

UNA NUEVA REALIDAD URBANA EN LA CÚSPIDE DEL SISTEMA DE CIUDADES DE ANDALUCÍA: LAS GRANDES CIUDADES SIN CAPITALIDAD PROVINCIAL

FRANCISCO RODRÍGUEZ MARTÍNEZ
Universidad de Granada.
fcorodri@ugr.es

LUIS MIGUEL SÁNCHEZ ESCOLANO
Universidad de Granada.
lmsescolano@ugr.es

RESUMEN

En las últimas décadas han nacido y ganado protagonismo en Andalucía nuevas realidades territoriales tales como las áreas metropolitanas surgidas en torno a las principales capitales provinciales y la urbanización masiva del litoral. En estos ámbitos se localizan actualmente las grandes ciudades andaluzas de más de 100.000 habitantes, algunas consideradas hasta hace pocas décadas agrocidades y ciudades medias. En la presente comunicación pretendemos avanzar hacia un mejor conocimiento de estas urbes en relación con el contexto territorial y urbano en que se desarrollan.

PALABRAS CLAVE: Sistema de ciudades, jerarquía urbana, metropolización y litoralización de la población, Andalucía.

ABSTRACT

In the last few decades, new territorial realities have been born and have earned protagonism in Andalusia, such as the metropolitan areas that have sprung up around the main provincial capitals and the massive development of the coastline. In this scope, the big cities of more than 100,000 inhabitants are found, that until a few decades ago were considered agricultural and mid-sized cities. In this paper we try to advance towards a better knowledge of these major cities in relation to the territorial and urban context in which they are developed.

KEYWORDS: City system, urban hierarchy, metropolization and coastalization of the population, Andalusia.

1. INTRODUCCIÓN. GRANDES CIUDADES, SISTEMA URBANO Y DESARROLLO TERRITORIAL EN ANDALUCÍA.

Como ha sido reconocido desde hace mucho tiempo, Andalucía ha sido históricamente un *pais de ciudades* (DOMÍNGUEZ, 1976). Centros urbanos de relevancia nacional y global en algunos casos, que han regido la estructura territorial de una región tradicionalmente deslavazada y polinuclear que, sólo recientemente, ha empezado a planificar y ordenar el territorio con vistas a la consecución de un espacio plenamente articulado internamente y con el exterior. Las últimas décadas, sin embargo, no han sido solo un periodo de expansión y desarrollo de la planificación y punto de partida para la consolidación de una idea integradora y global de Andalucía. También ha

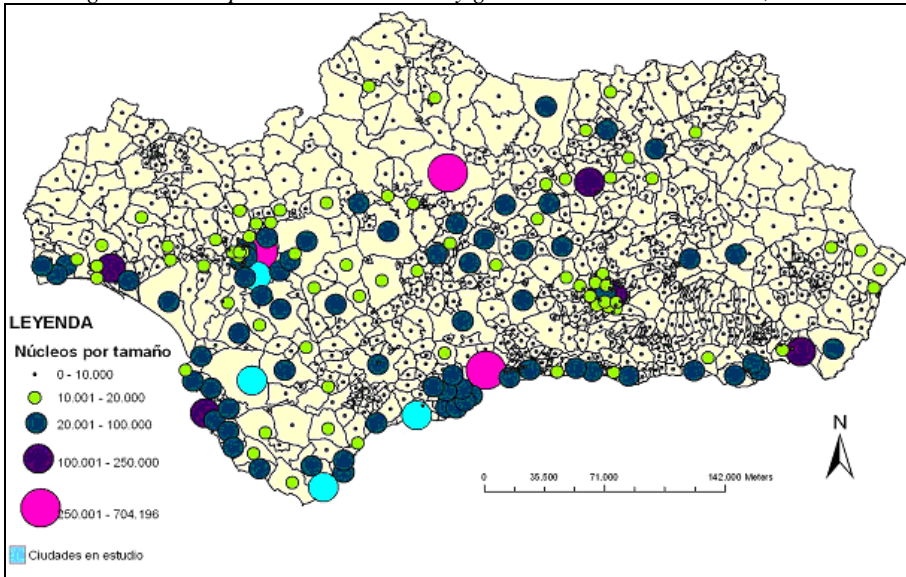
sido el periodo de máximo desarrollo histórico de las infraestructuras viarias, de las grandes transformaciones económicas y sociales (desde la autonomía hasta la consolidación de la marca turística andaluza) y, en definitiva, del aumento del nivel de vida general de la población. Todo esto ha supuesto un cambio radical en los patrones de movilidad, trabajo, productividad y localización de la inversión en el espacio regional, que ha tenido sus repercusiones inmediatas sobre el sistema de ciudades.

