

**URBANISMO EXPANSIVO**  
**de la utopía a la realidad**

**COMUNICACIONES**

**XXII CONGRESO DE GEÓGRAFOS ESPAÑOLES**  
**Universidad de Alicante, 2011**



**URBANISMO EXPANSIVO**  
**de la utopía a la realidad**

**COMUNICACIONES**

**XXII CONGRESO DE GEÓGRAFOS ESPAÑOLES**  
**Universidad de Alicante, 2011**

Editores  
Vicente Gozávez Pérez  
Juan Antonio Marco Molina

Los estudios publicados en este libro han sido evaluados, de forma anónima, por dos miembros del COMITÉ CIENTÍFICO EVALUADOR:

Javier MARTÍN VIDE, Presidente de la Asociación de Geógrafos Españoles.

Antonio PRIETO CERDÁN, Presidente del Colegio de Geógrafos.

Rafael MATA OLMO, Catedrático de Análisis Geográfico Regional, Universidad Autónoma de Madrid.

Lluïsa DUBÓN PRETUS, Geógrafa. Instituto Balear de Estadística de les Illes Balears.

Cayetano ESPEJO MARÍN, Profesor Titular de Geografía Humana, Universidad de Murcia.

Marina FROLOVA, Investigadora Ramón y Cajal, Universidad de Granada.

José Manuel MOREIRA MADUEÑO, Consejería de Medio Ambiente, Junta de Andalucía.

Juan M. ALBERTOS PUEBLA, Presidente Grupo de Geografía Económica, Universidad de Valencia.

Francisco J. ANTÓN BURGOS, Presidente Grupo Geografía de los Servicios, Universidad Complutense.

José ARNÁEZ VADILLO, Presidente Grupo Geografía Física, Universidad de La Rioja.

M<sup>a</sup> Asunción ROMERO DÍAZ, Presidenta Grupo Geografía Física, Universidad de Murcia.

José CARPIO MARTÍN, Presidente Grupo Geografía de América Latina, Universidad Complutense.

Rosa JORDÁ BORRELL, Presidenta Grupo Estudios Regionales, Universidad de Sevilla.

María Luisa DE LÁZARO Y TORRES, Presidenta Grupo de Didáctica de la Geografía, Universidad Complutense.

Diego LÓPEZ OLIVARES, Presidente Grupo Geografía del Turismo, Ocio y Recreación, Universidad Jaume I de Castellón.

Francisco J. MARTÍNEZ VEGA, Presidente Grupo Tecnologías de la Información Geográfica, Consejo Superior de Investigaciones Científicas, Madrid.

Nicolás ORTEGA CANTERO, Presidente Grupo del Pensamiento Geográfico, Universidad Autónoma de Madrid.

Juan Ignacio PLAZA, Presidente Grupo de Geografía Rural, Universidad de Salamanca.

Domingo F. RASILLA ÁLVAREZ, Presidente Grupo de Climatología, Universidad de Cantabria.

Francisco RODRÍGUEZ MARTÍNEZ, Presidente Grupo de Desarrollo Local, Universidad de Granada.

Vicente RODRÍGUEZ RODRÍGUEZ, Presidente Grupo de Población, Consejo Superior de Investigaciones Científicas, Madrid.

Onofre RULLÁN SALAMANCA, Presidente Grupo de Geografía Urbana, Universitat de les Illes Balears.

Juan Antonio MARCO MOLINA, Director Departamento Análisis Geográfico Regional y Geografía Física, Universidad de Alicante.

Vicente GOZÁLVEZ PÉREZ, Director Departamento Geografía Humana, Universidad de Alicante.

Antonio MARTÍNEZ PUCHE, Universidad de Alicante.

Rosario NAVALÓN GARCÍA, Universidad de Alicante.

Jorge OLCINA CANTOS, Universidad de Alicante.

Salvador PALAZÓN FERRANDO, Universidad de Alicante.

Gabino PONCE HERRERO, Universidad de Alicante.

### COMITÉ ORGANIZADOR

José Antonio LARROSA ROCAMORA

Antonio MARTÍNEZ PUCHE

Rosario NAVALÓN GARCÍA

Jorge OLCINA CANTOS

Ascensión PADILLA BLANCO

Salvador PALAZÓN FERRANDO

Antonio PRIETO CERDÁN

Vicente GOZÁLVEZ PÉREZ

Juan Antonio MARCO MOLINA

© Los autores de las comunicaciones

ISBN: 978-84-938551-0-9

Depósito legal: MU 1236-2011

Diseño portada: Miriam Ponce Pérez

Maquetación e impresión: COMPOBELL, S.L.

