el marco de esta investigación se categorizaron las principales dimensiones en que se ejerce la intermediación, esfuerzo sobre el que nos hemos apoyado en este estudio, por considerar que era una forma atinada y novedosa de abordar este fenómeno en ciudades medias en un contexto regional como el andaluz. Ese trabajo continuaba por otros derroteros prácticos aplicados a las ciudades escogidas en el mismo, camino que no hemos continuado por entender que era el apropiado para los centros en estudio. Se trata en este caso, por tanto, de una adaptación de la teoría a la práctica de un método

ideado para otras escalas y contextos urbanos, si bien suficientemente completo y sensible a los cambios en tamaño y características del centro urbano estudiado.

Por otra parte, es cierto que existen otros métodos, más complejos y recientes, centrados en el análisis de la intermediación urbana, como los propuestos por Pulido para América Latina (PULIDO, 2001; PULIDO, 2004), o Bolay, Cavannes y Carrión para ese mismo territorio (BOLAY *et al*, 2003), o los de Agnoletti (AGNOLETTI *et al*, 2014) y Camagni (CAMANI y CAPELLO, 2014; CAMAGNI *et al*, 2014) para el sistema urbano italiano y europeo. Todos ellos, como otros similares, responden a aproximaciones a la intermediación en ciudades medias que actúan conectando sistemas urbanos a una escala nacional o global, y que lo hacen utilizando un conjunto de variables que se antoja inexacto, irreal e incompleto para el estudio que nos ocupa.

Concretamente, y avanzando en nuestra categorización y definición inicial, el método escogido define cuatro dimensiones básicas -ya descritas y analizadas en el capítulo 2- como componentes principales de la intermediación urbana en centros de tamaño medio:

- A. Intermediación en el ámbito político-administrativo.
- B. Intermediación en la prestación de bienes y servicios especializados.
- C. Intermediación en actividades de distribución e intercambio.
- D. Intermediación en el espacio relacional.

Como ya dijimos anteriormente, el análisis de conglomerados realizado exige no categorizar previamente las variables manejadas en grupos (antes del análisis no se puede saber cuántos son los aglomerados o clusters que vamos a obtener finalmente), ya que esto va en contra de los preceptos del método utilizado. Pero sí es cierto que, en la reflexión teórica que realizamos para sustentar el presente trabajo, sus objetivos y metodología, esta agrupación en cuatro ejes temáticos para las variables ayuda enormemente a comprender los perfiles y dimensiones en torno a las que gira la intermediación que ejercen estos centros urbanos, las variables escogidas y su importancia en el análisis geográfico. Si bien, como ya remarcamos anteriormente, en el método de conglomerados jerárquicos estas cuatro dimensiones quedan diluidas en un escenario inicial de 25 clusters -tantos como ciudades en estudio- sobre el que se pone en marcha el procedimiento de aglomeración.

Por otro lado, y continuando con la contextualización teórica del análisis estadístico, igual de importantes han sido las aportaciones realizadas por los distintos grupos de trabajo dirigidos por el profesor Méndez Gutiérrez del Valle, sobre el rol en la economía actual de los centros urbanos de tamaño medio en distintas escalas y planos teóricos, y sobre todo en relación con su capacidad innovadora y su fuerza para posicionarse en la sociedad del conocimiento (MÉNDEZ *et al*, 2005; MÉNDEZ *et al*, MÉNDEZ GUTIÉRREZ DEL VALLE, 2007; MÉNDEZ *et al* 2008b; MÉNDEZ *et al*, 2008d). Así mismo, dentro del espectro investigador andaluz, nos han servido de referencia y consulta los trabajos de la profesora Caravaca Barroso y sus colaboradores (CARAVACA BARROSO *et al*, 2007; CARAVACA BARROSO *et al*, 2009b), que han acercado al discurso geográfico la cuantificación y sistematización de los roles territoriales de las ciudades andaluzas, con especial hincapié en la importancia de la administración en la gestión y configuración de los perfiles de estos centros urbanos. Junto con esto, un lugar destacado tienen en este punto las investigaciones del profesor Zoido Naranjo, tanto a nivel particular (ZOIDO NARANJO, 1995), o sus trabajos en el marco del II Informe de Desarrollo Territorial de Andalucía (ZOIDO NARANJO y CARAVACA BARROSO, 2005), que junto con el III Informe han actualizado mucha información relevante sobre la realidad en estudio en Andalucía (PITA LÓPEZ y PEDREGAL MATEOS, 2010). Finalmente, hemos consultado los criterios estadísticos y descripciones funcionales establecidos en la planificación oficial y los documentos de ordenación del territorio impulsados desde la Junta de Andalucía, con una referencia principal en el Plan de Ordenación del Territorio de Andalucía de 2006, y el conjunto de planes subregionales desarrollados desde 1999 hasta nuestros días (JUNTA DE ANDALUCÍA, 2002; JUNTA DE ANDALUCÍA, 2006b; JUNTA DE ANDALUCÍA, 2006a; JUNTA DE ANDALUCÍA, 2006c; JUNTA DE ANDALUCÍA, 2009a; JUNTA DE ANDALUCÍA, 2009b; JUNTA DE ANDALUCÍA, 2011; JUNTA DE ANDALUCÍA, 2012a; JUNTA DE ANDALUCÍA, 2012b). Esto último ha ganado con el transcurso de nuestra labor una relevancia fundamental, puesto que nos ha servido para tomar el pulso y actualizar el seguimiento sobre el nivel de efectividad de estos planes, que muchas veces proponen políticas y directrices funcionales sobre centros urbanos de tamaño medio que, difícilmente, acaban por concretarse en la realidad (el Plan regional lo hace definiendo explícitamente las funciones urbanas a alcanzar por las ciudades de tamaño medio (JUNTA DE ANDALUCÍA, 2006a: 48).

De estas investigaciones, y para desarrollar nuestro método, hemos escogido en cada temática las variables que hemos considerado más pertinentes a la hora de identificar funciones urbanas y servicios en centros urbanos de la escala y características de las ciudades medias andaluzas, uniéndolos a otras novedosas utilizadas en esta investigación, intentando componer un escenario analítico con pleno sentido investigador que nos conduzca a la obtención de conclusiones operativas al respecto. En este sentido, la metodología empleada, que consideramos una adaptación original y actualizada de otras preexistentes, nos parece la idónea para detectar, identificar y catalogar roles de intermediación, más sensible que sus antecesoras al fenómeno de la intermediación urbana y la especialización funcional en el tipo de ciudades propias del área de trabajo.

De este modo, las variables manejadas en la presente investigación han sido agrupadas en 4 dimensiones teóricas. Pasamos a comentar, brevemente, la pertinencia de cada una de ellas en este análisis.

*A. Intermediación en el ámbito político-administrativo.*

Instituciones de poder subregionales: símbolo y representación de la administración en el territorio, es la mejor expresión del poder territorial en un espacio cualquiera. Y más en el contexto regional andaluz, perfectamente jerarquizado y muy centralista, en el que las capitales provinciales han tenido histórica y actualmente un papel preponderante en esta materia, dejando hasta fechas muy recientes en un plano secundario a los centros de tamaño medio. Hemos catalogado un total de 9 instituciones a escala subregional, teniendo en cuenta tanto lo que proponían los planes de ordenación sobre este aspecto como la organización política y administrativa a esta escala en la comunidad autónoma de Andalucía. Concretamente, hemos contabilizado la presencia de centros de zonas de Trabajo Social, centros comarcales de la Seguridad Social, sedes de la Tesorería de la Seguridad Social, Agencia Tributaria, Registro de la propiedad, Cabeza de partido judicial, sede de Mancomunidad de municipios, sede de Grupo de Desarrollo Rural y la existencia de Oficina Comarcal Agraria. Los hemos sumado obteniendo una variable escalar.

### *B. Intermediación en la prestación de bienes y servicios especializados.*

Peso porcentual del sector servicios en la población ocupada: en una sociedad como la existente en los países del mundo Occidental, en el que España y Andalucía se encuentran inmersas, la característica económica y funcional principal de las sociedades es la fuerte terciarización que presentan en sus economías y mercados de trabajo. En la zona de estudio, que en su conjunto responde a esta aseveración, existe pese a ello una fuerte variabilidad sobre este escenario general, por lo que es de enorme interés incluir este dato, que enriquece añadiendo particularidades más que respalda teorías generales en nuestro análisis. Procedente del Censo de 2011 (referencia fiable más reciente con escala de desagregación municipal), calculada con los ocupados de más de 16 años que trabajan en este sector.

Número de entidades bancarias: variable clásica, aún vigente, en el estudio de la fuerza y dinamismo económico de cualquier centro urbano que se precie en un estudio geográfico. Tanto desde el punto de vista más clásico -estudios de centralidad, jerarquía, servicios- como en otros más recientes -dinamismo económico, conectividad, capacidad innovadora- es considerado un indicador básico.

Centros sanitarios: hospitales generales, comarcales y privados, constituyendo el máximo nivel de representatividad en uno de los sectores estratégicos en el actual Estado del Bienestar. De él dependen modernas centralidades y nuevas dinámicas territoriales de enorme trascendencia en el territorio.

Centros educativos: máximo nivel de representatividad en uno de los sectores estratégicos para la sociedad del conocimiento y el Estado del Bienestar. De él dependen modernas centralidades y nuevas dinámicas territoriales de enorme trascendencia. Hemos contabilizado aquí centros de enseñanza postobligatoria (de formación profesional, bachillerato, sedes universitarias públicas, privadas y UNED) y centros especializados técnicos y de régimen especial (escuelas de artes, escuelas oficiales de idiomas).

### *C. Intermediación en actividades de distribución e intercambio.*

Número de empresas: valor referido al conjunto total de empresas existentes en la localidad en estudio. Actualmente es un indicador básico para abordar el dinamismo y potencia económica de un centro urbano intermedio.

Número de centros comerciales: convertidos en los nuevos templos del consumo y la prestación de bienes y servicios -especializados o no-, iconos de la modernidad -y de la postmodernidad, podríamos añadir también-, suponen el nuevo centro de referencia en las redes territoriales, sustituyendo en su fuerza icónica y de prestigio para una ciudad al templo religioso, y en su rol como foro social a la plaza pública. Concentran ocio, abastecimiento de bienes básicos, nodos principales de la red viaria, hasta constituir el punto de encuentro habitual de amplios colectivos sociales. Los hemos considerado, por motivos estadísticos, de forma numérica, y no por su superficie.

Tasa formativa, capital creativo: se trata de una variable trascendental, sobre todo para comprender la capacidad de generar desarrollo económico y territorial. Una población más formada tiene mayor capacidad de generar conocimiento, ideas y empresas, derivándose de este hecho un mayor dinamismo que determina la influencia de un núcleo urbano en su entorno. Hemos contabilizado a la población con estudios medios postobligatorios (bachillerato, formación profesional de grado superior) y todos los universitarios (diplomaturas, grados, licenciaturas, master y doctorado).

Tasa de paro: limitante estructural para el desarrollo económico, es el resultado de una dinámica económica y social que genera fricciones y mantiene fuertes condicionantes estructurales. Una menor tasa de paro nos habla de una sociedad más dinámica y capacidad generadora de riqueza. Hemos calculado esta tasa para el año 2014 contando con los datos de parados y los trabajadores dados de alta en la Seguridad Social en ese año. Nos ha parecido que, pese a no ser el cálculo habitual (que utiliza los datos de parados y población activa) nos ha ofrecido un dato mucho más cercano a la realidad que el otro, que está tan sólo disponible con los datos del censo de 2011, alejados, por los cambios habidos en esta variable, de la realidad actual de la misma en la sociedad andaluza.

#### *D. Intermediación en el espacio relacional.*

Líneas de RDSI/ADSL: variable trascendental en el mundo interconectado de nuestro tiempo, imprescindible para considerar la inserción de un colectivo humano en la sociedad del conocimiento actual. Otra variable clásica en estudios sobre conectividad, dinamismo e innovación desde los años 1990.

Distancia al Aeropuerto internacional más cercano: elemento fundamental para considerar dimensiones urbanas como la conectividad e inserción en las redes globales imperantes, al ser las ciudades en estudio centros medios en una región periférica, nos parecía interesante incorporar esta variable a nuestro análisis. No por ella misma (contabilizando ciudades con o sin aeropuerto, algo irreal en la zona de estudio y para esta escala urbana), sino sobre su distancia a la misma, que describe según el caso todo un interesante panorama de oportunidades de negocio, inversión y desarrollo que dependen directamente de esta variable. Así mismo, nos gustaría puntualizar que para el cálculo de esta variable no han sido considerados aeropuertos militares ni, por su especial estatus y condición, el aeropuerto de Gibraltar.

Distancia al centro urbano de primer nivel más cercano: elemento estructural básico para aproximarnos a la realidad de un centro urbano de tamaño medio en Andalucía, ya que de esta consideración se derivan enormes consecuencias para el rol territorial de un centro urbano. De la excentricidad o proximidad al centro en cuestión a partir de las grandes urbes regionales (capitales provinciales -con Cádiz-Jerez- más Campo de Gibraltar), dependerán su organización funcional, su fuerza como centro subregional y su representatividad territorial.

Las fuentes utilizadas para la contabilización y cálculo de cada variable propuesta quedan indicadas en el cuadro-resumen que adjuntamos a continuación. Las fuentes principales han sido el Instituto Nacional de Estadística –INE- (Censo de 2011, Padrón de 2014), Sistema de Información Multiterritorial de Andalucía –SIMA- (últimos datos disponibles datos económicos y territoriales), junto con las páginas web de las instituciones analizadas. Así mismo, hemos apoyado nuestra labor en la información contenida en anuarios económicos, como el de la Fundación la Caixa 2013 (heredero del prestigioso y desaparecido Anuario de Mercado de España, AME), que ofrecen, al margen de momentos censales y datos demográficos e institucionales, interesantísima información económica relativa a los municipios españoles.

Puede llamar la atención el hecho de que hayamos decidido no incluir entre las variables consideradas la población de las ciudades en estudio. Esto ha sido motivado por distintas circunstancias. Por un lado, no queríamos incidir excesivamente sobre el dato demográfico en nuestra labor -como tantos otros estudios-, aspirábamos a algo



más, a algo diferente que ofreciera datos menos dependientes –estadísticamente- de este hecho. Queríamos trabajar con otras dimensiones y variables, si bien algunas guardan una relación directa con la población y ésta última queda, implícitamente, incluida en el estudio. Por otro lado, en el análisis estadístico, si bien la correlación entre variables -como veremos- puede ser tolerada y hasta justificada desde el plano teórico en que se produce la investigación, la variable población ofrecía valores enormemente altos de correlación con casi todas las variables estudiadas. Esto nos ha parecido que escoraba el análisis de la intermediación -una vez más- demasiado hacia el valor del montante poblacional de cada caso, presentándose desde el principio como el elemento clave definidor de la relevancia urbana de un centro de tamaño medio. Este hecho nos sirvió para tomar la decisión de no considerar la variable población en esta parte de nuestra labor, liberando así nuestro análisis de esta influencia sobre la que tanto se ha insistido en el pasado.

Otra dimensión estadística de la que somos plenamente conscientes de su importancia es la transversalidad de los datos que componen las variables utilizadas. Si bien es cierto que la transversalidad de los datos que conforman las variables ayuda a disminuir la correlación entre las mismas, la no disponibilidad de datos claves para nuestro análisis referidas a un único año de referencia nos ha hecho depender de valores ajenos a estas fechas (las fuentes, al igual que su publicación y disponibilidad, son muy diversas), si bien son, en todos los casos, los más próximos disponibles. Todo ello intentando buscar actualidad en la información y responder a los objetivos de la investigación de la forma más eficaz y ajustada posible.

Presentamos a continuación las variables incluidas en nuestro análisis y los datos que, para cada caso, ofrecían (Cuadro 36, Cuadro 37; Cuadro 38).

Cuadro 36. Variables utilizadas en el análisis de intermediación.

	<b>Intermediación Político- Administrativa</b>	<b>Intermediación en la Prestación de Servicios</b>			
<b>Ciudad media</b>	<b>Instituciones Subregionales</b>	<b>% Sector Servicios</b>	<b>Entidades Bancarias</b>	<b>Centros Sanitarios</b>	<b>Centros Educativos</b>

Adra	2	45,5	15	0	6
Algeciras	7	80,7	54	4	27
Alhaurín de la Torre	1	83,5	12	0	3
Alhaurín el Grande	0	75,6	12	0	4
Almuñécar	3	78,2	17	0	5
Los Barrios	1	68,4	9	1	3
Benalmádena	2	88,9	32	3	9
Cártama	2	69,8	11	0	2
Coín	5	61,3	11	0	6
El Ejido	6	45,7	45	1	11
Estepona	6	81,4	33	2	7
Fuengirola	4	89,6	46	0	11
Huércal-Overa	8	78,8	13	1	8
La Línea de la Concepción	4	77,1	19	0	12
Marbella	7	88,5	107	5	24
Mijas	3	85,4	34	0	8
Motril	8	68,5	31	1	18
Nerja	1	79,4	16	0	4
Níjar	1	40,2	21	0	2
Rincón de la Victoria	1	85	18	1	4
Roquetas de Mar	4	65,6	43	1	10
San Roque	4	69,7	19	0	8

Torremolinos	3	89,7	36	1	5
Vélez-Málaga	8	79	45	2	14
Vícar	1	40,5	10	1	3
Fuentes	Junta de Andalucía. Seguridad Social. Agencia Tributaria. Colegio Oficial de Registradores. ARA.	Censo 2011	SIMA 2013	SIMA 2013	SIMA 2013

Fuente: elaboración propia a partir de las bases de datos indicadas en el cuadro.

Cuadro 37. Variables utilizadas en el análisis de intermediación.

	<b>Intermediación en actividades de distribución e intercambio</b>			
<b>Ciudad media</b>	<b>Empresas</b>	<b>Centros Comerciales</b>	<b>Capital Creativo</b>	<b>Tasa de paro</b>
Adra	1185	0	27,3	30,3
Algeciras	5647	3	38,1	40,6
Alhaurín de la Torre	2068	0	40,6	37,1
Alhaurín el Grande	1439	0	32,7	41,4
Almuñécar	1783	0	34,8	35,6
Los Barrios	1184	3	34,9	25,2
Benalmádena	4234	2	38,7	30,5
Cártama	979	0	36,0	45,3
Coín	1275	1	34,6	40,0
El Ejido	4708	1	31,6	18,9
Estepona	4432	2	36,2	32,2
Fuengirola	5985	1	34,8	29,9
Huércal-Overa	1046	0	36,7	26,4

La Línea de la Concepción	2551	1	34,5	53,7
Marbella	15340	3	36,9	20,6
Mijas	4381	2	37,8	31,7
Motril	3266	2	33,9	28,7
Nerja	1677	0	27,8	30,8
Níjar	1297	0	28,2	17,2
Rincón de la Victoria	1991	1	48,5	40,3
Roquetas de Mar	4633	1	40,7	31,1
San Roque	1775	0	37,0	31,1
Torremolinos	4302	2	40,6	28,8
Vélez-Málaga	4689	1	37,4	33,2
Vícar	1089	1	27,8	22,9
Fuentes	SIMA 2014	Anuario La Caixa 2013	Censo 2011	SIMA 2014

Fuente: elaboración propia a partir de las bases de datos indicadas en el cuadro.

Cuadro 38. Variables utilizadas en el análisis de intermediación.

	<b>Intermediación en el espacio relacional</b>		
<b>Ciudad media</b>	<b>RDSI/ADSL</b>	<b>Distancia a Aeropuerto Internacional</b>	<b>Distancia a Centro Urbano Regional</b>
Adra	2103	71	55
Algeciras	9609	109	0
Alhaurín de la Torre	5443	9	16
Alhaurín el Grande	1845	22	31

Almuñécar	3639	89	78
Los Barrios	4428	99	10
Benalmádena	12115	10	22
Cártama	2598	21	19
Coín	2060	35	33
El Ejido	9832	50	35
Estepona	10897	84	54
Fuengirola	9342	23	31
Huércal-Overa	1868	100	106
La Línea de la Concepción	6107	117	22
Marbella	32159	50	57
Mijas	13833	26	33
Motril	6005	79	62
Nerja	3373	68	56
Níjar	3051	29	35
Rincón de la Victoria	8106	29	16
Roquetas de Mar	9533	38	22
San Roque	8103	113	15
Torremolinos	10267	6	13
Vélez-Málaga	8568	49	34
Vícar	1867	37	21
Fuentes	SIMA2013	GoogleMaps2014	GoogleMaps, 2014

Fuente: elaboración propia a partir de las bases de datos indicadas en el cuadro.

La primera de las variables consideradas ha sido la denominada "Instituciones de Poder Subregional". Hace referencia al conjunto de instituciones que, según la planificación y la propia funcionalidad de los centros urbanos de tamaño medio en Andalucía, suelen residir en estas ciudades. Es un total de ocho instituciones, de diverso tipo y consideración: económicas (agencia tributaria, Seguridad Social, tesorería de la Seguridad Social), empresariales y administrativas (oficinas comarcales agrarias, zonas de trabajo social de la Junta de Andalucía, mancomunidades de municipios) o judiciales (registros de la propiedad, cabezas de partido judicial). En este campo destacan Algeciras y Marbella, con siete, y lideran la clasificación Vélez-Málaga y Huércal-Overa, con ocho sedes cada uno de estos centros urbanos. Algo sorprendente si tenemos en cuenta el montante poblacional (Huércal-Overa no alcanza los 20.000 habitantes, por ejemplo), pero no si consideramos otras variables como la centralidad comarcal o la distancia a la capital provincial. En el otro extremo encontramos a Alhaurín el Grande, sin ninguna sede de instituciones de este tipo.

En segundo lugar hemos reflejado los datos referidos a la variable "% Peso del Sector Servicios", que como está extraída de los datos de ocupación de la población mayor de 16 años que ofrece el Censo, son referidos al año 2011. Esto no lo consideramos una rémora o condicionante, puesto que la dinámica económica que refleja este valor es algo que tarde mucho tiempo en transformarse, y un dato así, presentado sólo con menos de dos años de retraso a su publicación (que se produjo en diciembre de 2013) no nos parece un factor problemático. Sin duda habría cambios si se hiciera el Censo en la actualidad, pero éstos, en este campo, entendemos que serían mínimos. Concretando en los datos, vemos como los municipios turísticos del litoral malagueño rozan el 90% de ocupación en este sector (Torremolinos, Benalmádena, Fuengirola, Marbella). En el otro extremo, las agrocidades de los campos invernados de Almería presentan los valores más bajos: Adra, Vícar y Níjar no llegan al 50%, siendo el sector primario el dominante en los dos últimos casos, tal y como vimos en el Bloque II. EL resto de municipios tiene unas tasas elevadas, siendo el sector económico de los servicios el protagonista y dominante en su economía.

La variable referida al número de entidades bancarias supone la representación numérica de un sector estratégico en las economías actuales. Las finanzas, el crédito, la inversión productiva... todo gira en torno a estos establecimientos. Representan, por

tanto, una parte fundamental de la fuerza económica de una ciudad media. En las ciudades en estudio, destaca espectacularmente Marbella con 107 entidades. El número más bajo se encuentra en Los Barrios -con nueve-, Cártama y Coín, ambos con once.

La variable que contabiliza los centros sanitarios -hospitales, públicos y privados- es una de las que muestra mayor variabilidad. Hay ciudades sin ninguna instalación de este tipo -nada menos que doce-, y dos centros que destacan en este campo sobre los demás: Marbella con cuatro y Algeciras con cinco respectivamente. Entendemos que se trata de una variable fundamental para considerar la fuerza intermediadora de un centro urbano en el territorio, ya que es de las pocas actividades en que un centro de tamaño medio puedo substituir, de forma completa en la mayoría de los casos, a un centro de entidad mayor como puede ser la capital provincial.

Algo similar ocurre con la variable referida al número de centros de enseñanza postobligatoria y superior. Ésta engloba desde la formación profesional de grado superior, el bachillerato, los centros de enseñanzas espaciales -como escuelas de artes o escuelas de idiomas- y la universidad -sus sedes, públicas o privadas-. La variabilidad es, igualmente, enorme, desde Algeciras que cuenta con un total de 27 centros de este tipo, hasta Cártama o Níjar que sólo cuentan con dos. Una vez más, la cercanía a las capitales provinciales y otros centros regionales condiciona enormemente la oferta de este tipo de servicios especializados.

Otro indicador, de nuevo más cercano al campo económico, es el del número de empresas registradas en la ciudad en cuestión. Sin duda, el mejor reflejo de la fuerza de un centro urbano, su dinamismo y capacidad generadora de riqueza y empleo. Se trata de una variable considerada habitualmente en estudios sobre dinamismo e innovación. Mientras todas las ciudades oscilan en valores entre 1.000 y 6.000 empresas, rango amplio pero contenido, el caso de Marbella sobresale -nuevamente- con un montante total de más de 15.000, algo espectacular, marcando sin duda el carácter emprendedor y de escenario para las oportunidades de negocio como centro principal de la Costa del Sol Occidental.

Estrechamente relacionado con las variables económicas comentadas, pero que también dice mucho de la fuerza en el espacio relacional que tiene un centro urbano, es el datos referido al número de centros comerciales. Apartado abordado por estudios económicos y anuarios especializados, aporta la dimensión comercial del gran comercio,

a los casos en estudio. Además, supone la plasmación en el territorio de los nuevos macrocentros de consumo, ocio y entretenimiento, iconos arquitectónicos -para lo bueno y para lo malo- de la ciudad del capitalismo globalizado y líquido que se está imponiendo en territorios como Andalucía. Contar con un centro de este tipo posiciona a las ciudades en los mapas mentales del conjunto de la población del entorno, convirtiendo el modo actual de vida a estas instalaciones en referencia casi obligada para las poblaciones del área en campos como el abastecimiento alimenticio o todo tipo de servicios especializados. Un total de nueve ciudades del área no tienen centros comerciales, mientras Algeciras, Los Barrios y Marbella cuentan con tres.

Tratando de captar la dimensión humana, concretamente la creativa y formativa, hemos contabilizado e incluido en nuestro análisis el dato referido al porcentaje de la población de cada ciudad con estudio superiores. Ésta ha sido definida como el conjunto de personas con titulación desde la enseñanza media postobligatoria -formación profesional de grado superior y bachillerato- hasta el conjunto de titulaciones universitarias, terminando con el máster y el doctorado. Lo hemos hecho pensando en buscar correspondencia con la variable anterior referida a los centros educativos. Todos los valores se encuentran en un rango entre el 27'2% de Adra, valor más bajo del conjunto, y el 48'5% de Rincón de la Victoria. Una sociedad más formada es, teóricamente, más capaz y está más preparada para posicionarse en un mundo en el que la competitividad y la innovación marcan las pautas estratégicas de los territorios y ciudades, de ahí el interés por contar con esta variable.

Otro valor de enorme trascendencia en una región periférica y con acusados problemas estructurales en lo social y económico como Andalucía, es la tasa de paro. Como el dato oficial depende de una encuesta -la Encuesta de Población Activa, EPA- que no ofrece datos municipalizados, y el otro valor de referencia oficial es el que ofrece el Censo de 2011 (valor tomado en plena crisis económica, muy afectado aún por sus efectos sobre el empleo), nos hemos propuesto abordar esta disyuntiva aportando una solución al problema de la disponibilidad de información actualizada para las ciudades en estudio. Concretamente, y conociendo el número exacto de desempleados que hay en cada municipios andaluz gracias al banco de datos del SIMA, y teniendo el dato referido al número de personas dadas de alta en la Seguridad Social, hemos calculado la tasa de paro considerando "parados+personas dadas de alta" la población activa actual.



No es el dato habitual, pero lo consideramos válido y sirve para completar un panorama mucho más ajustado a la realidad del fenómeno en 2014 que el dato del Censo de 2011.

Otra de las variables habituales en estudios sobre sociedad del conocimiento e innovación, es la referida al número de líneas existentes del tipo RDSI/ADSL. Elemento básico en el equipamiento tecnológico de cualquier ámbito territorial actual, marca la diferencia en cuanto a conectividad y posicionamiento en el mundo globalizado actual, y se ha convertido en estudios recientes en una variable de obligada consideración. En cuanto a los datos que ofrece para las ciudades medias del sector mediterráneo andaluz, destaca, de nuevo sobremanera, el dato marbellí, con más de 32.000 líneas de este tipo, frente, por ejemplo, al caso de Alhaurín el Grande, Huércal-Overa y Vícar, que no alcanzan las 2.000.

Las dos últimas variables consideradas tienen que ver con la posición de las ciudades medias en el espacio relacional. Su posición territorial respecto a dos de los más importantes elementos estructurantes de cualquier territorio. Nos referimos al aeropuerto internacional y al centro urbano de categoría regional más próximo. En cuanto a la primera, ninguna de las ciudades en estudio posee esta instalación tan importante, si bien algunas de ellas se encuentran en las inmediaciones de la misma, como es el caso de las ciudades medias del bajo Guadalhorce y el entorno de Málaga, así como Níjar o Roquetas de Mar junto a la capital almeriense. Como no consideramos a Gibraltar y su aeropuerto una instalación válida en nuestro análisis por mostrar una ineficiente conexión con su entorno urbano y territorial -con frontera internacional incluida y los problemas de colapso y conflicto diplomático que arrastra desde hace años- y, además, ser aeropuerto con vuelos que conectan casi exclusivamente con la metrópoli colonial (aún no se ha producido su adaptación a las exigencias del espacio Schengen, y la ampliación del área logística anexa está inconclusa, prestando únicamente servicios puntuales a Tánger aparte de los habituales al Reino Unido), no nos ha parecido un aeropuerto de referencia válido para este estudio. De esto resulta que las ciudades medias más alejadas de un aeropuerto internacional al uso son las del entorno de Gibraltar precisamente: 109 kms Algeciras, 113kms San Roque (ambos hasta el aeropuerto de Jerez) y 117 kms La Línea de la Concepción (hasta Málaga).

La otra variable referida a la posición en el espacio relacional de estos centros urbanos es la distancia a los centros urbanos de categoría regional que indica la

planificación andaluza. En esto, el Campo de Gibraltar, al ser considerado como centro regional y aglomeración urbana, presenta los valores más bajos, siendo Algeciras centro principal y presentando, claro está, distancia cero. Por otro lado, Huércal-Overa se sitúa a 106 kms del centro más cercano, en este caso la capital provincial, Almería. Mucho tiene que ver esto con su importancia en otros aspectos, como el número de instituciones y sedes del poder subregional que alberga, por ejemplo, pese a ser, como ya indicamos anteriormente, la única ciudad en estudio que no alcanza los 20.000 habitantes.

Una vez detalladas las variables y su comportamiento, pasamos a implementar el análisis cluster propiamente dicho.

### **8.3 Implementación del análisis estadístico multivariante de conglomerados jerárquicos.**

#### *8.3.1 Análisis inicial.*

Previamente a completar el análisis cluster con las herramientas descritas, hay que abordar algunos pasos previos para clarificar el proceso y su desarrollo según los estándares establecidos, garantizando su pleno sentido y coherencia con los objetivos del mismo.

En primer lugar, queremos valorar la toma en consideración del número de variables a incluir. El análisis cluster exige, para una correcta implementación, un número de variables no muy elevado. En este caso, y atendiendo a lo estudiado en estudios similares realizados, hemos decidido incluir un total de doce en nuestro estudio. Un número lo suficientemente elevado para abordar los ítems principales que, consideramos, pueden servir para caracterizar o detectar la intermediación urbana en ciudades medias como las de la zona de estudio y, a la vez, lo suficientemente bajo como para no subvertir el método y la efectividad de la técnica utilizada.

En segundo lugar, el análisis cluster, por sus características y el modo en que maneja las variables para, como en este caso, obtener conjuntos, requiere para la obtención de un resultado genuino evitar una alta correlación entre las variables consideradas. Esto merece una reflexión por nuestra parte para enmarcar las decisiones tomadas al respecto. Ya sabemos que correlación no implica causalidad, pero sí es cierto que correlación puede implicar, al menos desde la objetividad del análisis estadístico,

información redundante. Dos variables con una elevada correlación entre las mismas nos indican que hay una relación entre ellas (que puede ser directa o inversa). En un análisis de conjuntos, en donde se supone que queremos caracterizar un fenómeno, esto significa que esas variables escorarán el análisis, dando más peso a la temática a la cual pertenecen en detrimento de otras variables que aportan información sobre otros aspectos. Pero claro, si estamos hablando de un mismo tema –la intermediación urbana–, si pretendemos perfilar un fenómeno que gira en torno a la ciudad y su condición territorial, ¿Cómo evitar escoger variables estrechamente relacionadas? ¿Qué parte de la realidad urbana sacrificar para evitar la correlación entre las variables que la caracterizan? En nuestro caso, las variables se correlacionan entre sí porque tratan de identificar realidades sobre un mismo tema. Por todo ello, no consideramos que sea información redundante, que incida fútilmente sobre un mismo tema, sino que identifica temáticas de interés principal para la investigación. Es decir, la elevada correlación existente en nuestro estudio entre algunas variables (particularmente, aquellas relacionadas con el comercio, banca y servicios), que hace que éstas pesen más en el análisis final, es algo pretendido y deseado, buscado por la importancia que damos a este sector y tipo de variables en el análisis de la intermediación urbana. Variables que, así mismo, consideramos imprescindibles para abordar adecuadamente el fenómeno estudiado y para tener una base argumental sólida en el análisis geográfico posterior. Se trata, en definitiva, de considerar una fortaleza de la investigación la existencia de correlación entre algunas variables, porque habla de interdependencia entre las mismas. La colinealidad, en este caso, no es un problema, sino un refuerzo a nuestro criterio geográfico. Esto es habitual en otros estudios recientemente publicados en revistas de prestigio (por ejemplo en los casos de MÉNDEZ GUTIÉRREZ DEL VALLE *et al*, 2008b; MÉNDEZ *et al*, 2008c).

En tercer y último lugar, merece nuestra atención en esta fase previa al análisis cluster la identificación de casos atípicos en los datos que describen las variables. Esto, como lo de la correlación, merece una puntualización. Los datos que componen las variables que utilizamos en nuestro estudio no forman parte de una encuesta o de un muestreo que, como tales y por su naturaleza, pueden contener errores, casos atípicos que pueden deformar la imagen final de la muestra y, por tanto, alterar el procedimiento estadístico posterior. Incluso podrían, según los casos, inutilizar el

procedimiento. Pero lo que presentamos aquí es un registro de información, no un muestreo, por lo que se corresponde escrupulosamente con la realidad. Lo que queremos decir es que no puede ser considerado en nuestro estudio un caso atípico el tener una importancia destacadamente mayor o menor en alguna de las variables consideradas, y por tanto estos valores que alcanzan los datos no pueden ser limados ni eliminados de la muestra mediante los procedimientos establecidos. Estos casos reflejan singularidades, funciones, características que enriquecen el análisis, no lo entorpecen o falsean el resultado final. Es, desde nuestro modo de ver y con nuestro criterio, imprescindible mantenerlos, y por ello, y tras realizar el preceptivo análisis obteniendo los gráficos de caja de cada una de las variables consideradas, hemos decidido no transformarlos. Lo contrario hubiera sido adulterar una información real y clave en la caracterización de los casos.

Cuadro 39. Estadística descriptiva de las variables consideradas.

Descriptive Statistics					
	N	Minimum	Maximum	Mean	Std. Deviation
instituciones de Poder Subregional	25	0	8	3,68	2,561
Peso Sector Servicios	25	40	90	72,68	15,253
Entidades Bancarias	25	9	107	28,36	21,346
Centros Sanitarios	25	0	5	,96	1,338
Centros Enseñanza Superior	25	2	27	8,56	6,475
Empresas	25	979	15340	3318,24	2990,423
Centros Comerciales	25	0	3	1,08	1,038
% Población Estudios Superiores	25	27	49	35,52	4,779
Tasa de Paro 2014	25	17	54	32,14	8,411
Líneas RDSI/ADSL	25	1845	32159	7470,04	6310,327
Distancia a Aeropuerto Internacional	25	6	117	54,52	35,461
Distancia a Centro Regional	25	0	106	35,04	23,945
Valid N (listwise)	25				

Fuente: elaboración propia del autor.

Aquí encontramos las correlaciones detectadas entre las variables que componen el estudio (Cuadro 39). Un panorama diverso y complejo, que abarca desde correlaciones positivas hasta negativas, sin alcanzar en ningún caso valores extremos.

Cuadro 40. Estadística de correlaciones entre las variables consideradas.

		Correlations											
		Instituciones de Poder Subregional	Peso Sector Servicios	Entidades Bancarias	Centros Sanitarios	Centros Enseñanza Superior	Empresas	Centros Comerciales	% Población Estudios Superiores	Tasa de Paro 2014	Líneas RDSI/ADSL	Distancia a Aeropuerto Internacional	Distancia a Centro Regional
Instituciones de Poder Subregional	Pearson Correlation Sig. (2-tailed)	1	,159	,552	,495	,750	,479	,355	,136	-,113	,378	,414	,386
	N	25	25	25	25	25	25	25	25	25	25	25	25
Peso Sector Servicios	Pearson Correlation Sig. (2-tailed)	,159	1	,317	,306	,269	,395	,315	,665	,370	,446	-,074	-,010
	N	25	25	25	25	25	25	25	25	25	25	25	25
Entidades Bancarias	Pearson Correlation Sig. (2-tailed)	,552	,317	1	,769	,788	,979	,589	,205	-,316	,914	-,050	,026
	N	25	25	25	25	25	25	25	25	25	25	25	25
Centros Sanitarios	Pearson Correlation Sig. (2-tailed)	,495	,306	,769	1	,739	,748	,723	,276	-,227	,726	,088	-,038
	N	25	25	25	25	25	25	25	25	25	25	25	25
Centros Enseñanza Superior	Pearson Correlation Sig. (2-tailed)	,750	,269	,788	,739	1	,730	,595	,153	-,020	,622	,342	,033
	N	25	25	25	25	25	25	25	25	25	25	25	25
Empresas	Pearson Correlation Sig. (2-tailed)	,479	,395	,979	,758	,730	1	,605	,230	-,273	,953	-,087	,033
	N	25	25	25	25	25	25	25	25	25	25	25	25
Centros Comerciales	Pearson Correlation Sig. (2-tailed)	,355	,315	,589	,723	,595	,605	1	,293	-,166	,627	,102	-,273
	N	25	25	25	25	25	25	25	25	25	25	25	25
% Población Estudios Superiores	Pearson Correlation Sig. (2-tailed)	,136	,665	,205	,276	,153	,230	,293	1	,332	,357	-,186	-,298
	N	25	25	25	25	25	25	25	25	25	25	25	25
Tasa de Paro 2014	Pearson Correlation Sig. (2-tailed)	-,113	,370	-,316	-,227	-,020	-,273	-,166	,332	1	-,266	,115	-,273
	N	25	25	25	25	25	25	25	25	25	25	25	25
Líneas RDSI/ADSL	Pearson Correlation Sig. (2-tailed)	,378	,446	,914	,726	,622	,953	,627	,357	-,266	1	-,100	-,037
	N	25	25	25	25	25	25	25	25	25	25	25	25
Distancia a Aeropuerto Internacional	Pearson Correlation Sig. (2-tailed)	,414	-,074	-,050	,098	,342	-,087	,102	,186	,115	-,100	1	,284
	N	25	25	25	25	25	25	25	25	25	25	25	25
Distancia a Centro Regional	Pearson Correlation Sig. (2-tailed)	,386	-,010	,026	-,038	,033	,033	-,273	-,298	-,273	-,037	-,284	1
	N	25	25	25	25	25	25	25	25	25	25	25	25

\*\* Correlation is significant at the 0.01 level (2-tailed).

\* Correlation is significant at the 0.05 level (2-tailed).

Fuente: elaboración propia del autor.

Como vemos (Cuadro 40), existe en algunos casos una correlación intensa (sin llegar en ningún caso a la unidad) entre algunas variables. Líneas RDSI/ADSL y Número de Entidades Bancarias son las que concentran las correlaciones mayores. Si bien, como ya argumentamos, hemos decidido mantenerlas por su enorme importancia en el ámbito teórico en el que queremos inscribir nuestra labor, su utilidad y representatividad.

Cuadro 41. Resumen de variables procesadas.