En este marco de profundos cambios, surgen, como unos de los resultados más evidente de las transformaciones habidas, las áreas metropolitanas en torno a las principales capitales regionales –Sevilla, Granada, Málaga, Cádiz- y la conurbación litoral mediterránea. Junto a esto, y con distintos orígenes según su localización en el espacio y su perfil socioeconómico, aparecen las actuales grandes ciudades que sin ser capital provincial tienen más 100.000 habitantes.

Escalón intermedio entre las grandes ciudades y las ciudades medias tradicionales, las ciudades con más de 100.000 habitantes en Andalucía no responden con exactitud al modelo de equilibrio jerárquico propio, históricamente, del sistema de ciudades regional, ya que, en algunos casos, son precisamente el símbolo de todo lo contrario. Cada núcleo estudiado responde a un perfil distinto y a procesos territoriales muy dispares. Así, Jerez de la Frontera, es la gran capital histórica de la campiña y la competidora con Cádiz, sobrada de argumentos debido a su importancia agroindustrial, por ser un centro de referencia en el suroeste de Andalucía. Dos Hermanas, en cambio, es un ejemplo prototípico de ciudad dormitorio en la región, que ha crecido explosivamente en pocos lustros al abrigo de la expansión del área metropolitana sevillana y la nueva lógica locacional que encierra este fenómeno. Algeciras, al sur, núcleo portuario e industrial capital del Campo de Gibraltar, presenta graves problemas de integración económica con el resto de Andalucía, que se pretenden superar con las nuevas autovías y ferrocarriles con la Bahía de Cádiz y la zona interior de Andalucía. Estas deficiencias históricas han restado influencia y limitan las potencialidades de un núcleo muy pujante y dinámico y su hinterland. Finalmente Marbella, situada en el centro de la Costa del Sol occidental, representa el gran símbolo de la marca turística Andalucía, la del sol y la playa y el turismo residencial expansivo, del cual, tras años de descontrol administrativo y planificador, ha sido una víctima más, dando lugar, en la actualidad, a un escenario muy problemático que exigen una reflexión sobre sus opciones de desarrollo dentro del modelo vigente.

Pese a las graves problemáticas citadas, cuya solución supone un reto inmediato abordado por la ordenación del territorio regional, está sobradamente reconocido el insustituible papel que las grandes ciudades andaluzas, sean capital provincial o no, y, a su lado, las ciudades medias, tienen como elementos rectores del desarrollo territorial, focos de la actividad económica y centros difusores de la innovación a su entorno más próximo, pilares fundamentales para avanzar en la cohesión interna de Andalucía (RODRÍGUEZ *et al*, 2010; MÉNDEZ *et al*, 2008; CARAVACA *et al*, 2007; FERIA, 1993).

Figura 1. Jerarquía urbana andaluza y grandes ciudades en estudio, 2011.



Fuente: Elaboración propia.