## ÍNDICE

Presentación .....	13
Transformaciones urbanísticas y territoriales en la Costa del Sol Oriental ¿Otra Costa del Sol Occidental? .....	15
<i>Almeida García, F. y Cortés Macías, R.</i>	
La expansión urbanizadora en el interior alicantino. Indicadores e incertidumbres.....	29
<i>Amat Montesinos, X.</i>	
Teletrabajo y usos racionales del transporte público y privado en el área urbana de Madrid .....	41
<i>Armas Quintá, F.J. y Macía Arce, J.C.</i>	
Programas y proyectos internacionales para la mejora de las ciudades.....	53
<i>Bengochea, A.</i>	
Gentrificación y cerramiento del suelo rústico. Poner puertas al campo en las Islas Baleares .....	65
<i>Blázquez Salom, M.</i>	
Transformaciones territoriales en la región urbana de Valencia (1990-2006): ejes metropolitanos y cambios de usos del suelo .....	79
<i>Boira, J.V.</i>	
Guardamar del Segura: dunas con vistas de hormigón .....	91
<i>Burgos Pérez, J.R.</i>	
Nuevas tendencias socioeconómicas en los espacios urbanos. Las actividades creativas en la aglomeración metropolitana de Sevilla.....	103
<i>Caravaca Barroso, I.; González Romero, G. y García García, A.</i>	

Tipología de los procesos de urbanización que han tenido lugar en las provincias mediterráneas andaluzas en el siglo XXI (2000-2010) .....	119
<i>Carvajal Gutiérrez, C.</i>	
Las dinámicas del urbanismo difuso en los entornos de las ciudades en las ciudades de Castilla-La Mancha .....	131
<i>Cebrián Abellán, F. y García González, J.A.</i>	
Turismo, desarrollo económico y medio ambiente en Marruecos: comparación territorial turística entre el caso de Agadir y de Saidia .....	143
<i>Chahine, I. y Chahine, S.</i>	
La participación ciudadana en la planificación urbana y los procedimientos derivados del Reglamento del Paisaje de la Comunidad Valenciana ¿Una posibilidad para cambiar de modelo? .....	157
<i>Cortés Samper, C. y Espinosa Seguí, A.</i>	
Imaginarios fílmicos sobre la especulación y la corrupción asociadas a procesos de urbanización extensa .....	167
<i>Costa Mas, J.</i>	
La sostenibilidad del modelo de desarrollo urbano de algunas aglomeraciones andaluzas.....	179
<i>De Oliveira Neves, G.</i>	
Demanda de vivienda, crecimiento residencial y segregación socio-espacial: el caso de los PAUs madrileños .....	191
<i>De La Riva Ámez, J.M<sup>a</sup>; Palacios García, A.J. y Vinuesa Angulo, J.</i>	
Efectos territoriales, socioeconómicos y legislativos del urbanismo expansivo en Cantabria .....	203
<i>Delgado Viñas, C.</i>	
La Barcelona emprendedora: el Plan 22@Barcelona y los agentes de cambio ..	217
<i>Dot Jutgla, E.; Pallares-Barbera, M. y Casellas, A.</i>	
¿Contribuyen las fincas de recreo a la diversificación del paisaje? Un análisis en el entorno de Logroño .....	229
<i>Errea Abad, M.P. y Lasanta, T.</i>	
Consecuencias ambientales del crecimiento urbano-turístico en el sistema de dunas de Corralejo (Fuerteventura-Islas Canarias).....	241
<i>Fernández-Cabrera, E.; Pérez-Chacón Espino, E.; Cruz Avero, N.; Hernández-Cordero, A. y Hernández-Calvento, L.</i>	

Suburbanización en entornos metropolitanos .....	253
<i>Foronda Robles, C.</i>	
Implicaciones territoriales y aspectos sociales del urbanismo difuso en áreas de transición rural-urbana. Su análisis en la provincia de Málaga (España) .....	267
<i>Galacho Jiménez, F.B.</i>	
Patrones de ajardinamiento en las urbanizaciones del sur de la comarca de la Selva (Girona).....	279
<i>García, X.; Ribas, A. y Llausàs, A.</i>	
¿Es la crisis un freno a la suburbanización?: su impacto sobre la evolución de la población en las principales áreas metropolitanas de España .....	293
<i>Gil-Alonso, F.; Bayona, J. y Pujadas, I.</i>	
Los procesos interactivos del tejido social como causa del urbanismo expansivo en la Costa del Sol .....	307
<i>Gómez Moreno, M.L.</i>	
El desarrollo urbano-turístico del municipio de Yaiza, Lanzarote: un ejemplo de crecimiento expansivo.....	319
<i>González Morales, A. y Sobral García, S.</i>	
Programas de intervención integral en barrios con dificultades: ¿un instrumento en favor de la cohesión social y el refuerzo de la ciudad compacta? .....	331
<i>Gutiérrez Palomero, A.</i>	
Crecimiento urbano en espacios vulnerables: oportunidades y amenazas para el desarrollo del turismo en El Salvador .....	343
<i>Jover Martí, F.J.</i>	
¿Se puede hablar de contraurbanización a partir de los nuevos procesos socio-territoriales en Aragón? .....	355
<i>Lardiés Bosque, R.; Castelló Puig, A.; Hernández Navarro, M.L.; Frutos Mejías, L.M. y Ruiz Budría, E.</i>	
La expansión urbanística reciente de la costa alicantina, una realidad constatable.....	367
<i>Martí Ciriquián, P. y Nolasco Cirugeda, A.</i>	
Pautas en la fragmentación de la forma urbana en las ciudades del arco mediterráneo español .....	379
<i>Martí Ciriquián, P. y Ponce Herrero, G.</i>	