Case Processing Summary						
	Cases					
	Valid		Missing		Total	
	N	Percent	N	Percent	N	Percent
instituciones de Poder Subregional	25	100,0%	0	0,0%	25	100,0%
Peso Sector Servicios	25	100,0%	0	0,0%	25	100,0%
Entidades Bancarias	25	100,0%	0	0,0%	25	100,0%
Centros Sanitarios	25	100,0%	0	0,0%	25	100,0%
Centros Enseñanza Superior	25	100,0%	0	0,0%	25	100,0%
Empresas	25	100,0%	0	0,0%	25	100,0%
Centros Comerciales	25	100,0%	0	0,0%	25	100,0%
% Población Estudios Superiores	25	100,0%	0	0,0%	25	100,0%
Tasa de Paro 2014	25	100,0%	0	0,0%	25	100,0%
Líneas RDSI/ADSL	25	100,0%	0	0,0%	25	100,0%
Distancia a Aeropuerto Internacional	25	100,0%	0	0,0%	25	100,0%
Distancia a Centro Regional	25	100,0%	0	0,0%	25	100,0%

Fuente: elaboración propia del autor.

A continuación (Cuadro 42), encontramos la estadística resultante del análisis realizado en busca de casos atípicos. Presentamos, como resultado gráfico principal, los gráficos de caja, herramientas enormemente útiles en este procedimiento.

Cuadro 42. Estadística descriptiva de las variables empleadas en los gráficos de caja.

**Descriptivas**

			Satisfice	Std. Error
	Mean		3,68	,512
instituciones de Poder Subregional	95% Confidencie Intervalo for Mean	Lower Bound	2,62	
		Upper Bound	4,74	
	5% Trimmed Mean		3,63	

	Median		3,00	
	Variance		6,560	
	Std. Deviation		2,561	
	Minimum		0	
	Maximum		8	
	Range		8	
	Interquartile Range		5	
	Skewness		,437	,464
	Kurtosis		-1,094	,902
	Mean		72,68	3,051
		Lower		
	95% Confidence	Bound	66,38	
	Interval for Mean	Upper		
		Bound	78,98	
	5% Trimmed Mean		73,52	
	Median		78,00	
Peso Sector Servicios	Variance		232,643	
	Std. Deviation		15,253	
	Minimum		40	
	Maximum		90	
	Range		50	
	Interquartile Range		18	
	Skewness		-1,035	,464
	Kurtosis		,113	,902
	Mean		28,36	4,269
		Lower		
	95% Confidence	Bound	19,55	
	Interval for Mean	Upper		
		Bound	37,17	
	5% Trimmed Mean		25,64	
	Median		19,00	
Entidades Bancarias	Variance		455,657	
	Std. Deviation		21,346	
	Minimum		9	
	Maximum		107	
	Range		98	
	Interquartile Range		27	
	Skewness		2,219	,464
	Kurtosis		6,823	,902
Centros Sanitarios	Mean		,96	,268



		Lower Bound	,41	
	95% Confidence Interval for Mean	Upper Bound	1,51	
	5% Trimmed Mean		,80	
	Median		1,00	
	Variance		1,790	
	Std. Deviation		1,338	
	Minimum		0	
	Maximum		5	
	Range		5	
	Interquartile Range		1	
	Skewness		1,781	,464
	Kurtosis		2,960	,902
	Mean		8,56	1,295
		Lower Bound	5,89	
	95% Confidence Interval for Mean	Upper Bound	11,23	
	5% Trimmed Mean		7,93	
	Median		7,00	
Centros Enseñanza Superior	Variance		41,923	
	Std. Deviation		6,475	
	Minimum		2	
	Maximum		27	
	Range		25	
	Interquartile Range		7	
	Skewness		1,591	,464
	Kurtosis		2,364	,902
	Mean		3318,24	598,085
		Lower Bound	2083,85	
	95% Confidence Interval for Mean	Upper Bound	4552,63	
	5% Trimmed Mean		2883,52	
	Median		2068,00	
Empresas	Variance		8942631,440	
	Std. Deviation		2990,423	
	Minimum		979	
	Maximum		15340	
	Range		14361	

	Interquartile Range		3247	
	Skewness		2,855	,464
	Kurtosis		10,758	,902
	Mean		1,08	,208
		Lower		
	95% Confidence	Bound	,65	
	Interval for Mean	Upper		
		Bound	1,51	
	5% Trimmed Mean		1,03	
	Median		1,00	
Centros Comerciales	Variance		1,077	
	Std. Deviation		1,038	
	Minimum		0	
	Maximum		3	
	Range		3	
	Interquartile Range		2	
	Skewness		,559	,464
	Kurtosis		-,802	,902
	Mean		35,52	,956
		Lower		
	95% Confidence	Bound	33,55	
	Interval for Mean	Upper		
		Bound	37,50	
	5% Trimmed Mean		35,34	
	Median		36,00	
% Población Estudios Superiores	Variance		22,842	
	Std. Deviation		4,779	
	Minimum		27	
	Maximum		49	
	Range		21	
	Interquartile Range		5	
	Skewness		,290	,464
	Kurtosis		1,250	,902
	Mean		32,14	1,682
		Lower		
	95% Confidence	Bound	28,67	
	Interval for Mean	Upper		
Tasa de Paro 2014		Bound	35,61	
	5% Trimmed Mean		31,85	
	Median		31,10	
	Variance		70,742	

	Std. Deviation		8,411	
	Minimum		17	
	Maximum		54	
	Range		37	
	Interquartile Range		11	
	Skewness		,478	,464
	Kurtosis		,615	,902
	Mean		7470,04	1262,065
		Lower		
	95% Confidence	Bound	4865,27	
	Interval for Mean	Upper		
		Bound	10074,81	
	5% Trimmed Mean		6614,31	
	Median		6107,00	
Líneas RDSI/ADSL	Variance		39820224,540	
	Std. Deviation		6310,327	
	Minimum		1845	
	Maximum		32159	
	Range		30314	
	Interquartile Range		6896	
	Skewness		2,577	,464
	Kurtosis		9,417	,902
	Mean		54,52	7,092
		Lower		
	95% Confidence	Bound	39,88	
	Interval for Mean	Upper		
		Bound	69,16	
	5% Trimmed Mean		53,76	
Distancia a	Median		49,00	
Aeropuerto	Variance		1257,510	
Internacional	Std. Deviation		35,461	
	Minimum		6	
	Maximum		117	
	Range		111	
	Interquartile Range		62	
	Skewness		,408	,464
	Kurtosis		-1,197	,902
	Mean		35,04	4,789
Distancia a Centro				
Regional	95% Confidence	Lower		
	Interval for Mean	Bound	25,16	

	Upper Bound	44,92	
	5% Trimmed Mean	33,24	
	Median	31,00	
	Variance	573,373	
	Std. Deviation	23,945	
	Minimum	0	
	Maximum	106	
	Range	106	
	Interquartile Range	37	
	Skewness	1,273	,464
	Kurtosis	1,918	,902

Fuente: elaboración propia del autor.

A partir de la reflexión realizada con anterioridad, pasamos a comentar las singularidades de cada variable una vez obtenido el gráfico de caja correspondiente a cada una de ellas (Figuras 30-41).

En primer lugar encontramos el correspondiente a "Instituciones de Poder Subregional". Éste no presenta casos atípicos, encontrándose todos los valores que alcanzan los datos que caracterizan las variables en este caso comprendidos entre 1 y 6 sobre un total 8.

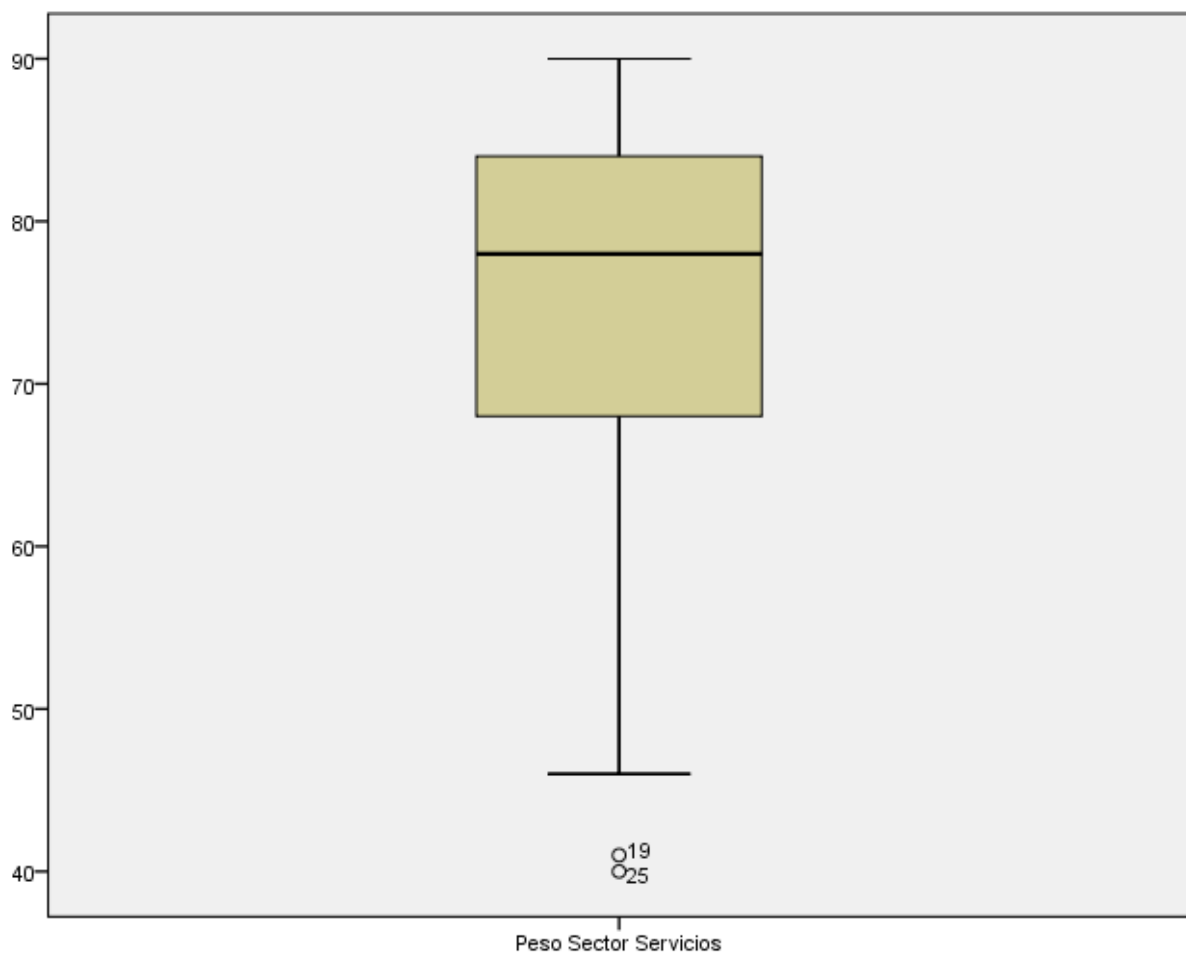
Figura 30. Gráfico de caja de "Instituciones de Poder Subregional"



Fuente: elaboración propia del autor.

En cambio, en "Peso del Sector Servicios", encontramos dos casos atípicos, ambos presentan una anomalía negativa. Son, concretamente, Níjar y Vícar, ambas ciudades medias muy especializadas económicamente en el sector primario que gira en torno a los invernaderos, verdaderos casos excepcionales en concentraciones urbanas de este tamaño en países con economías terciarizadas como España. El peso del sector primario -especialmente generador de empleo- hace que el sector servicios quede relegado a una segunda posición en su estructura económica y laboral.

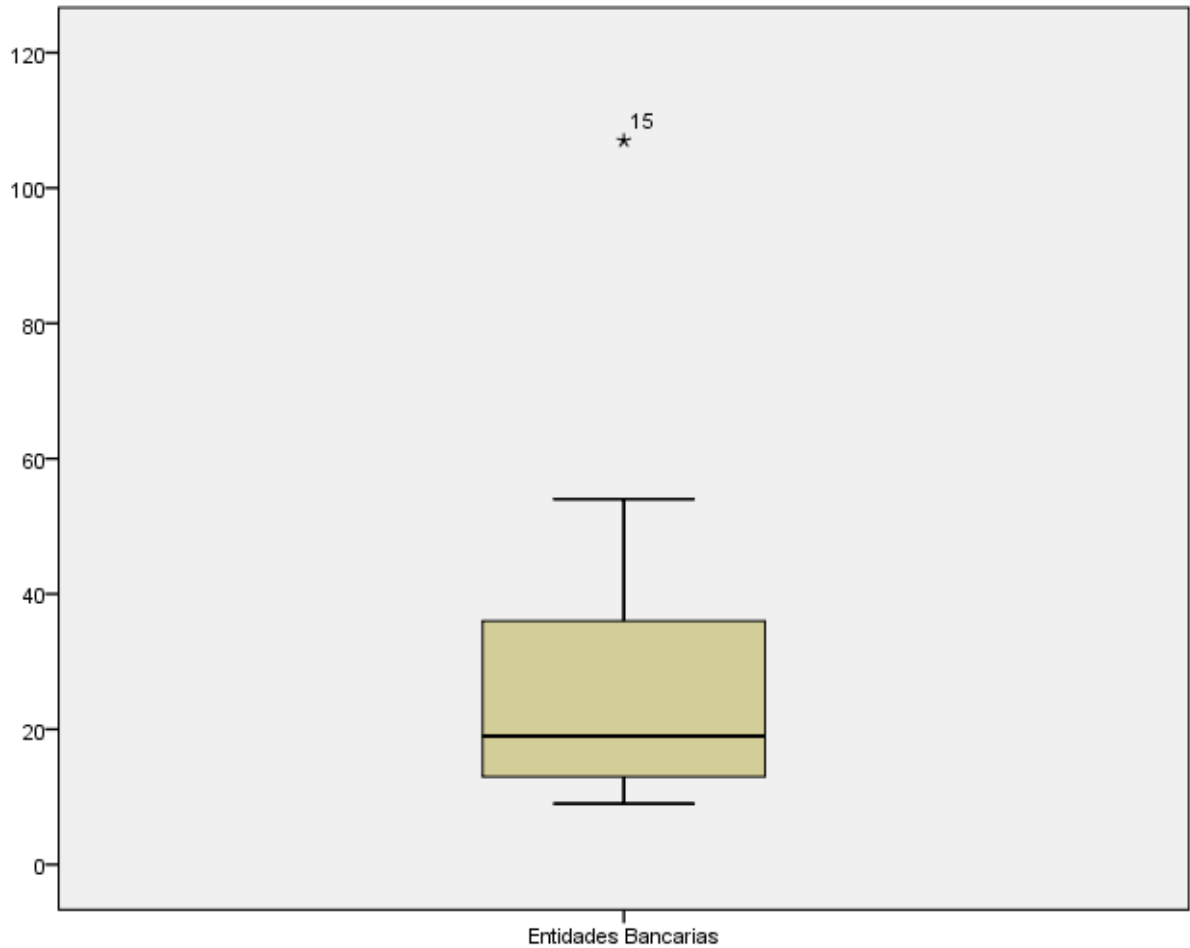
Figura 31. Gráfico de caja de "Peso del Sector Servicios".



Fuente: elaboración propia del autor.

En el gráfico correspondiente a entidades bancarias encontramos otro caso atípico desde el punto de vista estadístico, concretamente es Marbella, que presenta un volumen enorme comparado con el resto de ciudades en estudio.

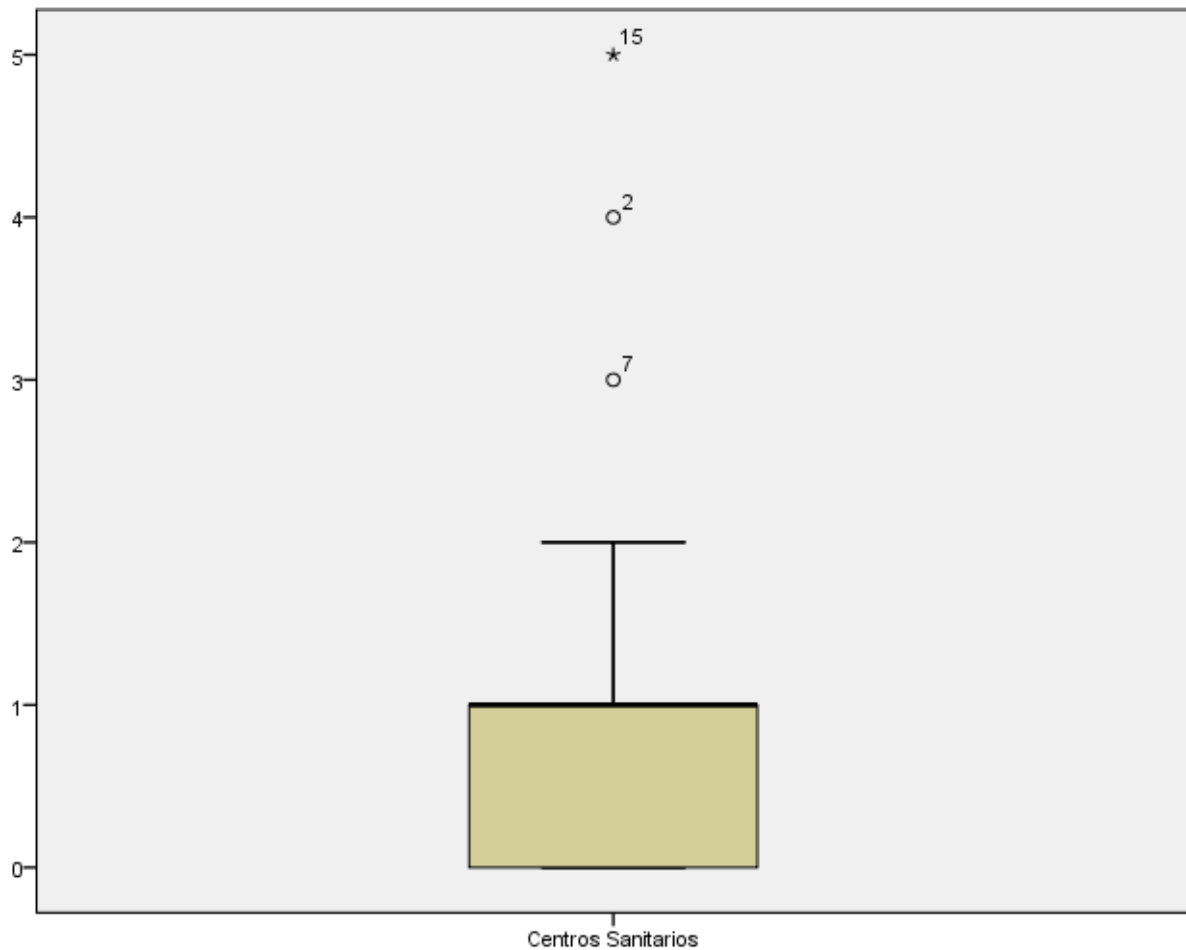
Figura 32. Gráfico de caja de "Número de Entidades Bancarias".



Fuente: elaboración propia del autor.

El gráfico de caja referido a centros sanitarios muestra un escenario con casos atípicos igualmente. Aquí, Benalmádena, Algeciras y, nuevamente, Marbella, destacan sobre con varios emplazamientos de este tipo sobre un escenario en el que el comportamiento medio es el de tener o uno o ningún centro de este tipo.

Figura 33. Gráfico de caja de "Centros Sanitarios".

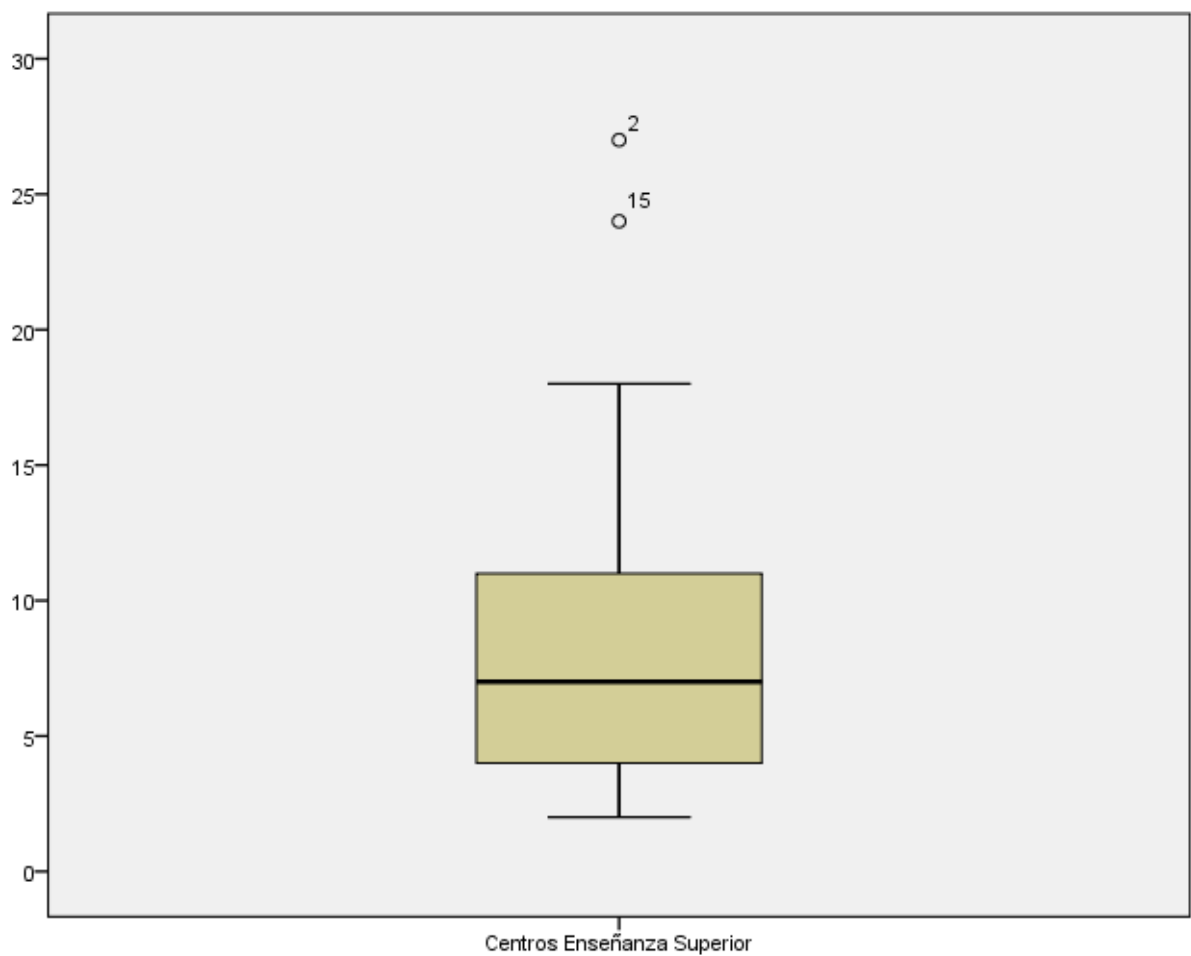


Fuente: elaboración propia del autor.



Escenario similar el que plantea el gráfico referido a los centros de enseñanza superior, con los casos de Marbella y, sobre todo, Algeciras, destacando sobre el conjunto formado por el resto de ciudades. Nótese que, pese a lo aparentemente evidente que puede resultar la importancia y dimensión de estos centros urbanos, no en todos los campos destacan, y cuando lo hacen, no lo hacen de igual manera. Esto refuerza nuestro interés en incorporar ambas ciudades en el análisis de centros urbanos medios de la zona mediterránea andaluza.

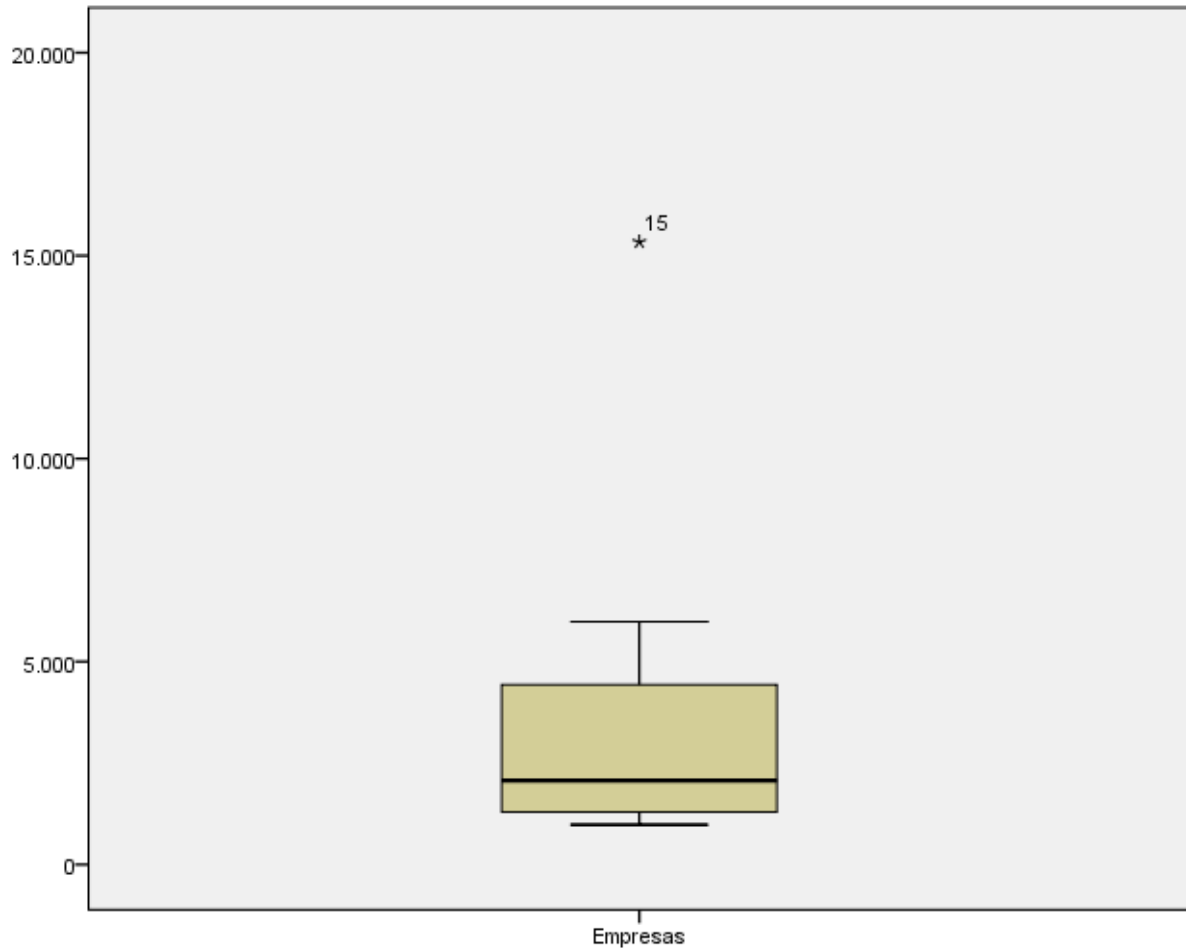
Figura 34. Gráfico de caja de "Centros de Enseñanza Superior".



Fuente: elaboración propia del autor.

En el caso de la variable "número de empresas" y su gráfico asociado, encontramos nuevamente a Marbella como caso destacado sobre el resto, además de una forma muy destacada.

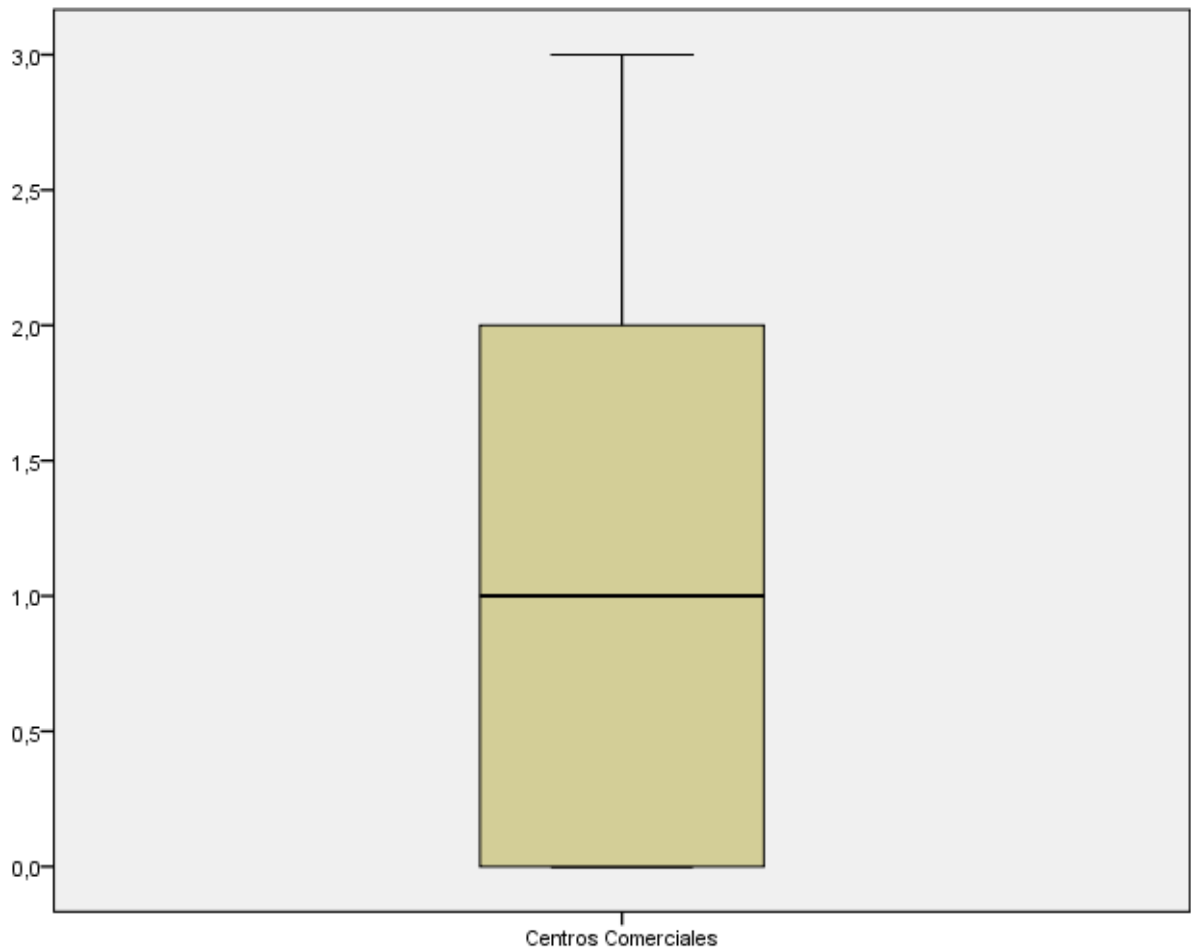
Figura 35. Gráfico de caja de "Número de Empresas".



Fuente: elaboración propia del autor.

Por contra, el gráfico de caja correspondiente al número de centros comerciales existentes en las ciudades medias en estudio no ofrece casos atípicos en esta materia.

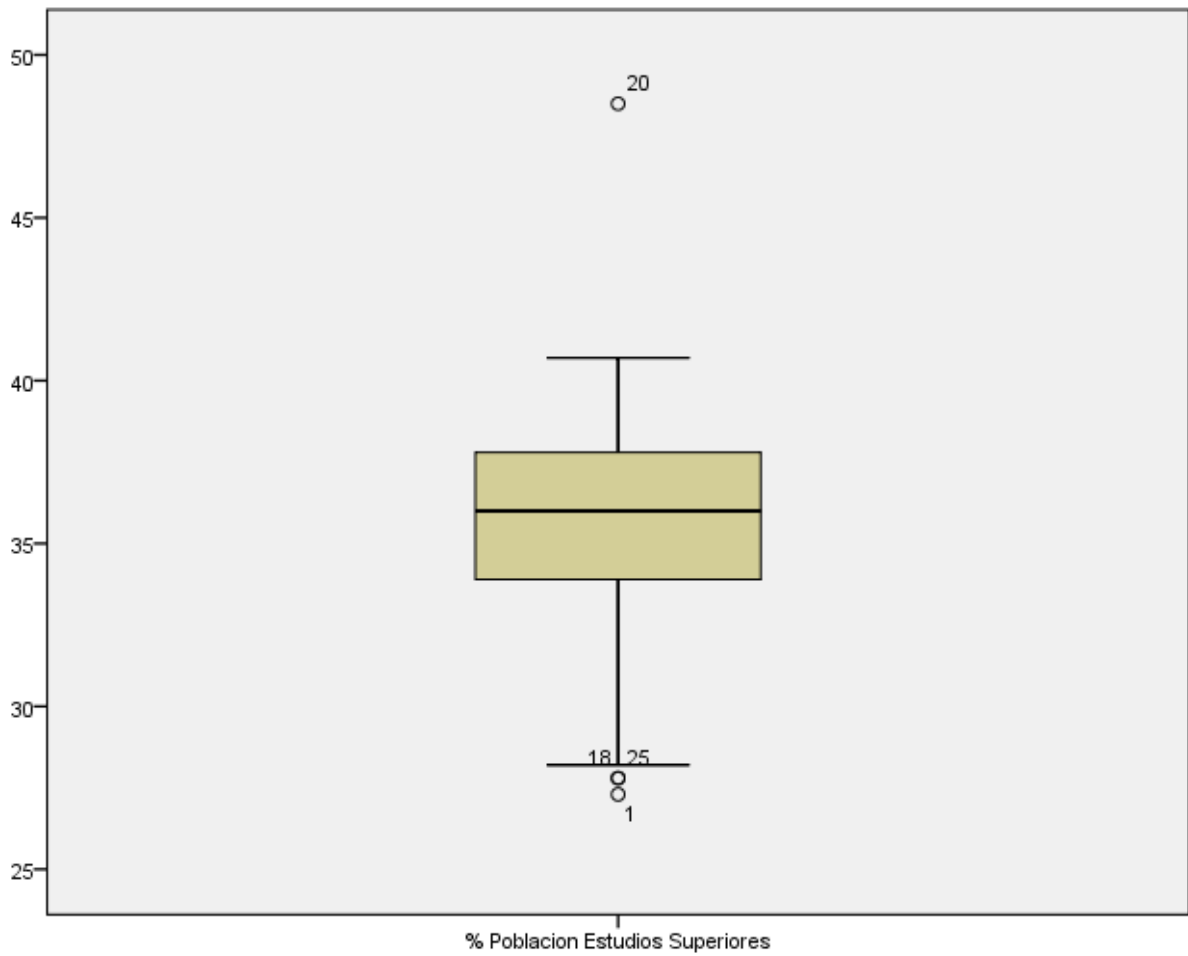
Figura 36. Gráfico de caja de "Número de Centros Comerciales".



Fuente: elaboración propia del autor.

La variable "capital creativo" ofrece, quizá, el panorama más complejo del conjunto de variables tratadas. Por un lado, Adra, Nerja y Vícar, aparecen con valores bajos, por debajo de la media del conjunto de ciudades. En el otro extremo, Rincón de la Victoria presenta una destacada anomalía positiva en esta variable.

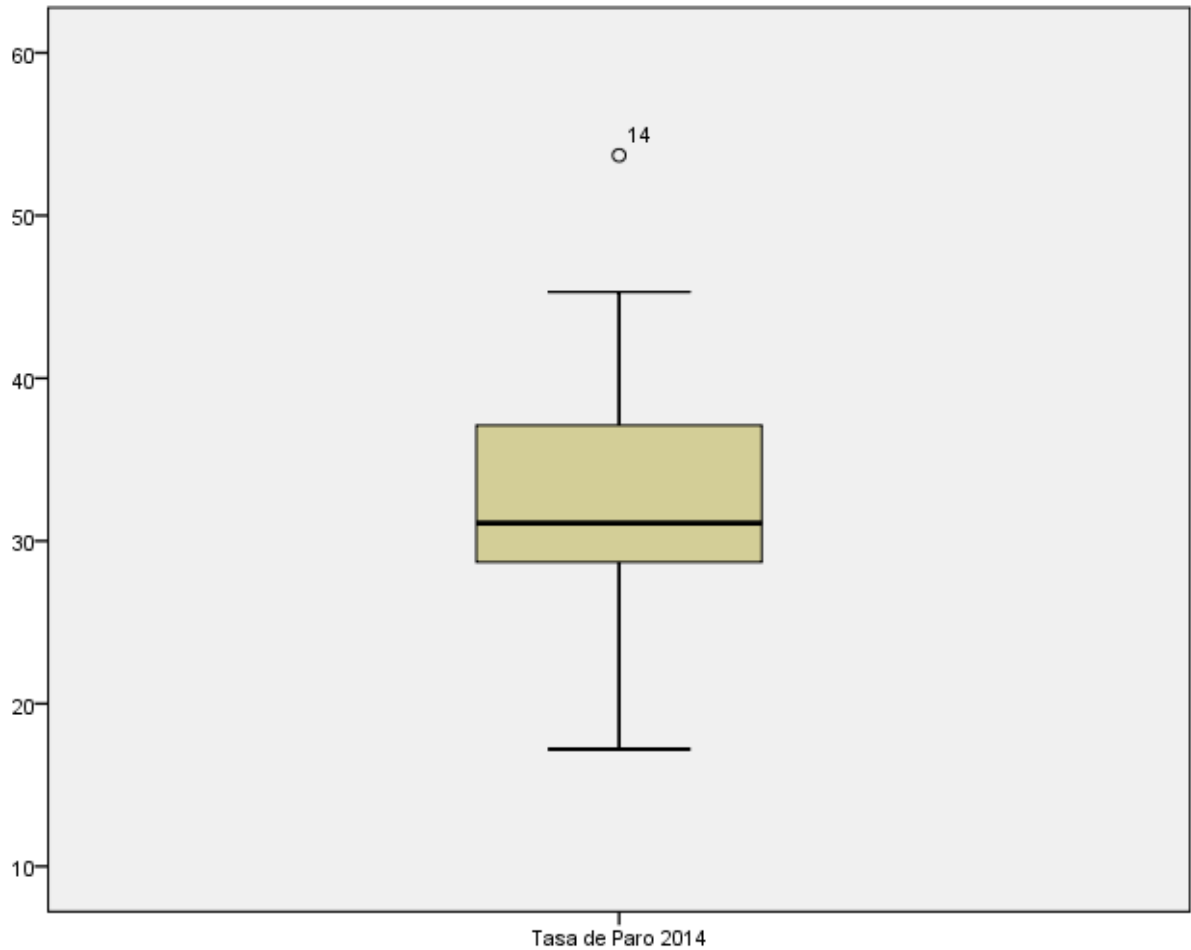
Figura 37. Gráfico de caja de "Capital Creativo".



Fuente: elaboración propia del autor.

En el caso de la variable "tasa de paro 2014", la localidad de La Línea de la Concepción destaca con una notable anomalía positiva sobre el conjunto de ciudades en estudio.

Figura 38. Gráfico de caja de "Tasa de Paro 2014".



Fuente: elaboración propia del autor.

Escenario similar al anterior, es el que nos encontramos en el caso de la variable "líneas RDSI/ADSL", con Marbella destacando con una fuerte anomalía positiva sobre el resto.