2. LAS GRANDES CIUDADES SIN CAPITALIDAD PROVINCIAL.

2.1. Jerez de la Frontera.

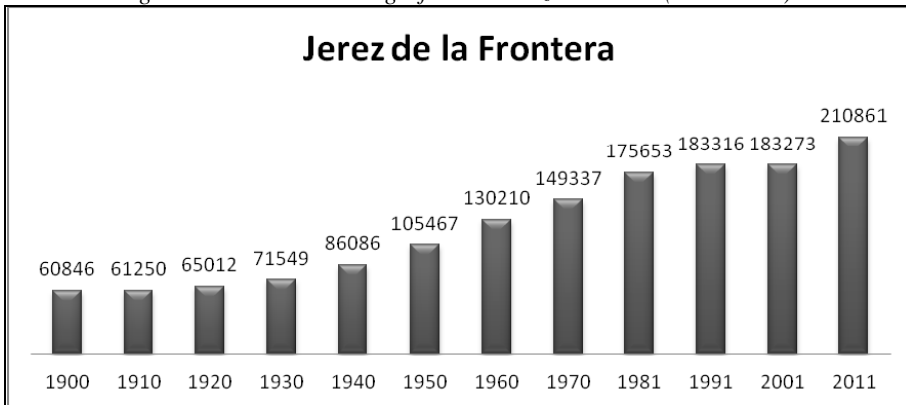
Jerez de la Frontera es, sin duda, la principal de las grandes ciudades andaluzas sin capitalidad provincial. Demasiado cerca de la histórica Cádiz, sin contacto directo con el mar, y debido a las decisiones políticas de la época, quedó apartada de la posibilidad de ver refrendada su importancia histórica con el marchamo capitalino. Pese a ello, Jerez es hoy día la ciudad más populosa de la provincia de Cádiz, y el centro indiscutible (demográfico, social, cultural y hasta funcional) de una región urbana antiquísima que conforma, en primer lugar, la campiña gaditana y la región vitivinícola del bajo Guadalquivir, constituyendo en segundo término, cada día con más fuerza, una referencia de primer nivel para muchos de los municipios satélite de la bahía de Cádiz (FERIA, 1993: 218), que encuentran en el área jerezana el espacio y las fáciles comunicaciones que no son posibles en el saturado y frágil entorno de la capital provincial.

Por otro lado, y como prueba de su importancia regional, Jerez cuenta con más población que otras capitales provinciales andaluzas como son Jaén, Huelva o Almería, además de la ya citada Cádiz. Muchos son los factores que explican este pujante devenir hasta la actualidad (Figura 2) pese a no contar con las inversiones y elementos favorecedores con que sí han contado estas ciudades andaluzas en los últimos 180 años. Jerez ha sido desde antiguo el centro de una pujante región comercial de base agropecuaria, de fama mundial en el campo vitivinícola, que reunió en torno a ella a las grandes familias comerciales de Europa, compitiendo con Sevilla, Cádiz o Sanlúcar de Barrameda por ser el punto de establecimiento de poderosos comerciantes y nobles españoles y extranjeros.

Esta importancia social, acompañada de la correspondiente pujanza económica, nos explica la estructura urbana tradicional de la ciudad de Jerez, característica de una ciudad clásica mediterránea, compacta, con magníficos ejemplos de barrios históricos y monumentales, y una morfología que, hasta hace pocos años, se mantenía con un perfil típicamente andaluz en el que se identificaba con facilidad la transición entre lo rural y lo urbano, lo residencial y lo comercial.

Los grandes desarrollos de décadas recientes, debidos al incremento demográfico y la mejora en las infraestructuras viarias, han reconfigurado la expansión urbana y la actual forma de la ciudad, que se adapta creciendo en aquellos barrios con mejor accesibilidad en automóvil, en los que los grandes centros comerciales han pasado a convertirse en los nuevos hitos que marcan el proceso de expansión de la ciudad y las autovías en canales rectores del mismo.

Figura 2. Evolución demográfica de Jerez de la Fra. (1900-2011).



Fuente: SIMA.