Las políticas de desarrollo rural como freno al urbanismo expansivo en la «Montaña de Alicante». Reflexiones desde el desarrollo local.....	391
<i>Martínez Puche, A. y Palací Soler, J.</i>	
El desorden territorial en el área central de Asturias y la responsabilidad de la administración autonómica .....	403
<i>Maurín Álvarez, M.</i>	
Cartografía del urbanismo expansivo valenciano según SIOSE.....	415
<i>Membrado Tena, J.C.</i>	
Precipitaciones intensas y riadas: un estudio climatológico de los riesgos que afectan al sureste ibérico. Lagunas en los planes y medidas de mitigación .....	427
<i>Meseguer Ruiz, Ó.</i>	
El urbanismo expansivo y la movilidad infantil en Cataluña .....	435
<i>Miralles-Guasch, C.; Tulla Pujol, A.F. y Castela, M.Á.</i>	
Urbanización del espacio rural en Castilla y León. Transformaciones, situación y perspectivas.....	449
<i>Molinero Hernando, F. y Baraja Rodríguez, E.</i>	
Cambios urbanísticos como predecesores de los cambios demográficos: el caso de Renedo de Esgueva (Valladolid) .....	463
<i>Morales Prieto, E.</i>	
Autopistas y crecimiento urbano en el este de la Comunidad de Madrid, sus efectos sobre la avifauna.....	479
<i>Nieto Codina, A.</i>	
Edificación dispersa en suelos rurales de la Costa del Sol: caracterización de impactos paisajísticos en vistas panorámicas .....	489
<i>Pardo García, S.M.; Mérida Rodríguez, M.; Lobón Martín, R.; Perles Roselló, M.J.; Reyes Corredera, S. y Soriano Carrión, G.</i>	
Crecimiento turístico-residencial y modelos autonómicos de ordenación territorial y turística en España .....	503
<i>Parreño Castellano, J.M.; Díaz Hernández, R. y Domínguez Mujica, J.</i>	
La reconversión integral de la Platja de Palma: ¿Problema turístico o político? ¿Planificación errónea o únicamente urbanística? .....	515
<i>Picornell Cladera, M.</i>	



Cambios en la estructura metropolitana durante la última década. El caso del área metropolitana de Valencia .....	527
<i>Pitarch, M.D.; Albertos, J.M. y Cañizares, M.C.</i>	
De archipiélago urbano a bulevar litoral. La expansión urbana en el litoral este mediterráneo .....	541
<i>Ponce Herrero, G. y Martí Ciriquián, P.</i>	
Percepción de los procesos de urbanización y pérdida de paisajes identitarios en la vega del río Segura.....	555
<i>Ponce Sánchez, M.D.</i>	
El proceso de urbanización en Mallorca: análisis y evaluación .....	567
<i>Ramis Cirer, C.I.</i>	
Participación de las ciudades españolas en programas internacionales de desarrollo sostenible.....	581
<i>Robles del Moral, M. y Bengochea Morancho, A.</i>	
Características del crecimiento urbano en Castilla-La Mancha durante el boom inmobiliario.....	593
<i>Rodríguez Domenech, M.A.</i>	
Consecuencias del sellado de los suelos en el Campo de Cartagena (Murcia)...	605
<i>Romero Díaz, A.; Belmonte Serrato, F.; Docampo Calvo, A.M. y Ruíz Sinoga, J.D.</i>	
Riesgo y territorio: una aproximación crítica al modelo urbano difuso .....	617
<i>Romero Pastor, A.J.</i>	
El urbanismo como acelerador de los procesos de degradación del suelo. Colinas del Limonar, Málaga.....	629
<i>Ruíz Sinoga, J.D.; Romero Díaz, A. y Belmonte Serrato, F.</i>	
Delimitación y caracterización de los nuevos espacios urbanos valencianos.....	641
<i>Salom Carrasco, J. y Albertos Puebla, J.M.</i>	
Gobernanza, planificación subregional y expansión urbanística. El caso del litoral de Granada.....	653
<i>Sánchez Escolano, L.M.</i>	
Incidencia de las infraestructuras aeroportuarias en la expansión urbana española durante las últimas décadas: la ampliación del aeropuerto de Málaga como estudio de caso .....	667
<i>Sánchez Escolano, L.M. y Díez Pisonero, R.</i>	