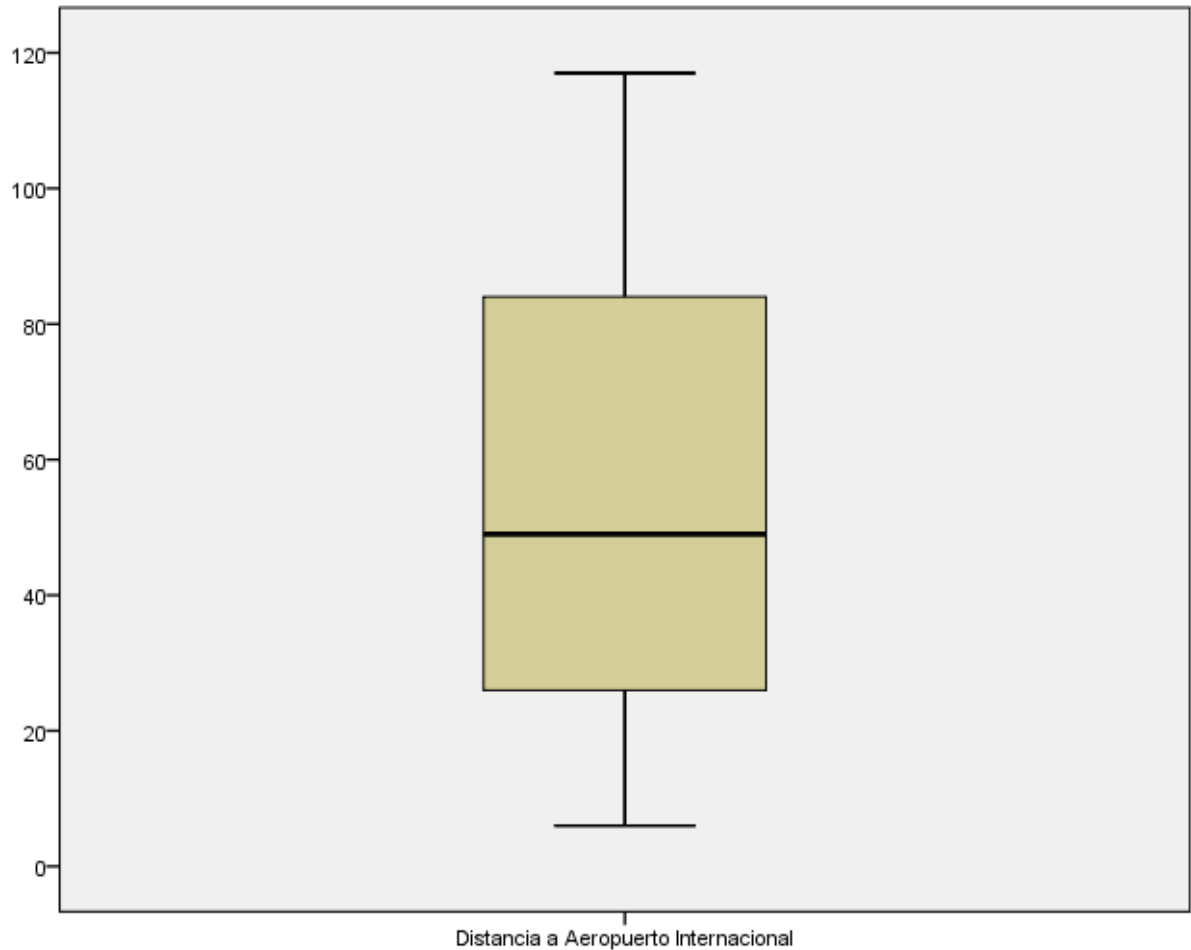
Figura 39. Gráfico de caja de "Líneas RDSI/ADSL".



Fuente: elaboración propia del autor.

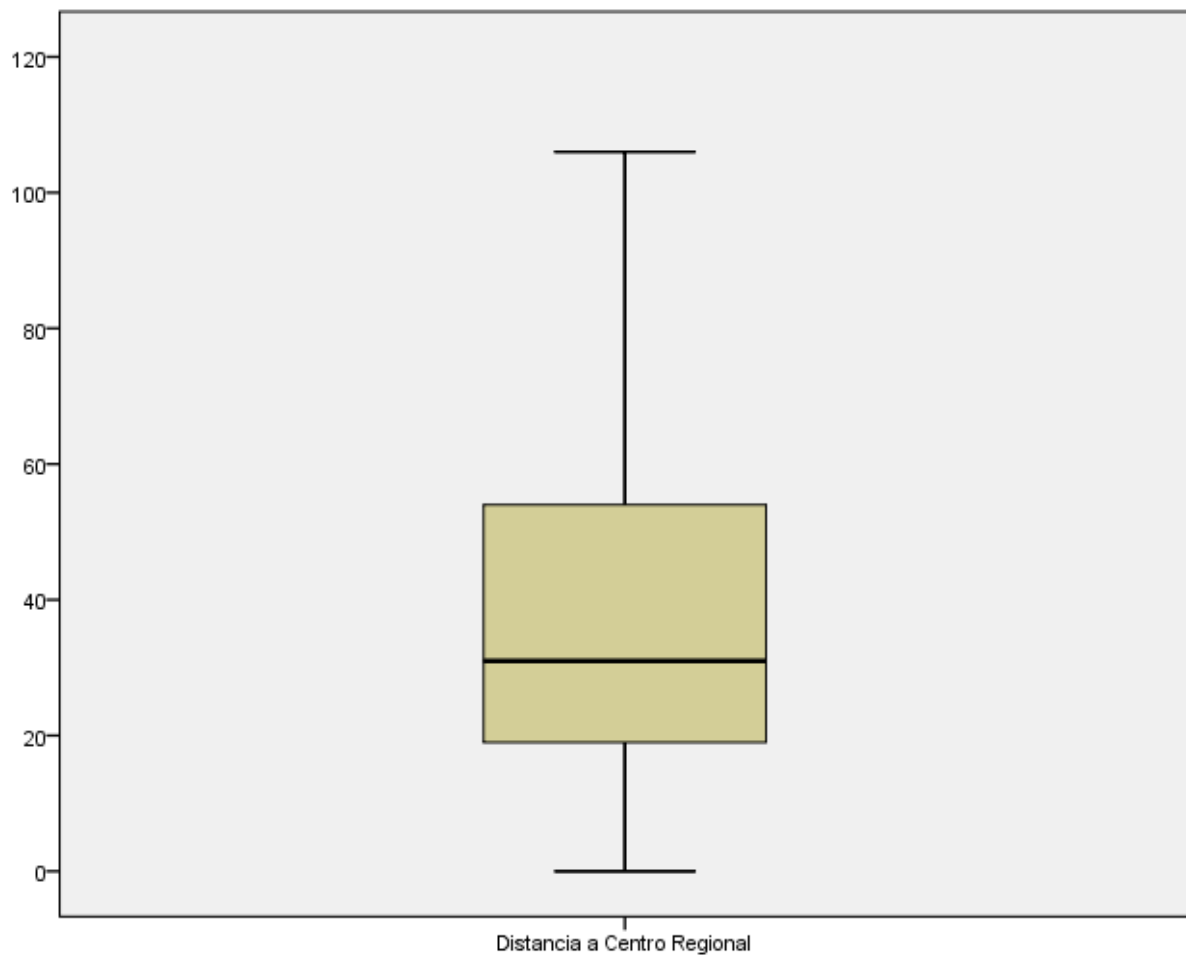
Respecto a las dos últimas variables consideradas, "distancia al aeropuerto internacional más cercano" y "distancia al centro regional más cercano", no se detecta la presencia de casos atípicos en ninguno de los dos (Figura 27; Figura 28).

Figura 40. Gráfico de caja de "Distancia al Aeropuerto Internacional más cercano".



Fuente: elaboración propia del autor.

Figura 41. Gráfico de caja de "Distancia al Centro Regional más cercano".



Fuente: elaboración propia del autor.

Tras esto, el último paso consiste en la estandarización de las variables en juego, que realizamos con la herramienta estadística ya descrita.

### 8.3.2 Análisis cluster.

Tras los pasos previos, procedemos a la realización del análisis cluster propiamente dicho, con los siguientes resultados. En primer lugar, comprobamos que el conjunto de casos empleados sean válidos (Cuadro 43).



Cuadro 43. Procesamiento de casos en el análisis cluster por el Método de Ward.

Case Processing Summary					
Cases					
Valid		Missing		Total	
N	Percent	N	Percent	N	Percent
25	100,0	0	,0	25	100,0

Fuente: elaboración propia del autor.

A partir de ahí, la herramienta estadística compone el cuadro de proximidad-disimilitud entre los caos según las variables (Cuadro 44).

Cuadro 44. Resultados del procesamiento cluster por casos. Desglose de la matriz de proximidad (en página siguiente).

Fuente: elaboración propia del autor.

Case	1Adra	2Alegrias	3Alhaurin_Griore	4Alhaurin_Griore	5Almueñecars	6Los_Barrions	7Benalmade	8Cartama	9Coin	10El_Ejido	11Estepona	12Fuengirola	13Huerca-Overa	14La_Linea_Concepcion	15Marbella	16Mijas	17Motril	18Nejara	19Nijar	20Rincon_Victoria	21Rocuetas_de_Mar	22San_Roque	23Torremolinos	24Veleg-Malaga	25Vicar	
1Adra	0.00	58.903	21.068	10.535	8.729	18.632	31.645	13.646	8.842	13.081	21.165	21.760	20.124	20.766	110.837	23.200	18.785	5.022	5.354	34.416	19.770	12.481	12.481	30.712	24.995	5.740
2Alegrias	58.903	0.00	51.149	53.839	48.648	36.382	24.841	51.559	39.924	33.956	20.770	30.288	52.326	27.418	44.577	30.982	21.083	54.137	69.762	41.586	24.981	33.956	32.186	16.133	58.890	
3Alhaurin_Griore	21.068	51.149	0.00	4.341	14.304	20.079	13.219	3.364	8.953	26.880	20.699	11.370	32.168	19.451	104.546	9.843	29.721	13.584	22.011	4.988	9.927	12.785	8.537	19.531	20.563	
4Alhaurin_Griore	10.535	53.839	4.341	0.00	9.653	18.969	16.387	1.844	6.136	25.060	21.499	13.702	29.284	15.199	113.138	13.944	27.163	5.703	15.267	14.463	14.596	13.420	16.219	22.563	13.194	
5Almueñecars	8.729	48.648	14.304	9.653	0.00	19.922	24.233	11.962	9.101	20.585	11.399	14.972	7.581	13.210	97.913	15.436	14.597	4.309	19.882	20.836	15.667	9.030	22.471	17.212	20.559	
6Los_Barrions	18.632	36.382	20.079	18.969	19.922	0.00	17.335	19.952	14.569	20.137	14.223	21.116	33.383	20.423	95.699	14.797	20.626	16.729	20.533	20.851	15.970	12.386	15.757	23.969	12.566	
7Benalmade	31.645	24.841	13.219	16.587	24.233	17.335	0.00	19.418	18.119	19.849	9.867	8.579	35.617	26.480	53.509	5.829	20.226	23.028	31.587	11.289	7.325	21.033	3.247	10.349	25.463	
8Cartama	13.646	51.559	3.364	1.844	11.962	19.952	19.418	0.00	4.028	25.556	21.351	15.493	30.511	13.301	116.154	14.437	27.628	10.781	18.580	10.947	12.704	12.094	15.460	20.577	15.543	
9Coin	8.842	39.924	8.953	6.136	9.101	14.569	18.119	4.028	0.00	14.520	12.847	12.430	19.825	11.057	100.987	11.317	13.050	9.982	15.066	15.644	9.078	9.385	14.539	12.584	11.351	
10El_Ejido	13.081	33.956	26.880	25.060	20.585	20.137	19.849	25.556	14.520	0.00	12.463	12.447	24.488	20.027	60.130	14.755	9.348	16.730	12.003	33.976	8.503	14.543	18.997	10.470	12.526	
11Estepona	21.165	20.770	20.699	21.499	11.399	14.223	9.867	21.351	12.847	12.463	0.00	9.247	14.538	15.163	52.748	7.478	6.079	16.225	29.561	19.412	7.922	11.886	11.187	4.933	24.984	
12Fuengirola	21.760	30.288	11.370	13.702	14.972	21.116	8.579	15.493	12.430	12.447	9.247	0.00	26.038	19.111	57.303	2.968	13.002	13.792	24.046	16.917	5.148	13.603	5.341	6.617	23.874	
13Huerca-Overa	20.124	52.326	32.168	29.284	7.581	33.383	35.617	30.511	19.825	24.488	14.538	26.038	0.00	38.392	95.839	28.145	12.458	17.447	32.767	37.029	25.455	19.354	35.237	18.990	34.620	
14La_Linea_Concepcion	20.766	27.418	19.451	15.199	13.210	20.423	26.480	13.301	11.057	29.027	15.163	19.111	28.392	0.00	96.784	18.220	18.296	17.441	38.013	21.210	17.084	9.280	25.279	17.170	30.788	
15Marbella	110.837	44.577	104.546	113.138	97.913	95.699	53.509	116.154	100.987	60.130	52.748	57.303	95.839	96.784	0.00	60.278	60.788	102.916	113.495	94.220	59.888	91.093	64.123	49.906	110.654	
16Mijas	23.200	30.982	9.843	13.944	15.436	14.797	5.829	14.437	11.317	14.755	7.478	2.968	28.145	16.220	60.278	0.00	14.188	15.862	25.263	11.072	4.635	13.530	2.687	9.421	22.907	
17Motril	18.785	21.083	29.721	27.163	14.597	20.626	27.628	10.781	13.050	9.348	6.079	13.002	12.458	18.296	60.788	14.188	0.00	19.739	28.643	31.892	11.982	15.095	20.944	6.116	25.266	
18Nejara	5.022	54.137	13.584	5.703	4.309	16.729	23.028	10.781	9.982	18.730	16.225	13.792	17.447	17.441	102.916	15.862	18.739	0.00	11.307	26.259	17.993	10.933	21.780	21.803	11.676	
19Nijar	5.354	69.762	22.011	15.267	19.882	20.533	31.587	18.580	15.066	12.003	29.561	24.046	32.767	38.013	113.495	25.263	28.643	11.307	0.00	37.216	20.584	19.205	28.554	31.565	2.680	
20Rincon_Victoria	34.416	41.586	4.988	14.463	20.936	20.851	11.289	10.947	15.644	33.976	19.412	16.917	37.029	21.210	94.220	11.072	31.882	25.259	37.216	0.00	9.973	16.815	8.134	19.977	32.688	
21Rocuetas_de_Mar	19.270	24.781	9.927	14.596	15.467	15.970	7.325	12.704	9.078	8.503	7.922	5.148	25.455	17.084	59.888	4.635	11.982	17.993	20.584	9.973	0.00	9.038	5.318	5.025	18.736	
22San_Roque	12.481	33.956	12.785	13.420	9.030	12.386	21.033	12.094	11.886	14.543	11.897	13.803	19.354	9.280	91.093	13.530	15.065	10.933	19.205	16.815	9.038	0.00	17.580	13.204	17.590	
23Torremolinos	30.712	32.186	8.537	16.219	22.471	15.757	3.247	15.460	11.187	20.577	11.977	5.341	35.237	25.279	64.123	2.687	20.944	8.134	28.554	8.134	5.318	17.580	0.00	10.979	24.905	
24Veleg-Malaga	24.995	16.133	19.531	22.563	17.212	23.969	10.349	20.577	12.584	10.470	4.933	6.617	18.990	17.170	49.906	9.421	6.116	21.803	31.565	19.977	5.025	13.204	10.979	0.00	28.330	
25Vicar	5.740	58.890	20.563	13.194	20.559	12.566	25.463	15.543	11.351	12.526	24.984	23.974	34.620	30.788	110.654	22.907	25.266	11.676	2.680	32.688	18.736	17.590	24.905	0.00	28.330	0.00

A continuación obtenemos el historial de la aglomeración (Cuadro 45). En la primera columna encontramos las etapas del análisis, las columnas segunda y tercera muestran los conglomerados unidos en cada etapa y, seguidamente, la distancia con la que se produce el agrupamiento. Las dos siguientes columnas muestran la etapa en que el conglomerado aparece por vez primera. La última columna muestra en qué etapa volverá a ser utilizado el agrupamiento que se acaba de formar.

Cuadro 45. Historial de aglomeración (Método de Ward).

**Agglomeration Schedule**

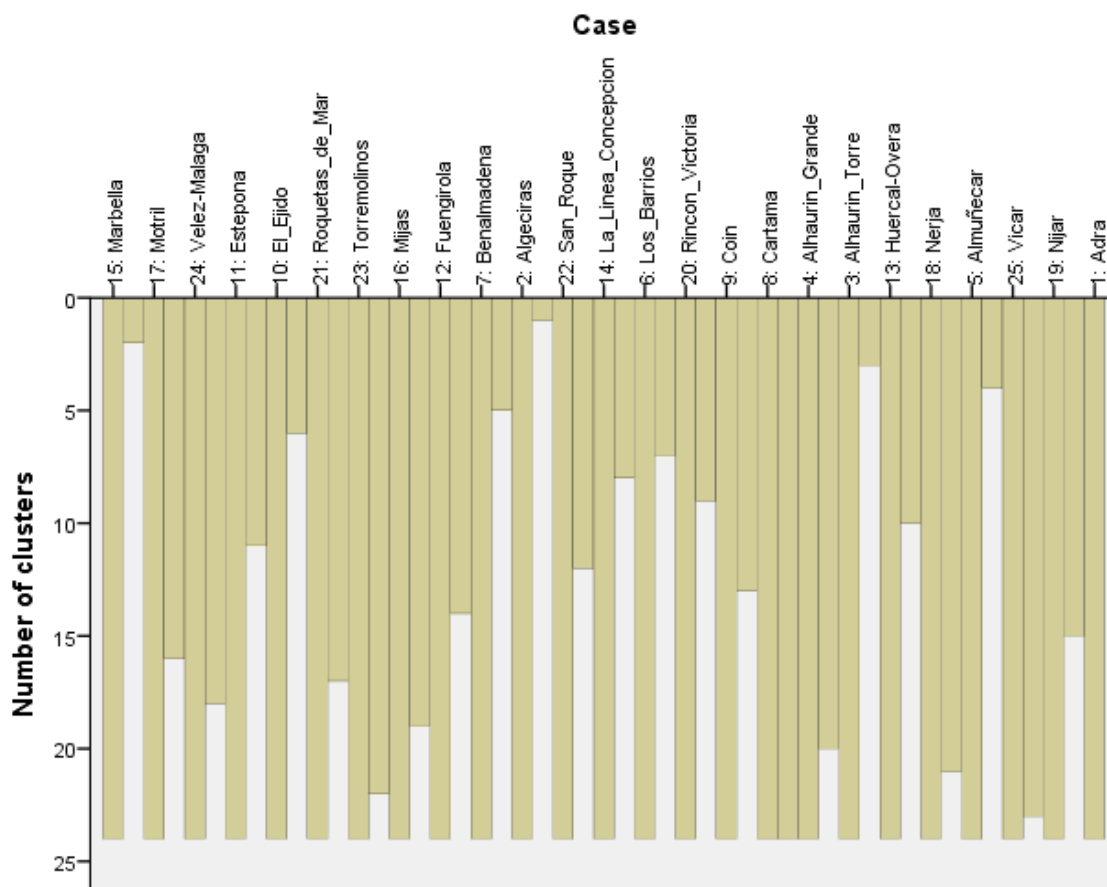
Stage	Cluster Combined		Coefficients	Stage Cluster First Appears		Next Stage
	Cluster 1	Cluster 2		Cluster 1	Cluster 2	
1	4	8	,922	0	0	5
2	19	25	2,262	0	0	10
3	16	23	3,606	0	0	6
4	5	18	5,760	0	0	15
5	3	4	8,021	0	1	12
6	12	16	10,343	0	3	8
7	11	24	12,809	0	0	9
8	12	21	15,668	6	0	11
9	11	17	18,911	7	0	14
10	1	19	22,162	0	2	21
11	7	12	25,853	0	8	19
12	3	9	29,837	5	0	16
13	14	22	34,477	0	0	17
14	10	11	41,120	0	9	19
15	5	13	48,745	4	0	21
16	3	20	56,516	12	0	18
17	6	14	65,905	0	13	18
18	3	6	81,427	16	17	22
19	7	10	97,023	11	14	20
20	2	7	116,710	0	19	23
21	1	5	136,972	10	15	22
22	1	3	164,545	21	18	24
23	2	15	210,490	20	0	24
24	1	2	288,000	22	23	0

Fuente: elaboración propia del autor.

En este caso, y para facilitar la interpretación, podemos hacer un seguimiento del proceso de constitución de los conglomerados. Por ejemplo, en la primera etapa (stage), se unieron los casos 4 (Alhaurín el Grande) y 8 (Cártama). Y, como vemos en la última columna, este aglomerado volverá a ser utilizado en la etapa –stage- 5. Y así sucesivamente, tanto como con los casos individuales en su anexión a cada conglomerado nuevo, como a los conglomerados creados a lo largo del proceso. Para facilitar aún más el seguimiento e interpretación del proceso, el programa ayuda a recordar estos aspectos con las columnas 5 y 6, que indican la etapa del proceso en que el conglomerado apareció por primera vez. Por ejemplo, en la etapa 5 dentro de la sexta columna, nos recuerda que el conglomerado 4 ya se utilizó en la etapa 1.

Pero el análisis se realiza de forma más sencilla a partir de los resultados gráficos, el dendograma y el reflejo gráfico de los casos que lo acompaña (Figura 42; Figura 43).

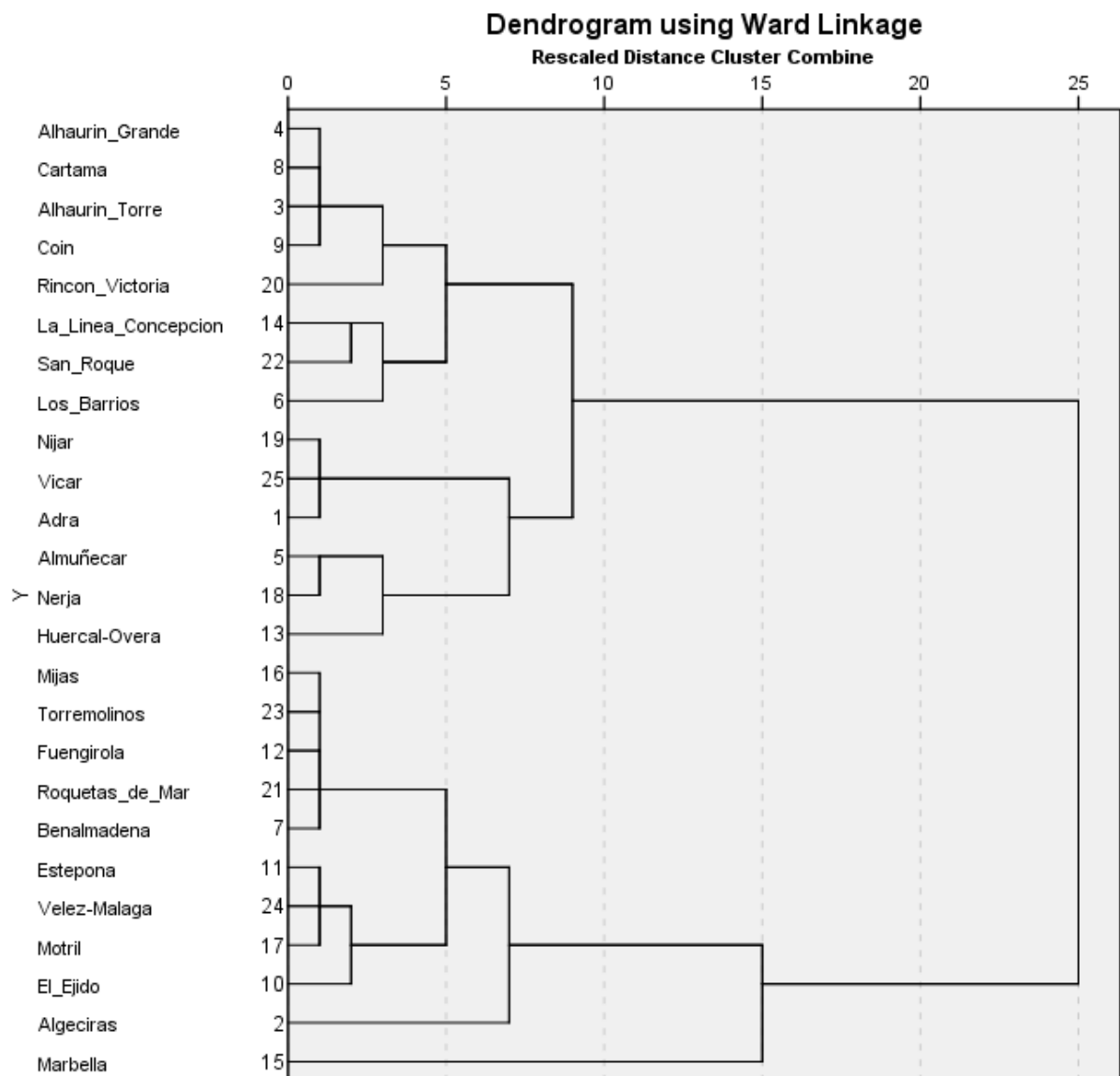
Figura 42. Resumen de casos y número de clusters.



Fuente: elaboración propia del autor.

Finalmente, el resultado más importante es el dendrograma. En él se muestra, como representación gráfica, el resultado del proceso de aglomeración implementado. Está compuesto por una primera columna que identifica los casos –en este caso, las ciudades medias en estudio-, y una primera fila que identifica las distancias.

Figura 43. Dendrograma. Representación gráfica de los clusters resultantes.



Fuente: elaboración propia del autor.

En un primer análisis acerca del proceso de asociación, se pueden comprobar algunas relaciones de enorme interés. Por un lado, vemos como ya en la fase 1 del proceso de aglomeración se empiezan a producir conjuntos de cierta relevancia. Por

ejemplo, Alhaurín el Grande, Cártama, Alhaurín de Torre y Coín, forman en este primer paso un conjunto. También se asocian prontamente Níjar, Vícar y Adra; Almuñécar y Nerja. Las localidades de Mijas, Torremolinos, Fuengirola, Roquetas de Mar y Benalmádena forman un conjunto también en esta primera fase, al igual que Estepona, Vélez-Málaga y Motril. Esto quiere decir que el comportamiento de las variables que describen estos casos las hace estar en una situación de proximidad muy evidente y fuerte. En esta primera fase El Ejido, Algeciras y Marbella aparecen aún como casos aislados, al igual que Rincón de la Victoria, Los Barrios y Huércal-Overa.

En la segunda fase se produce la unión de La Línea y San Roque, y El Ejido queda englobado en el cluster formado por Estepona, Vélez-Málaga y Motril.

En la tercera fase a Almuñécar y Nerja se les une Huércal-Overa y Los Barrios queda incluido en un cluster con La Línea y San Roque. Igualmente, Rincón de la Victoria se une al conjunto formado por Alhaurín el Grande, Alhaurín de la Torre, Cártama y Coín.

La siguiente fase con actividad es la fase 5. Se producen dos grandes clusters a partir de la unión de otros más pequeños preexistentes. El formado por las tres ciudades del Campo de Gibraltar –La Línea, San Roque y Los Barrios- se une al de las ciudades del entorno de la capital malagueña –Alhaurín el Grande y de la Torre, Cártama, Coín y Rincón de la Victoria-. En el otro extremo del dendograma, el grupo formado Estepona, Vélez-Málaga, Motril y El Ejido se une al cluster conformado ya en la fase 1 por Mijas, Torremolinos, Fuengirola, Roquetas de Mar y Benalmádena. Algeciras y Marbella continúan en esta fase como casos aislados formando un cluster ellos mismos por separado.

En la fase 7 es el momento en que Algeciras se une al grupo formado El Ejido, Motril, Vélez-Málaga, Estepona y las ciudades de Mijas, Torremolinos, Fuengirola, Roquetas de Mar y Benalmádena. Aquí también se unen dos de los grandes clusters preexistentes, concretamente los formados, por un lado, por Níjar, Vícar y Adra, y, por otro, Almuñécar, Nerja y Huércal.-Overa.

El siguiente cluster se genera en la fase 9, con la unión del último cluster descrito en la fase anterior, al que formaban Alhaurín el grande, Alhaurín de la Torre, Cártama, Coín, Rincón de la Victoria, la Línea de la Concepción, San Roque y Los Barrios.

No es hasta la fase 15 cuando Marbella, que hasta ahora había permanecido como un cluster aislado, se une al formado en la fase 7 por Algeciras, El Ejido, Motril,

Vélez-Málaga, Estepona, Benalmádena, Roquetas de Mar, Fuengirola, Torremolinos y Mijas.

Finalmente, en la fase 25 se produce la aglomeración de los dos grandes clusters preexistentes en uno sólo.

### 8.3.3 Obtención y descripción de los conglomerados identificados.

Tras el dendograma, el software ofrece la composición de cada uno de los conglomerados, ofreciendo, para el rango de soluciones solicitado, las distintas opciones. El rango solicitado durante el procedimiento fue de entre 3 y 6 (Cuadro 46).

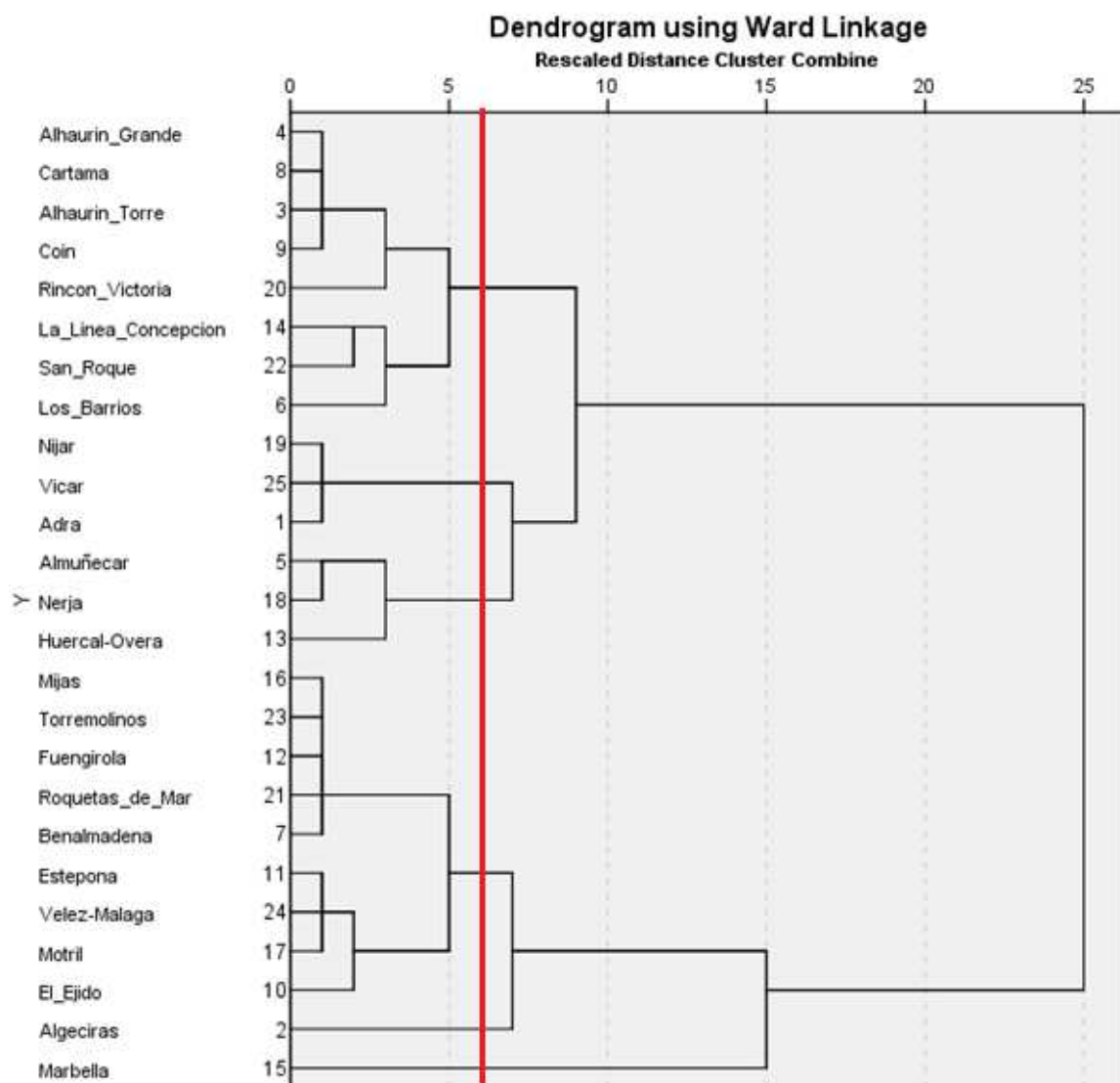
Cuadro 46. Conglomerado de pertenencia.

<b>Cluster Membership</b>				
<b>Case</b>	<b>6 Clusters</b>	<b>5 Clusters</b>	<b>4 Clusters</b>	<b>3 Clusters</b>
1- Adra	1	1	1	1
2- Algeciras	2	2	2	2
3- A. Torre	3	3	3	1
4- A. Grande	3	3	3	1
5- Almuñécar	4	4	1	1
6- Los Barrios	3	3	3	1
7- Benalmádena	5	2	2	2
8- Cártama	3	3	3	1
9- Coín	3	3	3	1
10- El Ejido	5	2	2	2
11- Estepona	5	2	2	2
12- Fuengirola	5	2	2	2
13- Huércal-Overa	4	4	1	1
14- La Línea de la C.	3	3	3	1
15- Marbella	6	5	4	3
16- Mijas	5	2	2	2
17- Motril	5	2	2	2
18- Nerja	4	4	1	1
19- Níjar	1	1	1	1
20- Rincón de la Victoria	3	3	3	1
21- Roquetas de Mar	5	2	2	2
22- San Roque	3	3	3	1
23- Torremolinos	5	2	2	2
24- Vélez-Málaga	5	2	2	2
25- Vícar	1	1	1	1

Fuente: elaboración propia del autor.

Como el objetivo es obtener agrupaciones de ciudades medias considerando su comportamiento en las variables consideradas, es preciso detener el procedimiento cuando alcance un resultado apropiado. Considerando que distancias pequeñas indican conglomerados homogéneos, y distancias más grandes definen conglomerados heterogéneos, es conveniente detener el proceso de unión cuando las líneas horizontales sean muy largas. Por las especiales características mostradas en el resultado de nuestro análisis hemos decidido considerar 6 clusters o conglomerados diferentes (Figura 44).

Figura 44. Detención del proceso de aglomeración.



Fuente: elaboración propia del autor.



De esta forma, la solución óptima es la que define seis conglomerados. Éstos, quedan compuestos de la siguiente manera:

- *Conglomerado 1:*
  - Adra
  - Níjar
  - Vícar
- *Conglomerado 2:*
  - Algeciras.
- *Conglomerado 3:*
  - Alhaurín de la Torre
  - Alhaurín el Grande
  - Cártama
  - Coín
  - Los Barrios
  - La Línea de la Concepción
  - Rincón de la Victoria
  - San Roque
- *Conglomerado 4:*
  - Almuñécar
  - Huércal-Overa
  - Nerja
- *Conglomerado 5:*
  - Benalmádena
  - El Ejido
  - Estepona
  - Fuengirola
  - Mijas
  - Motril
  - Roquetas de Mar
  - Torremolinos
  - Vélez-Málaga
- *Conglomerado 6:*

o Marbella

Cuadro 47. Características de cada conglomerado.

Ward Method	Report												
	Instituciones de Poder Subregional	Peso Sector Servicios	Entidades Bancarías	Centros Sanitarios	Centros Enseñanza Superior	Empresas	Centros Comerciales	% Poblacion Estudios Superiores	Tasa de Poro 2014	Lineas RDSI/ADSL	Distancia a Aeropuerto Internacional	Distancia a Centro Regional	
1	Mean	42,33	15,33	,33	3,67	1190,33	,33	27,77	23,47	2340,33	45,67	37,00	
	N	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	
	Std. Deviation	3,215	5,508	,577	2,082	104,103	,577	,451	6,568	626,665	22,301	17,088	
	Maximum	46	21	1	6	1297	1	28	30	3051	71	55	
	Minimum	40	10	0	2	1089	0	27	17	1867	29	21	
	% of Total Sum	4,3%	6,5%	4,2%	5,1%	4,3%	3,7%	9,4%	8,8%	3,8%	10,1%	12,7%	
2	Mean	77,50	39,90	1,50	12,00	4627,70	1,70	36,98	30,56	10000,10	47,40	30,60	
	N	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	
	Std. Deviation	13,914	7,724	1,269	6,412	753,211	,675	2,902	5,323	2078,563	33,988	18,149	
	Maximum	90	54	4	27	5985	3	41	41	13833	109	62	
	Minimum	46	31	0	5	3266	1	32	19	6005	6	0	
	% of Total Sum	42,7%	56,3%	62,5%	56,1%	55,8%	63,0%	41,6%	38,0%	53,5%	34,8%	34,9%	
3	Mean	73,88	13,88	,25	5,25	1657,75	,75	37,35	39,26	4836,25	55,63	20,25	
	N	8	8	8	8	8	8	8	8	8	8	8	
	Std. Deviation	8,202	4,086	,463	3,327	530,565	1,035	5,073	8,620	2540,457	45,635	8,031	
	Maximum	85	19	1	12	2551	3	49	54	8106	117	33	
	Minimum	61	9	0	2	979	0	33	25	1845	9	10	
	% of Total Sum	32,5%	15,7%	8,3%	19,6%	16,0%	22,2%	33,6%	39,1%	20,7%	32,6%	18,5%	
4	Mean	78,67	15,33	,33	5,67	1502,00	0,00	33,10	30,93	2960,00	85,67	80,00	
	N	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	
	Std. Deviation	,577	2,082	,577	2,082	398,448	0,000	4,687	4,601	955,006	16,258	25,060	
	Maximum	79	17	1	8	1783	0	37	36	3639	100	106	
	Minimum	78	13	0	4	1046	0	28	26	1868	68	56	
	% of Total Sum	13,0%	6,5%	4,2%	7,9%	5,4%	0,0%	11,2%	11,5%	4,8%	18,9%	27,4%	
5	Mean	88,00	107,00	5,00	24,00	15340,00	3,00	36,90	20,60	32159,00	50,00	57,00	
	N	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	
	Std. Deviation												
	Maximum	88	107	5	24	15340	3	37	21	32159	50	57	
	Minimum	88	107	5	24	15340	3	37	21	32159	50	57	
	% of Total Sum	4,8%	15,1%	20,8%	11,2%	18,5%	11,1%	4,2%	2,6%	17,2%	3,7%	6,5%	
Total	Mean	72,68	28,36	,96	8,56	3318,24	1,08	35,52	32,14	7470,04	54,52	35,04	
	N	25	25	25	25	25	25	25	25	25	25	25	
	Std. Deviation	15,253	21,346	1,338	6,475	2990,423	1,038	4,779	8,411	6310,327	35,461	23,945	
	Maximum	90	107	5	27	15340	3	49	54	32159	117	106	
	Minimum	40	9	0	2	979	0	27	17	1845	6	0	
	% of Total Sum	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	

Fuente: elaboración propia del autor.

A grandes rasgos podemos comentar algunas características destacadas de cada aglomerado (Cuadro 47). El primer cluster destaca por concentrar la media en el peso porcentual del sector servicios más baja, sólo de un 42%. El segundo, formado sólo por una ciudad (Algeciras), presenta el máximo número de centros sanitarios, con un total de cuatro. El tercer cluster, pese a estar conformado por ocho ciudades, no alberga ningún centro sanitario de primer nivel ni centro comercial. El cuarto conglomerado concentra las ciudades más alejadas de su centro regional más cercano (una media de 80 kms), y el quinto, formado por nueve ciudades, concentra casi la mitad (el 48'4%) del total de líneas RDSI/ADSL. Finalmente, el sexto cluster, compuesto nuevamente por una única ciudad –Marbella-, destaca por presentar la media más alta en el peso del sector servicios (88%) y el mayor número de empresas (15.340, 18'5% del total) y líneas RDSI/ADSL (32.159, un 17'2% del total), elementos netamente definitorios de su personalidad urbana.

Con la información generada con el análisis de conglomerados jerárquicos, podemos pasar a la caracterización y análisis de los grupos obtenidos. Se trata de enlazar este análisis estadístico con la información geográfica manejada, para completar de este modo la definición de las tipologías geográficas de ciudades en función de su capacidad de intermediación.

**CAPÍTULO 9. TIPOLOGÍAS GEOGRÁFICAS DE LAS CIUDADES INTERMEDIAS EN EL LITORAL MEDITERRÁNEO ANDALUZ.**

## **CAPÍTULO 9. TIPOLOGÍAS GEOGRÁFICAS DE LAS CIUDADES INTERMEDIAS EN EL LITORAL MEDITERRÁNEO ANDALUZ.**

### **9.1 Introducción.**

Una vez completado el análisis cluster, hemos obtenido un conjunto de 6 conglomerados en los que hemos organizado las 25 ciudades en estudio. Cada uno de estos conjuntos obtenidos mediante el procedimiento estadístico antes descrito presenta unas propiedades y características que los hacen homogéneos internamente y los diferencian externamente entre sí. Estos conglomerados serán la base para la identificación, caracterización y catalogación de las tipologías geográficas de ciudades que pretendemos definir en este capítulo.