Hoy día, Jerez de la Frontera es la quinta ciudad andaluza -con más de 200.000 habitantes-, y alcanza, en la parte occidental de su término municipal (uno de los más grandes de Andalucía), densidades urbanas propias de un espacio metropolitano. Está afectada por la Ley Autonómica de Municipios de Gran Población de 2008. Además, empieza a integrarse, gracias a la mejora de las comunicaciones y al impulso político recibido (con su inclusión en la Mancomunidad de Municipios), dentro de la gran región metropolitana polinuclear de la bahía de Cádiz. La apuesta por la colaboración y la integración entre estos dos colosos urbanos andaluces, evitando la inútil competencia arraigada desde antiguo, supone el impulso definitivo para el desarrollo integral y cooperativo de esta parte de la comunidad autónoma.

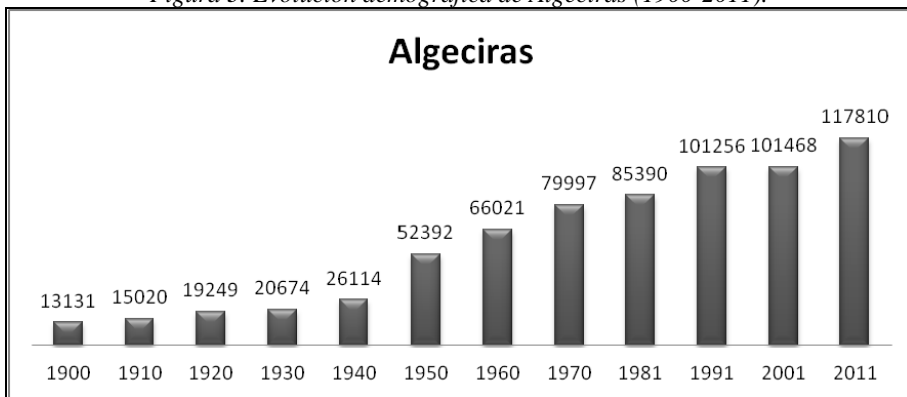
2.2. Algeciras.

Por su poderío industrial e importancia económica, geoestratégica y demográfica, Algeciras es percibida por la población y la planificación andaluza de la actualidad como la novena capital andaluza. Principal referencia urbana del campo de Gibraltar, es, así mismo, el principal puerto de pasajeros de la península ibérica (con 3.470.296 pasajeros en 2010) y uno de los principales en cuanto a tonelaje movilizado (con 861.086 Tn ese mismo año) (APBA, 2011). Esta realidad portuaria pujante y muy dinámica, es acompañada por lo que queda en el área urbana de la bahía de Algeciras

del Plan de Desarrollo del Campo de Gibraltar -iniciado en 1965-, verdadero artífice del perfil industrial del que hoy hace gala la comarca (LOZANO, 1983). De aquí surgieron las actuales refinerías, industrias petroquímicas, instalaciones logísticas, gasificadoras... que caracterizan el paisaje del entorno urbano algecireño.

Desde la puesta en marcha de este Plan de Desarrollo, muy fructífero en comparación con otros de los habidos en Andalucía, se deriva la fuerte expansión urbana y demográfica vivida por Algeciras en toda la segunda mitad del siglo XX (Figura 3). De ser un punto estratégico política y económicamente –por su proximidad a Gibraltar-, y un importante puerto y zona de intercambio económico, el Plan de Desarrollo hizo reconfigurar la orientación económica y social de la ciudad hasta darle el perfil eminentemente industrial, obrero y portuario que tiene en la actualidad. En este sentido la ciudad de Algeciras ha conocido en los últimos 40 años una importante expansión desde el núcleo tradicional hacia la zona de la Bahía –hacia el este y el norteseguiendo la expansión del puerto y las nuevas industrias (con sus polígonos logísticos y fabriles), donde se localizan los nuevos barrios residenciales, y hacia el oeste, hacia las colinas, donde se ubica la población obrera menos pudiente.

Figura 3. Evolución demográfica de Algeciras (1900-2011).



Fuente: SIMA.