Recuperación y valorización del paisaje agroforestal periurbano de la ciudad de Sant Boi de Llobregat (Barcelona).....	679
<i>Sans Margenet, J.; Sarsanedas Vidiella, M. y Pibiri, R.</i>	
Indicadores de seguimiento y control en planes de ordenación del territorio.....	691
<i>Segura Calero, S. y Pedregal Mateos, B.</i>	
Huertos tradicionales y regadíos históricos en Andalucía. Bases patrimoniales, dinámicas evolutivas y claves territoriales para su recuperación actual.....	703
<i>Silva Pérez, R.; Orozco, G. y Villar Lama, A.</i>	
El impacto territorial de la moratoria turística de Canarias .....	715
<i>Simancas Cruz, M.R.; García Cruz, J.I.; Dorta Rodríguez, A. y Falero González, R.A.</i>	
Infraestructuras de transporte y transformación urbana: binomio rector en la ciudad de Valladolid.....	727
<i>Soria Cáceres, C.H. y Díez Pisonero, R.</i>	
La utopía del crecimiento: pérdida de rentabilidad turística en Torremolinos ...	741
<i>Thiel Ellul, D.F. y Navarro Jurado, E.</i>	
El fenómeno de los no-lugares y sus implicaciones socioambientales: ¿causa o efecto de la ciudad difusa? .....	753
<i>Toro Sánchez, F.J.</i>	
Planeamiento y evolución urbana en la ciudad de Cuenca .....	765
<i>Vázquez Varela, C. y Martínez Navarro, J.M.</i>	
La expansión del área urbana de Segovia. Transformación paisajística del entorno rural periurbano .....	779
<i>Velasco Romera, I.</i>	
Gobernanza territorial, un reto para Galicia y su ciudad difusa .....	791
<i>Vicente Díaz, J.</i>	
La construcción de la oligarquía inmobiliario-financiera en la ciudad neoliberal. El caso de Palma (Mallorca).....	803
<i>Vives Miró, S.</i>	

## PRESENTACIÓN

El XXII Congreso de Geógrafos Españoles ha sido organizado por la Asociación de Geógrafos Españoles y los geógrafos de la Universidad de Alicante, con la colaboración del Colegio Profesional de Geógrafos de España. El programa del Congreso —Universidad de Alicante, 27 a 29 de octubre de 2011— incluye dos ponencias, dos mesas redondas y tres salidas de trabajo de campo.

Las ponencias están dedicadas a los temas *Energía y territorio: dinámicas y procesos* y *Urbanismo expansivo: de la utopía a la realidad*. Las comunicaciones aceptadas por el Comité Científico suman 101, que se publican en los dos volúmenes que ahora presentamos; sus 188 autores investigan en 36 universidades de España, en dos universidades francesas y en una italiana, además de en 9 centros de investigación de España y uno de Italia; un 30% de las comunicaciones incluidas en estos dos volúmenes están vinculadas a proyectos de investigación vigentes financiados por el Ministerio de Ciencia e Innovación o por los Gobiernos autonómicos.

Los datos expuestos justifican plenamente este Congreso convocado a mediados de 2010: ha habido amplia respuesta de los científicos a los temas planteados, tanto por el número de investigadores como por la totalidad de las universidades españolas que cuentan con titulaciones de Geografía; el nivel científico de las comunicaciones queda avalado por su vinculación a Proyectos de investigación y por su evaluación por pares por el amplio Comité Científico del Congreso que incluye a los 14 Presidentes de los Grupos de Investigación con que cuenta la Asociación de Geógrafos Españoles, aparte de otros expertos; asimismo justifican la amplia respuesta científica a este Congreso, el interés de los temas propuestos, la energía y el territorio, y el urbanismo expansivo. Estos son desafíos territoriales —tal como reza el logo del Congreso— que tienen sus raíces en tiempos pasados pero que se manifiestan en sus consecuencias más inquietantes durante el siglo XXI; ambos retos territoriales están, a su vez, interconectados entre sí y con múltiples aspectos territoriales de la máxima trascendencia, como el medio ambiente, los paisajes, los cambios geodemográficos en curso, con el desarrollo económico y social en sus diversas escalas y actividades, entre otros.

La energía, probablemente el mayor reto ambiental, económico y geopolítico del mundo en la actualidad, es condición indispensable para el funcionamiento del

sistema económico, pero cuyos impactos ambientales negativos, especialmente en lo concerniente a las emisiones de gases de efecto invernadero, amenazan a la propia supervivencia del sistema y del planeta en su conjunto. En este escenario las energías renovables surgen como pieza clave, y con ellas la vuelta hacia los recursos locales y territoriales; es precisamente este tema, energías renovables y territorio, uno de los más tratados en las 37 comunicaciones ahora publicadas.