Las tipologías de ciudades que aquí identificamos constituyen la evolución lógica del proceso investigador, una vez realizado el contexto teórico urbano y el específicamente referido a la ciudad media e intermedia (Bloque I), el análisis regional previo (Bloque II) y el estadístico multivariante (Capítulo 8 dentro del Bloque III). Se trata, en definitiva, de un proceso en el que hemos aportado las claves para reconocer y explicar la importancia de la intermediación como característica de los centros de tamaño medio de una parte significativa de Andalucía, y que ahora nos permite ir más allá para elaborar teorías novedosas en este campo de conocimiento, más complejas y actualizadas, con la definición de grupos de ciudades en función de su capacidad, influencia y personalidad según el rol intermediador que mantienen en el territorio.

### **9.2 Las tipologías geográficas.**

En primer lugar, hemos identificado los tipos de intermediación que protagonizan las distintas ciudades medias del mediterráneo andaluz, estableciendo una denominación para cada uno de ellos. Esta denominación pretende condensar en forma de título las principales características que definen su estatus urbano y posición territorial. En cada caso, abordaremos el porqué de la misma y su aplicabilidad. Más adelante, hemos tratado, en función de su representatividad territorial, esta dimensión intermediadora, para terminar explicando sus características propias y definitorias. Finalmente, hemos plasmado este discurso sobre la realidad de la comunidad

Autónoma, su articulación y cohesión interna y externa, para de esta forma contextualizar de una forma holística el objeto de estudio.

Como ya habíamos indicado, el análisis estadístico define un total de seis conglomerados. Éstos, reordenados geográficamente y bajo una nueva denominación que hace referencia a su importancia en la dimensión intermediadora, quedan de la siguiente manera:

Ciudades con baja capacidad de intermediación:

- *Tipo 1: Agrocidades*
  - Adra
  - Níjar
  - Vícar
  
- *Tipo 2: Ciudades metropolitanas*
  - Alhaurín de la Torre
  - Alhaurín el Grande
  - Cártama
  - Coín
  - Los Barrios
  - La Línea de la Concepción
  - Rincón de la Victoria
  - San Roque

Ciudades con media capacidad de intermediación:

- *Tipo 3: Ciudades excéntricas*
  - Almuñécar
  - Huércal-Overa
  - Nerja
  
- *Tipo 4: Ciudades turísticas y cabeceras comarcales*
  - Benalmádena
  - El Ejido

- Estepona
- Fuengirola
- Mijas
- Motril
- Roquetas de Mar
- Torremolinos
- Vélez-Málaga

Ciudades con alta capacidad de intermediación:

- *Tipo 5: Capital subregional*
  - Algeciras.
  
- *Tipo 6: Centro internacionalizado*
  - Marbella

Pasamos, a continuación, a detallar las propiedades de cada grupo de ciudades, posicionando así la clasificación realizada en el contexto regional y en el funcionamiento del territorio andaluz.

#### *9.2.1 Ciudades con baja capacidad de intermediación: Tipos 1 y 2.*

En este primer grupo hemos posicionado a los tipos urbanos que demuestran una baja capacidad de intermediación en función de su cualificación como centros urbanos y sus características geográficas. Hablamos, por un lado, de las modernas agrocidades y, por otro lado, de los centros urbanos insertos en redes metropolitanas. En su conjunto, ambas tipologías tienen en común un protagonismo menor en la red urbana en función de su capacidad de intermediación, lo que les resta importancia en su relación con los centros de mayor tamaño (muchos de los cuales son ciudades intermedias cercanas a éstas), y que, por otro lado, circunscriben su área de influencia hacia la sección más baja del poblamiento o a sus términos municipales.

##### *9.2.1.1 Las agrocidades.*

En primer lugar, encontramos un primer grupo de ciudades que hemos denominado “agrocidades”, haciendo referencia a su fuerte especialización en un sector primario extraordinariamente competitivo y productivo. Este hecho, el tener un

sector productivo primario centrado en la agricultura como rasgo económico y laboral definitorio, que es además el motor de su dinamismo y la explicación principal de su categoría urbana como centro demográficamente relevante, es algo absolutamente extraordinario en las economías terciarizadas habitualmente presentes en las ciudades andaluzas de la actualidad. Los tres centros, Adra, Vícar y Níjar, que no destacan en su contexto especialmente por su volumen poblacional, ya que se encuentran entre los 20.000 y los 30.000 habitantes, tienen en común su posición en un territorio eminentemente agrícola, los campos de invernaderos del sur de la provincia de Almería. Presentan un sector servicios pequeño, que no llega a ser ni siquiera el dominante en algunos casos –como en Vícar o Níjar, en donde el sector primario supera en importancia al terciario-, lo que les resta capacidad de influencia en su entorno urbano y territorial. Ninguna de las tres concentra instituciones relevantes en su contexto subregional, ni es centro de actividades destacadas en otros ámbitos de la sociedad, la economía o el territorio.

Sólo Níjar, extendida con una estructura policéntrica sobre un área de casi 600km<sup>2</sup>, tiene la capacidad de erigirse en referencia comarcal más allá de sus límites municipales, aunque la cercanía a la capital almeriense –apenas 27 kms-, que le supone estar administrativamente incluida en su aglomeración urbana, le resta importancia y dotación funcional. Algo similar ocurre en los otros dos casos, en los que el sector servicios sólo alcanza un desarrollo masivo en localidades próximas y más relevantes demográficamente, ya sean más turísticas –como Roquetas de Mar- o administrativamente más sobresalientes –como El Ejido o la propia capital almeriense-. Las agrocidades del área de estudio quedan constituidas, de este modo, como centros importantes pero de escaso dinamismo social, administrativo, cultural o tecnológico, bien articulados en el territorio litoral ocupando vegas y llanos ágilmente conectados con los centros regionales más inmediatos, pero siempre ocupando un papel secundario en todas las variables consideradas respecto a los centros de primer nivel muy próximos de su entorno, sobre los que recae de forma efectiva el peso de la intermediación urbana.

#### *9.2.1.2 Ciudades metropolitanas.*

Siguiendo el proceso, hemos distinguido en base al análisis estadístico y geográfico un segundo grupo de ciudades que ha quedado identificado bajo la denominación de “centros urbanos metropolitanos”, al estar integrado por ciudades que comparten la



particularidad de estar en las inmediaciones –físicas y funcionales- de un gran centro regional (Málaga o Algeciras, según el caso). Este último hecho, inicialmente físico, determina, en la actual dinámica urbana del sistema regional de ciudades, toda una serie de propiedades y problemáticas que dotan a este grupo de ciudades de un horizonte de desarrollo muy particular y, a todas luces, común. Por eso, al ser procesos metropolitanos los protagonistas de su posición relativa en el espacio relacional articulado en torno a las ciudades de la región, hemos escogido esta denominación para este grupo de ciudades.

Alhaurín de la Torre, Alhaurín el Grande, Cártama, Coín y Rincón de la Victoria están situados en las inmediaciones de la gran referencia urbana y económica de la zona mediterránea andaluza, la ciudad de Málaga. Este hecho ha condicionado histórica y, más intensamente, actualmente, la capacidad de intermediación e importancia funcional de estas ciudades, al copar la capital malagueña, mediante un proceso de expansión de su área de influencia continuado durante las últimas décadas, la práctica totalidad de los servicios especializados y la centralidad política y social del medio y bajo Guadalhorce y el sector central de la Costa del Sol.

Pese a constituir urbes enormemente relevantes en lo demográfico y con formidables potencialidades para su desarrollo en general -amplias zonas regables, patrimonio-, y en la sociedad del conocimiento en particular –parques empresariales, suelo industrial disponible, residencial de calidad, proximidad a centros de investigación-, el impulso metropolitano generado desde la capital ha polarizado enormemente esta parte del territorio litoral andaluz, en un proceso de especialización económica y difusión urbana e infraestructural que ha incluido de facto a estas ciudades en el sistema relacional capitalino. Este hecho ha dejado a las ciudades de su entorno a la sombra de un centro de un tamaño y significación con el que, en ningún caso en el marco administrativo y de gestión municipal actual, pueden competir a la hora de generar redes y desarrollar funciones propias de centros urbanos de tamaño medio en el territorio.

Escenario muy similar es en el que se encuadran las ciudades de Los Barrios, La Línea de la Concepción y San Roque. Pese a sus fortalezas como centros industriales, referencias estratégicas o su enorme conectividad, la cercanía del centro de Algeciras les hace estar, de forma muy nítida, en un segundo plano en los que a roles territoriales se

refiere, evitando que puedan generar la fuerza funcional suficiente que les dote de capacidad real de intermediación en su entorno comarcal o regional. Algeciras, funcionando a modo de referencia capitalina en el extremo sur de Andalucía, irradia una fuerza administrativa, social, cultural y, en definitiva, económica, sostenida además en sólidas bases infraestructurales e históricas, que deja a estos centros urbanos debilitados en cuanto a su capacidad de intermediación. Esto determina su escasa personalidad urbana como centros de tamaño medio –más allá de su importancia demográfica o estratégica, que es evidente y especialmente significativa-, lo que les hace tener un protagonismo reducido en el territorio, siempre a la sombra de Algeciras como centro de referencia. Ésta última es la que concentra servicios, centralidades administrativas, el impulso comercial y el dinamismo social del Campo de Gibraltar y más allá de sus fronteras.

Bien es cierto que, en este caso, y en contraposición con el anterior grupo de ciudades malagueñas, entre las tres ciudades medias del Campo de Gibraltar y Algeciras existe una mayor complementariedad comercial y dotacional, siendo el centro algecireño menos importante que la capital malagueña en comparación con su sistema urbano inmediato.

### *9.2.1.3 Algunas reflexiones finales en torno a los centros con baja capacidad de intermediación del litoral mediterráneo andaluz.*

Las ciudades intermedias incluidas en esta primera categoría tienen en común algunos condicionantes y características en su estado actual. Sobre todo, porque todos ellos están muy próximos geográficamente a centros mucho mayores que cuentan con una representación política, administrativa, infraestructural, comercial y logística enormemente superior a la suya. Si bien esto es cierto e irrefutable, no es menos cierto que cuentan con posibilidades de generar dinámicas propias, que pueden ser exitosas en el contexto económico o metropolitano en que se insertan, pero que no tienen lugar ni viabilidad en el actual modelo de desarrollo. Si dejamos el territorio en manos de la dinámica económica, sin intervenir estableciendo contrapesos que reconduzcan y maten los actuales procesos de aglomeración y focalización de la actividad productiva que son a todas luces excesivos y desequilibrantes para el territorio, no daremos la oportunidad a muchas ciudades medias de reforzar su rol territorial, que puede ser interesante en una forma complementaria a la de los centros mayores que tienen en su

entorno. En el siguiente capítulo reflexionamos más profundamente sobre esta propuesta y sus repercusiones para el papel territorial de las ciudades intermedias en Andalucía.

### *9.2.2 Ciudades con media capacidad de intermediación: Tipos 3 y 4.*

Dentro de este segundo conjunto de ciudades encontramos dos tipos urbanos. En primer lugar, hemos definido un grupo de tres ciudades –Almuñécar, Huércal-Overa y Nerja- que hemos denominado, para facilitar su identificación y el papel territorial que juegan en el territorio regional, como “ciudades excéntricas”. El otro grupo de ciudades incluidas en esta segunda categoría en función de su capacidad de intermediación es el más numeroso y diverso de todos, y cuenta con nueve ciudades: Benalmádena, El Ejido, Estepona, Fuengirola, Mijas, Motril, Roquetas de Mar, Torremolinos y Vélez-Málaga, unidos bajo la amplia denominación, que más adelante explicaremos, de “centros turísticos y cabeceras comarcales”.

#### *9.2.2.1 Ciudades excéntricas.*

Estos centros comparten la característica de ser centros de media importancia a escala regional, fundamentales en su entorno más inmediato no por ser especialmente importantes en lo demográfico o económico, sino por estar muy alejados de la referencia urbana regional de primer nivel más cercana. Este hecho territorial condiciona su perfil funcional, más amplio de lo que correspondería en otro contexto espacial o si representaran otra realidad demográfica. Las tres ciudades en estudio suponen la constatación de la escasa influencia territorial de los centros regionales (Granada y Almería, haciendo de Málaga una excepción en este caso), incluido dentro de su propio espacio provincial.

Siempre hablando en el marco de la zona de estudio, Nerja es el centro urbano más alejado de la capital malagueña en el Oriente de su provincia; Almuñécar lo es respecto de Granada y Huércal-Overa es, de las ciudades consideradas, la más alejada a su capital provincial o centro de primera categoría regional.

Pese a su pequeño tamaño, se trata de un grupo que ofrece muchos matices para el análisis geográfico. En su conjunto son ciudades intermedias que ocupan un rango inferior en cuanto a lo demográfico, sin superar los 30.000 habitantes en ningún caso. Presentan, así mismo, un sector servicios fuerte, más centrado y con mayor protagonismo de la actividad turística Almuñécar y Nerja, y más enfocado hacia lo

administrativo en el caso de Huércal-Overa, que se aprovecha también en este caso de la lejanía de la capital provincial para concentrar servicios especializados en diferentes temáticas –lo educativo, sanitario, institucional y empresarial- de la zona norte de la provincia.

Esto último que comentamos convierte a Huércal-Overa, una vez superados años de indefinición en la selección por parte de la administración de un centro de referencia en el norte de la provincia de Almería, en el centro de referencia único y principal en ese área (esto se pudo haber hecho, como se pensó en los años 1980, dividiendo centralidades por comarcas –Vélez-Rubio, Tíjola, Olula del Río, Albox y Vera eran alternativas en la zona- o concentrándolas en otras ciudades competidoras, como pretendían ser Albox o Vera, que finalmente no fueron tales). Esta relevancia funcional actual justifica su inclusión, pese a no alcanzar el límite estadístico de los 20.000 habitantes, en este estudio. Huércal-Overa, así mismo, mantiene una estrecha relación, escasamente documentada y reconocida por la planificación y ordenación del territorio desde el nacimiento de la autonomía andaluza, con las principales urbes interiores de la región vecina, Lorca y la capital, Murcia, todas ellas en el eje que pivota en torno a la autovía A-7, lo que la aleja más si cabe -al igual que a todo el Noreste de la provincia de Almería-, de la red urbana andaluza y sus principales centros regionales.

Almuñécar, por su parte, pivota sobre la Costa del Sol en el eje Málaga-Almería más que sobre el ideal y complementario eje Vega de Granada-Costa Tropical, aún en desarrollo y con mucha potencialidad en un futuro próximo. Aún así, ha conseguido erigirse en el principal centro turístico de la provincia de Granada, icono del modelo de sol y playa -que desarrolla en un contexto territorial menos masificado que en la costa malagueña- y que camina hacia una diversificación creciente en los últimos años (aventura, naturaleza, congresos, etc.).

Nerja, , en el actual contexto expansivo en que se desenvuelve la aglomeración urbana de Málaga, camina hacia su integración, junto con Vélez-Málaga, en la misma, y lo hace desde una posición estratégica a medio camino entre Málaga y Granada y en el eje Málaga-Almería, manteniendo una mediana centralidad en la Axarquía más oriental. Pese a todo, como decimos, las tres ciudades son centros de pequeño tamaño, y, a excepción de Huércal-Overa, tienen cerca una referencia urbana que concentra algunos servicios especializados. Nerja está cerca de Vélez-Málaga y Almuñécar de Motril, por lo

que no tiene fuerza suficiente para generar redes urbanas que les dotan de mayor capacidad intermediadora en el territorio, sobre todo hacia la sección superior del sistema urbano regional, ciñendo su importancia a su término municipal y pequeños municipios inmediatos situados en el traspais rural montañoso.

#### *9.2.2.2 Ciudades turísticas y cabeceras comarcales.*

Se trata del grupo más heterogéneo de los resultantes del análisis de conglomerados anterior, ya que engloba, al menos, dos tipos de centros urbanos en función de su rol territorial y capacidad de intermediación, si bien muy próximos entre sí en cuanto al valor alcanzado por las variables consideradas durante nuestra investigación.

Como ya se observaba en las primeras fases de agrupamiento durante el análisis cluster, este conjunto es el resultante de la unión, por un lado, de un grupo de ciudades, el formado por Mijas, Torremolinos, Fuengirola, Roquetas de Mar y Benalmádena, que cuentan con economías muy terciarizadas y eminentemente turísticas, de lo que se deriva la primera parte de la denominación escogida para este grupo urbano. Son los grandes centros del turismo –residencial, sol y playa, congresos, etc.- en la región, con crecimientos demográficos y urbanísticos exponenciales en las última décadas, sobre todo a partir de los años 1960-70 y especialmente importantes desde 2001, que han acompañado y rematado a su creciente especialización económica. Todas ellas gozan de un dinamismo social y económico muy notable en la actualidad. Han funcionado, debido a lo anterior, como centros de atracción de mano de obra e inversiones en las últimas décadas, lo que reforzado su importancia territorial pese a la vecindad de centros urbanos mayores en sus proximidades.

El otro subconjunto que integra este grupo lo conforman Estepona, Vélez-Málaga, Motril y El Ejido, cabeceras comarcales de referencia en amplias áreas del litoral mediterráneo andaluz, combinando una importancia administrativa y política estratégica con un potente sector servicios que, además, está diversificado más allá de la administración o el turismo, dato notable que recalca su importancia urbana como centros comarcales más allá de constituir centros más o menos dinámicos o económicamente significativos. Son centros situados a una distancia media respecto de los centros de referencia regional, y presentan un fuerte dinamismo económico, social y cultural.

Las tres primeras ciudades han sido, de hecho, el centro subregional de referencia en su respectiva comarca de manera constante en la historia del territorio andaluz, grupo al que El Ejido, por méritos propios, se ha incorporado en las últimas dos décadas.

Comenzando por el Oeste, Estepona ha sido referencia económica del Occidente malagueño ejerciendo su influencia en un hinterland que abarcaba el valle del Genal, Sierra Bermeja y el extremo suroccidental de la provincia de Málaga. Tenía puerto, una feraz vega que sostenía una agricultura pujante y orientada a la exportación, era también sede de la burguesía terrateniente de la comarca y participaba de las ventajas de su proximidad al estrecho y Gibraltar. Además de estar, relativo a lo anterior, estratégicamente posicionada en el eje Gibraltar-Málaga, dos de los principales puertos del sur de España.

Vélez-Málaga, que ha tenido una centralidad histórica y actual sobre la Axarquía malagueña y hasta el Temple Granadino, representa muy bien los valores urbanos icónicos de los centros urbanos de tamaño medio del Mediterráneo (forma compacta, sede de la burguesía comarcal, con un feraz ruedo de regadío y amplios territorios de secano alrededor) a los que se une el elemento característico de poseer una salida al mar y su situación estratégica en el eje litoral entre Almería y Málaga (y hasta el S.XIX estaba en el camino hacia la costa desde Granada, capital del Reino homónimo hasta 1833).

Finalmente, Motril, cuya área de influencia incluía gran parte de la zona sur de la provincia de Granada -que engloba a la Costa Tropical, la Alpujarra y la Contraviesa- presenta un papel muy similar al de los dos anteriores centros. Cuenta con una fértil e importante vega junto al Guadalfeo y al pie de las Béticas, enormemente rica y productiva en todas las épocas históricas, que consigue que, aún hoy, esta ciudad presente un importante sector primario en su perfil laboral (en el que también participa la actividad pesquera desarrollada en su puerto). Se está convirtiendo, además, en un eje de comunicaciones estratégico, al tener su puerto un nuevo y creciente papel como centro de recepción y embarque de materias primas y conductor de flujos turísticos internacionales, puerta de entrada a estos flujos para Andalucía Oriental.

En estos casos que comentamos, las áreas de influencia, pese a la alteración que introduce el nacimiento de áreas con procesos de metropolización activos en torno a las

capitales provinciales de la zona de estudio o el Campo de Gibraltar, se mantienen aún hoy, si bien amortiguadas por la revolución de la movilidad y las nuevas tecnologías aplicadas al transporte, que han reducido enormemente las distancias reales entre centros regionales y sus posibles áreas de influencia, debilitando como decimos la posición de algunos centros intermedios.

En último lugar, recientemente incorporado a este perfil urbano, encontramos el caso de El Ejido. Con su fulgurante desarrollo en las últimas décadas, se ha consolidado como un centro comarcal de referencia en el populoso y dinámico Poniente Almeriense, ejerciendo también su influencia sobre la Alpujarra almeriense y su sección oriental granadina. Y todo pese a la cercanía de otros centros mayores en población como Roquetas de Mar o la propia capital provincial, y superando en etapas anteriores a otras cabeceras históricas existentes en la zona (Adra y Berja). Ha obtenido así un estatus y rol territorial similar al de las tres ciudades antes descritas en este grupo, lo que ha sido posible a través de su creciente importancia demográfica y social, su pujanza comercial y logística, así como por constituir el centro territorial en el que se localiza la industria y pivota el comercio y la logística del sector hortofrutícola almeriense.

#### *9.2.2.3 Algunas reflexiones finales en torno a los centros con media capacidad de intermediación del litoral mediterráneo andaluz.*

Todas estas ciudades, tanto las que mantienen una posición excéntrica en sus entorno respecto a las referencias urbanas de primer nivel regional, como los grandes centros terciarizados y aquellas que conforman cabeceras históricas y actuales de referencia para amplias áreas de la región, tienen en común una posición media en los principales aspectos que pueden caracterizar un núcleo urbano en la región andaluza. En cuanto a su talla demográfica, pero también en cuanto a su fuerza política y administrativa, social y económica, constituyendo en su diversidad, desde nuestro punto de vista, el ejemplo más nítido y mejor perfilado de rol intermediador de un centro de tamaño medio en el sistema de asentamientos andaluz.

#### *9.2.3 Ciudades con alta capacidad de intermediación: Tipos 5 y 6.*

Dentro de la tercera categoría, la que engloba a los tipos urbanos con mayor capacidad de intermediación, encontramos dos ciudades, una en cada conjunto. Algeciras, que funciona territorialmente como una capital subregional, y Marbella, centro que presenta unas especiales características para la intermediación que por su

dimensión e impacto nos ha llevado a considerarlo como centro internacional o internacionalizado dentro de la escala urbana intermedia en Andalucía.

#### *9.2.3.1. Capital subregional.*

Algeciras demuestra concentrar en torno a sí una enorme fuerza intermediadora en el territorio que le rodea. Sobre todo, porque demuestra ser el eslabón superior en la sección intermedia del poblamiento en la zona de estudio. Por un lado, combina su importancia comarcal o subregional (como hemos preferido llamarla aquí), funcionando como la capital de una pequeña provincia que engloba el Campo de Gibraltar, el sur de la provincia de Cádiz y parte de la Serranía de Ronda. Por otro, es el centro urbano de tamaño medio que más se parece a la capitales provinciales en su dotación funcional, que son la cúspide del sistema de poblamiento regional. Cuenta además con dotaciones infraestructurales exclusivas y estratégicas, que destacan sensiblemente en comparación con el pobre panorama que describe el resto del área de estudio en esta materia: cuenta con puerto internacional de pasajeros y mercancías el primero del España y el Mediterráneo en esta materia), ferrocarril de pasajeros y mercancías, fibra óptica, conexión a gaseoducto... de tal modo que es el punto de partida del Arco Mediterráneo de infraestructuras. Es, así mismo, la principal referencia urbana del Polo industrial desarrollado desde los años 1960 en la delicada área de frontera entre España y Gibraltar, lo que genera unas dinámicas y unas sinergias absolutamente únicas en cualquier centro urbano de la región.

Constituye, en definitiva, un centro estratégico de enorme influencia, tanto es así que hemos comprobado en este estudio cómo deja inactivos en cuanto a capacidad funcional y de intermediación a ciudades como La Línea de la Concepción, San Roque o Los barrios, de más de 20.000 y hasta 50.000 habitantes, situadas todas ellas en su entorno más próximo.

Pese a todo, Algeciras también presenta enormes problemas estructurales que nos hacen considerar ciertas debilidades en su organización funcional: la elevada tasa de paro, la debilidad del sector empresarial y emprendedor... restan posibilidades y dinamismo al centro de referencia de esta parte del litoral sur regional, comprometiendo a la zona en su conjunto ya que éstas carencias limitan su capacidad de empuje y efectiva integración en las redes regionales y nacionales que marcan el desarrollo territorial en la actualidad. Un centro de referencia con importantes



problemas estructurales es un eslabón débil en la cadena del desarrollo y la articulación del territorio, un desafío aún no superado en esta parte de la comunidad autónoma.

#### *9.2.3.2 Centro internacionalizado.*

Finalmente, Marbella, aparece particularizada en nuestro análisis de una forma muy especial. Pese a que a simple vista destaca por su montante poblacional, y todo pareciera indicar que sería una más de las ciudades enfocadas hacia la especialización terciaria, turística y residencial, de la Costa del Sol Occidental, Marbella se destapa como el gran centro empresarial y con mayor dinamismo del área de estudio, y no parece afectarle el hecho de estar infradotada en cuando a servicios estratégicos para la intermediación (mejores conexiones por carretera, ausencia de ferrocarril, puerto de mayor categoría, aeropuerto internacional), o su presumible dependencia del sector turístico.

Marbella es hoy un centro de prestigio y proyección internacional, icono del terciario andaluz de calidad, que a su dinamismo empresarial y conectividad tecnológica une una de las menores tasas de paro de la zona (en torno al 20%), valor absolutamente desconocido en cualquier otro centro urbano de la región. Esta urbe, muy afectada por procesos de dispersión urbana y el nacimiento de nuevas centralidades en torno a centros comerciales o campos de golf (en este aspecto paisajístico y urbano también es icono en la región), constituye la referencia funcional –en la actualidad e históricamente– de la Costa del Sol Occidental, y conforma hoy un espacio de oportunidades de ocio y negocio a escalas inauditas en Andalucía, que ha traspasado fronteras para convertirse en un producto urbano total que ha alcanzado una dimensión internacional. Ésta característica, ha sido el resultado de un proceso de pretendida expansión -cuantitativa y cualitativa- de la imagen de marca de esta ciudad, que se inició de forma palpable gracias al aeropuerto internacional de Málaga y sus flujos de pasajeros en primer lugar, y antes encontró sus orígenes en las conexiones de los empresarios llegados a la Costa del Sol con Gibraltar y, a través de él, con el Reino Unido. Desde esa primera conexión con el extranjero, se ha pasado en la actualidad a una abanico de relaciones mundiales amplísimo, que abarca en su reflejo urbano multitud de actividades culturales (festivales internacionales, universidades privadas), arquitectónicas (el Puerto Banús), empresariales o financieras (con presencia de multinacionales de diversas áreas del terciario). Este proceso ha terminado en su desarrollo -en algunas etapas,

descontrolado-, por desdibujar prácticamente a la antigua ciudad mediterránea de forma compacta y casas bajas que mantenía hasta los años 1960 el centro de su actividad diaria focalizada en torno a su fértil vega litoral regada, el puerto pesquero y una modesta centralidad comarcal, hoy desbordada y complejizada hasta cotas insospechadas.

### *9.2.3.3 Algunas reflexiones finales en torno a los grandes centros intermediadores del litoral mediterráneo andaluz.*

Algeciras y Marbella representan la parte superior del sistema urbano intermedio en Andalucía. Y lo son pese a superar ambos la arbitraria barrera de los 100.000 habitantes, algo que estadísticamente les hacía salir de las clasificaciones tradicionales sobre centros urbanos de tamaño medio en Andalucía. Este hecho suponía su inclusión en una categoría indefinida en la que tampoco eran parte de la cúspide de centros regionales que representaban las capitales provinciales. Dicha situación se solucionó, en parte, con la consideración de los centros regionales en la organización del territorio andaluz no como núcleos aislados, sino como aglomeraciones urbanas, con lo que Algeciras o Jerez de la Frontera quedaron atendidos oficialmente según su importancia en el funcionamiento del modelo territorial regional. Pese a esto que indicamos, comprobamos cómo Algeciras, pese a su consideración de centro regional o aglomeración urbana de primer nivel en el sistema de asentamientos regional, no cuenta con las dotaciones y servicios equiparables a su importancia y nivel urbano, por lo que se justifica su calificación en este trabajo como ciudad intermedia.

El caso marbellí es distinto, ya que esta ciudad quedaba reflejada en la planificación como centro urbano de categoría superior a los de tamaño medio, finalmente no incluido en aglomeración urbana alguna, por lo que ha tenido, a nuestro parecer, escasa atención e infrarrepresentación en los planes de ordenación del territorio y las políticas planificadoras regionales, inclusive en las desarrolladas desde 2006 con la aprobación del Plan regional. Este hecho nos llevó a calificar también a este centro urbano como ciudad intermedia y a ser, por tanto, incluido en nuestro estudio. La desatención de la administración regional sobre Marbella, la dinámica política local y su evolución reciente, queda patente en los casos de corrupción, casi estructural en este municipio, que reflejan el lado más oscuro e icónico de la corrupción asociada al urbanismo en la historia reciente de España, y que suponen la principal lacra a solventar

para un correcto posicionamiento urbano de esta urbe en lógico aprovechamiento de sus potencialidades para el desarrollo territorial.

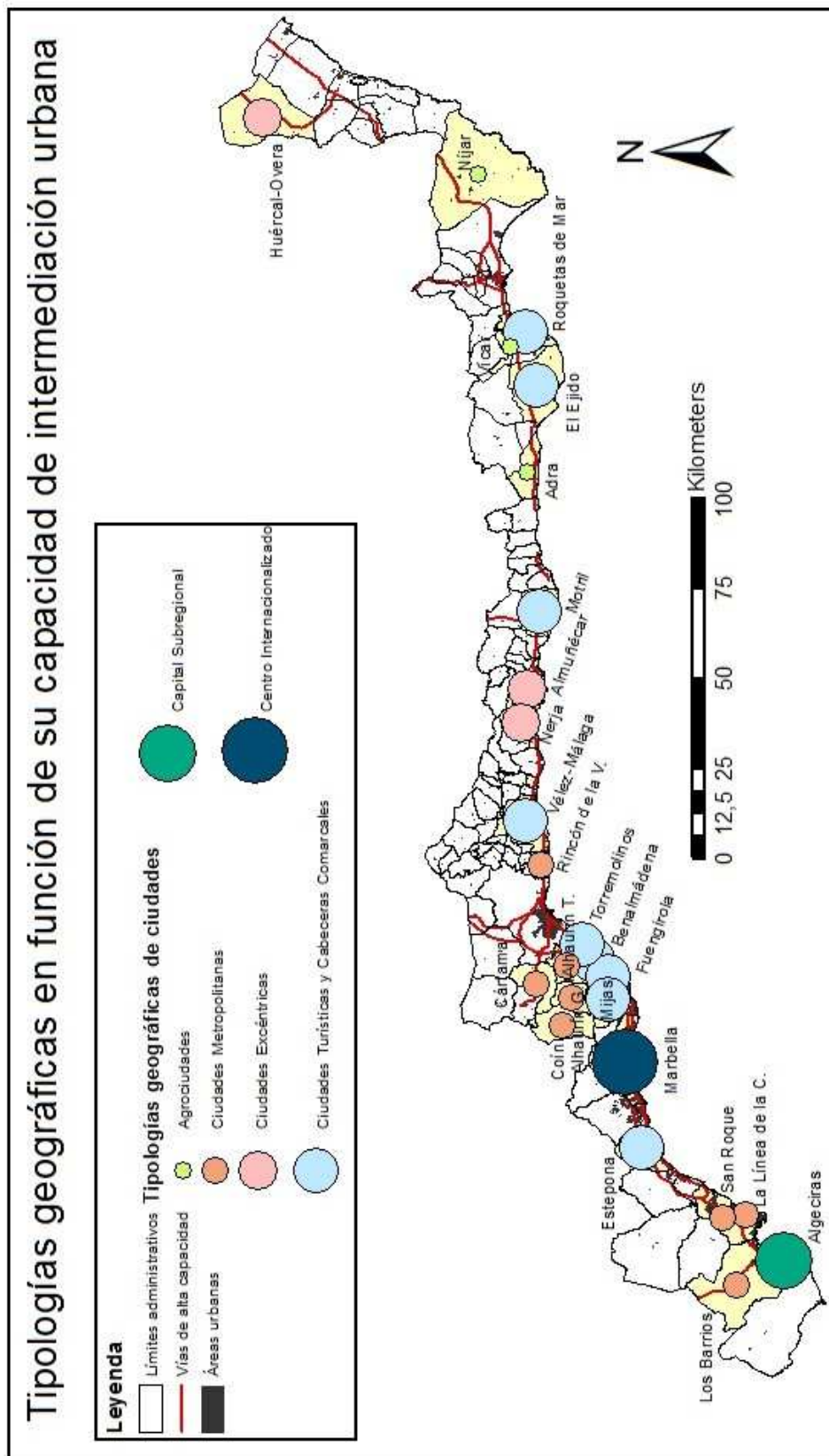
### **9.3 Sobre las tipologías obtenidas y su utilidad en el análisis geográfico.**

La obtención y definición de unas tipologías geográficas de ciudades en función de su capacidad o rol de intermediación aporta importantes ventajas para el análisis geográfico. Una realidad históricamente tan poco aprehensible desde el punto de vista práctico, escasamente cuantificada y siempre dependiente de puntos de vista teóricos generados desde y para otros escenarios territoriales, ha viciado históricamente la comprensión de este fenómeno en la geografía regional. En este caso, hemos intentado superar cada uno de estos puntos para construir un discurso pleno de sentido, que combina lo cualitativo y lo cuantitativo, haciendo hincapié en la relación entre ambas dimensiones de la realidad estudiada, para acercar, creemos que de forma definitiva, la intermediación urbana a la geografía andaluza contemporánea (Mapa 40).

Las tipología que hemos definido en el presente capítulo son la consagración y plasmación en la realidad de este trabajo, generando de este modo nuevas herramientas que nos permiten, a partir de ahora, ir más allá en la consideración de estos centros urbanos, su papel territorial y la reciprocidad de la que deben de ser objeto en nuestra sociedad por parte de la gestión pública y la planificación territorial.

Desde este momento, las ciudades intermedias andaluzas en general, y las de la zona mediterránea en particular, no pueden seguir siendo en el discurso geográfico montantes demográficos más o menos regularmente dispuestos en el territorio. Ahora serán centros dinámicos con un papel territorial cuantificable, objetivo y justificado, tanto desde el punto de vista teórico como en su dimensión sobre el espacio relacional y la articulación territorial. De ello se derivan enormes posibilidades en la comprensión y reconocimiento de estos centros urbanos y el funcionamiento del territorio regional en el presente y el futuro inmediato.

Mapa 40. Tipologías geográficas en función de la capacidad de intermediación en ciudades medias del litoral mediterráneo andaluz.



Fuente: Elaboración propia del autor.

## **BLOQUE IV: PROPUESTAS DE ORDENACIÓN Y CONCLUSIONES.**

**CAPÍTULO 10. ORDENACIÓN Y ESTRATEGIAS DE DESARROLLO TERRITORIAL.  
PROPUESTAS Y REFLEXIONES.**

**CAPÍTULO 11. CONCLUSIONES GENERALES/GENERAL CONCLUSIONS.**

**CAPÍTULO 10. ORDENACIÓN Y ESTRATEGIAS DE DESARROLLO TERRITORIAL.  
PROPUESTAS Y REFLEXIONES.**

## **CAPÍTULO 10. ORDENACIÓN Y ESTRATEGIAS DE DESARROLLO TERRITORIAL. PROPUESTAS Y REFLEXIONES.**

### **10.1 Justificación e interés.**

Complementando a los capítulos anteriores, vamos a realizar a continuación un esfuerzo por sintetizar, de forma integradora, aquellos aspectos más relevantes de la realidad territorial más inmediata dentro del área de estudio en general, y relacionada con las ciudades intermedias de la misma en particular. Este esfuerzo nos servirá para generar propuestas de cara al futuro más próximo en el área de estudio.

Una vez establecidas las tipologías urbanas de las ciudades medias del área mediterránea andaluza en función de su protagonismo territorial y capacidad de intermediación, vamos a recoger y unir esta información a la elaborada durante los capítulos contenidos en el Bloque II, de análisis geográfico regional, para generar un nuevo discurso en relación con los desafíos inmediatos que, sobre este territorio, su dinámica y cohesión territorial, se ciernen en los próximos años. Se trata de revalorizar el esfuerzo realizado, sintetizando las aportaciones de cada capítulo para, en el que nos ocupa, alcanzar otro de los objetivos del presente estudio, en base a un discurso articulado en torno a propuestas de prognosis sobre el área de estudio y sus ciudades. De esta forma, no sólo dotamos de sentido geográfico el análisis regional o estadístico realizado en etapas anteriores de este trabajo, sino que se convierten en la herramienta necesaria para ir más allá de estas aportaciones, generando nuevas ideas en el campo de la planificación, ordenación y gestión de los recursos territoriales, permitiendo así avanzar en el conocimiento y comprensión que, desde la geografía, tenemos de los sistemas territoriales –en su dimensión urbana, relacional y ecológica- del área de estudio.

### **10.2 Escenarios territoriales y ciudades intermedias en el litoral mediterráneo andaluz.**

Para esquematizar de forma ordenada nuestro discurso en torno a la idea principal de este capítulo, que no es otra que la de generar propuestas y reflexiones en torno a la ordenación del territorio en la sección mediterránea del litoral andaluz, nos ha parecido oportuno articular nuestro discurso en torno a tres dimensiones o escenarios que, de forma sucinta, reflejen las posibilidades de desarrollo en un futuro próximo

(unos 20-30 años) en la zona de trabajo (Cuadros 48 al 53). Hablamos, en definitiva, del *Modelo de los tres escenarios* (ALMEIDA GARCÍA, 2009; 135; LÓPEZ TRIGAL, 2010: 31), que concentra lo mejor del análisis integral y global propio de la geografía con la esquematización más elemental y clara en la presentación de las informaciones manejadas. Con él, pretendemos generar, a partir del análisis y diagnóstico realizado, una descripción acerca de las grandes tendencias futuras más plausibles, partiendo de su clasificación en tres situaciones o modalidades y sin perder de vista en ningún momento la centralidad de las ciudades intermedias en nuestro discurso como objeto principal de estudio.

Así, hemos establecido:

- *Escenario tendencial*: en el que la dinámica territorial transcurre sin cambios destacables. La evolución en un futuro inmediato mantiene las formas y estructuras actuales, profundizando en los sectores actualmente estratégicos y sus dinámicas asociadas, ya sean positivas o negativas.
- *Escenario probable*: parte de la idea de que hay ciertas intervenciones de administraciones, actividad privada y ciudadanía, que puede reconducir algunas dinámicas regresivas, generar nuevas oportunidades y riesgos en la zona litoral. Es más favorable para la sostenibilidad y el equilibrio territorial que el anterior, si bien abre puertas a nuevos desafíos en forma de desequilibrios y riesgos.
- *Escenario óptimo*: idealización de la dinámica territorial y la acción de los agentes capaces de intervenir en él. Esto conllevaría en el territorio un estado deseable desde el punto de vista de la cumplimentación e implementación en la dinámica territorial de los valores de la ordenación del territorio, apostando por el equilibrio y el desarrollo territorial integrado a través de la potenciación de los valores y cultura territorial local. Y, por supuesto, en un marco de acción guiado a alcanzar la sostenibilidad del modelo imperante.

Hemos considerado, por su simplicidad y claridad, exponer en un conjunto de tres tablas-resumen el conjunto de reflexiones a este respecto.



Cuadro 48. Escenarios territoriales futuros en las ciudades en estudio.

<b>CIUDADES CON BAJA CAPACIDAD DE INTERMEDIACIÓN TIPOS 1 Y 2</b>		
<b><i>Tipo 1: Agrociudades</i></b>		
<b>ESCENARIO TENDENCIAL</b>	<b>ESCENARIO PROBABLE</b>	<b>ESCENARIO ÓPTIMO</b>
<p>Intensificación en el uso de los recursos naturales para el mantenimiento de la competitividad en el sector de los invernaderos.</p> <p>Insuficiencia de los medios planificadores implementados para afrontar la nueva dimensión que adquiere el reto planteado.</p>	<p>Intervención planificadora para corregir los principales desafíos que plantea el uso intensivo de los recursos en la zona.</p>	<p>Aumento de las exigencias en el uso de los recursos naturales imprescindibles para el mantenimiento a largo plazo del modelo de la agricultura bajo plástico, transitando hacia un modelo más sostenible y generador de menos impactos en el territorio y los recursos.</p>
<p>Conflictos por el agua, el suelo y el paisaje con otras actividades terciarias (logística, turismo).</p>	<p>Diversificación económica hacia sectores como los servicios a empresas, la logística del transporte y el turismo.</p>	<p>Consecución de una red urbana, basada en la movilidad sostenible, de todas las ciudades del sur provincial, desde Adra a Níjar.</p>
<p>Estancamiento urbano por imposibilidad de continuar expandiendo el área invernada.</p>	<p>Integración de las agrociudades en la dinámica metropolitana que englobe a la capital y todas las agrociudades del Poniente Almeriense.</p>	<p>Implementación de un plan estratégico para las áreas invernadas y espacio metropolitano del sur de Almería.</p>
<p>Agotamiento de los recursos y descomposición económica y social de estas ciudades y las áreas adyacentes.</p>	<p>Mayor sensibilidad social y ganancia de protagonismo de los espacios naturales del área como fuente de riqueza y calidad de vida.</p>	<p>Incremento de la cultura territorial ciudadana e implementación de la gobernanza territorial a todos los niveles y escalas.</p>

Fuente: elaboración propia del autor.