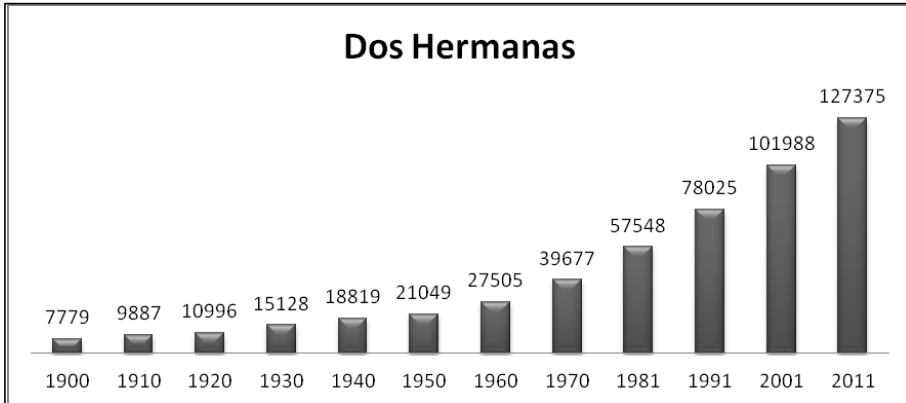
En el marco territorial andaluz de nuestros días, Algeciras juega un papel minusvalorado por los fuertes problemas que encuentra su importante puerto e industria para desenclavarse de su ubicación periférica y casi excéntrica dentro de Andalucía y España. La solución a esto pasa actualmente por la necesaria mejora de las infraestructuras viarias –ferrocarril, principalmente-, que permitirían aumentar la integración económica del puerto algecireño en España -aproximándolo a Madrid-, multiplicaría los beneficios de esta infraestructura para Andalucía, y permitiría, a una escala más local, su mejor interrelación económica y funcional con las otras grandes áreas urbanas que le son próximas, como es la de la Bahía de Cádiz-Jerez, la de Sevilla o la de la Costa del Sol- Málaga.

2.3. Dos Hermanas.

El municipio de Dos Hermanas es, en la actualidad, la gran ciudad dormitorio de la aglomeración urbana de Sevilla. Centro agroindustrial, situada a tan solo 12 kms de la capital, debido a su excelente conectividad por autopista y ferrocarril (constituye un nudo de comunicaciones que recoge los ramales ferroviarios y la autopista procedentes

de la provincia de Cádiz -que incluye Algeciras y Jerez de la Fra.- y los ferrocarriles del sur y este de Andalucía.), ha recogido una importante parte del crecimiento urbano capitalino, convirtiéndose de este modo en la gran beneficiada de la expansión metropolitana de Sevilla. No en vano, Dos Hermanas comenzó su imparable crecimiento en los años 70-80 del pasado siglo (ver Figura 4), justo en las mismas fechas en que se comenzaba a configurar el espacio metropolitano hispalense.

Figura 4. Evolución demográfica de Dos Hermanas (1900-2011)



Fuente: SIMA.

Pese a las profundas transformaciones habidas en todo el entorno de metropolitano de Sevilla en las últimas décadas, Dos Hermanas ha mantenido en gran medida su forma compacta y una estructura urbana marcada por las grandes vías de comunicación que la atraviesan y la continuación de las grandes avenidas preexistentes. Si bien, los procesos generales que la afectan y caracterizan actualmente hacen que no sea más que uno de los muchos elementos englobados dentro de una estructura polinuclear muy compleja y dinámica que tiene su centro en la ciudad de Sevilla. En este sentido, y al constituirse recientemente como ciudad dormitorio de rápido crecimiento urbano, ha perdido una parte de su personalidad urbana y paisajística por culpa de los enormes desarrollos urbanísticos habidos (especialmente en la zona norte).