El urbanismo expansivo también es un reto territorial y ambiental al que se enfrenta la sociedad española en este comienzo del siglo XXI, con especial trascendencia en toda la franja —con anchura variable, según localización— del litoral mediterráneo español, lo que queda bien manifiesto en el elevado número de investigaciones dedicadas a este espacio, singularmente Andalucía y la Comunidad Valenciana. Las 64 comunicaciones publicadas plantean cómo abordar, y en lo posible corregir la depredación del patrimonio natural y cultural que se ha realizado durante los últimos años en aras de un supuesto desarrollo económico que finalmente no se ha consolidado como tal. La utopía era el crecimiento económico reflejado en la construcción masiva de los espacios litorales y periurbanos españoles, la realidad es una crisis económica de enorme intensidad acompañada de un deterioro patrimonial de difícil recuperación.

La Asociación de Geógrafos Españoles, el Colegio Profesional de Geógrafos de España, así como el Comité Organizador de este XXII Congreso de Geógrafos Españoles, deseamos hacer público nuestro agradecimiento a las instituciones que con su apoyo financiero han hecho posible este Congreso: Ministerio de Ciencia e Innovación; Conselleria d'Educació, Generalitat Valenciana; Vicerrectorado de Extensión Universitaria de la Universidad de Alicante, Vicerrectorado de Investigación, Desarrollo e Innovación y Decanato de la Facultad de Filosofía y Letras. Igualmente ha sido imprescindible, y agradecemos, el concurso científico y humano que el Comité Organizador ha recibido de los conferenciantes y ponentes del Congreso, así como de su amplio Comité Científico: primero seleccionaron los resúmenes de investigación presentados, y después evaluaron por pares los textos definitivos de las comunicaciones, cuya publicación ahora presentamos. Nuestro agradecimiento a los autores de los textos que se publican y obviamente, a todos los congresistas que, con su trabajo científico y/o su participación en los debates del Congreso, hacen que éste contribuya al avance de la ciencia geográfica, y con ello al bienestar de la sociedad. Dejamos para el final, sólo por cuestión de protocolo, nuestro agradecimiento al competente y esforzado equipo de la Secretaría del Congreso: los dos Gestores Jefes y los dos Técnicos del Departamento de Análisis Geográfico Regional y Geografía Física y del Departamento de Geografía Humana; estos han sido imprescindibles durante los meses dedicados a preparar, y después cerrar, la organización del Congreso.

Muchas gracias a todos

*Comité Organizador del XXII Congreso de Geógrafos Españoles*  
Universidad de Alicante

# TRANSFORMACIONES URBANÍSTICAS Y TERRITORIALES EN LA COSTA DEL SOL ORIENTAL ¿OTRA COSTA DEL SOL OCCIDENTAL?\*

Fernando Almeida García

*falmeida@uma.es*

Rafael Cortés Macías

*rcortes@uma.es*

*Universidad de Málaga*

**Resumen:** Las transformaciones urbanísticas y territoriales que ha experimentado la Costa del Sol Oriental están provocadas por tres factores principales: la urbanización impulsada por el fenómeno turístico y la vivienda turística, la demanda de vivienda por parte del área metropolitana de Málaga y la urbanización difusa de residencia secundaria en los espacios agrarios. Estos tres factores están ligados a la producción de vivienda y han impulsado la urbanización por todo el territorio.

**Palabras clave:** Costa del Sol Oriental, urbanización, turismo, vivienda.

URBAN AND TERRITORIAL CHANGES IN EAST COSTA DEL SOL.  
ANOTHER WESTERN COSTA DEL SOL?

**Abstract:** Urban and territorial transformations experienced by the Costa del Sol Oriental are caused by three main factors: urbanization driven by the phenomenon of tourism and tourist housing, housing demand in the metropolitan area of Malaga and the secondary residential urban sprawl in agricultural areas. These three factors are linked to the production of housing and urbanization have promoted throughout the country.

**Key word:** Costa del Sol Oriental, urbanization, housing.

---

\* Esta comunicación es parte del Proyecto de I+D «Indicadores par la gestión sostenible del desarrollo turístico: evaluación de la capacidad de carga en el Mediterráneo meridional» (SEJ2005-04660/GEOG) (2005-08).

## **1. LOCALIZACIÓN**

La Costa del Sol Oriental es una de las dos partes que componen el espacio turístico consolidado de la Costa del Sol (Málaga, España). Es algo más pequeña y menos conocida que su homónima occidental pero alberga procesos económicos y territoriales que son de gran interés. Se localiza en la parte oriental de la Provincia de Málaga y se distribuye en torno al valle del río Vélez y las cercanas montañas de la sierra de Almijara y los Montes de Málaga. La Costa Oriental está compuesta por cinco municipios: Rincón de la Victoria, Vélez-Málaga, Algarrobo, Torrox y Nerja. Este territorio tiene una extensión de 331,3 km<sup>2</sup>, una población de 161.155 habitantes en el año 2010 y una densidad demográfica de 486 hab./km<sup>2</sup>. El municipio de mayor extensión y población es Vélez-Málaga, con más de 76.000 habitantes.