Cuadro 49. Escenarios territoriales futuros en las ciudades en estudio.

<b>CIUDADES CON BAJA CAPACIDAD DE INTERMEDIACIÓN TIPOS 1 Y 2</b>		
<b><i>Tipo 2: Centros urbanos metropolitanos</i></b>		
<b>ESCENARIO TENDENCIAL</b>	<b>ESCENARIO PROBABLE</b>	<b>ESCENARIO ÓPTIMO</b>
<p>Utilización masiva y explotación descontrolada de los recursos territoriales básicos para estos centros urbanos (suelo como soporte, paisaje, etc.).</p> <p>Espacios metropolitanos que profundizan en la especialización en proveedores de suelo residencial y comercial, aumentando su dependencia y participación con un rol secundario en la dinámica en torno al centro urbano principal del que dependen.</p> <p>Municipalismo limitante que entorpece la toma de decisiones sobre problemáticas complejas en el entorno de estas ciudades.</p>	<p>Generación y aplicación de mejores planes territoriales con fuerte visión holística que integren políticas locales y subregionales.</p> <p>Integración metropolitana polinuclear en las ciudades del Campo de Gibraltar en torno a Algeciras.</p> <p>Integración metropolitana como espacio logístico y residencial de mayor calidad de vida de las ciudades del entorno de Málaga con la capital.</p> <p>Implementación de planes estratégicos territoriales con visión global de los procesos metropolitanos, así como la generación de una autoridad subregional que vele por el cumplimiento de los preceptos incluidos en los mimos.</p>	<p>Integración, a través de diversificación productiva y la complementariedad funcional, de las ciudades entre sí y con el centro principal de la aglomeración.</p> <p>Potenciación de la movilidad urbana sostenible, en una red de forma polinuclear las ciudades del entorno de Algeciras, y en una red en forma de media estrella en el entorno de Málaga.</p> <p>Constitución de un gobierno supramunicipal de la aglomeración con competencias en ordenación, planificación y en materia fiscal.</p> <p>Incremento de la cultura territorial ciudadana e implementación de la gobernanza territorial a todos los niveles y escalas.</p>

Fuente: elaboración propia del autor.

Cuadro 50. Escenarios territoriales futuros en las ciudades en estudio.

<b>CIUDADES CON MEDIA CAPACIDAD DE INTERMEDIACIÓN TIPOS 3 Y 4</b>		
<b><i>Tipo 3: Ciudades excéntricas</i></b>		
<b>ESCENARIO TENDENCIAL</b>	<b>ESCENARIO PROBABLE</b>	<b>ESCENARIO ÓPTIMO</b>
<p>Pérdida de relevancia funcional y productiva de los centros excéntricos a los grandes centros regionales, afectados por una dinámica en la que los territorios urbanos ganadores adquieren protagonismo funcional, económico y social por atracción y dominancia.</p> <p>Nerja y Almuñécar se consagran como centros turísticos residenciales expansivos e hiperespecializados. Huércal-Overa languidece alejado de los centros regionales y mal conectado con el resto de la península (ausencia de ferrocarril, etc.)</p> <p>Respaldo funcional superficial e insuficiente por parte de la administración regional a este tipo de centros urbanos, por lo que sus potencialidades para el desarrollo territorial en un esquema urbano más equilibrado pasan inadvertidas.</p>	<p>Mantenimiento del rol secundario, comparativamente decreciente, de los centros subregionales excéntricos respecto a los grandes centros regionales. Mejoras dotacionales que reforzarán su preponderancia relativa en el territorio.</p> <p>Tímida diversificación funcional, apoyada en el mantenimiento de un papel de primacía sobre el entorno rural decadente inmediato.</p> <p>Integración por absorción de Nerja en la aglomeración urbana malagueña como espacio residencial de calidad, al igual que Almuñécar lo hace en el mercado inmobiliario del centro regional de Granada, e integrada así mismo en el continuo urbano costasoleño.</p>	<p>Reforzamiento funcional y productivo de las centralidades excéntricas en el territorio, clave para mantener el equilibrio territorial y articular amplias áreas de la región al margen de los centros regionales. Mejora de la conectividad con la Región de Murcia.</p> <p>Integración de Nerja en la aglomeración malagueña formando un nodo territorial con Vélez-Málaga; constitución del nodo Motril-Almuñécar en la costa granadina. Huércal-Overa se consagra como conexión entre el centro regional de Almería y el eje Lorca-Murcia en la vecina Región de Murcia.</p> <p>Nuevo protagonismo impulsado por la administración pública a partir de la generación de planes estratégicos a todas las escalas y una descentralización de servicios y funciones a la escala local intermedia en Andalucía.</p> <p>Incremento de la cultura territorial ciudadana e implementación de la gobernanza territorial a todos los niveles y escalas.</p>

Fuente: elaboración propia del autor.

Cuadro 51. Escenarios territoriales futuros en las ciudades en estudio.

<b>CIUDADES CON MEDIA CAPACIDAD DE INTERMEDIACIÓN TIPOS 3 Y 4</b>		
<b><i>Tipo 4: Centros turísticos y cabeceras comarcales</i></b>		
<b>ESCENARIO TENDENCIAL</b>	<b>ESCENARIO PROBABLE</b>	<b>ESCENARIO ÓPTIMO</b>
<p>Hiperespecialización y fuerte dependencia exterior de los centros turísticos regionales, en un escenario que gira en torno a dos realidades en un marco enormemente competitivo: a escala internacional, frente a destinos nuevos y menos masificados; y a escala regional, compitiendo entre ellas por los escasos recursos territoriales que aún puedan generar productos diferenciados y de calidad en lugar de cooperar para ser más visibles y eficientes.</p> <p>Los centros comarcales históricos y actuales mantendrán una situación de indefinición territorial, carentes de respaldo oficial más allá de aseveraciones superfluas en planes y leyes, consagrados como territorios poco competitivos incapaces de generar redes de importancia, siempre a la sombra de los grandes centros regionales y de la todopoderosa administración regional.</p>	<p>Diversificación y reposicionamiento de los centros urbanos terciarios especializados en turismo, con avances importantes en la sostenibilidad económica del modelo. Exploración de nuevas alternativas.</p> <p>Avances en la integración, por complementariedad y proyectos puntuales de colaboración, de estas ciudades entre sí y en áreas metropolitanas y centros urbanos próximos.</p> <p>Reforzamiento de la centralidad de las cabeceras históricas y actuales en el territorio, a partir sobre todo de una apuesta por la diversificación funcional y la innovación.</p> <p>Mantienen sus atribuciones funcionales tradicionales, a las que se unirán otras nuevas debido a su papel articulador del espacio y a su centralidad subregional para amplias áreas de la región a margen de los centros regionales.</p>	<p>Apuesta por la sostenibilidad social, económica y ambiental del modelo territorial y productivo apostando por el terciario avanzado (innovación, nuevas tecnologías). Consagración de una nueva cultural territorial del turismo en Andalucía.</p> <p>Diversificación y reforzamiento funcional de estos centros urbanos, ganando capacidad de intermediación territorial y colaborando en el reequilibrio territorial.</p> <p>Conformación de redes territoriales de cooperación entre centros de tamaño medio, articulando espacios circundantes con núcleos de menor entidad y generando redes protagonistas por complementarias con las aglomeraciones urbanas regionales.</p> <p>Nuevo protagonismo impulsado por la administración pública a partir de la generación de planes estratégicos a todas las escalas y una descentralización de servicios y funciones a la escala local intermedia en Andalucía.</p>

Fuente: elaboración propia del autor.

Cuadro 52. Escenarios territoriales futuros en las ciudades en estudio.

<b>CIUDADES CON ALTA CAPACIDAD DE INTERMEDIACIÓN TIPOS 5 Y 6</b>		
<b><i>Tipo 5: Capital subregional (Algeciras)</i></b>		
<b>ESCENARIO TENDENCIAL</b>	<b>ESCENARIO PROBABLE</b>	<b>ESCENARIO ÓPTIMO</b>
<p>Mantenimiento y no superación de los actuales problemas estructurales en la economía y sociedad urbana (paro, brechas sociales entre barrios, contrabando, problemas en el posicionamiento infraestructural, logístico e industrial).</p> <p>Conflictos por la ineficiencia de la articulación del centro regional del Campo de Gibraltar, tanto interna como externamente. Ausencia de una entidad política real a escala subregional.</p> <p>Estancamiento urbano, pérdida de relevancia en el contexto regional y nacional. Mala articulación de las potencialidades industriales y logísticas de la ciudad. Pérdida de fuerza logística en favor de otros centros portuarios más dinámicos y mejor posicionados de la costa mediterránea española (Cartagena, Valencia).</p>	<p>Reforzamiento de su centralidad subregional, mejoras estructurales en torno al sector industrial y turístico-residencial. Subsananación de problemáticas sociales básicas.</p> <p>Mayor integración funcional con las ciudades de su entorno. Consagración de su rol de centro subregional en el extremo sur de Andalucía.</p> <p>Rol estratégico internacional sostenido en la renovación infraestructural. Mantenimiento, pese a todo, de los principales desequilibrios sociales y económicos.</p>	<p>Diversificación productiva, generación de nuevas redes y sinergias con áreas complementarias de su entorno que refuercen su centralidad a escala nacional (Sevilla, Bahía de Cádiz-Jerez, Serranía de Ronda, Costa del Sol).</p> <p>Superación de los desafíos sociales, económicos e infraestructurales internos.</p> <p>Consagración de su papel estratégico internacional, reforzado por la renovación infraestructural oportuna y la superación de los desequilibrios sociales y económicos que viene arrastrando.</p> <p>Constitución de un nuevo centro urbano de referencia en la articulación de los flujos de conocimiento, ideas, financieros, mercantiles, de personas... entre España, Gibraltar, Marruecos y el conjunto del Mediterráneo.</p> <p>Inclusión en un plan estratégico metropolitano (C. de Gibraltar), que cuente con el respaldo de un gobierno subregional de la aglomeración con poder efectivo en materia planificadora, de ordenación y financiera.</p>

Fuente: elaboración propia del autor.

Cuadro 53. Escenarios territoriales futuros en las ciudades en estudio.

<b>CIUDADES CON ALTA CAPACIDAD DE INTERMEDIACIÓN TIPOS 5 Y 6</b>		
<b><i>Tipo 6: Centro internacionalizado (Marbella)</i></b>		
<b>ESCENARIO TENDENCIAL</b>	<b>ESCENARIO PROBABLE</b>	<b>ESCENARIO ÓPTIMO</b>
<p>Funcionamiento económico y productivo al margen del planeamiento territorial y sus valores.</p> <p>Hiperespecialización y dependencia extrema de sectores muy sensibles al contexto diplomático y económico internacional como el turismo de masas centrado en el modelo de sol y playa.</p> <p>Ausencia de una dinámica innovadora propia en sectores estratégicos para la supervivencia del modelo de ciudad establecido en la actualidad. Estancamiento del modelo económico en ausencia de una apuesta diversificada.</p> <p>Mantenimiento de la dinámica de ocupación expansiva del suelo y dilapidación de los recursos del área.</p> <p>Violación continuada y sistemática de los preceptos urbanísticos básicos contenidos en el PGOU.</p> <p>Aumento de la integración, por dependencia administrativa, económica y política, con las aglomeraciones urbanas de su entorno (Algeciras y Málaga).</p>	<p>Diversificación y apuesta por la calidad en el sector servicios tradicional (turismo, comercio, logística), integrando sus efectos en la dinámica territorial desde una visión de conjunto implementada por los valores de la ordenación del territorio.</p> <p>Reconversión hacia una mayor fuerza de la norma urbanística, manteniendo ésta actualizada y su cumplimiento en vigilancia permanente. Creciente protagonismo del papel de los técnicos y ciudadanía en la gestión del patrimonio urbano local.</p> <p>Aumento de la integración, por dependencia administrativa, económica y política, con las aglomeraciones urbanas de su entorno (Algeciras y Málaga).</p> <p>Reforzamiento de su rol como centro de segundo nivel regional.</p>	<p>Diversificación productiva urbana hacia el terciario avanzado (nuevas tecnologías, sociedad del conocimiento e innovación). Diversificación en el sector turístico hacia otras modalidades menos agresivas con el uso de los recursos naturales, apostando por la calidad y la sostenibilidad integral del modelo.</p> <p>Protagonismo de la ordenación del territorio y sus valores en la gestión de la urbe y su área de influencia. Integración efectiva de las prácticas urbanísticas locales en el Plan subregional y sus contenidos. Constitución de una autoridad de la conurbación de la Costa del Sol Occidental con responsabilidad en materia planificadora, de ordenación y financiera.</p> <p>Integración de la urbe, por complementariedad, con las aglomeraciones urbanas de su entorno.</p> <p>Consagración de su rol como centro subregional y su reforzamiento como cabeza del área urbana de la Costa del Sol Occidental.</p> <p>Inclusión de la ciudad en un plan estratégico metropolitano para la Costa del Sol, que integre en un único Plan General de Ordenación Urbana a todos los municipios del área.</p>

Fuente: elaboración propia del autor.

### **10.3 Estrategias y propuestas de ordenación y gestión del territorio mediterráneo andaluz. El protagonismo de las ciudades intermedias.**

A la hora de generar un nuevo punto de vista en torno a los temas que hemos ido tratando en el presente trabajo, surge de forma permanente una reflexión en torno a las dos partes que acaban por componer una misma realidad. Por un lado, es imprescindible pensar en lo que se está haciendo, las decisiones que se han ido tomando en estos últimos años de democracia en los que ha habido un cambio objetivo en el tratamiento del territorio desde la administración y en las actitudes de la sociedad hacia su entorno. Por otro, y a partir de una reflexión crítica sobre los datos que describen lo sucedido, nos proponemos ir más allá, generando un nuevo discurso que sitúe y pondere los éxitos obtenidos, que no son pocos; los errores cometidos, de fondo y forma, que son multitud; para finalmente ahondar en las responsabilidades que como comunidad – formada por académicos, técnicos, políticos, empresarios y ciudadanía en general, en ese orden-, tenemos en los resultados que caracterizan nuestro presente regional en una materia tan importante como el desarrollo territorial.

En este punto de nuestro trabajo pretendemos abordar, de una forma sencilla y concisa, este segundo punto de vista, de tal forma que acompañemos al modelo de los tres escenarios implementado en el punto anterior de un conjunto de reflexiones para enmarcar nuestra crítica, pensamientos y propuestas al respecto de la situación del desarrollo regional y la ordenación del territorio en general, y del rol de las ciudades intermedias en la articulación y cohesión de Andalucía en particular.

#### *10.3.1 Desarrollo regional, planificación y globalización en Andalucía.*

En los últimos decenios, se ha realizado, pese a buenas formulaciones teóricas, una apuesta poco consistente por la articulación interna de Andalucía. Se partía de una concepción, a nuestro modo de ver realista y ajustada, de la recién nacida comunidad autónoma como un espacio regional afectado en su organización en aquel momento inicial por la superposición de estructuras administrativas y centros de decisión históricos dispares, que, entre otros aspectos, la habían configurado como un territorio dependiente y con fuertes carencias estructurales. De igual forma, uno de los grandes logros generados en este periodo reciente de la Historia de la región ha sido el diseño de planes y políticas pensadas desde y por Andalucía, con lo que se ha avanzado

enormemente en la comprensión del territorio regional, sus problemáticas, afecciones fundamentales y grandes desafíos a superar de cara al futuro.

Es en el mismo campo de la planificación y ordenación territorial en donde se ha producido otro de los grandes avances en este sentido que indicábamos, como es la comprensión e interpretación relacional y dinámica de la realidad territorial regional, una forma de aproximación a la realidad del espacio en el que el reconocimiento del rol en el desarrollo territorial del sistema de asentamientos ha tenido un protagonismo fundamental (ZOIDO NARANJO, 1995; FRANCO y ETXEBARRÍA, 2005; JUNTA DE ANDALUCÍA, 2006a; GALIANA y VINUESA, 2010). En este campo, como en tantos otros, se partía de una situación muy complicada. El centralismo radial madrileño derivado de la división provincial y el centralismo provincial de cada una de las ocho capitales establecidas, había dejado a la región como un territorio concebido y organizado por partes, tanto en materia urbana, infraestructural o en la prestación de bienes y servicios, seccionado y deslavazado en su disposición y ordenamiento regional interno. A esto se unían las fuertes carencias en su articulación exterior, histórica rémora para el desarrollo regional, escenario en el que partía así mismo de una situación de subdesarrollo muy acusado en comparación con las regiones del norte peninsular o el resto de Europa Occidental (ZOIDO NARANJO, 1994).

Cada uno de estos condicionantes de partida ha sido pensado y abordado desde la acción planificadora en estos años, y su superación se ha convertido en el principal objetivo de la administración pública regional, que además, ostenta en exclusiva la competencia en materia de ordenación del territorio desde su misma creación. Se trata, en definitiva, de un ideario que, con matices y salvedades, ha sido compartido, desde una especial sensibilidad y atención, tanto desde la academia como por los profesionales del sector, irradiando su acción hasta la propia ciudadanía, que siempre ha tenido muy presente en sus preocupaciones una situación de desconexión y aislamiento que dotaba a la región de unas connotaciones negativas para el desarrollo muy palpables.

No podemos dejar pasar por alto, llegados a este punto de nuestra labor, una reflexión sobre las afecciones territoriales que marcan la planificación y el modelo territorial definido actualmente por las políticas de ordenación del territorio y algunas acciones sectoriales importantes en Andalucía. Por un lado, existe actualmente un reconocimiento oficial del sistema de asentamientos como eje vertebrador y



organizador del territorio regional. De hecho, el Plan regional de 2006 establece y caracteriza la Política Regional de Ciudades, las Líneas Estratégicas de la Política de Ciudades, los Planes y Programas con Incidencia Urbana y el Programa Andaluz de Ciudades (JUNTA DE ANDALUCÍA, 2006a: 38). Éste último, detalla las dotaciones de equipamientos y servicios en cada uno de los niveles del sistema regional de asentamientos, con especial detalle en todo lo referido a las ciudades medias, históricamente el nivel más marginado en cuanto a potencial no atendido e infrarrepresentado en la organización del territorio regional.

Así mismo, el Plan regional, con insuficiente respaldo de los planes subregionales posteriormente desarrollados, apuesta por la constitución, mediante cooperación, de redes de ciudades de tamaño medio como medio aglutinador y potenciador de la importancia territorial de estos centros urbanos. Una forma de dotar de relevancia a ciudades que, por sí solas, no pueden competir con los centros regionales y las incipientes áreas metropolitanas de la región.

Es decir, desde las distintas escalas de la ordenación del territorio en Andalucía se ha intentado construir un discurso que, reconociendo particularidades y potencialidades, su puesta en marcha supusiera un camino real para el desarrollo regional. Pese a ello, los esfuerzos realizados, en ausencia de una administración eficiente y verdaderamente comprometida con el ideal de equilibrio territorial (que además en demasiadas ocasiones ha dejado la ordenación de amplios espacios de la región en manos de la acción deslavazada de políticas sectoriales que no coordinan acciones entre sí), ha apostado por reiterar iniciativas infraestructurales en ciertos sectores considerados prioritarios y estratégicos (centro regional de Sevilla, valle del Guadalquivir), marginando y posponiendo acciones que podrían haber respaldado procesos territoriales muy significativos que habrían desembocado en la constitución de ejes y focos de desarrollo alternativos.

El área mediterránea o penibética ha visto, en este contexto, como su posicionamiento y desenclavamiento se veía reiteradamente pospuesto, cuando no agravado, por un política regional insensible a todo lo que no suponga la potenciación de la capital regional y su conexión prioritaria con Madrid y su salida al Atlántico. Actualmente, y como medida para paliar esta visión reduccionista de los ejes de desarrollo en la región, se habla desde la escala local y con el visto bueno del gobierno

regional de una política de ciudades con un eje principal entre Sevilla y Málaga. Esto, por un lado, es un reconocimiento explícito por parte de la capital regional del dinamismo e importancia alcanzado por la ciudad de la Costa del Sol pese a las trabas habidas para su eficiente integración y la superación de su aislamiento secular respecto del resto del país; y por otro, es la manifestación más nítida de una política de ciudades centrada en construir unos pocos centros competitivos e integrados en las redes globales –de ideas, conocimientos, finanzas, inversiones–, con un sistema de asentamientos regional que sólo sirve de trasfondo a una apuesta regional por el desequilibrio y el centralismo.

En estos años próximos se debe encarar la reforma y actualización del Plan regional, a la luz de los cambios territoriales habidos, los errores cometidos y lo propuesto por la planificación sectorial y subregional en estos últimos diez años. Se hace necesario, en este marco de reflexión, un cambio del modelo imperante, más abierto a nuevas tendencias y, a la vez, más comprometido con los valores de equilibrio y desarrollo integral propios de la ordenación del territorio.

Avanzando un poco más sobre esta idea, entendemos que Andalucía, como hecho regional y como territorio que aspira a una eficiente cohesión interna y articulación externa, se posiciona en la actualidad dentro de un escenario voluble y extremadamente complejo (ZOIDO NARANJO, 1994; CARAVACA BARROSO, 1999; ZOIDO NARANJO, 2002). Tanto en lo político, como en lo social y, sobre todo, debido a su impacto en las otras dos categorías citadas, en lo económico.

Vivimos, en el conjunto de las economías terciarizadas de Europa Occidental, un replanteamiento continuo de nuestros objetivos y valores, y todo simplemente guiado por la lógica que impone la deriva del sistema capitalista globalizado en el que los Estados del mundo Occidental nos hemos insertado, de una forma activa y con un cierto liderazgo, en el último medio siglo. En un intento por resumir y condensar toda la complejidad de nuestra realidad actual, podríamos decir que las claves que dirigen la deriva del sistema actualmente dominante se basan en dos principios. El primero de ellos es la competitividad, que de forma consciente y obstinada trabajamos por implementar en todos los sectores, territorios y a todas las escalas. El segundo es la evitación por ignorancia y procrastinación del problema ambiental, auténtica espada de Damocles de nuestro futuro como sociedad y nuestra supervivencia como especie, al

menos, tal y la conocemos. Y, enmarcando estos procesos, un rol de la administración pública -llámese Estado, gobierno o "lo público", a secas- decrecido y decreciente.

Por tanto, y extrapolando este marco general al escenario que nos ocupa en este trabajo, en la actualidad ya no podemos pensar el territorio o el sistema urbano, o proponer intervenciones en ellos -al igual que tampoco podemos hacerlo en la política económica o infraestructural-, sin tener en cuenta ciertas premisas que, debido al contexto antes comentado, no podemos obviar. Las organizamos a continuación en tres grandes bloques:

Por un lado, y como indicábamos, la administración no tiene en este contexto la fuerza necesaria para intervenir en defensa y potenciación del interés general, para mantener su rol de búsqueda y generación de escenarios propicios para la calidad de vida de los habitantes de un territorio a partir de la garantía de la igualdad de oportunidades para todos ellos. Tiene, desde nuestro punto de vista, y así mismo, menos fuerza social y menos herramientas para interceder entre el sistema económico y la sociedad que, supuestamente, pone al primero en marcha. Y esto es así porque el paradigma económico de la competitividad lo supera todo, y el éxito de una política, en nuestro contexto actual, y más aún tras la crisis de 2008, se pondera a partir de la tasa de paro existente. No a partir del éxito en la recuperación de un patrimonio, el respaldo a dinámicas positivas en el territorio o la generación de espacios de justicia social y oportunidad para el futuro.

La administración encuentra en este escenario muchos problemas para proponer medidas que afecten a la lógica en que se basa este paradigma, independiente de los efectos que, a otras escalas o en otros escenarios sociales y territoriales, pueda tener su acción -o la ausencia de ésta-, lo que supone una incongruencia de partida en sus actuaciones. Esto, al final, desemboca en la pérdida de respeto y en la incompreensión de su acción por parte de los ciudadanos.

Esto es especialmente patente en la ordenación del territorio y la intervención territorial más que en ninguna otra dimensión de la acción pública.

Por otro, en un mundo globalizado como el nuestro, los territorios ya no están solos o aislados, por lo que el éxito de Andalucía como economía competitiva o territorio

más o menos cohesionado y articulado no depende en exclusiva de la acción de su gobierno o de sus ciudadanos (VELTZ, 1999). Así mismo, la evolución que siga en los diferentes sectores estratégicos que dirigen este contexto capitalista dependerá de cómo nos relacionemos y posicionemos en función de otros territorios y sus sectores principales, su evolución y su éxito. Esto condiciona sobremanera las políticas territoriales, ya que lo que antes era algo bueno o malo, ahora pasan a serlo en función de un posicionamiento que tienen en cuenta un escenario global, cambiante y caprichoso, muchas veces incomprensible para la población local y que, sobre todo, no puede ser negociado o repensado desde la escala regional.

Finalmente, como efecto directo del aspecto anterior, todo desemboca en la hiperespecialización para alcanzar la excelencia en la competición planteada, y que afecta desde la escala e identidad personal de los individuos, hasta a los territorios en su conjunto, a su configuración y orientación productivas. En el marco actual de relaciones hay que lograr ser los mejores en alguna dimensión productiva para liderar el mercado en este campo. Para tener una posición de dominancia en el sector correspondiente. Esto, que económicamente supone la consagración de la lógica empresarial aplicada al territorio, casa bastante mal con los valores de equilibrio y lucha contra las desigualdades que propugna la ordenación del territorio, con lo que la aplicación de esta política y el contenido de sus planes, queda condicionado por una incongruencia de partida aparentemente irresoluble.

Bien es cierto que la bandera de la competitividad, o una mejor posición en ciertos sectores estratégicos no es sólo un fin en sí mismo. Ésta, en la dimensión espacial de la política, ha sido, también, la excusa perfecta para ciertos sectores de influencia en la esfera regional para implementar decisiones territoriales a escala autonómica que, desde un punto de vista más equilibrado y basado en los valores abstractos de la planificación, no hubieran sido justificables o posibles.

Recordemos que los Estados europeos acordaron que esos principios universales y transversales eran 1- la redistribución, 2- la sostenibilidad y 3- la creación, reparación y compensación, tal y como recogía la Carta Europea de Ordenación del Territorio (COMISIÓN EUROPEA, 1983). Pero como decimos, la Andalucía de nuestros días es el

escenario en el que, bajo el paraguas de la ordenación del territorio, sus planes y valores, se construyen e impulsan nuevos centralismos desequilibrantes –como la capitalidad autonómica en Sevilla o el nuevo tándem urbano Sevilla-Málaga-, se respaldan procesos de destrucción del medio natural –tal es el caso de la urbanización masiva del litoral- o se justifican agravios territoriales que refuerzan desequilibrios históricos que son negados en el discurso planificador oficial –con la acción más o menos decidida en según qué zonas y provincias en diversas políticas sectoriales-. Y para conseguir esto no hace falta hacer propuestas que suenen claramente descabelladas o, simplemente, dañinas, sencillamente se consigue con la no acción y el incumplimiento sistemático de los propios planes que genera la administración pública autonómica, todo ello respaldado por la ineficiencia e inacción de la voluntad política supuestamente encargada de velar por el bien común en este campo.

Como vemos, una vez más, en materia de ordenación del territorio y en la aplicación práctica de sus valores, como en tantos paradigmas procedentes de las ciencias sociales, estos son mejores o peores en función de quién guíe su aplicación y los intereses que esconda tras su actuación.

Otro condicionante para la ordenación del territorio en relación con su dependencia de la administración pública, que genera además un escenario propicio para el desencuentro y el maniqueísmo político, es la lucha competencial entre la escala nacional, regional y local. Sobre todo entre éstas dos últimas, verdaderas protagonistas de un auténtico combate competencial entre la ordenación del territorio –que se aplica en la escala regional y subregional en nuestro marco normativo- y el urbanismo - habitualmente desarrollado a escala local o supramunicipal-, que ha generado espectáculos dantescos por vergonzantes e impresentables en las últimas décadas en Andalucía, y más concretamente, en el litoral mediterráneo. Recordemos en este punto que la Ley de Ordenación del Territorio de Andalucía -LOTA- es de 1994, y la de Ordenación Urbanística de Andalucía -LOUA- es de 2003 (PARLAMENTO DE ANDALUCÍA, 1994; PARLAMENTO DE ANDALUCÍA, 2003).

La primera, la ordenación territorial, nacida más tardíamente que la segunda, lucha, desde su primacía normativa y sentido holístico del territorio, por imponerse a una dinámica de gestión y aprovechamientos del suelo a escala local sólidamente instalada en las conciencias de la sociedad española y en las formas y procedimientos

que desarrollan técnicos y políticos. Los representantes públicos y responsables de la administración, que no encuentran rédito inmediato en el corto plazo en las propuestas y acciones de la ordenación territorial, claramente han apostado por el urbanismo tradicional, sin fomentar la necesaria colaboración y coordinación entre ambas políticas. Parece ser que hablar de un modelo territorial cohesionado y sostenible sabe a poco a una sociedad añorante del boom inmobiliario, que comprende a la perfección sus procedimientos y el rédito inmediato y fácilmente cuantificable que éste aportaba. El bien común, esa idea tan poco aprehensible para la ciudadanía española en general, aparece en este contexto –y eso, si llega a presentarse- como resultado postrero de la suma de egoísmos particulares (MURRAY, 2009; YUS RAMOS y TORRES DELGADO, 2010). Con la crisis estamos empezando a entender que así no se pueden diseñar ciudades, así no funcionan ni se articulan los territorios.

Finalmente, desembocamos en la dimensión administrativa y burocrática, punto de partida y envoltorio de todo el proceso. Una planificación que pretende actuar en un mundo tan dinámico, cambiante y complejo, no puede sostenerse al margen de las poblaciones locales, o estar sujeta a plazos de desarrollo y renovación enormemente extensos que, de forma reiterada, no se cumplen por la lentitud de los procesos administrativos y la insuficiencia de respaldo político y social a estos procesos. La desconexión de las formas oficiales de planificación con el territorio y su dinámica, es algo insostenible de lo que ya comienzan a advertir expertos y técnicos. Y el resultado de esta frustración no puede ser menos planificación, o una más laxa que acompañe como justificación necesaria los dislates del sistema económico sobre el territorio. Debe ser una nueva, mejor, más aplicable y mejor aplicada, que, como base fundamental, tenga en la ciudadanía el origen y respaldo fundamental que justifique su existencia, y que dote al experto y al técnico de las herramientas y la autoridad imprescindibles para hacer valer su voz en el proceso. Una planificación participada, horizontal, renovable y adaptada a las exigencias sociales de calidad democrática, participación ciudadana en los asuntos públicos y los valores de la gobernanza territorial (MORGAN, 2005; ROMERO GONZÁLEZ y FARINÓS DASÍ, 2006; FARINÓS DASÍ y ROMERO GONZÁLEZ, 2007; FARINÓS DASÍ *et al*, 2009).

Los trabajadores de la ordenación del territorio, ya sea desde la política, la técnica o la academia, han de dejar de ser la coartada necesaria para que unos pocos

hagan saltar por los aires el territorio y sus estructuras en una búsqueda exclusivamente centrada en la obtención del beneficio particular, arrastrando de paso a la opinión pública a su favor por el descalabro que supone para la credibilidad de esta rama del conocimiento la efectiva realización de sus tropelías.

### *10.3.2 Planificación, gobernanza y nuevas formas de desarrollo territorial.*

Como vemos en este panorama general que de forma sucinta hemos construido, es evidente que en la aplicación de la planificación territorial en Andalucía se han cometido errores, de tal modo que las formas y estructuras de gobierno del territorio han dejado mucho que desear en la región durante el periodo democrático actual. Y, por descontado, en periodos anteriores a la etapa autonómica. Lo decimos planteando esta reflexión general sin obviar el acierto en los análisis realizados y el buen fondo intelectual y científico existente tras las pretensiones más o menos realistas que contenían las figuras de planeamiento generadas en cada etapa.

Uno de los escenarios más interesantes a nuestro modo de ver en todo este contexto ha sido la forma en que nos acercábamos al territorio en cada etapa a través de la planificación y sus figuras. En España, en las últimas décadas, hemos desarrollado un modelo de intervención territorial paternalista, desconectado de la sociedad sobre la que iba a incidir y que no implicaba a la población en la defensa del territorio, sus recursos y valores (Figura 45). Escenario en el que la intervención planificadora constituía, por expresarlo de forma directa, una gracia de la administración para con el territorio y sus habitantes, y pese a ello no ocultaba los intereses particulares que había tras sus disposiciones.

La ciudadanía, en esa etapa de transición a la actual, que comprendía a la perfección el funcionamiento económico y social del urbanismo, comenzó a ver cómo, con la llegada de la democracia especialmente, sobre él se generaba un nuevo marco normativo y de acción planificadora que, una vez plasmado en la realidad, no llegaban a ponderar verdaderamente en su necesidad y resultados. Así, y por el mantenimiento de ciertos errores de partida en su concepción e implementación, la ordenación del territorio comenzó a ser identificada como un ejercicio de isotropismo administrativo alimentado vehementemente por la colaboración de técnicos, academia y empresarios, que no contaba con la ciudadanía más allá de un plazo de 30 días para alegaciones.

Figura 45. Planificación propagandística de la institución provincial granadina (finales de la década de 1960).



Fuente: Archivo de la Diputación Provincial de Granada.



Un trabajo, en resumidas cuentas, realizado al margen de la sociedad, con un fuerte componente voluntarista y que, por tanto, no era más que una metanarración celebratoria de la propia administración y su burocracia, realizada, sin apenas compromisos presupuestarios, al margen de la realidad que percibían los ciudadanos.

Los productos de este tipo de planificación, que han llegado a ser formalmente democráticos pero claramente insuficientes analizados desde los valores de la gobernanza que hoy entendemos imprescindibles, han evolucionado en un marco controlado por estructuras burocratizadas desarrolladas por técnicos y políticos al margen de la población, por lo que consideramos que en algunos casos constituyen una rémora para la calidad de nuestra convivencia y la implementación de formas democráticas de gobierno de los territorios.

Figura 46. Zona de Actividades Logísticas –ZAL- del Campo de Gibraltar (entre San Roque y Los Barrios), paralizado en 2013.



Fuente: elaboración propia del autor.

Unido a lo anterior, la acción pública planificadora, sus contenidos y propuestas, que también han sufrido con el desarrollo autonómico el lógico proceso de transformación y mejora con el acercamiento a la realidad territorial sobre la que

pretendían actuar, ha habido también un fenómeno paralelo de reconocimiento de nuevas formas de desarrollo, que incluían nuevos caminos a seguir para alcanzarlo. La internacionalización de la economía regional andaluza, la inclusión de la dimensión de la competitividad en los pilares de las políticas públicas en general y en los de la ordenación del territorio en particular -consagrados en la Estrategia Territorial Europea, (COMISIÓN EUROPEA, 1999)-, ha cambiado el planteamiento de los activos territoriales y las sociedades en su propio proceso de desarrollo y progreso.

La disminución y muerte por inanición presupuestaria de las políticas públicas verticales o jerárquicas, alimentadas históricamente por el Estado en sus distintas escalas, ha generado un nuevo escenario en el que los colectivos sociales y económicos, los agentes territoriales y el propio territorio, cuya noción ha sido repensada y redefinida a la luz de los cambios que ha traído el nuevo contexto económico, han ganado un protagonismo que supera, con mucho, el rol habitual que se les asignaba en las formas burocratizadas y tradicionales de implementar la ordenación territorial (Figura 46). En este sentido, se han dado algunos primeros e importantes pasos, bien es cierto que aislados y deslavazados del impulso social necesario, pero decididos, por iniciar un camino distinto a los tradicionales en este campo del desarrollo. La apuesta por la innovación, el cooperativismo, los parques tecnológicos y empresariales, la conexión entre el tejido productivo y las universidades... son ejemplos, en continuo crecimiento y diversificación, presentes activamente en Andalucía y en el área de estudio, de nuevas políticas atentas a los cambios del modelo (URBANO MARMOL y RIVAS CASADO, 1992; ALONSO y MÉNDEZ, 2000; URIBE TORIL, 2008; GALLEGO BONO, 2009).

A partir de todo esto que comentamos, surge un nuevo desafío relacionado con la forma en que insertamos estas nuevas estrategias en la planificación territorial que desarrollemos para el futuro.

Definitivamente, ya no basta en el desarrollo de una acción planificadora con describir el sistema de asentamientos, proteger áreas ecológicamente significativas y abordar el sistema relacional de un territorio. Igual que en los años 1980 nos dimos cuenta de que no bastaba con describir y diagnosticar la realidad, había que proponer alternativas para desarrollos futuros en el marco de la reflexión teórica en la que nos apoyábamos para aproximarnos al territorio. Ahora, y yendo más allá en ese proceso de

mejoras, hay empezar por implicar a la población local, respaldar procesos de innovación territorial y generar oportunidades de negocio en el territorio de una forma sostenible y de origen endógeno (CARAVACA *et al*, 2003; NOGUERA *et al*, 2009).

Figura 47. Nuevos iconos culturales e identitarios. Tributo a los trabajadores de los invernaderos (Puebla de Vúcar, Vúcar).



Fuente: elaboración propia del autor.

Junto con esto, hay que reforzar la posición de la región en el mundo, apoyando su potencial de conocimiento e innovación y fomentando un desarrollo efectivo que sea el antídoto contra los perniciosos efectos sociales y territoriales de las desigualdades que el propio sistema económico liberal desencadena sobre el territorio (ROMEIRO y MÉNDEZ, 2008; FERNÁNDEZ MACHO y GONZÁLEZ CASIMIRO, 2009) (Figura 47).

Se trata, en definitiva, de apostar por un nuevo desarrollo, con pilares más sólidos e interdependientes que en el pasado, en el que la reducción del rol de la administración se compensa con un mayor protagonismo ciudadano y en el que el territorio pasa de mero soporte de usos y abusos, para llegar a ser, en sí mismo, un recurso para la sociedad.

Y por añadidura y enmarcando todo lo anterior, volvemos a la necesaria y siempre insuficiente apuesta por la sostenibilidad, ya citada al comienzo de este apartado. Sólo a través del compromiso por esta dimensión de nuestra realidad territorial se alcanzará el equilibrio entre la lógica capitalista y la salvaguarda del territorio en un contexto de exigencia del mantenimiento de la rentabilidad a medio y largo plazo. Y, como no podía ser menos, únicamente en este sentido se avanzará en la consecución del desarrollo territorial integrado, que, o es sostenible, o no es tal desarrollo (PRECEDO LEDO, 2004).

Este compromiso debe concernir tanto a actividades concretas como al conjunto del modelo territorial de la región, cuya consecución nace en el diseño de planes y figuras de planeamiento a todas las escalas. Qué mejor apuesta por la sostenibilidad y la cooperación que el cumplimiento de los planes de ordenación del territorio, sus preceptos y la inoculación de sus valores en la sociedad, tanto a escala regional, como subregional, alcanzando finalmente a los modelos de ciudad y a su disposición y articulación en el territorio (GONZÁLEZ GONZÁLEZ, 2002; FERIA TORIBIO *et al*, 2005).

Por todo ello, consideramos que desde la ordenación del territorio debemos trabajar por encontrar un equilibrio entre el utilitarismo imperante, sometido a la lógica de la competencia y la sobreexplotación de recursos en un contexto de hiperespecialización productiva global, y los objetivos generales de defensa del interés general (personificado en la administración pública) en un contexto de sostenibilidad ambiental, básico para que podamos hablar de calidad de vida de las poblaciones (Figura 48).

Figura 48. Paisajes artificializados, a un alto coste, como base del producto turístico (Benahavís, en el continuo urbano entre Estepona y Marbella).



Fuente: Maribel Nieblas Rosado.

En este marco de relaciones, también ha habido importantes cambios en la aproximación que desde la planificación y la comprensión del funcionamiento de los territorios hemos hecho del papel territorial del sistema urbano y de asentamientos. Se ha repensado su significación y el modo en que nos acercábamos a él, descubriendo y resaltando muchas de sus particularidades, históricas y actuales, algunas de las cuales estamos empezando a considerar en toda su dimensión e importancia sólo en la actualidad.