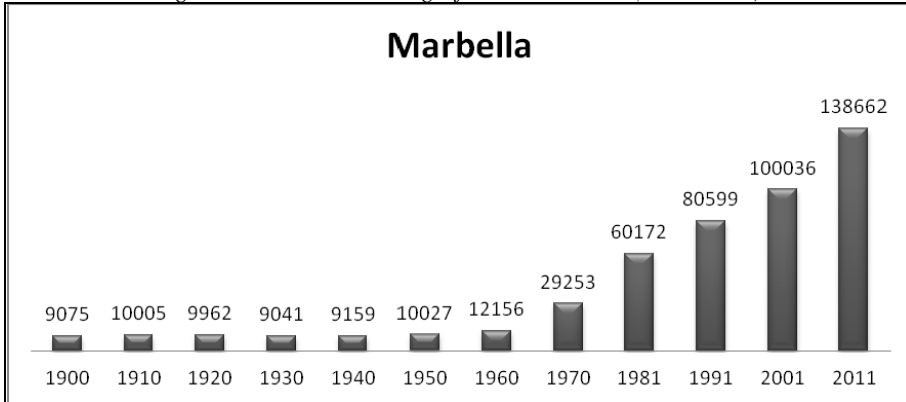
Dos Hermanas adolece en la actualidad de muchos de los problemas propios de las ciudades que han crecido extraordinariamente rápido al amparo de la formación de grandes áreas metropolitanas. Las infraestructuras de comunicación, históricas y recientes, se han demostrado insuficientes para encauzar todo el tráfico de personas y mercancías que moviliza diariamente un área metropolitana como la de Sevilla, que supera en la actualidad los 1'5 millones de habitantes y encuentra en Dos Hermanas un punto clave en su conectividad interna. El tren de cercanías, el metro, y el transporte público en general, parecen la clave para garantizar la sostenibilidad del modelo urbano metropolitano de Sevilla y la eficiente inserción de Dos Hermanas en el mismo.

2.4. Marbella.

En la actualidad, Marbella se ha convertido en el gran símbolo urbano del modelo turístico de sol y playa en España. De pequeño pueblo de pescadores, que apenas había entrado en juego en los relevantes procesos industriales y agrícolas habidos en la costa mediterránea andaluza durante los siglos XVIII y XIX (minería, hojalaterías,

producciones de la vid, cultivos intensivos subtropicales), pasó a ser, gracias a la intervención del estado, al reconocimiento por parte de ciertos personajes influyentes de sus cualidades climáticas y paisajísticas, y la puesta en marcha de infraestructuras básicas para el turismo (creación de los primeros hoteles en el primer tercio del S.XX, remodelación y construcción de la Terminal 1 del aeropuerto de Málaga en los primeros 1960, Puerto Banús en 1970, etc.) una auténtica ciudad para el ocio que ha llegado a funcionar como el centro económico y la principal referencia empresarial de la marca turística *Costa del Sol* (Figura 5).

Figura 5. Evolución demográfica de Marbella (1900-2011)



Fuente: SIMA.

Marbella en la actualidad es, así mismo, icono del urbanismo expansivo y descontrolado, producto de años de falta de planificación y ordenación efectiva del modelo territorial de la comarca en que se inserta. El pequeño pueblo tradicional, que hoy pervive museificado como un espacio de recreo urbano mediterráneo, fue engullido por las nuevas construcciones y las grandes infraestructuras viarias –siempre insuficientes y rápidamente superadas por el crecimiento demográfico imparable–, dando lugar en la actualidad a una ciudad polinuclear, extensiva y dispersa, ligada sin solución de continuidad física con los municipios adyacentes, más propia de los desarrollos urbanos estadounidenses que de los compactos núcleos mediterráneos tradicionales.

El futuro de Marbella como ciudad sostenible aparece ligado al establecimiento de un mayor y más efectivo control sobre su expansión urbana, la defensa del patrimonio natural y urbano municipal, muy maltratado estos años atrás, y la búsqueda de soluciones a la inminente saturación territorial –y también turística, ecológica y paisajística– que ha producido el depredador modelo territorial vigente durante décadas en la costa del Sol (NAVARRO, 2003), pese a lo cual, éste sigue siendo imitado actualmente a lo largo y ancho de la costa española.