## **2. LOS FACTORES DE URBANIZACIÓN**

La Costa del Sol Oriental ha experimentado en los últimos decenios una gran expansión urbanística con características similares a lo acontecido en otros espacios costeros del Mediterráneo español, incluida la Costa del Sol Occidental, aunque con matices y elementos que proporcionan una cierta singularidad a este territorio.

En el proceso de urbanización de la Costa del Sol Oriental se pueden destacar tres factores económico-territoriales principales:

- La urbanización ligada al alojamiento turístico y al turismo residencial en la costa.
- La demanda de vivienda por parte del área metropolitana de Málaga.
- La urbanización difusa de la residencia secundaria en el suelo no urbanizable.

### **2.1. La urbanización turística**

La oferta de alojamiento turístico en la Costa del Sol Oriental se caracteriza por poseer una calidad media (aunque haya mejorado en los últimos años) y por el fuerte peso de la vivienda turística (oferta no reglada). En el 2009 la oferta reglada de alojamiento turístico era de 16.987 plazas de las cuales 5.112 eran hoteleras; este conjunto de plazas ha crecido un 180,2% entre 1991 y 2009 (un 10% anual). La oferta de alojamiento se completa con las 234.917 plazas turísticas no regladas que se han estimado para el año 2009. Por tanto, la oferta de plazas de hospedaje turístico en la Costa del Sol Oriental alcanzaba un total de 251.904 en 2009 (vid. Cuadro 1 y 2).

CUADRO 1. Plazas de alojamiento turístico reglado. Costa del Sol Oriental

2009	Apartam.	Hoteles	Hotel-Apartam.	Pensiones	Establ. Rural	Campam.	Total
<b>Algarrobo</b>	123	0	0	17	0		<b>140</b>
<b>Nerja</b>	3.180	2.264	562	647	6	146	<b>6.659</b>
<b>Rincón de la Victoria</b>	214	828	0	0	0		<b>1.042</b>
<b>Torrox</b>	904	1.048	0	0	10	1.578	<b>1.962</b>
<b>Vélez</b>	1.263	972	0	345	25	2.855	<b>2.605</b>
<b>TOTAL</b>	<b>5.684</b>	<b>5.112</b>	<b>562</b>	<b>1.009</b>	<b>41</b>	<b>4.579</b>	<b>16.987</b>
<b>Densidad plaza alojamiento turístico reglado/km<sup>2</sup> (Costa Sol Oriental)</b>						<b>51,27 plaza/Km<sup>2</sup></b>	
<b>Densidad plaza alojamiento turístico reglado/km<sup>2</sup> (Costa Sol Occidental)</b>						<b>169,60 plaza/Km<sup>2</sup></b>	
<b>Densidad plaza alojamiento turístico reglado/km<sup>2</sup> (Provincia de Málaga)</b>						<b>20,61 plaza/Km<sup>2</sup></b>	

Fuente: SIMA. Elaboración propia.

CUADRO 2. Oferta de alojamiento potencialmente turística

MUNICIPIOS	1981		2001		2009 *	
	Viviendas potencialmente turísticas	Plazas de alojamiento no reglado	Viviendas potencialmente turísticas	Plazas de alojamiento no reglado	Viviendas potencialmente turísticas	Plazas de alojamiento no reglado
<b>Algarrobo</b>	2.130	7.455	2.507	8.775	3.124	10.934
<b>Rincón de la Victoria</b>	5.531	19.359	8.645	30.258	15.137	52.980
<b>Nerja</b>	4.257	14.900	7.853	27.486	9.167	32.085
<b>Torrox</b>	4.421	15.474	9.777	34.220	16.159	56.557
<b>Vélez-Málaga</b>	12.884	45.094	16.840	58.940	25.671	89.849
<b>Total</b>	<b>29.223</b>	<b>102.281</b>	<b>45.622</b>	<b>159.677</b>	<b>67.119</b>	<b>234.917</b>

Fuente: INE, Censos de Población y Vivienda (1981-2001), Colegio de Arquitectos de Málaga. Elaboración propia.

(\*) Estimación teniendo en cuenta las viviendas visadas entre 2002 y 2009, tomado las mismas proporciones de vivienda potencialmente turística (vivienda secundaria + desocupada) del Censo de 2001. Las plazas se calculan multiplicando la vivienda turística por 3,5.