Por ejemplo, la metropolización y sus efectos territoriales, que desbordan con mucho las delimitaciones administrativas que podamos realizar. Su impacto en los procesos de innovación, la generación de ideas y conocimiento, su papel como aglutinadoras de la capacidad financiera y empresarial de un territorio, etc. Producen efectos territoriales que aún no controlamos con exactitud, y mucho menos, somos capaces de incorporar soluciones ajustadas a su dinamismo en los planes vigentes.

Por otro lado, hemos redescubierto el mundo rural y los múltiples matrices que encierra, y todo pese al proceso de decadencia y descomposición en que se encuentra

sumido desde hace décadas y que se acentúa en la actualidad. Destacamos en este campo las oportunidades que en este escenario se generan en la actualidad debido a su reposicionamiento territorial, el éxito de algunas nuevas formas de desarrollo endógeno y su capacidad de generar innovaciones muy rentables y competitivas que nos hacen poner en duda las descripciones catastrofistas generalizadas hace unos pocos lustros sobre su futuro.

Y, por supuesto, no podemos olvidar la sección intermedia del poblamiento, extraordinariamente importante en las regiones mediterráneas en general y en Andalucía en particular, de enorme peso demográfico y representativa de la identidad urbana, cultural y económica del territorio. De entre sus características, dentro del contexto en el que nos encontramos, nos parece la principal el redescubrimiento de la intermediación urbana, y la capacidad de construir en base a ella redes territoriales que nos propicien territorios más equilibrados, que estén menos mediatizados tanto por los extremos del sistema de asentamientos como por el sistema económico y sus desequilibrantes efectos territoriales debido a las lógicas de acumulación que le acompañan.

En relación con recientes avances en esta materia queremos destacar uno principalmente. Sobre todo, porque encierra muchas de las claves interpretativas manejadas en este trabajo y que, por su especial dimensión y escala, encaja a la perfección con la idea de ciudad de tamaño medio y los procesos de intermediación territorial. Hablamos de las redes territoriales de ciudades. Y lo hacemos desde una premisa colaborativa y participativa, basada en la implementación de los principios de la gobernanza territorial en la gestión de las distintas centralidades que conforman el sistema urbano (GÓMEZ JIMÉNEZ, 2004). Podemos sintetizar diciendo que la construcción de redes de ciudades es un proceso en el que se trata de conjuntar, en cooperación y con la puesta en marcha de políticas inteligentes, para ser más: más grandes, más fuertes, más competitivos, más capaces de innovar, más atractivos a la inversión, más visibles y mejor interconectados en los flujos principales de ideas y conocimiento. Algo que, en el contexto actual, se antoja como imprescindible e inevitable para la propia supervivencia de las ciudades intermedias, la potenciación de su rol territorial y, en conjunto, el desarrollo regional de Andalucía (PIKE *et al*, 2011).

En un mundo en que las grandes urbes y áreas metropolitanas tienden a concentrar todos los elementos fundamentales de la dinámica territorial, las ciudades de menos categoría o importancia funcional deben colaborar para generar sinergias territoriales que les permitan mantenerse con garantías en un sistema que no deja espacio para el que no sabe competir y posicionarse de forma inteligente en relación con los retos y oportunidades que, diariamente, se van generando (HERRSCHEL y NEWMAN, 2002) (Figura 49).

Figura 49. Nuevos iconos arquitectónicos, símbolo y representación del éxito económico. Edificio Torre Laguna, segundo más alto de Andalucía (105 m, El Ejido).



Fuente: elaboración propia del autor.



### *10.3.3 Ciudades intermedias, redes territoriales y equilibrio territorial en un nuevo modelo de desarrollo.*

En relación con esto y avanzando un poco más allá en nuestro discurso, el mejor conocimiento que tenemos del papel territorial de las ciudades intermedias supone un avance enorme en lo que a la comprensión del territorio y su funcionamiento se refiere. Y este avance, ya de por sí valioso, lo es más en aquellos territorios que, como Andalucía, reúnen algunas particularidades específicas.

Por un lado, constituyen regiones periféricas alejadas de los grandes centros funcionales y generadores de desarrollo y crecimiento de su esfera de influencia –ya sea a escala nacional o europea-. Por otro, Andalucía, cuenta con la peculiaridad de que, debido a su escasa industrialización en el pasado y a su relativamente reciente adaptación e inserción plena en la esfera del capitalismo global, no ha recibido en toda su crudeza el impacto de las transformaciones territoriales que éste genera. Es decir, Andalucía, por circunstancias diversas, ha llegado al siglo XXI con una estructura urbana que aún conserva muchas de las señas de identidad de los sistemas urbanos del pasado, al menos de los previos al capitalismo global y líquido. Dos destacamos como principales: un marcado equilibrio en ausencia de macrocefalias urbanas muy acusadas; y, en relación directa con lo anterior, una jerarquía urbana con fuerte protagonismo de la sección intermedia del poblamiento, extendida por todo el territorio regional (CARAVACA BARROSO 1999). En consecuencia con esto, podemos comprobar cómo su sistema territorial y de asentamientos no ha sido todavía radicalmente transformado por el impacto de las dinámicas asociadas al contexto económico global, como sí ha ocurrido en otras regiones de países de su entorno, en donde se ha consolidado una dualidad metrópoli central que lo absorbe y fagocita prácticamente todo (y ese todo se cuantifica en ideas, personas, empresas, flujos) Vs el vacío (pequeños pueblos y ciudades, áreas rurales y decadentes, amplios espacios poco productivos y escasamente competitivos, que en cualquier caso no son elementos suficientes para el equilibrio territorial).

El rol intermediador de las ciudades medias andaluzas entra, en este escenario, en juego con todas sus potencialidades para el desarrollo regional.

En la labor que centra este estudio, junto con la necesaria aproximación a la capacidad de intermediación de los centros urbanos de tamaño medio en Andalucía, con

la resolución de históricas deficiencias teóricas y prácticas en la cuantificación y descripción de este fenómeno en la región, además, decimos, es necesario aportar ideas que sirvan para respaldar esta funcionalidad territorial y reforzar así sus cualidades como contrapeso a la inercia del sistema territorial. Éste tiende, al igual que el sistema económico, a focalizarse y retroalimentarse en ciertas áreas muy concretas, dejando al resto del territorio como un hinterland mal articulado y totalmente dependiente de las primeras. En resumidas cuentas, si no cuidamos este patrimonio urbano que es la ciudad intermedia y su acción territorial, éste, arrastrado por la dinámica territorial del sistema económico, desaparecerá, descafeinado en redes muy secundarias y escasamente dinámicas o, directamente, inserto como trasfondo residencial en un área metropolitana cualquiera.

Hablamos, en definitiva, de la constitución de ciudades intermedias más fuertes, con más poder, más y mejor reconocidas por la administración, los técnicos que ejercen su influencia en la ordenación del territorio y, en definitiva, por la sociedad. En relación con esta aseveración, encontramos dos claves propositivas a tener en cuenta para un futuro inmediato.

En primer lugar, se hace urgente en España, más si cabe en Andalucía, una segunda descentralización del poder y responsabilidades administrativas. Desde los nuevos centros regionales todopoderosos, constituidos bajo premisas políticas muy específicas con la primera descentralización que impulsaba la Constitución Española de 1978, hacia el marco administrativo local. Así mismo, este proceso debe ir acompañado con la creación, siguiendo esta lógica, de un nivel subregional de gestión y ordenación que complemente a los dos anteriores, y en el que las ciudades intermedias tienen mucho que aportar y decir, al ser la escala en que las redes de ciudades de tamaño medio protagonizan el sistema de asentamientos en grandes áreas de la región.

La primera descentralización, en el caso andaluz, condujo a un nuevo centralismo, en ocasiones por duplicado con la administración central y siempre creciente, que ha resultado de una concentración hiperbólica de la administración autonómica en la ciudad de Sevilla, icono y beneficiaria de la autonomía regional a escala política y administrativa. La decisión política de hacer de Sevilla el centro de esta nueva región es la clave de su grandeza y dinamismo actual, y los planes realizados desde la propia administración regional no hacen sino respaldar y apuntalar este

proceso. En el otro extremo, las administraciones locales se hacen cargo de una multitud de servicios para los que no tienen presupuesto ni personal, encontrando enormes dificultades financieras que, en algunos casos, han sido la clave explicativa del entreguismo a los flujos monetarios generados por el subsector de la construcción en un contexto de boom inmobiliario (GAJA I DÍAZ, 2008; FERNÁNDEZ TABALES y CRUZ MAZO, 2011; HORTAS-RICO, 2013). Entre ambos extremos del panorama administrativo, la escala subregional, marginal y decadente en la figura de las diputaciones provinciales e inexistentes en la escala comarcal, queda infrarrepresentada y desatendida en Andalucía. Su mera existencia, supondría un respaldo enorme a los planes subregionales, puestos en marcha en los últimos años, probablemente las figuras más completas, logradas y cercanas a la realidad de cuantas conforman la planificación en la comunidad autónoma de Andalucía.

Con todo esto, las ciudades intermedias, históricamente marginadas a favor de las capitales provinciales y actualmente perdidas como un municipio más dependiente para todo del centro regional sevillano, han quedado disminuidas y escasamente respaldadas en un contexto administrativo para nada favorable a sus potencialidades y cualidades como centros urbanos. La creación de un poder subregional, en un contexto de segunda descentralización efectiva que refuerce la responsabilidad normativa y presupuestaria de los centros urbanos (con gobiernos de aglomeraciones urbanas; de áreas organizadas en torno a redes de ciudades medias), generaría un marco de oportunidades para el emprendimiento, el aumento de la competitividad y la generación de territorios mejor articulados y cohesionados que no podemos dejar de recalcar en este trabajo.

Las ciudades intermedias, más allá de listados de funciones incluidos casi como un desiderátum en planes ya aprobados, pasarían en este nuevo marco a ocupar un rol protagonista en el ordenamiento y articulación del territorio regional, aumentando de forma inmediata su capacidad de intermediación como una forma directamente relacionada con su nuevo estatus al ejercer su responsabilidad en el gobierno del territorio. Andalucía, como región a cohesionar y articular, se vería inmediatamente favorecida por este nuevo marco funcional, y tendría una herramienta más para hacer frente a los desequilibrios que impone el sistema económico en los territorios.

En segundo lugar, enlazando con el discurso planificador previo, entendemos urgente la implementación generalizada a escala subregional y local de planes estratégicos. O, al menos, incluir los preceptos de este tipo de planificación en los ya existentes cuando se revisen dentro del marco temporal legalmente establecido a este efecto. Sólo de esta forma se puede reconducir el modo de planificar burocratizado y jerárquico que es habitual en la actualidad, insertando en el procedimiento técnico y administrativo, además de en el político, la participación ciudadana, fomentando la cultura territorial ciudadana, así como incluyendo un mayor dinamismo en la respuesta local a los desafíos globales (MÁRQUEZ DOMÍNGUEZ, 2007).

Así mismo, y a través de estos nuevos ejes en la acción planificadora, conseguiremos reforzar los procesos de intermediación que giran en torno a estos centros urbanos, que entendemos son los que actúan como garantes del reequilibrio territorial y sirven para facilitar dinámicas de redistribución sobre los territorios. Esta intermediación es clave en la articulación del territorio, el equilibrio territorial y la eficiencia en el funcionamiento de los sistemas urbanos. Con esto, sintetizando así nuestro razonamiento anterior, podremos superar viejas deficiencias y dinámicas dañinas habituales en el marco regional para avanzar en la sostenibilidad del modelo territorial imperante.

#### **10.4 Consideraciones finales.**

Pese a la planificación, generada desde la ordenación del territorio y sus valores, en los últimos 35 años hemos hecho hincapié, en muchas dimensiones de la realidad territorial, en el mismo modelo desarrollista existente anteriormente a este periodo en España. Eso sí, refinando las formas, generando pasos burocráticos intermedios y otras supuestas garantías que, finalmente y demostrando su ineficacia, nos conducían a un escenario similar al que desde los años 1960 hemos ido obteniendo en nuestro entorno. Ahí encontramos en la actualidad al litoral mediterráneo, icono de la especulación, la destrucción del paisaje y la sobreexplotación de los recursos naturales en España. No podemos obviar que, por añadir algunos ejemplos ilustrativos, el Hotel de la playa del Algarrobico en Carboneras, los vertidos de la agricultura intensiva en la costa granadina o la corrupción generalizada relacionada con el urbanismo en la ciudad de Marbella no son una herencia del pasado, sino un producto de nuestro presente más actual. Es

paradójico que en los años en que hemos contado con más y mejor planificación, en los que nos hemos dotado de un marco legal y normativo más extenso y completo, lleno de buenas herramientas en materia de ordenación del territorio y otras políticas sectoriales con incidencia en nuestro entorno natural y social, ha sido también el periodo en el que más aberraciones contra el paisaje y el patrimonio se han cometido en toda nuestra Historia. La ineficiencia de las formas burocratizadas de planificación que hemos implementado, la desgana política y la falta de cultura territorial en la sociedad, así como la colaboración de los técnicos y especialistas en una forma de actuar poco efectiva, ha generado un escenario en el que planificar ha parecido convertirse en el requisito burocrático previo para después alcanzar el objetivo inicial, que siempre ha sido el mismo: enriquecimiento privado a costa del patrimonio de todos. Todo ello en el marco de un modelo insostenible que supone una huida constante hacia adelante en la que, como nos demuestra la crisis actual, los que quedan por el camino –personas y territorios-, tienen muy difícil volver a reincorporarse en el mismo. Cegados por los beneficios inmediatos que proporcionaban las diferentes coyunturas económicas internacionales y nacionales, nos hemos olvidado del territorio y, sobre todo, de nuestro patrimonio más inmediato.

Este capítulo pretende ser un aldabonazo y una pequeña aportación al discurso de la recuperación. De la renovación y puesta al día de unos valores para con el territorio que toda sociedad debería tener muy presentes a la hora de evitar su autodestrucción.

El espaldarazo y reforzamiento demandado para las ciudades intermedias y su rol territorial puede ser un buen comienzo en este sentido que comentamos.

**CAPÍTULO 11. CONCLUSIONES GENERALES/ GENERAL CONCLUSIONS.**

## **CAPÍTULO 11. CONCLUSIONES GENERALES/GENERAL CONCLUSIONS.**

### **11.1 Conclusiones generales.**

A lo largo del presente estudio hemos intentado dar cumplida cuenta de los objetivos planteados en el apartado introductorio. Con la metodología descrita, que pretendía sernos útil para llevar a buen fin el conjunto de retos planteados, hemos ido alcanzando, de una forma lógica y secuencial, cada uno de los objetivos parciales que, de una forma natural, desembocaban en la obtención del objetivo final.

A partir de un planteamiento holístico y con sólidos fundamentos críticos, con un fuerte respaldo documental, bibliográfico y en contacto permanente con la realidad territorial de nuestro tiempo, hemos construido una investigación que, en cada sección de la misma, nos iba ofreciendo resultados de muy diverso tipo. Procedemos a continuación, de forma sucinta, a recapitular estas aportaciones junto con los desafíos que, a nuestro modo de ver, se generan en relación con las implicaciones que estas aportaciones tienen en la geografía actual.

En primer lugar nos gustaría recalcar que este estudio ha abordado un tema hasta ahora tratado desde perspectivas sectoriales o de forma incompleta y muy parcial por otros trabajos precedentes en la materia. La ciudad media y el rol de intermediación urbana, tanto en un sentido teórico como en su representación en la realidad urbana andaluza, no conocen aproximaciones geográficas holísticas realizadas en los últimos años, y todo, como hemos comprobado, pese a los radicales cambios territoriales registrados en los últimos lustros en el área mediterránea.

A partir de esta consideración fundamental, podemos presentar, de forma esquemática, algunas conclusiones alcanzadas en cada capítulo del trabajo.

1.- Para empezar, hemos renovado y contextualizado el marco científico en que se localiza nuestra labor actual, posicionando ésta entre la geografía urbana y el análisis geográfico regional. Hemos buscado puentes y conexiones entre ambas ramas del conocimiento, a nuestro modo de ver artificialmente separadas por la hiperespecialización que caracteriza el desarrollo científico actual.

Esto ha sido posible a partir de la reconstrucción de los antecedentes -obras, autores e ideas- que nos han influido de manera más directa y evidente. Este esfuerzo,

realizado tanto a escala general, como en el contexto científico español y andaluz, nos ha permitido indagar en las conexiones existentes entre geografía urbana, el análisis geográfico regional y, a partir de la construcción de este marco común, nos ha aportado las claves para entender el desarrollo territorial en el área de estudio a través de un mayor y mejor conocimiento teórico del funcionamiento de los territorios, sus componentes, secciones, dinámicas y elementos estructurantes, siendo el protagonismo principal en nuestro discurso para el sistema de asentamientos.

2.- Tras la construcción del marco de referencia general anterior, nos hemos aproximado a la dimensión teórica de los conceptos principales de la actual investigación. Hemos actualizado y renovado el contexto teórico desde el que el discurso geográfico se aproxima a realidades territoriales complejas tales como la ciudad media y, a partir de la comprensión global de ésta, hemos constatado la insuficiencia de los criterios demográficos para describir realidades urbanas complejas. Desde esta reflexión, nos hemos aproximado a los criterios cualitativos y al concepto de ciudad intermedia, todo ello tras reconocer la importancia de los roles de intermediación y conexión en los sistemas urbanos que realizan las ciudades de tamaño medio en según qué contextos y escenarios territoriales.

Hemos aportado, de este modo, una definición operativa de la intermediación urbana, concretando esta dimensión sobre la realidad geográfica española, andaluza y mediterránea, sistematizando, así mismo, las posibilidades que esta interpretación dinámica del rol territorial de estos centros urbanos tienen para el desarrollo territorial.

3.- Ahondando en el conocimiento que tenemos sobre el objeto de estudio principal y su realidad territorial, se ha procedido a analizar y diagnosticar, sobre distintas dimensiones del marco geográfico elegido, la importancia actual de las ciudades medias andaluzas en el área de estudio. Consideramos ésta una sección muy representativa del territorio regional, plena de complejidad y diversidad interna, que engloba en su interior una multiplicidad de fenómenos geográficos y territoriales que nos permiten abarcar la totalidad de la diversidad regional en un espacio más reducido y aprehensible para el análisis en un trabajo de este tipo. Para ello, y más allá de justificaciones geográficas tradicionales -básicas en el inicio de nuestra labor actual-, hemos construido un análisis



y diagnóstico regional del área mediterránea andaluza y su red de asentamientos. Además, hemos sintetizado, las distintas dimensiones de su realidad -demográfica y social, económica, infraestructural, planificadora- para terminar constatando, pese a los vaivenes descubiertos en el análisis evolutivo, el protagonismo en todas ellas de las ciudades medias, su relevancia en estos campos como conexión y articulación de amplias áreas del área de estudio.

Todo ello nos permitía considerar como plausible la idea de que éstas funcionaban como conectores entre los extremos del sistema de asentamientos – centros regionales y rurales-, ganando protagonismo en la actualidad con los fuertes procesos de concentración y especialización territorial actuantes. Siendo, por tanto, verdaderas articuladoras de amplias áreas de la región.

La novedad e interés metodológico en esta parte de nuestra investigación, más allá de la puesta al día del análisis territorial en la zona de estudio, además de la construcción de un discurso geográfico unificador y global para el área mediterránea andaluza como territorio con una personalidad y dinamismo propios, ha sido la aplicación en las ciudades medias incluidas en la zona del "índice de compacidad". Método habitual en otras escalas y dimensiones urbanas, aporta realismo a la dimensión teórica construida en torno a los centros urbanos en estudio. Estos han estado asociados, de manera histórica y en su imagen prototípica de ciudades mediterráneas, con la compacidad urbana. Hemos constatado que, tras los impactos registrados en el sistema de asentamientos y en la morfología urbana de las ciudades andaluzas con la terciarización y globalización económicas, unido a la burbuja inmobiliaria de la última década, se ha desfigurado la forma y estructura tradicional de estos centros urbanos. Se ha complejizado, en definitiva, el panorama urbano. Y se han generado, así mismo, nuevos desafíos en cuanto a la gestión del patrimonio e identidad territoriales en la zona.

En resumidas cuentas, en esta parte de la investigación hemos constatado que las ciudades medias del mediterráneo andaluz tienen un rol fundamental en la articulación del territorio de esta parte de la región, que, por otra parte, concentra alguno de los fenómenos urbanos y territoriales más sobresalientes y significativos del sur de España.

4.- Si bien es cierto que la intermediación urbana se puede definir teóricamente, y lo hemos hecho en el capítulo 2 de este trabajo y de forma más aplicada en el Bloque II con el análisis regional realizado, también hemos querido generar nuevas visiones sobre esta dimensión propia de los centros urbanos de tamaño medio. Lo hemos hecho de forma cuantitativa y objetiva, de tal modo que el método empleado y sus resultados sean extrapolables y contrastables por otros investigadores y en otros escenarios urbanos. Esto lo hemos conseguido implementando, como continuación lógica del discurso teórico construido, un método estadístico de análisis multivariante, concretamente un análisis de conglomerados de tipo jerárquico. Se trata de una propuesta que tiene entre sus virtudes el ir más allá de las múltiples aproximaciones teóricas realizadas en la escala regional o nacional en este campo anteriormente, aportando de esta forma un método científico estándar, objetivo y extrapolable a otros campos y realidades urbanas, de medir la intermediación urbana. Este procedimiento y sus resultados nos ofrecen las herramientas necesarias para, a continuación, realizar análisis territoriales más complejos, que incluyen la obtención de tipologías geográficas de ciudades y la prognosis territorial, en relación con el funcionamiento de los territorios y el rol en el mismo de las ciudades intermedias.

5.- Otro de los objetivos alcanzados en el desarrollo de la presente labor ha sido la obtención, en base al análisis regional y estadístico anterior, de unas tipologías geográficas de ciudades en función de la capacidad de intermediación urbana de las ciudades en estudio. Esta aportación integra en su definición a las principales variables actuantes en cada caso, dando un resultado original respecto de los trabajos precedentes en la materia. Además, nos permite a partir de ahora clasificar y comprender mejor las grandes problemáticas urbanas y territoriales que se detecten, aportando un nuevo examen de la situación de la zona mediterránea andaluza con respecto al resto de la región en general y de la planificación vigente en particular (el POTA y los PSOT).

El principal resultado de la elaboración de unas tipologías geográficas de las ciudades medias del litoral mediterráneo es que nos permite construir un nuevo planteamiento sobre el hecho de que éstas tienen capacidad de intermediación, que varía en función de su posición y cualidades. Así mismo, nos abre nuevas puertas para el

análisis territorial en la zona, la gestión que de sus problemáticas territoriales debemos hacer y la forma de aproximarnos a los desafíos futuros, todo ello contando a partir de ahora con el reconocimiento de una nueva dimensión en el funcionamiento de territorio regional que, consideramos, juega a nuestro favor a la hora de luchar contra los desequilibrios territoriales.

6.- Desgranado de una forma persistente a lo largo de nuestra investigación, hemos establecido, así mismo, la idea de que existe en Andalucía un área lo suficientemente dinámica y pujante como para constituir, en la actualidad, un nuevo eje de desarrollo para construir una región más y mejor articulada, tanto interna como externamente. El área mediterránea andaluza –o penibética, o sudoriental-, puede y debe tomar el testigo del desarrollo regional de tal forma que superemos la visión imperante desde la constitución de la comunidad autónoma, que hace recaer de forma insistente y sin dar alternativas a otras áreas de la región, el peso sobre el valle del Guadalquivir como principal eje de desarrollo de Andalucía en su articulación interna y su conectividad exterior. Liderada de una forma evidente por Málaga y su aglomeración, o por el conjunto de tres aglomeraciones reconocidas en el área, y junto con la pujante red de ciudades medias aquí estudiada, la zona mediterránea andaluza supone una oportunidad para superar los seculares problemas de desarrollo e integración regional de Andalucía, una alternativa a sus desequilibrios internos y un potencial enorme de cara a un futuro lleno de retos para la comunidad autónoma.

7.- Como consecuencia y resultado de todo lo anterior, se ha realizado un conjunto de propuestas y reflexiones en torno a las mejoras necesarias para superar los enormes desafíos existentes en relación con el equilibrio territorial en general y el mejor reconocimiento del rol de las ciudades intermedias en el mismo. Para imponer racionalidad, a través de un sistema urbano equilibrado, en el sistema territorial.

Este discurso está articulado en un análisis crítico de las principales tendencias territoriales detectadas, así como los más importantes procesos actuantes en el territorio y las posibles consecuencias que se derivarán en el futuro inmediato. De forma esquemática, ha sido presentado en un diseño con tres escenarios -el tendencial, el probable y el óptimo-, poniendo a prueba las conclusiones obtenidas en el análisis

realizado anteriormente y las posibles situaciones a tener en cuenta sobre la dirección de los procesos de urbanización y desarrollo territorial, tanto en Andalucía, como en las ciudades intermedias del litoral mediterráneo andaluz.

Lo que es indudable es el protagonismo de los procesos de intermediación existentes y el necesario reforzamiento de tendencias positivas para el equilibrio territorial en un futuro inmediato. Esto lo podemos resumir en tres ideas principales: necesitamos una planificación mejor por más cercana a la ciudadanía, menos burocrática y jerárquica y más eficaz. A partir de ahí, abogamos por un cambio administrativo y político que sirva para dotar de mayor influencia y representatividad en el gobierno del territorio de las ciudades intermedias. Nos referimos, ante todo, a la necesidad de una segunda descentralización desde el nivel autonómico al subregional y local, que tiene que tener su reflejo, además de en políticas sectoriales, en materia de ordenación del territorio. Y, finalmente, afirmamos que necesitamos una decidida apuesta por la sostenibilidad de los territorios, apostando por las ciudades intermedias como garantes del equilibrio territorial, claves en este sentido que comentamos para Andalucía.

En este contexto, como ya indicábamos, se abre ante nosotros la oportunidad de implementar este método que proponemos en otros escenarios del mundo mediterráneo también protagonizados en su sistema de asentamientos por ciudades de tamaño medio. Desde las ciudades campiñesas del interior de Andalucía (Guadalquivir y surco intrabético), pasando por La Mancha o Valencia en España, Sicilia o el valle del Po en Italia, o el norte de Argelia y Túnez en la orilla africana de este mar. Adaptando, desde la sensibilidad y el conocimiento más estricto de la realidad, las variables consideradas al escenario correspondiente.

Por otra parte, y en relación con los nuevos desafíos que se abren en Andalucía para con la gestión territorial en un marco de sostenibilidad ambiental y búsqueda del equilibrio territorial, entendemos que la mejor comprensión del rol territorial de las ciudades intermedias y la correcta gestión y potenciación del mismo, son claves para alcanzar muchos de los objetivos propuestos.

En este marco de desafíos cambiantes, en la búsqueda de nuevas herramientas para superar dichos retos, inscribimos nuestra investigación, aportación modesta y

seguramente mejorable que pretende el avance del conocimiento científico a través del reconocimiento y mejor comprensión de uno de los fenómenos urbanos más particular, menos atendidos y peor comprendidos por la sociedad y la planificación que, así mismo, encuentra en Andalucía una de sus mejores representaciones territoriales.

## **11.2 General Conclusions.**

Throughout this study we have tried to give a full account of the objectives stated in the introductory section. Through the methodology, which was intended to be useful in addressing the challenges posed, we reached, in a logical and sequential manner, each of the partial objectives which, naturally, result in obtaining the end objective.

From a holistic approach and solid critical foundations, with a strong documentary, bibliographic backing and in permanent contact with the territorial reality of our time, we built a study in which in each section offers us results of very various kinds. We shall proceed succinctly to recap these contributions, together with the challenges, from our point of view, that are generated in relation to the implications that these contributions have in the current geography.

First we would like to emphasize that this study has addressed a subject thus far treated from sectoral perspectives or in a way that is incomplete and very biased by other previous work on the subject. The mid-sized city and the role of urban intermediation, both in a theoretical sense and in their representation in the Andalusian urban reality, do not have similarities in geographical holistic approaches made in recent years, and, as we have seen, despite the radical territorial changes recorded in recent decades.

From this fundamental consideration, we schematically present some conclusions reached in each chapter of the work.

1.- To begin, we renovated and contextualized the scientific framework in which our current work is found, positioning it among the urban geography and regional geographical analysis. We have sought bridges and connections between the two branches of knowledge, in our view artificially separated by the hyper specialization that characterizes current scientific development.

This has been possible from the reconstruction of previous works, authors and ideas that influenced us in a direct and obvious way. This effort, made both on a general scale, as in the Spanish and Andalusian scientific context, enabled us to investigate the existing connections between urban geography and regional geographical analysis. From the construction of this common framework, the keys to understanding the territorial

development in the area studied were found through a better theoretical understanding of the how the territories work, their components, sections, dynamics and their structural elements, which was the main role in our discourse for the system of settlements.

2.- Following the construction of the general framework above, we approached the theoretical dimension of the main concepts of current research. We updated and renewed the theoretical context from which the geographical discourse approaches complex territorial realities such as the mid-size city, and from the overall understanding of this, we noted the inadequacy of demographic criteria to describe complex urban realities. From this reflection, we approached the qualitative criteria and the concept of the intermediate city, after recognizing the importance of the roles of intermediation and connection in urban systems that mid sized cities perform depending on their contexts and territorial scenarios.

We contributed, thus, an operational definition of urban intermediation, specifying this dimension to the Spanish and Andalusian geographical reality, in this way systematizing the possibilities of this dynamic interpretation of the territorial role of these urban centers have for territorial development.

3.- Deepening the knowledge we have about the object of study and its main territorial reality, we proceeded to analyze and diagnose through different dimensions of the chosen geographical context, the current value of the mid-sized Andalusian cities in the study area. We consider it a complete cross section of the regional territory, which is internally complex and diverse and includes a multiplicity of geographical and territorial phenomena, which allows us to encompass the regional diversity in a smaller and graspable way in order to analyze this space. To do this, aside from the traditional geographic justifications which are a basic starting point to the current work, we built a regional diagnostic analysis of the Andalusian Mediterranean area and its settlement network. In addition, we synthesized the different dimensions of their reality - demographic, social, economic, infrastructural, and planning - with the end result of verifying, despite the vagaries discovered in the evolutionary analysis, the protagonist in

all of the middle cities, their relevance in these fields as connection and articulation of large areas of the field of study.

This allows us to consider as plausible the idea that they functioned as connectors between the extremes of the settlement system - metropolitan and rural areas-, now gaining prominence with the strong processes of concentration and acting territorial specialization. They are therefore true articulators of the vast areas of the region.

The novelty and methodological interest in this part of our investigation, besides (1) updating spatial analysis in the area studied, as well as (2) constructing a unifying and global geographic discussion for the Andalusian Mediterranean area as a territory with its own personality, has been applying the "compactness index" to the mid-sized cities. This method, common in other scales and urban dimensions, brings realism to the theoretical dimension built around the urban centers under study. These centers have been associated, historically as a prototype of Mediterranean cities, with urban compactness. We found that, after the impacts recorded in the settlements system and urban morphology of the Andalusian cities due to outsourcing and economic globalization, together with the housing bubble of the past decade, that the traditional structure and of these urban centers has become disfigured. The urban panorama is definitely more complex. And they have generated, likewise, new challenges to heritage management and territorial identity in the area.

In short, in this part of the investigation we found that the mid-sized cities of the Andalusian Mediterranean play a fundamental role in the articulation of the territory of this part of the region, which, moreover, is where some of the most distinctive and significant urban and territorial phenomena in Southern Spain are concentrated.

4.- While it is true that urban intermediation can be defined theoretically, which we did in Chapter 2 of this work and in a more applied way in Chapter 3 with the regional analysis, we also wanted to generate new insights into this dimension that are typical to medium-sized urban centers. We have done so quantitatively and objectively, so that the method used and the results can be extrapolated and verifiable by other researchers and in other urban settings. We have achieved this by implementing, as a logical continuation of constructed theoretical discourse, a multivariate statistical method of



analysis, namely an analysis of hierarchical conglomerates. Among its virtues, this proposal goes beyond the multiple theoretical approaches made previously in the regional or national level in this field, contributing in this way a standard scientific method, objective and extrapolatable to other fields and urban realities, to measure urban intermediation. This procedure and its results offer us the tools necessary to perform more complex territorial analyses, which include obtaining geographic types of cities and territorial prognosis, in connection with the operation of the territories and the role of intermediate cities within it.

5.- Another goal achieved in the development of this work has been to obtain, based on previous regional and statistical analysis, a geographical typologies of cities in terms of urban intermediation capacity of the cities studied. This contribution integrates in its definition the main variables which act in each case, giving an original result with respect to the previous work on the subject. It also allows us henceforth classify and better understand large urban and territorial problems that are detected, bringing a new review of the situation of the Andalusian Mediterranean area with the rest of the region in general and the prevailing planning in particular (POTA and the PSOT).

The main result of achieving geographical typologies of Mediterranean mid-sized coastal cities is that we can build a new discourse on the fact that they are capable of intermediation, which varies depending on their position and qualities. It also opens new doors for the territorial analysis in the area, how we should act in the management of its territorial problems and how to approach future challenges, all counting from now with the recognition of a new dimension in the operation of regional territory which we believe are on our side when it comes to combating regional imbalances.

6.- Persistently developed throughout our research, we have established, also, the idea that there is a dynamic and vibrant area in Andalusia to constitute, at present, a new axis of development for building a region better articulated, both internally and externally. The Andalusian Mediterranean area -or Penibética, or Southeastern-, should take the leadership of regional development to overcome the prevailing view since the constitution of the autonomous region, which insistently and without giving alternatives to other areas in the region, put the focus on the Guadalquivir valley as the main axis of

development in Andalusia in its internal organization and its external connectivity. Led by Malaga and its metropolitan area, or the set of three main agglomerations in the area, and together with the dynamic network of mid-sized cities studied here, the Andalusian Mediterranean region is an opportunity to overcome the historical problems of development and regional integration in Andalusia, an alternative to the internal imbalances and an enormous potential facing a future full of challenges for the region.

7.- As a consequence and result of the aforementioned points, we made a set of proposals on improvements needed to overcome the enormous challenges in relation to the overall regional balance and better recognition of the role of intermediate cities. To impose rationality, through a balanced urban system, in the territorial system.

This discourse is constructed in a critical analysis of major territorial trends identified, as well as the major processes acting in the territory and the possible consequences that will arise in the near future. Schematically, it has been featured in a design with three scenarios - the trend, the probable and the optimal -, testing the obtained conclusions of the prior analysis and possible scenarios to consider in regards to the direction of the processes of urbanization and territorial development, both in Andalusia and in intermediate cities of the Andalusian Mediterranean coast.

What is certain is the protagonism of existing mediation processes and the necessary strengthening of positive trends for regional balance in the near future. This can be summarized in three main ideas: we need better planning which is closer to the citizens, less bureaucratic and hierarchical. From there, we advocate political and administrative changes that serve to provide greater influence and representation in government of the territory of intermediate cities. We refer, in fact, the need for a second decentralization from the subregional and regional level to the local level, which has to be reflected, in addition to sectoral policies, in terms of planning. And finally, we affirm that we need a dedicated commitment to the sustainability of the territories, investing in medium-sized cities as guarantors of regional balance, which are key to Andalusia.

In this context, as already indicated, the opportunity to implement this method we propose in other scenarios the Mediterranean area also featuring medium-sized

cities in its settlement system. From the interior cities of Andalusia (Guadalquivir and Intrabético basin), passing through La Mancha and Valencia in Spain, Sicily and the Po Valley in Italy, or northern Algeria and Tunisia in the African shore. It would be necessary to adapt all variables in a sensible way and through and the strictest understanding of reality of the corresponding stage.

Moreover, and in relation to the new challenges that open in Andalusia with land management in a framework of environmental sustainability and the search for regional balance, we believe that a better understanding of the territorial role of intermediate cities and the proper management and enhancement thereof, are key to achieving many of these objectives.

In this context of changing challenges, the search for new tools to overcome these challenges, we inscribe our research, a modest contribution and certainly an improbable one, that attempts to advance scientific knowledge through recognition and understanding of one of the most special urban phenomena, most neglected and least understood by society and planning which also happens to find one of its best regional representations in Andalusia.

## **CAPÍTULO 12. REFERENCIAS.**

## **CAPÍTULO 12. REFERENCIAS.**

### **12.1 Fuentes.**

Anuario Económico de La Caixa, 2013.  
<http://www.anuarieco.lacaixa.comunicacions.com/java/X?cgi=caixa.anuari99.util.ChangeLanguage&lang=es>. Consulta: Septiembre de 2015.

Archivo de la Diputación Provincial de Granada.

Censo de Población y Viviendas, 1950.

Censo de Población y Viviendas, 1960.

Censo de Población y Viviendas, 1970.

Censo de Población y Viviendas, 1981.

Censo de Población y Viviendas, 1991.

Censo de Población y Viviendas, 2001.

Censo de Población y Viviendas, 2011.

Padrón Municipal de Habitantes, 2014.

Sistema de Información Multiterritorial de Andalucía, SIMA.  
[http://www.juntadeandalucia.es/institutodeestadisticaycartografia/temas/est/tema\\_sintesis.htm](http://www.juntadeandalucia.es/institutodeestadisticaycartografia/temas/est/tema_sintesis.htm). Consulta: 2013, 2014 y 2015.

### **12.2 Bibliografía.**

ABELLÁN GARCÍA, A., MORENO JIMÉNEZ, A., VINUESA ANGULO, J. (1978): "Propuesta de tipología para ciudades españolas de tipo medio". *Estudios geográficos*, XXXIX, Nº152, pp. 285-306.

ACOSTA BONO, G. (1998): "La planificación regional". *Boletín de la Asociación de Geógrafos Españoles*, Nº26, pp.141-160.

ACOSTA BONO, G. (2000): "El caso de Andalucía". En BELLET, C., LLOP, J.M. (eds). *Ciudades intermedias. Urbanización y sostenibilidad*. Lleida, Editorial Milenio, pp. 190-208.

AGNOLETTI, C., BOCCI, C., IOMMI, S., LATTARULO, P., MARINARI, D. (2014): "First- and Second-Tier Cities in Regional Agglomeration Models". *European Planning Studies*, Vol. 23, Nº6, pp. 1146-1168.

ALMEIDA GARCÍA, F. (2009): *Transformaciones territoriales en la Costa del Sol oriental*. Málaga. Universidad de Málaga. 151 p.

ALMEIDA GARCÍA, F., LÓPEZ CANO, D. (2003): "La Costa del Sol oriental: un conflicto territorial entre el turismo, la agricultura y la urbanización metropolitana". *Baetica, estudios de Arte, Geografía e Historia*, Nº25, pp. 67-80.

ALMOGUERA SALLEN, M. P. (2000): Sistemas urbanos, ciudades globales y áreas metropolitanas. *Lecturas geográficas: homenaje a José Estébanez Álvarez*, Vol. 2. Madrid. Pp. 963-970.

ALMOGUERA SALLEN, M.P. (2008): *La ciudad cambia de escala: Sevilla metropolitana*. Sevilla. Universidad de Sevilla. 193 p.

ALONSO, J.L., MÉNDEZ, R. (2000): *Innovación, pequeña empresa y desarrollo local en España*. Madrid. Civitas. 323 p.

ANDRÉS, G. (2008): "Geografía y ciudades medias en España: ¿a la búsqueda de una definición innecesaria?". *X Coloquio Internacional de Geocrítica: Diez años de cambio en el mundo, en la geografía y en las ciencias sociales. 1999-2008*, Vol. XII, Nº270 (49).

ANTÓN CLAVE, S. (2004): "Cambios y oportunidades en la dinámica reciente del turismo litoral. De los procesos de diversificación y cualificación a los productos turísticos emergentes." *Papeles de Economía Española*, Nº 102, pp. 316-332.

ARANDA BERNAL, A.M.; QUILES GARCÍA, F. (1999): *Historia urbana de Algeciras*. Sevilla. Consejería de Obras Públicas y Transportes. Junta de Andalucía. 380 p.