3. ESCENARIOS FUTUROS EN EL SISTEMA URBANO ANDALUZ. LAS GRANDES CIUDADES QUE ESTÁN POR VENIR.

El mantenimiento de la lógica territorial y económica que ha configurado la actual red de asentamientos, transformando radicalmente la red histórica anterior y generando nuevos focos de centralidad urbana, permitirá que los grandes procesos territoriales vigentes en Andalucía en las últimas décadas continúen produciéndose en un futuro inmediato, por lo que algunas de las tendencias ya comentadas proseguirán su desarrollo: auge y densificación de las grandes áreas metropolitanas, litoralización general de la población, creación de nuevas aglomeraciones en torno a pequeñas capitales provinciales, etc.

Cuadro 1. Las futuras grandes ciudades, 2011.

Municipios	Pobl. 2011	Localización
Alcalá de Guadaíra	72.800	Área Metropolitana Sevilla
Benalmádena	63.788	Área Metropolitana Málaga
Chiclana de la Frontera	79.839	Bahía de Cádiz
El Ejido	83.774	Poniente de Almería
El Puerto de Santa María	88.917	Bahía de Cádiz
Estepota	65.667	Costa del Sol Occidental
Fuengirola	74.054	Costa del Sol Occidental
La Línea de la Concepción	64.944	Campo de Gibraltar
Linares	61.110	Campaña de Jaén
Mijas	79.262	Costa del Sol Occidental
Motril	60.887	Costa Tropical de Granada
Roquetas de Mar	89.851	Poniente de Almería
San Fernando	96.894	Bahía de Cádiz
Sanlúcar de Barrameda	66.944	Costa Noroeste de Cádiz
Torremolinos	68.181	Área Metropolitana Málaga
Utrera	51.630	Área Metropolitana Sevilla
Vélez-Málaga	77.004	Litoral Oriental-Axarquía Málaga

Fuente: SIMA.

Esto no hace sino confirmar la tendencia al crecimiento demográfico registrada en los últimos lustros en algunas ciudades medias de la región, lo que derivará, en los próximos años, en un aumento del número de ciudades que concentran más de 100.000 habitantes.

Estas grandes ciudades andaluzas del futuro conforman un grupo urbano de características fácilmente identificables. Ciudades medias, muchas de ellas históricas, han venido jugando hasta ahora un papel de intermediación en la difusión del desarrollo regional entre las grandes urbes regionales y el entorno rural del que históricamente han sido referencia. Con la puesta en marcha de los procesos metropolitanos, el éxito territorial del litoral como poderoso foco de la actividad económica, y gracias al desarrollo infraestructural de la región, estas ciudades medias han entrado en una dinámica de crecimiento que las ha hecho transitar desde un perfil marcadamente agrario e industrial, según los casos, a uno mayoritariamente terciario centrado en el sector servicios (RODRÍGUEZ MARTÍNEZ, 2008).

Mayoritariamente metropolitanas y litorales, y sólo en algunos casos núcleos interiores que no participan directamente de estos dos procesos (es el caso de alguna cabecera comarcal rural muy pujante, como Linares), conforman el segundo nivel en importancia de la red urbana regional, lo que relacionamos de forma directa con el mayor grado de reconocimiento que estas urbes poseen en la actualidad en los planes de ordenación del territorio.

4. CONCLUSIONES.

En un periodo como el vivido en Andalucía en las últimas décadas, en el que tantos cambios de tipo estructural han impactado de forma acelerada sobre la red de asentamientos histórica de la región, la teoría y la práctica en el análisis y diagnóstico de estos procesos de permutación territorial no siempre han ido de la mano. La planificación y la ordenación del territorio en Andalucía, que se desarrollaron al mismo tiempo que nacía la dinámica metropolitana en la región (años 80), y tardíamente respecto a los procesos de ocupación masiva del litoral (que ya era importante a finales de los 60), no siempre han encontrado las claves para superar un modelo marcadamente municipalista de la gestión de los problemas urbanos y dar con las herramientas, a escala subregional o regional, que permitieran concebir los problemas de un espacio metropolitano o litoral de forma holística e integral.