Hay que destacar que la oferta de más calidad de la Costa del Sol Oriental ha aumentado de forma significativa, en especial la oferta de hoteles de cuatro estrellas que ha pasado de 586 plazas en 1991 a 2.662 en el 2006, lo que supone un incremento del 337,95%; mientras crece de forma más suave la oferta hotelera de tres estrellas e incluso disminuyen los hoteles de dos estrellas. Este es un fenómeno común a todo el Mediterráneo andaluz y probablemente extensible al resto del Mediterráneo español (Vera y Baños, 2010). Parece relacionarse la intensidad de este proceso con la madurez del espacio turístico.

La densidad de alojamientos turísticos reglados era de 25,65 plazas/km<sup>2</sup> en el 2001, cifra que ha aumentado hasta las 51,27 plazas/km<sup>2</sup> en 2009. En general, la densidad de alojamientos está algo por encima de la media provincial (20,61 plazas/km<sup>2</sup>), y bastante por debajo de la Costa del Sol Occidental (169,6 plazas/km<sup>2</sup>).

Por otro lado, la oferta de alojamiento no reglado ha crecido considerablemente y no siempre con unos parámetros adecuados. En 2009 se había registrado un incremento de en torno a un 130% de las plazas de vivienda turística con respecto a 1981, lo que da cuenta de la intensidad del proceso. Este aumento en el número de plazas de alojamiento no reglado está relacionado con el desarrollo de la vivienda turística y la expansión del proceso urbanizador en la Costa Oriental. La demanda de segunda vivienda turística es un hecho común a buena parte del Mediterráneo español que ha tenido una enorme expansión en los últimos decenios (Almeida, 2009; Nieto, 2005; Serrano, 2003; Gili, 2003). Este fenómeno ha sido parte de la gran burbuja inmobiliaria que ha afectado a la economía española (Naredo, 2010).

## **2.2. La demanda de vivienda metropolitana**

Relacionado con el anterior hecho, hay que señalar que una parte importante de la oferta de vivienda de la Costa del Sol Oriental, se ha dirigido a la ciudad de Málaga y al área metropolitana. El elevado coste de la vivienda en la ciudad de Málaga, ha provocado la expulsión de un número considerable de habitantes, que se han ubicado en la zona más occidental de la Costa Oriental (vid. Cuadro 3). No hay que olvidar que la Costa del Sol Oriental también forma parte del espacio metropolitano. Así pues, la oferta inmobiliaria del área de estudio, ha sido utilizada por el residente metropolitano, tanto como vivienda turística como primera residencia. Prueba de ello es que según los datos de los últimos censos de población disponibles, entre 1991 y 2001, casi el 40% de inmigrantes recibidos en la zona procedían de la ciudad de Málaga (vid. Cuadro 4). Esta cifra se incrementa en los municipios más cercanos a Málaga (67,3% en Rincón y 27,6% en Vélez). En el caso de Rincón de la Victoria, éste se ha convertido claramente en un espacio metropolitano y residencial de la ciudad de Málaga, que en el año 2001 ya englobaba claramente a buena parte de Vélez-Málaga. Esta tendencia se ha ido consolidando en estos últimos 10 años, de tal forma que Vélez se ha



dirigido una parte considerable de la su oferta inmobiliaria hacia la ciudad de Málaga. Los otros tres municipios muestran una menor influencia de Málaga, de hecho tanto en Torrox como en Nerja, el colectivo inmigrante principal es el de extranjeros, que alcanza casi el 69% en Torrox y es una mezcla de inmigrante climático y laboral.

*CUADRO 3. Precio medio del metro cuadrado de vivienda*

	1991	1993	1995	1997	2000	2002	2004	2006	2008	2010
Algarrobo	373	509	520	477						1.815
Nerja	503	503	573	563	775	1.007	1.712	2.107	2.059	1.932
Rincón	577	580	596	614	700	1.004	1.685	1.950	1.884	1.799
Torrox	546	505	615	552	685	1.004	1.680	2.008	1.979	1.827
Vélez-Málaga	449	495	507	600	592	778	1.315	1.661	1.710	1.522
Costa Sol Oriental	490	518	563	561	688	948	1.598	1.931	1.908	1.779
Málaga Ciudad	533	565	554	593	825	1.096	1.724	2.112	2.149	2.062
Marbella	585	607	662	723	983	1.338	2.047	2.424	2.355	2.225

Fuentes: Precio medio del m<sup>2</sup> de las viviendas, 1998, Ministerio de Fomento y Análisis de Mercado Sociedad de Tasación, S.A. - Nota: Precio medio de vivienda nueva y usada.