- AUTORIDAD PORTUARIA DE LA BAHÍA DE ALGECIRAS (APBA) (2011): Memoria Anual del Puerto de Algeciras, 2010. Madrid. Puertos del Estado. Ministerio de Fomento. 266 p.
- AZNAR SÁNCHEZ, J.A. (2000): *Dinámica demográfica y económica de Almería en el siglo XX*. Almería. Universidad de Almería. 173 p.
- BAILLY, A., MAILLAT, D. (1988): *Le secteur tertiaire en question*. Paris. Editions Regionales Europeennes. 139 p.
- BAILLY, A., MAILLAT, D. (1989): "Servicios a las empresas y desarrollo regional". *Ekonomiaz, Revista vasca de economía*, Nº13-14, pp. 128-137.
- BARKE, M., MOWL, G., SHIELDS, G. (2010): "Malaga – A Failed Resort of the Early Twentieth Century?". *Journal of Tourism History*, Vol.2, Nº3, pp. 187-212.
- BARRAGÁN MUÑOZ, J.M. (1991): "Planificación integrada y análisis de los efectivos demográficos en el Campo de Gibraltar". *Cuadernos de Geografía*, Nº2, pp. 53-92.
- BARRAGÁN MUÑOZ, J.M. (1993): "Perspectiva regional de la ordenación, planificación y gestión del espacio litoral. El caso andaluz". *Revista de Estudios Regionales*, Nº37, pp. 129-138.
- BARRERE, P., CASSOU-MOUNAT, M. (1980): *Les villes françaises*. Paris. Masson. 255 p.
- BAUMAN, Z. (2007): *Tiempos líquidos*. Barcelona. Ensayo Tusquets. 169 p.
- BEAUJEU-GARNIER, J., CHABOT, G. (1970): *Tratado de Geografía Urbana*. Barcelona. Vicens-Vives. 587 p.
- BELLET SANFELIÚ, C., LLOP TORNÉ, J.M. (1998): *Ciudades intermedias. Urbanización y sostenibilidad*. Lleida. Milenio. 560 p.
- BELLET SANFELIÚ, C., LLOP TORNÉ, J.M. (2004a): "Ciudades intermedias: entre territorios concretos y espacios globales". *Ciudad y Territorio: estudios territoriales*, XXXVI, Nº 141-142, pp. 569-581.

BELLET SANFELIÚ, C., LLOP TORNÉ, J.M. (2004b): "Miradas a otros espacios urbanos: las ciudades intermedias". *Scripta Nova, revista electrónica de ciencias sociales*. Vol. III, Nº165. Consulta: 3 de febrero de 2012.

BELLET, C., BELTRAO, M.E. (eds.) (2009), *Las ciudades medias o intermedias en un mundo globalizado*. Lérida. Universitat de Lleida. 412 p.

BENABENT FERNÁNDEZ DE CÓRDOBA, M. (1992): "Planificación regional, ciudades medias y reequilibrio territorial", en FERIA TORIBIO, J.M. (Coord.): *Jornadas sobre ciudades medias*. Sevilla. Junta de Andalucía. Consejería de Obras Públicas y Transportes, pp. 57-68.

BENAVENT FERNÁNDEZ DE CÓRDOBA, M. (1998): "La evolución del sistema de asentamientos". *Boletín de la Asociación de Geógrafos Españoles*, Nº26, pp. 93-107.

BENAVENT FERNÁNDEZ DE CÓRDOBA, M. (2006): *La ordenación del territorio en España*. Sevilla. Universidad de Sevilla. Consejería de Obras Públicas y Transportes. 455 p.

BERRY, J., HORTON, F. (1970): *Geographic Perspectives on Urban System*. New Jersey. Prentice Hall. Englewood Cliffs. 564 p.

BIELZA DE ORY, V. (2008): *Introducción a la ordenación del territorio. Un enfoque geográfico*. Zaragoza. Prensas Universitarias de Zaragoza. 274 p.

BIELZA DE ORY, V. (1968): *Estella: Estudio geográfico de una pequeña ciudad navarra*. Pamplona. Diputación Foral de Navarra. 66 p.

BLANCHARD, R. (1911, edición de 1935): *Grenoble, étude de géographie humaine*. Grenoble. Didier et Richard. 234 p.

BLANCHARD, R. (1931): "Un método de geografía urbana", *Bulletí del C.E.C.* 4 Vol.

BLANCO FERNÁNDEZ, J. (2004): *La emergencia de las nuevas ciudades en la era global*. Gijón. Trea. 262 p.

BOIZ DOMÉNECH, R. (2003): *Redes de ciudades y externalidades*. Barcelona. Universidad Autónoma de Barcelona. Tesis Doctoral. 360 p.



BOLAY, J.C., CABANNES, Y., CARRIÓN, A. (2003): "Intermediación urbana: ciudades de América Latina en su entorno". Quito. Proyecto UN Habitat. PGU/ALT. Cuaderno de Trabajo 100. 110 p.

BOSQUE MAUREL, J. (1956): *Geografía urbana de Granada*. Madrid. CSIC (Edición de 1962). 313 p.

BOSQUE MAUREL, J. (1964): "El cultivo en huertos "enarenados" en la costa mediterránea entre Almería y Málaga, España". En *Aportación española al XX Congreso Geográfico internacional, Reino Unido, julio-agosto de 1964*. Madrid, Zaragoza, Barcelona. Real Instituto Elcano e Instituto de Estudios Pirenaicos, pp. 219-226.

BOSQUE MAUREL, J. (1981a): "Andalucía: marco geográfico e identidad regional". En BOSQUE MAUREL, J. (2003), *En torno a Andalucía. Estudios de Geografía Humana*. Granada. Universidad de Granada, pp. 105-134.

BOSQUE MAUREL, J. (1981b): "El espacio urbano: aspectos teóricos y metodológicos. Evolución y cambio en los planteamientos teóricos de la geografía urbana". *Actas del VII Coloquio de Geografía*. Pamplona. AGE, pp. 287-298.

BOSQUE MAUREL, J. (1986): "El espacio urbano. Evolución y cambios en la geografía urbana", en *Teoría y práctica de la geografía*. Madrid. Alhambra. 414 p.

BOSQUE MAUREL, J. (1988): "El espacio rural en las áreas metropolitanas". En *El espacio metropolitano*. Granada. Temas de Administración Local, pp. 393-408.

BOSQUE MAUREL, J. (2008): "Hacia un nuevo modelo de ciudad". *Vegueta, anuario de la facultad de geografía e historia*, Nº10, Universidad de las Palmas de Gran Canaria, pp. 59-78.

BOSQUE MAUREL, J., VILLEGAS MOLINA, F. (1979): "Cambios estructurales en la red urbana de Andalucía Oriental". *Revista de Estudios Regionales*, Nº4, pp. 89-121.

BOSQUE MAUREL, J., FERRER RODRÍGUEZ, A. (1999): *Granada, la tierra y sus hombres*. Granada. Editorial de la Universidad de Granada. 670 p.

BRAUDEL, F. (1989): *Identité de la France*. Paris. Flammarion. 3 Vols.

BRAVO RUBIO, S., PAREJO DELGADO, C. (1992): "Tipologías de ciudades medias según la oferta de servicios públicos especializados" en FERIA TORIBIO, J.M. (Coord.): *Jornadas sobre ciudades medias*. Sevilla. Junta de Andalucía. Consejería de Obras Públicas y Transportes, pp. 221-224.

CAMAGNI, R. (1999): *Innovation Networks. Spatial Perspectives*. London. Blehaven Press. 224 p.

CAMAGNI, R., CAPELLO, R. (2014): "Second-rank City Dynamics: Theoretical Interpretation Behind Their Growth Potentials". *European Planning Studies*, Vol. 23, Nº6, pp. 1041-1053.

CAMAGNI, R., CAPELLO, R., CARAGLIU, A. (2014): "The Rise of Second-Rank Cities: What Role for Agglomeration Economies?". *European Planning Studies*, Vol. 23, Nº6, pp. 1069-1089.

CANO GARCÍA, G. (2008): "Clasificaciones urbanas en Andalucía. Las ciudades medias". *Revista de Estudios Andaluces*. Nº27, pp. 115-153.

CAPEL, H. (1968): *Lorca: capital subregional*. Lorca. C.O.C.I. 260 p.

CAPEL, H. (1971): "Las dificultades del análisis interdisciplinar del crecimiento urbano". *Revista de Geografía*, vol. V, pp. 123-136.

CAPEL, H. (1972): "La validez del modelo *rank-size*". *Revista de Geografía*, vol. VI, Nº 1, pp. 121-138.

CAPEL, H. (1974): *Estudios sobre el sistema urbano*. Barcelona. Ediciones de la Universidad de Barcelona. 201 p.

CAPEL, H. (1975a): "L'ímage de la ville et le comportement spatial des citadins". *L'Espace Geographique*. Paris. Vol. IV, pp. 73-80.

CAPEL, H. (1975b): "La definición de lo urbano". *Estudios Geográficos*, Nº 138-139, pp. 265-301.

CAPEL, H. (1975c): *Capitalismo y morfología urbana en España*. Barcelona. Los libros de la frontera. 142 p.

CAPEL, H. (1981): *Filosofía y ciencia en la Geografía contemporánea*. Barcelona. Barcanova. Temas Universitarios. 509 p.

CAPEL, H. (1984): *Geografía Humana y Ciencias Sociales. Una perspectiva histórica*. Barcelona. Montesinos. 139 p.

CAPEL, H. (1998): "Ciencia, innovación tecnológica y desarrollo económico en la ciudad contemporánea". *Scripta Nova, revista electrónica de Geografía y Ciencias Sociales*, Nº23. Consulta: 12 de junio de 2014.

CARAVACA BARROSO, I. (1999) "Efectos de la globalización en el sistema urbano andaluz". *Revista de Estudios Regionales*, Nº54, pp. 291-307.

CARAVACA BARROSO, I. (Coord.) (2002): *Innovación y territorio. Análisis comparado de sistema productivos locales en Andalucía*. Sevilla. Consejería de Economía y Hacienda. 391 p.

CARAVACA BARROSO, I., GONZÁLEZ ROMERO, G. (2011): "Estrategias y actuaciones para el desarrollo de ciudades medias. Algunos ejemplos". *Scripta Nova, revista electrónica de ciencias sociales*, Vol. XIV, Nº331 (33). Consulta: 2 de mayo de 2013.

CARAVACA BARROSO, I., GONZÁLEZ ROMERO, G., MENDOZA BONET, A., SILVA PÉREZ, R. (2009b): *Dinamismo, innovación y desarrollo en ciudades pequeñas y medias de Andalucía*. Sevilla, Consejo económico y Social, Junta de Andalucía. 392 p.

CARAVACA BARROSO, I., GONZÁLEZ ROMERO, G., MENDOZA, A. (2007): "Indicadores de dinamismo, innovación y desarrollo. Su aplicación en ciudades pequeñas y medias de Andalucía". *Boletín de la Asociación de Geógrafos Españoles*, Nº43, pp. 131-154.

CARAVACA BARROSO, I., FERNÁNDEZ SALINAS, V., SILVA PÉREZ, R. (Dir.) (2008): *Ciudades, culturas y fronteras en un mundo en cambio (IX Coloquio de Geografía Urbana)*. Sevilla. Asociación de Geógrafos Españoles. Consejería de Obras Públicas y Transportes. 440 p.

CARAVACA BARROSO, I., GONZÁLEZ ROMERO, G. (2009a): "Las redes de colaboración como base del desarrollo territorial". *Scripta Nova, revista electrónica de Geografía y Ciencias Sociales*. Vol. XIII, Nº289. Consulta: 19 de abril de 2013.

CARAVACA, I., GONZÁLEZ, G., SILVA, R. (2003): "Redes e innovación socio-institucional en sistema productivos locales". *Boletín de la Asociación de Geógrafos Españoles*, 36, pp. 103-115.

CARRERAS I VERDAGUER, C. (1984): "Ciudades y geografía urbana en España desde 1950", en *Actas del III Coloquio Ibérico de Geografía*. Barcelona. Universidad de Barcelona. 254-267 p.

CARTER, H. (1972): *The Study of Urban Geography*. Toronto. Macmillan. 335 p.

CARTER, H. (1983): *El estudio de la geografía urbana*. Madrid. IEAL. 202 p.

CARVAJAL GUTIÉRREZ, M.C., SÁENZ LORITE, M. (1975): "Aspectos demográficos de Andalucía Oriental". *Información Comercial Española*, Volumen de Andalucía Oriental, Nº507, pp. 123-133.

CASAS TORRES, J.M., ABASCAL GARAYOA, A. (1945): *Mercados geográficos y ferias de Navarra*. Zaragoza. CSIC. 201 p.

CASTELL, M. (2002): "Tecnologías de la información y la comunicación y desarrollo global". *Revista de Economía Mundial*, Nº7, pp. 91-107.

CASTELLS, M. (1973): *La question urbaine*. Paris. Maspero. 448 p.

CASTELLS, M. (1989): *The Informational City: Information Technology, Economic Restructuring, and the Urban Regional Process*. Oxford (UK). Cambridge, (MA-EEUU). Blackweel. 402 p.

CASTELLS, M.; HIMANEN, P. (2002): *The Information Society and the Welfare State: The Finnish Model*. Oxford (UK), Oxford. 196 p.

CENTELLAS SOLER, M., RUÍZ GARCÍA, A., GARCÍA-PELLICER LÓPEZ, P. (2009): *Los pueblos de colonización en Almería: arquitectura y desarrollo para una nueva agricultura*. Almería. Colegio Oficial de Arquitectos. 349 p.

CERRILLO VIDAL, J.A. (2012): "El conflicto ambiental en el Campo de Gibraltar, 1969-2005". *HAOL*, Nº27, pp. 53-67.

CHABOT, G. (1948): *Les villes*. Paris. Colin. 224 p.

CHABOT, G. (1972): *Las ciudades*. Barcelona. Labor. 192 p.

CHALINE, C. (1981): *La dinámica urbana*. Madrid. Instituto de Estudios de la Administración Local. Colección Nuevo Urbanismo. 218 p.

CHARBONNEAU, F., LEWIS, P., MANZAGOL, P. (2003): *Villes moyennes et mondialisation. Renouveau de l'analyse et des stratégies*. Montréal. Trames. 334 p.

CHARRIER, J.B. (1988): *Villes et champagnes*. Paris. Masson. 208 p.

CHRISTALLER, W. (1933, edición en inglés de 1966): *Central Places in Southern German*. New Jersey. Prentice-Hall, Englewood Cliffs. 189 p.

COMISIÓN EUROPEA (1999): *Estrategia Territorial Europea (ETE). Hacia un desarrollo equilibrado y sostenible del territorio de la UE*. Comité de Desarrollo Territorial. Postdam. 96 p.

COMPAGNA, F. (1974): *La política de la ciudad*. Madrid. Instituto de Estudios de la Administración Local. 285 p.

COMPÁN VÁZQUEZ, D. (1985): "Dinámica locacional reciente de la población en el espacio almeriense: reestructuración de la red urbana tras la quiebra de la agricultura tradicional y la expansión del turismo y los cultivos extratempranos". *Paralelo 37*, Nº 8-9, Volumen Homenaje a Manuel de Terán, pp. 183-200.

CONFEDERACIÓN ESPAÑOLA DE CAJAS DE AHORRO (1974a): *Situación actual y perspectivas de desarrollo de Andalucía Oriental*. Colección "Estudios de desarrollo regional", 4 Vol. Madrid. Publicaciones del Fondo para la Investigación Económica y Social.

CONFEDERACIÓN ESPAÑOLA DE CAJAS DE AHORRO (1974b): *Situación actual y perspectivas de desarrollo de Andalucía Occidental*. Colección "Estudios de desarrollo

regional", 4 Vol. Madrid. Publicaciones del Fondo para la Investigación Económica y Social.

CONSEJO DE EUROPA (1983): *Carta Europea de Ordenación del Territorio*. Torremolinos. Consejo de Europa-CEMAT. 7 p.

CONSEJO ECONÓMICO SINDICAL PROVINCIAL (1970): *Estructura y perspectivas de desarrollo de la provincia de Almería*. Madrid. Sucesores de Rivadeneyra. 369 p

CONSEJO ECONÓMICO Y SOCIAL INTERPROVINCIAL (1969): *Líneas de acción para el desarrollo de la Penibética*. Granada. Anel. 262 p.

CÓZAR VALERO, M.E. (1984): *La emigración exterior de Almería*. Granada. Universidad de Granada. 454 p.

CÓZAR VALERO, M.E., GARCÍA MARTÍNEZ, P. (1998): "Población y territorio en Andalucía surmediterránea. Cambios en la demografía de finales de siglo". *Cuadernos Geográficos de la Universidad de Granada*, Nº28, pp. 45-76.

DE LA HERA DÍAZ DE LIAÑO, G. (1998): "Transformaciones del litoral desde mediados del siglo XX". *Boletín de la Asociación de Geógrafos Españoles*, Nº25, pp. 109-120.

DELGADO VIÑAS, C. (2011): "Efectos territoriales, socioeconómicos y legislativos del urbanismo expansivo en Cantabria". En GOZÁLVEZ PÉREZ, V., MARCO MOLINA, J.A., (Coords.): *Geografía y desafíos territoriales en el siglo XXI*. Alicante. Asociación de Geógrafos Españoles, pp. 203-216.

DEMATTEIS, G. (1991): "Sistemi locali nucleari e sistemi a rete: un contributo geografico all'interpretazione delle dinamiche urbane", en BERTUGLIA, C.S.; LA BELLA, A. (Coords.): *I sistemi urbani, la teorie, il sistema e le reti*. Milano. Angeli, pp. 417-439.

DICKINSON, R.E. (1947): *City, Region and Regionalism*. London. Routledge and Kegan. 327 p.

DIEZ PISONERO, R., SÁNCHEZ ESCOLANO, L.M. (2012): "Infraestructuras de transporte y metropolización desde una perspectiva geográfica". *Revista de Estudios Andaluces*, Nº29, pp. 1-17.

DOMÍNGUEZ ORTÍZ, A. (2009, reedición del original de 1976): *El mosaico español*. Pamplona. Urgoiti Editores. 194 p.

DOMÍNGUEZ RODRÍGUEZ, R. (Coord.) (1999): *La ciudad. Tamaño y crecimiento. Actas del III Coloquio de Geografía Urbana*. Málaga. Asociación de Geógrafos Españoles. Universidad de Málaga. 532 p.

DRAIN, M. (1989): "Relación entre agrociedad y su entorno en España y Portugal". En LÓPEZ-CASERO OLMEDO, F. (Coord.): *La agrociedad mediterránea*. Madrid. Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación, pp. 233-258.

DRIESSEN, H. (1989): "Ni pueblo ni campo: la importancia del espacio de transición en la organización del hábitat andaluz". En LÓPEZ-CASERO OLMEDO, F.: *La agrociedad mediterránea*. Madrid. Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación, pp. 259-270.

ENWIN, T. (1995): *El lugar de la geografía*. Madrid. Cátedra. 342 p.

ESTÉBANEZ ÁLVAREZ, J. (1974): Cuenca. Estudio geográfico. Madrid. CSIC. 474 p.

ESTÉBANEZ ÁLVAREZ, J. (1992): "La dimensión espacial en el estudio de la ciudad". *Anales de Geografía de la Complutense*, Nº 12, pp. 63-72.

ESTEVE SECALL, R. (1984): "El frente portuario andaluz". *Revista de Estudios Regionales*, Nº13, pp. 3-34.

EVERITT, B.S., LANDAU, S., LEESE, M. (2001): *Cluster Analysis*. Hoboken, New Jersey. Wiley. 237 p.

ESTEVE SECALL, R. (1988): "La dialéctica costa-interior en Andalucía". *Revista de Estudios Regionales*, Nº22, pp. 173-189.

FARINÓS DASÍ, J. (2008): "La gobernanza como método para encarar los nuevos grandes retos territoriales y urbanos". *Boletín de la Asociación de Geógrafos Españoles*, Nº46, pp. 5-9.

FARINÓS DASÍ, J., ROMERO GONZÁLEZ, J. (2007): *Territorialidad y buen gobierno para el desarrollo sostenible. Nuevos principios y nuevas políticas en el espacio europeo*. Valencia. Universidad de Valencia. 258 p.

FARINÓS DASÍ, J., ROMERO GONZÁLEZ, J., SALOM CARRASCO, J. (2009): *Cohesión e inteligencia territorial. Dinámicas y procesos para una mejor planificación y toma de decisiones*. Valencia. Universidad de Valencia. 357 p.

FÉRÉROL, M.E. (2010): *Les petites villes des spaces intertitels: comparaison entre le sud Massif Central et l'Espagne Centre-Occidentale (provinces de Salamanque, Avila et Caceres)*. Clermont-Ferrand. Université de Clermont-Ferrand II. Thèse de Doctorat de Géographie. 895 p.

FERIA TORIBIO, J.M. (Coord.) (1992): *Jornadas sobre ciudades medias*. Sevilla. Consejería de Obras Públicas y Transportes. 250 p.

FERIA TORIBIO, J.M. (1993): *El sistema urbano andaluz. Aglomeraciones urbanas, áreas de centralidad y ámbitos desarticulados*. Instituto de Desarrollo Regional. Consejería de Obras Públicas y Transportes. Sevilla. 310 p.

FERIA TORIBIO, J.M. (2008): "Un ensayo metodológico de definición de las áreas metropolitanas en España a partir de la variable residencia-trabajo". *Investigaciones Geográficas*, N°46, pp. 49-68.

FERIA TORIBIO, J.M., RUBIO TENOR, M., SANTIAGO RAMOS, J. (2005): "Los planes de ordenación del territorio como instrumentos de cooperación". *Boletín de la Asociación de Geógrafos Españoles*, N°39, pp. 87-116.

FERNANDES, E., DA SILVA, R., ALEXANDRINO, R. (2011): "As cidades médias como nódulos de equilíbrio da rede de cidades". *Revista Paranaense de Desenvolvimento*, N°121, pp. 41-63.

FERNÁNDEZ GUTIÉRREZ, F. (1975): "Jerarquización urbana, distribución de ciudades y desarrollo económico". *Información Comercial Española*, Volumen de Andalucía Oriental, N°507, pp. 57-68.

FERNÁNDEZ GUTIÉRREZ, F. (1976): *Geografía factorial del área urbana de Granada*. Publicado como *Análisis geográfico-estructural de Granada y sus barrios*. Granada. Universidad de Granada. Caja de Ahorros de Granada. 278 p.



FERNÁNDEZ GUTIÉRREZ, F. (1978): "Consideraciones metodológicas y experimentales del análisis factorial en geografía". *Cuadernos Geográficos de la Universidad de Granada*, Nº8, pp. 85-102.

FERNÁNDEZ MACHO, J., GONZÁLEZ CASIMIRO, P. (2009): *Evaluación de territorios inteligentes en la sociedad del conocimiento*. La Coruña. Netbiblo. 127 p.

FERNÁNDEZ TABALES, A., CRUZ MAZO, E. (2011): "Territorio y actividad constructora: del tsunami a la crisis. Factores explicativos y propuesta de indicadores a escala municipal en Andalucía". *Boletín de la Asociación de Geógrafos Españoles*. Nº56, pp. 79-110.

FERRE BUENO, E. (1979): *El valle del Almanzora*. Almería, Diputación provincial de Almería, Caja Rural de Almería. 494 p.

FERRE BUENO, E. (1989): "Un ejemplo de comarca dependiente: el valle del Almanzora". *Baetica, estudios de Arte, Geografía e Historia*, Nº12, pp. 7-20.

FERRER REGALES, M. (1992): *Los sistemas urbanos*. Madrid. Síntesis. 269 p.

FRAGO I CLOLS, L. (2008): "Aproximación metodológica a las ciudades medias en Brasil". *X Coloquio Internacional de Geocrítica. Diez años de cambio en el mundo, en la geografía y en las ciencias sociales*. Consulta el 26 de noviembre de 2012.

FRANCO, H., ETXEBARRÍA, G. (2005): "La función del sistema de ciudades en el desarrollo regional. Potencialidad y limitaciones de la región urbana polinuclear vasca". *Ekonomiaz*, Nº58, pp. 232-261.

GAJA i DÍAZ, F. (2008): "El tsunami urbanizador en el litoral mediterráneo. El ciclo de hiperproducción inmobiliaria 1996-2006". *Scripta Nova, revista electrónica de Geografía y Ciencias Sociales*, Vol. XII, Nº270 (66). Consulta: 4 de octubre de 2012.

GALACHO JIMÉNEZ F.B. (1996): "La dinámica de un espacio rural metropolitano: el caso del área metropolitana de Málaga". *Baetica, estudios de Arte, Geografía e Historia*, Nº 18, pp. 73-95.

GALACHO JIMÉNEZ, F.B. (2002a): "La difusión del fenómeno urbano a los espacios rurales malagueños". *Revista Jábega*, Nº91, pp. 91-60.

GALACHO JIMÉNEZ, F.B. (2002b): "Los usos del suelo en el espacio costero de la provincia de Málaga basados en un modelo de desarrollo urbano-turístico con importantes consecuencias ambientales". *Baetica, estudios de Arte, Geografía e Historia*, Nº24, pp.21-61.

GALACHO JIMÉNEZ, F.B. (2005): "El planeamiento urbanístico municipal de la Costa del Sol. Procesos de formulación y criterio de ordenación". *Baetica, estudios de Arte, Geografía e Historia*, Nº 27, pp. 97-114.

GALACHO JIMÉNEZ, F.B. (2006): "Políticas de ordenación territorial y urbanística en los espacios costeros andaluces". *Baetica, estudios de Arte, Geografía e Historia*, Nº 28, pp. 333-360.

GALACHO JIMÉNEZ, F.B. (2009): "Reflexiones acerca del modelo territorio desarrollado por el planeamiento urbanístico de los años noventa del siglo XX en la costa de Sol". *Baetica, estudios de Arte, Geografía e Historia*, Nº 31, pp. 35-59.

GALACHO JIMÉNEZ, F.B., LUQUE GIL, A. (2000): "La dinámica del paisaje de la Costa del Sol desde la aparición del turismo". *Baetica, estudios de Arte, Geografía e Historia*, Nº22, pp. 25-58.

GALIANA, L., VINUESA, J. (2010): *Teoría y práctica para una ordenación racional del territorio*. Madrid. Editorial Síntesis, Serie Mayor. 346 p.

GALLEGO BONO, J.R. (2009): "La articulación local-global de sistemas territoriales de producción e innovación". *Revista de Estudios Regionales*, Nº84, pp. 53-82.

GARCÍA BALLESTEROS, A. (1978): *Geografía Urbana de Guadalajara*. Madrid. Fundación Universitaria Española. 458 p.

GARCÍA BALLESTEROS, A. (1981): "La aportación de don Manuel de Terán a la geografía urbana". *Anales de Geografía de la Universidad Complutense*, Nº1, pp. 315-321.

GARCÍA LORCA, A. (1990): *El puerto de Almería*. Almería. Instituto de Estudios Almerienses. 225 p.

GARCÍA MANRIQUE, E. (1973): "El viñedo en la costa alpujarreña". *Estudios Geográficos*, Vol. 34, 132-133, pp. 501-538.

GARCÍA MANRIQUE, E. (2000): "Los espacios turísticos del litoral andaluz". *Cuadernos Geográficos de la Universidad de Granada*, Nº30, pp.43-76.

GARCÍA MANRIQUE, E., OCAÑA OCAÑA, C. (1982): "La organización espacial de la costa mediterránea andaluza". *Baetica, estudios de Arte, Geografía e Historia*, Nº5, pp. 15-57.

GARCÍA MANRIQUE, E., OCAÑA OCAÑA, C. (1986): *Geografía humana de Andalucía*. Barcelona. Oikos-Tau. 200 p.

GASPAR, J. (1972): *A área de influência de Évora. Sistema de funções e lugares centrais*. Lisboa, Universidade de Lisboa/Instituto de Alta Cultura. 414 p.

GASPAR, J. (2000) "Cidades médias e cidades intermedias. Novas funções territoriais e novas formas urbanas em Portugal". En BELLET, C., LLOP, J. M. (Eds.): *Ciudades intermedias: urbanización y sostenibilidad*. Lleida. Milenio, pp. 125-140.

GAULT, M. (1989): *Villes intermédiaires pour l'Europe?*. Paris. Syros alternatives. 192 p.

GAVIRA ÁLVAREZ, L. (1998): "La planificación socioeconómica y sus consecuencias territoriales". *Boletín de la Asociación de Geógrafos Españoles*, Nº26, pp. 123.139.

GEORGE, P. (1961): *Géographie Urbaine*. Paris. Presses Universitaires de France. 270 p.

GEORGE, P. (1969): *Geografía urbana*. Barcelona. Ariel, Colección Elcano. 270 p.

GLAESER, E. (2008): *Cities, Agglomeration and Spatial Equilibrium*. Oxford (RU). Oxford University Press. 282 p.

GLAESER, E. (2011): *El triunfo de las ciudades*. Madrid. Taurus. 494 p.

GOBERNADO ARRIBAS, R. (1979): "Desigualdad social en el contexto urbano-agrario andaluz: el caso de Málaga". *Revista de Estudios Regionales*, Nº3, pp. 43-76.

GOBIERNO DE NAVARRA (2010): *Observaciones Territoriales de Navarra (OTN). Ciudades*. Pamplona. Gobierno de Navarra. 25 p.

GÓMEZ JIMÉNEZ, M.L. (2004): "Ciudades en red y redes de ciudades: a vueltas con la ordenación del territorio en la ciudad digital". *Scripta Nova, revista electrónica de Geografía y Ciencias Sociales*, Vol. VIII, Nº170 (30). Consulta: 15 de septiembre de 2012.

GÓMEZ MENDOZA, J., MUÑOZ JIMÉNEZ, J., ORTEGA CANTERO, N. (1982): *El pensamiento geográfico*. Madrid. Alianza Universidad. 530 p.

GÓMEZ MORENO, M.L. (1983): "Competencia entre agricultura y turismo por el dominio del espacio: el caso de Benalmádena". *Baetica, estudios de Arte, Geografía e Historia*, Nº6, pp.113-158.

GÓMEZ MORENO, M.L. (1989): *La montaña malagueña: estudio ambiental y evolución de su paisaje*. Málaga. Diputación Provincial de Málaga. Colección Monografías, Nº1. 416 p.

GÓMEZ MORENO, M.L. (2008): "Crecimiento Vs desarrollo local, los límites de un modelo de excelencia turística en un área semiperiférica". *Boletín de la Asociación de Geógrafos Españoles*, Nº46, pp. 261-290.

GONZÁLEZ GONZÁLEZ, M.J. (2002): "La ciudad sostenible. Planificación y teoría de sistemas". *Boletín de Asociación de Geógrafos Españoles*, Nº33, pp. 93-102.

GONZÁLEZ ROMERO, G. (2006a): *Innovación, redes y territorio en Andalucía*. Sevilla. Universidad de Sevilla. Consejería de Obras Públicas y Transportes. 361 p.

GONZÁLEZ ROMERO, G. (2006b): "Innovación territorial y políticas públicas". *Boletín de Asociación de Geógrafos Españoles*, Nº42, pp. 121-136.

GOODALL, B. (1977): *La economía de las zonas urbanas*. Madrid. Instituto de Estudios de Administración Local. 575 p.

GOUROU, P. (1973): *Introducción a la geografía humana*. Madrid. Alianza Universidad. 339 p.

GRANAU CASAS, J., VILAGRASA IBARZ, J. (2003): "Ciudades medias en España: posición en la red urbana y procesos urbanos recientes". En CPAEL, h. (Coord.): *Ciudades, arquitectura y espacios urbanos*. Colección Mediterráneo Económico Nº3, pp. 37-73.

- GRINDLAY MORENO, A.L. (2008): *Puerto y ciudad en Andalucía Oriental*. Granada. Universidad de Granada. 504 p.
- GRUPO ADUAR (2000): *Diccionario de geografía urbana, urbanismo y ordenación del territorio*. Barcelona. Ariel. 406 p.
- GUTIÉRREZ PUEBLA, J. (1984): *La ciudad y la organización regional*. Madrid. Cincel. 117 p.
- HARDOY, J.E., SATTERTHWAITTE, D. (eds.) (1989): *Small and Intermediate Centres. Their Role in the National and Regional Development in the Third World*. Londres. Hodder and Staughton. 421 p.
- HARVEY, D. (1973): *Social Justice and the City*. London. E. Arnold. 336 p.
- HASSERT, K. (1907, traducción británica de 1923): *Die Städte Geographisch Betrachtet*. Leipzig. Teubner. 163 p.
- HERMET, G. (1965): *Le probleme méridional de l'Espagne*. París. Colin. 154 p.
- HERNÁNDEZ PORCEL, M. C. (1986): "La agricultura intensiva en el campo de Dalías". *Paralelo 37*, Nº10, pp. 133-140.
- HERRSCHEL, T. (2009): "City Regions, Polycentricity and the Construction of Peripherality Through Governance". *Urban Research & Practice*, Vol. 2, Nº3, pp. 240-250.
- HERRSCHEL, T., NEWMAN, P. (2002): *Governance of Europe's City Regions. Planning, Policy and Politics*. New York. Routledge. 233 p.
- HORTAS-RICO, M. (2013): "Urban Sprawl and Municipal Budgets in Spain: A Dynamic Panel Data Analysis". *Papers in Regional Science*, Volume 2, Nº4, pp. 1-22.
- INDOVINA, F. (1971): *Rapporti tra pianificazione economica e pianificazione territoriale*. Roma. Istituto di urbanistica della Facoltà di Architettura di Roma. 238 p.
- INDOVINA, F. (1972): "Teoria e politica della localizzazione industriale", *Archivio di Studi Urbani e Regionali*, Nº1, pp. 35-56.

INDOVINA, F. (1973): "Riemergono i sistemi urbani", *Archivio di Studi Urbani e Regionali*, Nº1, pp. 125-156.

INDOVINA, F. (1978): "Elogio della crisi urbana", en CECCARELLI, P. (ed.): *La crisi del governo urbano*, Padua. Marsilio, pp. 269-270.

INTELI (2011): *Creative- Based Strategies in Small and Medium-Sized Cities Guidelines for Local Authorities*. Óbidos Municipality (Portugal). Urba- Act, INTELI, Creative Clusters. 125 p.

ISARD, W. (1956): *Location and Space Economy*. Wiley and Sons. New York. 350 p.

JACOBS, J. (1961, traducción española de 2013): *Muerte y vida de las grandes ciudades*. Salamanca. Capitán Swing. 488 p.

JAÉN GARCÍA, M., PIEDRA MUÑOZ, L. (2010): "Infraestructuras y crecimiento económico. El caso andaluz". *Revista de Estudios Regionales*, Nº87, pp. 95-135.

JEFATURA DEL ESTADO (2003): Ley 57/2003, de 16 de diciembre, de medidas para la modernización del gobierno local. Madrid.

JIMÉNEZ DÍAZ, J.F. (2008): "Estudio de caso del Poniente Almeriense. Glocalización de la agricultura". *Papers*, Nº90. Pp. 83-104.

JUARISTI LINACERO, J (1985): *La estructura urbana de Vizcaya*. Bilbao. Universidad del País Vasco. 215 p.

JUNTA DE ANDALUCÍA (1983): *Propuesta de Comarcalización de Andalucía*. Sevilla. Consejería de Política Territorial y Energía. 200 p.

JUNTA DE ANDALUCÍA (1986): *Sistema de Ciudades de Andalucía*. 2 Vol. Sevilla. Consejería de Obras Públicas y Transportes. 125 p.

JUNTA DE ANDALUCÍA (1987a): *Características socioeconómicas de las comarcas andaluzas*. Sevilla. Consejería de Obras Públicas y Transportes. 230 p.

JUNTA DE ANDALUCÍA (1987b): *Plan General de Carreteras de Andalucía*. Sevilla. Delegación General de Carreteras. 164 p.

JUNTA DE ANDALUCÍA (1988): *Plan Director Territorial de Coordinación de Doñana y su Entorno*. Dirección General de Ordenación del Territorio. 299 p.

JUNTA DE ANDALUCÍA (1989): *Directrices del Área Metropolitana de Sevilla*. Sevilla. Dirección General de Ordenación del Territorio. 209 p.

JUNTA DE ANDALUCÍA (1990a): *Bases para la Ordenación del Territorio de Andalucía*. Sevilla. Consejería de Obras Públicas y Transportes. 241 p.

JUNTA DE ANDALUCÍA (1990b): *Directrices Regionales del Litoral de Andalucía*. Sevilla. Consejería de Obras Públicas y Transportes. 175 p.

JUNTA DE ANDALUCÍA (1998): *Plan Director de Infraestructuras de Andalucía, 1997-2007*. Sevilla. Consejería de Obras Públicas y Transportes. 280 p.

JUNTA DE ANDALUCÍA (1999a): *Plan de Ordenación del Territorio de Andalucía. Bases y estrategias*. Sevilla. Consejería de Obras Públicas y Transportes, Secretaría de Ordenación del Territorio. Documento de información pública. 128 p.

JUNTA DE ANDALUCÍA (1999b): *Plan de Ordenación del Territorio de la Aglomeración Urbana de Granada*. Sevilla. Consejería de Obras Públicas y Transportes. 569 p.

JUNTA DE ANDALUCÍA (2002): *Plan de Ordenación del Territorio del Poniente de la provincia de Almería*. Sevilla. Consejería de Obras Públicas y Transportes. 2 Vols. 212 p.

JUNTA DE ANDALUCÍA (2006a): *Plan de Ordenación del Territorio de Andalucía (POTA)*. Sevilla. Consejería de Obras Públicas y Transportes, Secretaría de Ordenación del Territorio. 206 p.

JUNTA DE ANDALUCÍA (2006b): *Plan de Ordenación del Territorio de la Costa del Sol Occidental*. Sevilla. Consejería de Obras Públicas y Transportes, Secretaría de Ordenación del Territorio. 183 p.

JUNTA DE ANDALUCÍA (2006c): *Plan de Ordenación del Territorio del Litoral Oriental-Axarquía*. Sevilla. Consejería de Obras Públicas y Transportes, Secretaría de Ordenación del Territorio. 140 p.

JUNTA DE ANDALUCÍA (2008): *Plan de Infraestructuras para la Sostenibilidad del Transporte en Andalucía (2007-2013)*. Sevilla. Consejería de Obras Públicas y Transportes. 176 p.

JUNTA DE ANDALUCÍA (2009a): *Plan de Ordenación del Territorio de la Aglomeración Urbana de Málaga (POTAUM)*. Sevilla. Consejería de Obras Públicas y Vivienda. 70 p.

JUNTA DE ANDALUCÍA (2009b): *Plan de Ordenación del Territorio del Levante Almeriense*. Sevilla. Consejería de Vivienda y Ordenación del Territorio. 161 p.

JUNTA DE ANDALUCÍA (2009c): *Atlas de Historia del Territorio de Andalucía*. Sevilla. Instituto de Cartografía de Andalucía. 254 p.

JUNTA DE ANDALUCÍA (2011): *Plan de Ordenación del Territorio de la Costa Tropical de Granada*. Sevilla. Consejería de Vivienda y Ordenación del Territorio. 171 p.

JUNTA DE ANDALUCÍA (2012a): *Plan de Ordenación del Territorio de la Aglomeración Urbana de Almería*. Sevilla. Consejería de Obras Públicas y Transportes, Secretaría de Ordenación del Territorio. 114 p.

JUNTA DE ANDALUCÍA (2012b): *Plan de Ordenación del Territorio del Campo de Gibraltar*. Sevilla. Consejería de Obras Públicas y Transportes, Secretaría de Ordenación del Territorio. 170 p.

JUSTICIA SEGOVIA, A. (1988): *La Axarquía malagueña y la costa oriental: dos espacios agrarios contrapuestos*. Málaga. Arguval. 362 p.

JUSTICIA SEGOVIA, A., RUIZ SINOVA, J.D. (1987): *Especialización agrícola y desarticulación del espacio. La viticultura en Málaga durante el siglo XIX*. Málaga. Biblioteca popular Malagueña. Servicio de Publicaciones de la Diputación Provincial. 207 p.

KOSCHATZKY, K. (2000): "The Regionalisation of Innovation Policy in Germany-Theoretical Foundations and Recent Experience". *Arbeitspapiere Unternehmen und Region*, Nº1, pp. 1-28.



KUNZMANN, K.R. (2009): *Medium-Sized Towns, Strategic Planning, and Creative Governance in the South Baltic Arc*. Germany. Meck-Pomm Gubernment, pp. 1-22.

LABORDE, P. (1996): "Dinámica de las ciudades medias y su papel de reequilibrio territorial". En LÓPEZ TRIGAL, L. (Coord.): *Ciudad y alfoz. Jornadas de estudio y debates urbanos*. León. Universidad de León, pp. 11-24.