En este marco general, el papel de la ordenación del territorio y sus instrumentos planificadores, toma a partir de ahora una relevancia mayor si cabe que en anteriores ocasiones. Es necesario evitar errores como los hasta ahora cometidos, superar la falta de previsión sobre qué hacer con los grandes procesos territoriales y garantizar el equilibrio territorial. Y esto se hace asegurando que la ley y los planes de ordenación apoyen y dirijan procesos territoriales que, por su dimensión y características, escapen del control de ayuntamientos y gobiernos locales, ofreciendo soluciones globales a los problemas del territorio regional. En la planificación y la ordenación del territorio está el camino para la consecución de un mejor modelo de región, más cohesionada internamente y más orientada hacia modelos territoriales sostenibles y eficientes.

Por otro lado, el necesario cambio del modelo productivo vigente, insostenible y pernicioso para el medio, así como los retos que plantea la actual crisis económica (que tiene serias consecuencias demográficas, sociales y culturales), nos hace pensar en que, si bien las grandes ciudades andaluzas constituirán como hasta ahora los ejes para el desarrollo territorial y la base del sistema económico y territorial, lo harán desde un papel mucho más adaptado a los llamados “nuevos modelos de ciudad”, más sostenibles, menos expansivas, apostando por la innovación y, en definitiva, por la calidad de vida de sus habitantes.

BIBLIOGRAFÍA.

- AA.VV. (2011): Padrón Municipal de habitantes. Sistema de Información Multiterritorial de Andalucía (SIMA). Sevilla. Instituto de Estadística y Cartografía de Andalucía.
- AUTORIDAD PORTUARIA DE LA BAHÍA DE ALGECIRAS (APBA) (2011): Memoria Anual del Puerto de Algeciras, 2010. Madrid. Puertos del Estado. Ministerio de Fomento. 266 págs.

- CARAVACA, I., GONZÁLEZ, G., NAVARRO, A. (2007): “Indicadores de dinamismo, innovación y desarrollo: su aplicación en ciudades pequeñas y medias de Andalucía”. En Boletín de la AGE, N°43, p.131-154.
- DOMÍNGUEZ, A. (1976): El mosaico español. Pamplona. Urgoiti Editores (edición de 2009). 183 p.
- FERIA, J.M. (1993): El sistema urbano andaluz. Aglomeraciones urbanas, áreas de centralidad y ámbitos desarticulados. Sevilla. Instituto de Desarrollo Regional. Consejería de Obras Públicas y Transportes. 310 págs.
- LOZANO, J.M. (1983) El desarrollo del Campo de Gibraltar: análisis geográfico de una década decisiva. Madrid. Confederación Española de Caja de Ahorros. 491 p.
- MÉNDEZ, R., MELERO, A., CALATRAVA, I. (2008) “Desarrollo territorial policéntrico y ciudades intermedias: recursos productivos y dinámicas económicas locales en Andalucía”. Estudios Geográficos, LXIX, 265. Pp. 637-663.
- NAVARRO, 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.
- RODRÍGUEZ, F. (2008): “Las ciudades medias andaluzas. Cambios básicos durante el último medio siglo”, en BOSQUE, J. y MARTÍN, M.A. (coord.) Boletín de la Real Sociedad Geográfica, Homenaje a Joaquín Bosque Maurel. Pp. 199-238.
- RODRÍGUEZ, F., SÁNCHEZ, L.M. (2010): “Sobre la nueva dimensión territorial de las ciudades medias en Andalucía”. En CORNEJO, C. MORÁN, J. PRADA, J. (coords) Ciudad, territorio y paisaje: reflexiones para un debate multidisciplinar. Madrid, CCHS-CSIC, p. 272-287.