LABORIE J. P. (1987): "Hiérarchie urbaine et division spatiale du travail: la place des petites villes". En *Les petites villes du Moyen-Âge à nos jours*. Bordeaux. CNRS-PUB, pp. 133-145.

LÉO, P., PHILIPPE, J., CAMACHO BALLESTA, J.A., MONNOYER, M., NAVARRO ESPIGARES, J.L.; STARE, M. (2010): "Services et hautes qualifications, un nouveau défi pour le développement des villes moyennes". *Économies et Sociétés (EGS)*, N°11, 2/2010, pp. 139-172.

LLOP TORNÉ, J.M. (Dir.) (2000): *Megalópolis, Metrópolis y Ciudades Intermedias del mundo*. Proyecto del Programa UIA-CIMES. UNESCO.

LLOP TORNÉ, J.M. (2009): "Medir la sostenibilidad urbana a escalas intermedias: compacidad-proximidad y habitabilidad-accesibilidad". *Sostenible?*, N°11, pp. 55-66.

LOBATO CORREA, R. (2007): "Construindo o Conceito de Cidades Média". En: *Cidades Médias – Espaços em Transição*. São Paulo, Brasil. Org. M.E.B. Spósito. Editora Expressão Popular, pp. 23-33.

LÓPEZ, A. (1994): "La agrocuidad andaluza: caracterización, estructura y problemática". *Revista de Estudios Regionales*, N°39, 59-91.

LÓPEZ CHACÓN, R. (1992): "Las ciudades medias andaluzas" en FERIA TORIBIO, J.M. (Coord.): *Jornadas sobre ciudades medias*. Sevilla. Junta de Andalucía. Consejería de Obras Públicas y Transportes, pp. 69-74.

LÓPEZ CUQUEJO, A. (2002): "Agricultura, turismo y recursos hídricos en el Levante Almeriense". *Papeles de Geografía*, N°35, pp. 211-225.

LÓPEZ FERNÁNDEZ, D.A. (1987): *Aspectos geográficos de Motril y su entorno*. Motril. Ayuntamiento de Motril. 195 p.

LÓPEZ LARA, E. (1992): "Anotaciones sobre el papel territorial de las ciudades medias andaluzas según la oferta de transporte público por carretera", en FERIA TORIBIO, J.M. (Coord.): *Jornadas sobre ciudades medias*. Sevilla. Junta de Andalucía. Consejería de Obras Públicas y Transportes, pp. 75-94.

LÓPEZ ONTIVEROS, A. (1994): "La agrociedad andaluza: caracterización, estructura y problemática". *Revista de Estudios Regionales*, Nº39, pp. 59-91.

LÓPEZ TRIGAL, L. (1977): *La red urbana de León: lugares centrales y zonas de influencia en el noroeste de España*. León. Colegio universitario de León. 412 p.

LÓPEZ TRIGAL, L. (2010): *Diccionario de términos sobre la ciudad y lo urbano*. Madrid. Biblioteca Nueva. 424 p.

LÓPEZ-CASERO OLMEDO, F. (1989): *La agrociedad mediterránea*. Madrid. Ministerio de agricultura, pesca y alimentación. 429 p.

LÓPEZ-CASERO OLMEDO, F. (1997): "Identidad, estructura social y desarrollo local. Redefinición del pueblo, con referencia especial a las agrociedades". En GONZÁLEZ RODRÍGUEZ, J.J., GÓMEZ BENITO, C. (eds.): *Agricultura y sociedad en la España contemporánea*. CIS, MAPA. Madrid, pp. 673-704.

LÖSCH, A. (1957): *Teoría económica espacial*. El Ateneo. Buenos Aires. 520 p.

LOZANO MALDONADO, J.M. (1974): "El Campo de Gibraltar y su Plan de Desarrollo. Aproximación geográfica a un paisaje en transformación". *Cuadernos Geográficos de la Universidad de Granada*, Nº4, pp. 57-100.

LOZANO MALDONADO, J.M. (1975): "La industrialización reciente del Campo de Gibraltar". *Información Comercial Española*, Volumen de Andalucía Oriental, Nº507, pp. 102-112.

LOZANO MALDONADO, J.M. (1983) El desarrollo del Campo de Gibraltar: análisis geográfico de una década decisiva. Madrid. Confederación Española de Caja de Ahorros. 491 p.

MACHADO SANTIAGO, R. (1982): "La Costa del Sol granadina: un espacio desorganizado humanamente". *Paralelo 37, Nº6*, pp. 105-115.

MACÍAS BEDOYA, A.M. (2008): "El Estrecho, dos orillas y dos modelos de gestión mediatizados por un mismo sector: el turístico". *Revista de Estudios Andaluces, Nº27*, pp. 87-104.

MALLARACH ISERN, J., VILAGRASA IBARZ, J. (2002): "Los procesos de desconcentración urbana en las ciudades medias españolas". *Ería, Nº57*, pp. 57-70.

MARCHENA GÓMEZ, M. (1987): *Territorio y turismo en Andalucía*. Sevilla. Consejería de Economía y Empleo. Junta de Andalucía. 300 p.

MARIO YORI, C. (2007): "La sustentabilidad: una alternativa "orgánica" de desarrollo frente al crecimiento desbordado de las grandes ciudades". *Boletín de la Real Sociedad Geográfica, CXLIII*, pp. 185-216.

MARKUSEN, A.R., LEE, Y.S., DIGIOVANNA, S. (1999): *Second-Tier Cities: Rapid Growth Beyond the Metropolis*. Minneapolis, MN, University of Minnesota Press. 167 p.

MARQUES DA COSTA, E. (2002): "Cidades Médias. Contributos para a sua definição". *Finisterra, XXXVII, Nº74*, pp. 101-128.

MÁRQUEZ DOMÍNGUEZ, J.A. (1988): "El comercio en Andalucía", en *Geografía de Andalucía*, Tomo VI. Sevilla. Editorial Tartessos.

MÁRQUEZ DOMÍNGUEZ, J.A. (2007): *Planificación estratégica y desarrollo. Ensayo previo para diseñar un Plan Estratégico de Desarrollo en la Provincia de Huelva*. Huelva. Universidad de Huelva. 138 p.

MARTÍN GALINDO, J.L. (1988): *Almería. Paisajes agrarios. Espacio y sociedad*. Valladolid. Universidad de Valladolid. Diputación provincial de Almería. 499 p.

MARTÍN GARCÍA, J. (2010): *La explosión urbana del litoral. Transformación de los usos del suelo en los municipios de Mojácar, Garrucha y Vera*. Valencia. Publicaciones de la Universidad de Valencia. 414 p.

MARTÍN-VIVALDI Y CABALLERO, M.E. (1991): *Estudio hidrográfico de la Cuenca Sur de España*. Granada. Universidad de Granada. 283 p.

MARTÍN-VIVALDI Y CABALLERO, M<sup>a</sup> E., CÓZAR VALERO M<sup>a</sup>. E. (1997): "Los impactos de las actividades humanas en la costa de Granada". En *Dinámicas litoral-interior: Actas del XV Congreso de Geógrafos Españoles*. Santiago de Compostela. Asociación de Geógrafos Españoles. Vol 1, pp. 441-448.

MARTÍNEZ SIERRA, F. (1979): "La heterogeneidad del sector agrario en Andalucía Oriental". *Revista de Estudios Regionales*, N<sup>o</sup>4, pp. 133-163.

MARTINS, D., MATOS, M.J. (2014): "Regional Polycentrism in a Mountainous Territory: The Case of Covilha (Portugal) and Alpine Cities". *European Planning Studies*, Vol. 23, N<sup>o</sup>2, pp. 379-397.

MÉNDEZ GUTIÉRREZ DEL VALLE, R. (2008a): "Conocimiento e innovación para el desarrollo de ciudades intermedias". En CARAVACA BARROSO, i., FERNÁNDEZ SALINAS, V., SILVA PÉREZ, R. (Coords.): *Ciudades, culturas y fronteras en un mundo en cambio (IX Coloquio de Geografía Urbana)*. Sevilla. Consejería de Obras Públicas y Transportes, pp. 20-43.

MÉNDEZ GUTIÉRREZ DEL VALLE, R. (dir.) (2007): *Dinámica de las ciudades medias de Andalucía*. Sevilla. Instituto de Estadística de Andalucía. 235 p.

MÉNDEZ GUTIÉRREZ DEL VALLE, R., SÁNCHEZ MORAL, S., ABAD ARAGÓN, L., GARCÍA BALESTENA, I. (2008b): "Sistema urbano y sociedad del conocimiento: hacia una tipología de las ciudades españolas". *Investigaciones Regionales*, N<sup>o</sup>16, pp. 117-142.

MÉNDEZ GUTIÉRREZ DEL VALLE, R., SÁNCHEZ MORAL, S., ABAD ARAGÓN, L., GARCÍA BALESTENA, I. (2008c): "Dinámicas industriales, innovación y sistema urbano en España: trayectoria de las ciudades intermedias". *Boletín de la Asociación de Geógrafos Españoles*, N<sup>o</sup>46, pp. 227-260.

MÉNDEZ, R., MELERO, A., CALATRAVA, A. (2008d) "Desarrollo territorial policéntrico y ciudades intermedias: recursos productivos y dinámicas económicas locales en Andalucía". *Estudios Geográficos*, LXIX, 265, pp. 637-663.

MÉNDEZ, R., MICHELINI, J.J., ROMEIRO, P. (2005): "Procesos de innovación en ciudades intermedias y desarrollo territorial: una aproximación teórica". En *X Coloquio Ibérico de Geografía: A Geografia ibérica no contexto europeu*. Évora (Portugal). Associação Portuguesa de Geógrafos, la Universidad de Évora y la Asociación de Geógrafos Españoles, pp. 1-13.

MÉNDEZ, R., MICHELINI, J.J., ROMEIRO, P. (2006): "Redes institucionales e innovación en ciudades intermedias para el desarrollo territorial" *Ciudad y territorio, Estudios Territoriales XXXVIII*, pp. 377-395.

MIGNON, C. (1982): *Campos y campesinos de la Andalucía mediterránea*. Madrid. Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación. 608 p.

MIRALLES-GUASCH, C. (2002) "Transporte y territorio urbano: del paradigma de la causalidad al de la dialéctica". *Documents d'Anàlisi Geogràfica*, Nº 41, pp. 107-120

MIRAMONTES CARBALLADA, A., ROYÉ, D., VILLA VÁZQUEZ, I. (2012): *Las ciudades y el sistema urbano. Reflexiones en tiempos de crisis*. Santiago de Compostela. Meubook. 328 p.

MONTEAGUDO LÓPEZ-MENCHERO, J. (1992): "Territorio y función en los núcleos de la costa de Huelva", en FERIA TORIBIO, J.M. (Coord.): *Jornadas sobre ciudades medias*. Sevilla. Junta de Andalucía. Consejería de Obras Públicas y Transportes, pp. 103-119.

MONTOSA MUÑOZ, J. C. (1998): "La evolución demográfica en la primera corona periurbana malagueña en el último tercio de siglo". *Baetica, estudios de Arte, Geografía e Historia*, Nº 20, pp. 159-176.

MONTOSA MUÑOZ, J. C. (1999): "Población, urbanización y uso del suelo en la franja periurbana de Málaga". *Baetica, estudios de Arte, Geografía e Historia*, Nº 21, pp. 131-136.

MONTOSA MUÑOZ, J.C. (2008): *Población y cambio social por suburbanización en las principales aglomeraciones urbanas andaluzas en las postrimerías del siglo XX*. Málaga. Universidad de Málaga. Tesis Doctoral Inédita. 622 p.

MONTOSA MUÑOZ, J.C. (2012): "Población y urbanización en el área metropolitana de Málaga". *Revista de Estudios Regionales*. Nº93, pp. 143-173.

MORENO JIMÉNEZ, A., ESCOLANO UTRILLA, S. (1996): *Los servicios y el territorio*. Madrid. Síntesis. 192 p.

MORGAN, K. (2005): "Ciudades- región en Europa: innovación, aprendizaje y la nueva gobernanza territorial". *Ekonomiaz*, Nº58, pp. 176-195.

MURCIA NAVARRO, e. (1979): *Geografía Urbana. Una introducción sistemática*. Oviedo. Departamento de Geografía. 271 p.

MURRAY, I., BLAZQUEZ, M. (2009): "El dinero, la aguja del tejido de la globalización capitalista". *Boletín de Asociación de Geógrafos Españoles*, Nº 50, 43-80.

NADOU, F. (2011): "La notion de "villes intermédiaires", une approche différenciée du rôle des villes moyennes: entre structuration territoriale et spécificités socio-économiques". HALSHS, Archives Ouvertes. <https://halshs.archives-ouvertes.fr/halshs-00596204/document> (consulta: 15 de septiembre de 2013).

NATERA RIVAS, J.J. (1994): "Evolución del sistema de asentamientos de la provincia de Málaga (1900-1991)". *Baetica. Estudios de Arte, Geografía e Historia*, Nº16, pp. 163-182.

NATERA RIVAS, J.J. (1996): "Cambios en el patrón de asentamientos del trasfondo montañoso de la Costa del Sol occidental en los últimos treinta años". *Cuadernos Geográficos de la Universidad de Granada*, Nº26, 51-66.

NATERA RIVAS, J.J. (2001): *Movilidad laboral y articulación territorial. Las áreas de cohesión en Andalucía*. Málaga. Colección Textos Mínimos. Universidad de Málaga. 161 p.

NAVARRO JURADO, E. (2003): *¿Puede seguir creciendo la Costa del Sol? Indicadores de saturación de un destino turístico*. Málaga. Servicio de Publicaciones de la Diputación Provincial. 360 p.

NEL-LO, O. (2002): *Cataluña. Ciudad de ciudades*. Lleida. Milenio. 164 p.

NOGUERA, J., PITARCH, M., ESPARCIA, J. (2009): *Gestión y promoción del desarrollo local. Estudios y documentos*. Valencia. Publicaciones de la Universidad de Valencia. 492 p.

OCAÑA OCAÑA, M.C. (1995): *Málaga, población y espacio metropolitano*. Málaga. Universidad de Málaga. 201 p.

OCAÑA OCAÑA, M.C. (1999): "La red de transportes terrestres y los desequilibrios territoriales andaluces". *Revista de Estudios Regionales*, Nº 54, pp. 251-267.

OCAÑA OCAÑA, M.C. (2001): "Estructura sociofuncional de las ciudades andaluzas". *Ería*, Nº54-55, pp. 159-173.

OCAÑA OCAÑA, M. C., GÓMEZ MORENO, M.L. (1992): "El litoral andaluz y la red de autopistas europeas: una inserción deficiente". *Revista de Estudios Regionales*, Nº32, pp. 139-151.

OCAÑA OCAÑA, M.C., LARRUBIA VARGAS, R. (1993): *Agricultura y espacio metropolitano: Málaga y el bajo Guadalhorce*. Málaga. Textos Mínimos. Universidad de Málaga. 170 p.

OCAÑA OCAÑA, M.C., NAVARRO RODRÍGUEZ, S. (1999): "Núcleos de población de volumen medio en Andalucía". En DOMÍNGUEZ RODRÍGUEZ, R. (Coord.): *La ciudad, tamaño y crecimiento. Actas del III Coloquio de Geografía Urbana*. Málaga. Universidad de Málaga. Asociación de Geógrafos Españoles, pp. 133-143.

O'KEAN ALONSO, J.M. (1988): *El Campo de Gibraltar: un núcleo industrial al sur*. Sevilla. Cuadernos del Instituto de Desarrollo Regional, Nº23. 208 p.

ORTEGA GARRIDO, F.J. (1991): *Infraestructuras de transporte en Almería*. Almería. Instituto de Estudios Almerienses. Diputación de Almería. 70 p.

PANADERO MOYA, M., CEBRIÁN ABELLÁN, F. (2013): *Ciudades medias. Formas de expansión urbana*. Madrid. Biblioteca Nueva. 248 p.

PARDO, S. M. (2010): "Aproximación metodológica a las vistas de los núcleos de población: el caso de Vélez-Málaga". *Cuadernos Geográficos de la Universidad de Granada*, Nº46, 35-63.

PARLAMENTO DE ANDALUCÍA (1994): *Ley de Ordenación del Territorio de Andalucía (LOTA)*. Sevilla. Consejería de Obras Públicas y Transportes. 220 p.

PARLAMENTO DE ANDALUCÍA (2003): *Ley de Ordenación Urbanística de Andalucía (LOUA)*. Sevilla. Consejería de Obras Públicas y Transportes. 290 p.

PARLAMENTO DE ANDALUCÍA (2008): *Ley 2/2008, de 10 de diciembre, que regula el acceso de los municipios andaluces al régimen de organización de los municipios de gran población*. Sevilla. Gabinete de la Presidencia.

PASCIARONI, C. (2012): "Ciudades medias: aproximación metodológica, funcionalidades y estructura productiva". *Ciencias Económicas*, 30-Nº1, pp. 399-415.

PESCI, R. (2009) "De la ciudad mercantil a la ciudad del conocimiento". En BELLET, C., BELTRAO, E. (Coords.): *Las ciudades medias o intermedias en un mundo globalizado*, Lérida, Universitat de Lleida, pp. 281-299.

PEZZI CERETTO, M. (1982): *La comarcalización de Andalucía*. Granada. Universidad de Granada. 183 p.

PIKE, A., RODRÍGUEZ-POSE, A., TOMANEY, J. (2011): *Desarrollo local y regional*. Valencia. Publicaciones de la Universidad de Valencia. 399 p.

PITA LÓPEZ, M.F., PEDREGAL MATEOS, B. (2010): *III Informe de Desarrollo Territorial de Andalucía*. Sevilla. Universidad de Sevilla. Consejería de Economía, Innovación y Ciencia. 455 p.

PRECEDO LEDO, A. (1976): *La red urbana de Navarra*. Pamplona. Caja de Ahorros de Navarra. 379 p.



PRECEDO LEDO, A. (1990): *La red urbana*. Madrid. Síntesis. Colección geografía de España. 159 p.

PRECEDO LEDO, A. (1996): *Ciudad y desarrollo urbano*. Madrid. Síntesis. 287 p.

PRECEDO LEDO, A. (2004): *Nuevas realidades territoriales para el siglo XXI. Desarrollo local, identidad territorial y ciudad difusa*. Madrid. Síntesis. 207 p.

PRECEDO LEDO, A., MÍGUEZ IGLESIAS, A. (2014): *Las ciudades medias en la globalización*. Madrid. Síntesis. 184 p.

PRED, A. (1977): *City-systems in advanced economies*. London. Hutchinson. 256 p.

PULIDO, N. (2001): "Emergencia de ciudades intermedias. Rasgo más resaltante de la urbanización venezolana actual. Procedimiento metodológico para su identificación". En *VIII Encuentro de Geógrafos de América Latina*. Santiago de Chile (Chile), pp. 1-17.

PULIDO, N. (2004): "Globalización y surgimiento de ciudades intermedias en América Latina y Venezuela". *Revista Geográfica Venezolana*, Vol. 45, 1, pp. 91-121.

PUYOL ANTOLÍN, R. (1975): *Almería. Un área deprimida del sureste español. Estudio Geográfico*. Madrid. CSIC. 606 p.

QUINTANA, A. (1979): *El sistema urbano de Mallorca*. Palma de Mallorca. Universidad de las Islas Baleares. Tesis Doctoral. 288 p.

RACIONERO, L. (1978, con edición de 1986): *Sistemas de ciudades y ordenación del territorio*. Madrid. Alianza Universidad. 218 p.

RAE (2001): *Diccionario de la lengua española (22ª edición)*. Real Academia Española, Espasa. Madrid. 2 Vol. 2448 p.

RATZEL, F. (1891, edición de 2000): *Anthropo-Geographie*. Elibron Classics. 526 p.

RIVERA MENÉNDEZ, J. (2000): *La política de colonización agraria en el Campo de Dalías (1940-1990)*. Almería. Instituto de Estudios Almerienses. Caja Rural de Almería. 521 p.

RODRÍGUEZ MARTÍNEZ, F. (1977): *Ronda: capital subregional*. Málaga. CECA. 530 p.

RODRÍGUEZ MARTÍNEZ, F. (1985): *Granada, medio físico y desarrollo*. Granada. Universidad de Granada. 240 p.

RODRÍGUEZ MARTÍNEZ, F. (2004): "Los derrames penibéticos". En *Alteración de los regímenes fluviales peninsulares*. Murcia. CajaMurcia, pp. 439-495.

RODRÍGUEZ MARTÍNEZ, F. (2008): "Las ciudades medias andaluzas. Cambios básicos durante el último medio siglo" en BOSQUE SENDRA, J., MARTÍN LOU, M. A. (Coords.): *Homenaje a Joaquín Bosque Maurel: Secretario General de la Real Sociedad Geográfica (2003-2008)*. Madrid. Real Sociedad Geográfica, pp. 199-238.

RODRÍGUEZ MARTÍNEZ, F., SÁNCHEZ ESCOLANO, L.M. (2010a): "La planificación territorial y el sistema urbano de Andalucía: notas para una reflexión desde la geografía". *Cuadernos Geográficos de la Universidad de Granada*, Nº47 (2010-2), pp. 223-245.

RODRÍGUEZ MARTÍNEZ, F., SÁNCHEZ ESCOLANO, L.M. (2010b): "Sobre la nueva dimensión de las ciudades medias en Andalucía". En CORNEJO NIETO, C. y PRADA TRIGO, J.: *Ciudad, Territorio y Paisaje: una mirada pluridisciplinar*. Madrid. Universidad Complutense, Universidad Autónoma de Madrid. CSIC.

RODRÍGUEZ MARTÍNEZ, F., SÁNCHEZ ESCOLANO, L.M. (2012a), "Cambios en el sistema urbano intermedio de Andalucía: significado geográfico y nueva funcionalidad urbana", en DELGADO VIÑAS, C., JUARISTI LINACERO, J., TOMÉ FERNÁNDEZ, S. (eds.): *Ciudades y paisajes urbanos en el siglo XXI*. Santander. Stvdio, pp. 369-382.

RODRÍGUEZ MARTÍNEZ, F., SÁNCHEZ ESCOLANO, L.M. (2012b): "Una nueva realidad en la cúspide del sistema de ciudades de Andalucía: las grandes ciudades sin capitalidad provincial". En MIRAMONTES CARBALLADA, A., ROYÉ, D., VILLA VÁZQUEZ, J.I. (Coords.): *Las ciudades y el sistema urbano. Reflexiones en tiempos de crisis*. Santiago de Compostela. Universidad de Santiago de Compostela. Meubook, pp. 73-82.

RODRÍGUEZ MARTÍNEZ, F., SÁNCHEZ ESCOLANO, L.M. (2014): "La ciudad lineal y el urbanismo expansivo en el Mediterráneo. Debate a propósito del Plan de Protección del Corredor Litoral de Andalucía". *Actas del XII Coloquio y Trabajos de Campo del Grupo de*

*Geografía Urbana de la Asociación de Geógrafos Españoles*. Madrid. AGE, CSIC, Universidad Carlos III, Universidad Complutense, Universidad Autónoma de Madrid, Universidad Castilla-La Mancha, pp. 1-12.

ROMÁN DEL RÍO, C. (1987): *Sobre el desarrollo económico de Andalucía*. Málaga. Arguval. 136 p.

ROMEIRO, P.; MÉNDEZ, R. (2008) "Las ciudades del conocimiento: revisión crítica y posibilidades de aplicación a las ciudades intermedias" *Scripta Nova, revista electrónica de geografía y ciencias sociales*. Vol. XII, Nº 270. Consulta: 19 de octubre de 2012.

ROMERO GONZÁLEZ, J., FARINÓS DASÍ, J. (2006): *Gobernanza territorial en España. Claroscuros de un proceso a partir del estudio de casos*. Valencia. Universidad de Valencia. 428 p.

ROMERO RODRÍGUEZ, J.J., DELGADO ÁLVAREZ, M. (1979): "Comarcas marginadas en Andalucía Oriental". *Revista de Estudios Regionales*, Nº4, pp. 165-224.

RONCAYOLO, M. (1988): *La ciudad*. Barcelona. Paidós. 188 p.

ROYO NARANJO, L. (2012): "Planificación, análisis y estudio de la Costa del Sol: revisión de los ejercicios de control y proyección turística redactados entre 1950 y 1980". En *Actas de las IV Jornadas Internacionales sobre Investigación en Arquitectura y Urbanismo*. Valencia. Universidad Politécnica de Valencia, pp. 1-17. Consulta el 1 de febrero de 2014 (<http://hdl.handle.net/10251/15047>)

RUÍZ MARTÍNEZ, A. (1975): "El peso de los factores naturales en el sistema de transportes de Andalucía Oriental". *Información Comercial Española*, Volumen de Andalucía Oriental, Nº507, pp. 50-56.

RUÍZ- VALDEPEÑAS, H.P., GARCÍA CUESTA, J.L. (2008): Políticas urbanas para el desarrollo y la innovación en las ciudades intermedias". *Investigaciones Geográficas*, Nº47, pp. 5-25.

RULLÁN, O. (2011): "La regulación del crecimiento urbanístico en el litoral mediterráneo español". *Ciudad y Territorio. Estudios territoriales*. Vol. XLIII, Nº168, pp. 279-298.

SÁENZ LORITE, M. (1977): *El valle del Andarax y campo de Níjar*. Granada. Universidad de Granada. 422 p.

SALOM CARRASCO, J. (1994): "Ciudades medias y centros intermedios en el Arco Mediterráneo". En CAMPOS ROMERO, M.L., CAMPESINO FERNÁNDEZ, A.J., TROITIÑO VINUESA, A. (Coords.): *Las ciudades españolas a finales del siglo XX. I Coloquio de Geografía Urbana*. Cuenca. Universidad de Castilla-La Mancha, pp. 53-56.

SALOM CARRASCO, J. (1995): "Ciudades medias y centros intermedios en el Arco mediterráneo". En CAMPESINO, A.J., TOITIÑO, M.A y CAMPOS, M.L. (Coords.): *Las ciudades españolas a finales de siglo XX, Actas del I Coloquio de Geografía Urbana*, Cuenca. Servicio de Publicaciones de la Universidad de Castilla La Mancha. 221 p.

SÁNCHEZ DÍAZ, F.J. (1998): "La articulación exterior de Andalucía". *Boletín de la Asociación de Geógrafos Españoles*, Nº26, pp. 65-79.

SÁNCHEZ DOMÍNGUEZ, M.A. (2001): *Instrumentación de la política económica regional en Andalucía, 1946-2000: fundamentos teóricos y evidencia empírica*. Granada. Universidad de Granada. 372 p.

SÁNCHEZ ESCOLANO, L.M. (2010a): "Las redes de ciudades de nivel intermedio en Andalucía". *VI Congreso Internacional de Ordenación del Territorio*. Pamplona. Fundicot, pp. 1-13.

SÁNCHEZ ESCOLANO, L.M. (2010b): "Las redes de ciudades medias en la provincia de Granada: transformaciones recientes y nuevas tipologías (1950-2008)". *Cuadernos Geográficos de la Universidad de Granada*, Nº46 (2010-1), pp. 111-138.

SÁNCHEZ ESCOLANO, L.M. (2010c): "La ordenación del territorio española en el umbral del S.XXI. Una revisión desde la geografía". *Cuadernos Geográficos de la Universidad de Granada*, Nº47 (2010-2), pp. 669-681.

SÁNCHEZ ESCOLANO, L.M. (2013a): "Cohesión y desarrollo territorial en el litoral granadino. Una interpretación desde la planificación y la organización de su sistema urbano". En CAMACHO BALLESTA, J.A. y JIMÉNEZ OLIVENCIA, Y. *Desarrollo regional*

*sostenible en tiempos de crisis*. Granada. Instituto de Desarrollo Regional. Universidad de Granada, pp. 81-95.

SÁNCHEZ ESCOLANO, L.M. (2013b): "Diagnóstico territorial para el desarrollo local. El caso del Levante Almeriense". En RODRÍGUEZ MARTÍNEZ, F. (Coord.): *Desarrollo local en tiempos de crisis: ¿el retorno a los recursos endógenos?* Granada. Universidad de Granada. Instituto de Desarrollo Regional. Grupo de Desarrollo Local de la AGE, pp. 465-477.

SÁNCHEZ ESCOLANO, L.M. (2013c): "Modelo territorial innovador y articulación urbana en el Poniente Almeriense". *Investigaciones Geográficas*, Nº59 (enero-junio 2013), pp. 57-74.

SÁNCHEZ ESCOLANO, L.M. (2014): "Procesos urbanos y desarrollo territorial en el área metropolitana de Almería". *Papeles de Geografía*, Nº56-57 (2013), pp. 243-257.

SÁNCHEZ ESCOLANO, L.M., ESPINOSA ARIAS, J. A. (2012): "El binomio agricultura-turismo y su incidencia en el modelo territorial de la costa de Granada". *Papeles de Geografía*, Nº55-56 (2012), pp. 189-203.

SÁNCHEZ PICÓN, A. (1992): *La integración de la economía almeriense en el mercado mundial (1778-1936)*. Almería. Instituto de Estudios Almerienses. 573 p.

SÁNCHEZ PICÓN, A. (1997): "La ocupación humana y la explotación económica del litoral almeriense en el pasado (S. XVI-XX)". En VICIANA MARTÍNEZ-LAGE, A., GALÁN PEDREGOSA, A. (Coords.): *Actas de las Jornadas sobre el litoral de Almería: caracterización ordenación y gestión de un espacio geográfico*. Almería. Instituto de Estudios Almerienses. 1 Vol., pp. 35-51.

SÁNCHEZ PICÓN, A. (2011): "Ejes de desarrollo en el sureste y la Andalucía mediterránea (1800-2000)". *Historia Contemporánea*, Nº42, pp. 261-302.

SÁNCHEZ PICÓN, A. (2013): "El protagonismo andaluz en la expansión minera". En SÁNCHEZ PICÓN, A. (Coord.) *Industrialización y desarrollo económico en Andalucía. Un balance y nuevas aportaciones*. Sevilla. Junta de Andalucía. Centro de Estudios Andaluces, pp. 27-44.

- SANTOS, M. (1996): *Metamorfosis del espacio habitado*. Barcelona. Oikos-Tau. 118 p.
- SCHLÜTER, O. (1899): "Bemerkungerzur Siedlungsgeographie". *Geographische Zeitschrift*, Nº5, pp. 65-84.
- SERMET, J. (1943): "La costa mediterránea andaluza de Málaga a Almería", *Estudios Geográficos*, IV, Nº10, pp. 15-30.
- SERMET, J. (1950): "La vega de Adra", *Estudios Geográficos*, XI, Nº41, pp. 695-710.
- SERMET, J. (1969): *L'Andalousie de la Méditerranée, région géographique espagnole*. Toulouse, 15 Vols, 1 atlas. Tesis Doctoral.
- SERMET, J. (1975): *Andalucía como hecho regional*. Granada. Universidad de Granada. 138 p.
- SMAILES, A. E. (1953): *The Geography of Towns*. London. Hutchinson University Library. 337 p.
- SOLÍS TRAPERO, E., MOHÍNO SANZ, I., DE UREÑA FRANCÉS, J.M. (2014): "Global Metropolitan-Regional Scale in Evolution: Metropolitan Intermediary Cities and Metropolitan Cities". *European Planning Studies*, Vol. 23, Nº3, pp. 568-596.
- SORENSEN, F.; FUGLSANG, L.; SUNDBO, J. (2010): "Experience Economy, Creative Class and Business Development in Small Danish Towns". *Urban Research & Practice*, Vol. 3, Nº2, pp.177-202.
- SPOSITO, M. E.(2004): "Novos conteúdos nas periferias urbanas das cidades médias do estado de São Paulo, Brasil". *Investigaciones geográficas, Boletín Del Instituto de Geografía-UNAM*, Nº54, pp. 114-139.
- SWEENY, M. (2001): "Second-Tier Cities: The Right Size and the Right Cost". *Business Facilities: The Location Advisor*, New Jersey - Tinton Falls, pp. 1-5.
- TAYLOR, T.G. (1949): *Urban Geography: a Study of Site, Evolution, Pattern and Classification in Villages, Towns and Cities*. London. Methuen. 439 p.

- TERÁN, M. (1942): "Calatayud, Daroca y Albarracín. Notas de geografía urbana". *Estudios Geográficos*, Nº 6, pp. 163-202.
- TERÁN, M. (1946): "Sigüenza. Estudio de geografía urbana". *Estudios Geográficos*, Nº25, pp. 633-666
- TERÁN, M. (1961a): "El desarrollo espacial de Madrid a partir de 1868". *Estudios Geográficos*, Nº 84-85, pp. 599-615.
- TERÁN, M. (1961b): "Dos calles madrileñas: las de Alcalá y Toledo". *Estudios Geográficos*, Nº 84-85, pp. 375-476.
- TERÁN, M. (1966): "La ciudad como forma de ocupación del suelo y de organización del espacio". *Revista de Estudios de la Vida Local*, Nº 146, pp. 161-177.
- TERÁN, M. (1979): *Madrid*. Madrid. Espasa Calpe. 5 Vols.
- TERÁN ÁLVAREZ, M. (2004, original de 1936): "Baja Andalucía", en *Ciudades Españolas (estudios de geografía urbana)*. Madrid. Real Academia de la Historia, pp. 31-62.
- TOSCHI, U. (1947): *Geografía Urbana*. Bolonia. Macrí. 245 p.
- TOWNROE, P., KEENE, D. (1984): "Polarization Reversal in the State of Sao Paulo, Brazil". *Regional Studies*, Vol. 18, Nº1, pp. 45-54.
- TRICART, J. (1952): *L'habitat urbaine*. París, CPU. 295 p.
- URBANO MARMOL, A., RIVAS CASADO, M. (1992): "Servicios avanzados a la empresa: estrategia de promoción de las ciudades medias". En FERIA TORIBIO, J.M. (Coord.): *Jornadas sobre ciudades medias*. Sevilla. Junta de Andalucía. Consejería de Obras Públicas y Transportes, pp. 163-176.
- URIBE TORIL, J. (2008): *Incubación empresarial como fuente de sinergias entre empresas en el desarrollo local*. Almería. Universidad de Almería. 418 p.
- VALENZUELA RUBIO, M. (1985): "El geógrafo ante la crisis urbana: sobre la aplicación de la geografía y otras polémicas". *Boletín de la Asociación de Geógrafos Españoles*, Nº2, pp. 13-22.

VÁZQUEZ BARQUERO, A. (2009): "Desarrollo local, una estrategia para tiempos de crisis". *Apuntes del CENES*, Nº47, Vol. 28. pp. 117-132.

VEITL, P. (1993): "Un géographe engagé. Raoul Blanchard et Grenoble, 1910-1930". *Genésis*, Vol. 13, Nº13, pp. 98-117.

VELTZ, P. (1999): *Mundialización, ciudades y territorios*. Barcelona. Ariel. 254 p.

VENTURA FERNÁNDEZ, J., FERNÁNDEZ LATORRE, F. (2011): "Escalas intermedias y el papel de los servicios en la ordenación del territorio andaluz". *V Congreso de Geografía de los Servicios*. Las Palmas de Gran Canaria. Asociación de Geógrafos Españoles. Vol. 1, Tomo 1, pp. 373-392.

VILÁ-BAÑOS, R., RUBIO-HURTADO, M.J., BERLANGA-SILVENTE, V., TORRADO-FONSECA, M. (2014): "Cómo aplicar un cluster jerárquico en SPSS". *REIRE, Revista d'Innovació i Recerca en Educació*, Vol. 7, Nº1, pp. 113-127.

VILAGRASA IBARZ, J. (1999): "Las ciudades pequeñas y medias en España". En DOMÍNGUEZ RODRÍGUEZ, R (Coord.): *La ciudad, tamaño y crecimiento, Actas del III Coloquio de Geografía Urbana*. Málaga. Asociación de Geógrafos Españoles. Universidad de Málaga, pp. 17-41.

VILAGRASA IBARZ, J. (2000): "Ciudades medias y ciudades intermedias: Posicionamiento en la red urbana y procesos urbanos recientes" en *Teorías y formas de intervención urbanística: espacios urbanos, infraestructuras, paisaje ecológico* (Curso de especialización). Zaragoza. UPC-COAA. Enero-mayo 2000, ([www.cccb.org/atlas/autores/cursos/coaa.htm](http://www.cccb.org/atlas/autores/cursos/coaa.htm))

VILLEGAS MOLINA, F. (1979): "Factores geográficos y red de carreteras en Andalucía Oriental". *Revista de Estudios Regionales*, Nº4, pp. 37-70.

VINUESA ANGULO, J. (1989): "La población de las ciudades medias españolas". En *Urbanismo COAM*, Nº 6 (enero) Madrid. Colegio de Arquitectos, pp. 17-27.

VINUESA ANGULO, J., VIDAL DOMÍNGUEZ, M.J. (1991): *Los procesos de urbanización*. Madrid. Síntesis. 205 p.



VON THUNEN, J.H. (1820): *Teoría de la localización*.

WATSON, S., GIBSON, K. (1995): *Postmodern Cities and Spaces*. Oxford (RU) y Cambridge (EEUU). Blackwell Press. 269 p.

WILSON, A.G. (1980): *Geografía y planeamiento urbano y regional*. Barcelona. Oikos-Tau. 452 p.

YUS RAMOS, R., TORRES DELGADO, M.A. (2010): *Urbanismo difuso en suelo rústico. Deterioro ambiental y corrupción en la provincia de Málaga*. Málaga. Gabinete de Estudios de la Naturaleza en la Axarquía (GENA)- Ecologistas en Acción. 609 p.

ZÁRATE MARTÍN, M. A. (2006): "Las ciudades españolas en la era de la globalización". En ARROYO LLERA, F., VÁZQUEZ GARCÍA, F. (Coords.): *El espacio geográfico español y su diversidad*. Madrid. Ministerio de Educación y Ciencia. Secretaría General de Educación, pp. 91-131.

ZOIDO NARANJO, F. (1992): "Las ciudades medias en Andalucía", en FERIA TORIBIO, J.M. (Coord.): *Jornadas sobre ciudades medias*. Sevilla. Junta de Andalucía. Consejería de Obras Públicas y Transportes, pp. 13-27.

ZOIDO NARANJO, F. (1994): "Aportación de Andalucía al Arco Mediterráneo Europeo". En CAMPOS ROMERO, M.L.; CAMPESINO FERNÁNDEZ, A.J.; TROITIÑO VINUESA, A. (Coords.) *Las ciudades españolas a finales del siglo XX. I Coloquio de Geografía Urbana*. Cuenca. Universidad de Castilla-La Mancha, pp. 57-60.

ZOIDO NARANJO, F. (1995): "Sistema de asentamientos, ciudades medias y aglomeraciones urbanas de Andalucía. Evolución reciente". *Situación: revista de coyuntura económica*, Nº3, pp. 149-162.

ZOIDO NARANJO, F. (1996): "El hecho metropolitano en Andalucía. Consideraciones sobre su funcionalidad ordenación e institución". *Cuadernos Económicos de Granada*, Nº 5, p. 43-57.

ZOIDO NARANJO, F. (1998): "Geografía y ordenación del territorio". *Íber, Didáctica de las ciencias sociales. Geografía e Historia*, Nº 16 (abril 1998). Monográfico: Nuevas fronteras de los contenidos geográficos, pp. 19-31.

ZOIDO NARANJO, F. (2002): "Andalucía, cohesión y diversidad territorial", *Scripta Nova, revista electrónica de Geografía y Ciencias Sociales*, Vol. VI, Nº128. Consulta: 12 de octubre de 2012.

ZOIDO NARANJO, F., CARAVACA BARROSO, I. (Coords.) (2005): *II Informe de Desarrollo Territorial de Andalucía*. Sevilla. Universidad de Sevilla. Consejería de Economía, Innovación y Ciencia. 480 p.

### **12.3 Páginas web.**

Blog del profesor José Fariña "Urbanismo, territorio y paisaje": <https://elblogdefarina.blogspot.com.es/>. Consulta el 15 de junio de 2014.

Cuencas Mediterráneas Andaluzas: [redhidrosurmedioambiente.es](http://redhidrosurmedioambiente.es). Consulta el 11 de marzo de 2015

[ferrmed.com](http://ferrmed.com) - Promotion du Grand Axe Ferroviaire de Marchandises. Consulta 20 de marzo de 2013

[juntadeandalucia.es/temas/vivienda-consumo/urbanismo/ordenacion.html](http://juntadeandalucia.es/temas/vivienda-consumo/urbanismo/ordenacion.html) - Consejería de Medio Ambiente y Ordenación del Territorio. Junta de Andalucía. Consulta el 1 de septiembre de 2015