*CUADRO 4. Cambios de residencia entre 1991 y 2001. (% sobre total de migrantes)*

Anterior residencia	Algarrobo	Nerja	Rincón	Torrox	Vélez	Costa del Sol Oriental
En Málaga	11,7	5,5	67,3	5,7	22,6	39,7
En otros municipios de la misma Provincia	51,8	16,7	7,7	12,0	23,8	14,5
En distinta provincia de la misma C.A.	3,4	10,5	8,7	6,5	14,8	10,2
En otra Comunidad Autónoma (C.A.)	12,8	14,1	10,2	7,1	19,5	12,9
Residía en el extranjero	20,2	53,2	6,1	68,7	19,1	22,6
Estudios universitarios	12,2	18,0	26,1	13,1	19,0	21,5

Fuente: Censo de Población 2001, INE y elaboración propia.

Los emigrantes procedentes de Málaga que se han dirigido hacia Rincón y Vélez, son en su mayoría parejas jóvenes con o sin hijos y con un nivel formativo elevado. En el caso de Rincón, el 26,1% de inmigrantes tenían formación universitaria, 12,25% en Vélez. Como en la mayor parte de las áreas metropolitanas,

la ciudad central ha expulsado a una parte de la población joven y de la clase media que no tiene posibilidad de adquirir vivienda en los espacios en los que han vivido sus padres o aquellos conforme a su estatus social. La Costa del Sol Oriental que lleva bastante tiempo produciendo vivienda de segunda residencia, ha visto en esta demanda una oportunidad y ha reconducido la oferta hacia la ciudad de Málaga. El gran crecimiento inmobiliario ha estado apoyado en las grandes cantidades de suelo clasificado por los planes generales de ordenación urbana y el incremento de los estándares de edificabilidad, de tal forma que en los planes urbanos se prevén la construcción de más de 93.000 viviendas (Almeida, 2009). Como esta previsión supera ampliamente la demanda local, está claro que la vivienda estimada está destinada a la segunda residencia y a la demanda de vivienda metropolitana.

*CUADRO 5. Evolución de la construcción de vivienda*

	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
Algarrobo	203	151	97	266	179	25	5	6
Nerja	710	283	389	440	293	128	43	10
Rincón	1.460	1.849	1.900	1.601	1.517	633	182	85
Torrox	956	1.449	999	1.303	1258	351	12	9
Vélez	1.705	1.614	2.449	3.651	2.027	958	254	220
C. Oriental	5.034	5.396	5.834	7.261	5.274	2.095	496	339
Prov. Málaga	45.333	44.066	39.818	43.865	27.713	10.766	3.370	2.360

Fuente: Colegio de Arquitectos de Málaga y D.G. de Arquitectura (Junta de Andalucía).

### 3. LA URBANIZACIÓN DIFUSA

En el caso de la Costa del Sol y la Axarquía (comarca contigua) este fenómeno ha alcanzado un desarrollo extraordinario, habiéndose convertido en uno de los principales problemas que afectan al territorio. La interacción de diversos fenómenos socioeconómicos y ambientales, ha convergido en este espacio para dar lugar a un fenómeno de primera magnitud. Fundamentalmente el citado hecho surge de la combinación de la influencia del turismo, la decadencia económica de la agricultura, la falta de un desarrollo económico adecuado, el parcelario atomizado, la existencia de un poblamiento tradicional disperso, los intereses políticos y sociales locales que han alentado el fenómeno, conjuntamente con las tramas corruptas que han surgido.

El importante legado cultural e inmobiliario generado durante siglos de explotación agrícola fue la base del primer ciclo de inversores (turistas climáticos). Entre los años 50 y 60 comenzaron a aparecer un buen número de extranjeros de elevado poder económico que se sienten atraídos por el clima y el paisaje. En

los años 80 del siglo XX se incrementa la demanda de la vivienda en el espacio rural. Al comprador extranjero se une el local. El primero sólo pretende tener una residencia para el ocio, es un turista climático puro aunque puede tener un cierto aprecio por el valor patrimonial de la vivienda. El comprador local desea una segunda residencia, en muchos casos la quiere para tener un contacto con la naturaleza, en especial con la agricultura. Esto dará paso a la compra-venta de casas en el espacio rural. Desde los años 90 hasta el 2008 se producirá la gran explosión urbana en toda la Axarquía tanto en la montaña como en los llanos agrícolas.

*CUADRO 6. Viviendas en suelo rústico*

	1983	2007	(1983-07) (%)
Algarrobo	166	354	113,25
Nerja	221	633	186,43
Rincón Victoria	190	916	382,11
Torrox	482	1.886	291,29
Vélez-Málaga	1.863	3.422	83,68
Costa Sol Oriental	<b>2.922</b>	<b>7.211</b>	<b>146,78</b>
Axarquía	<b>8.128</b>	<b>22.134</b>	<b>172,32</b>

Fuente: Yus y Torres, 2010.

El crecimiento de la actividad urbanizadora en el suelo no urbanizable ha sido intenso en la Costa del Sol Oriental, a pesar de la amplia oferta de suelo urbano y urbanizable, y a pesar del incremento del precio de suelo rústico, que de todos modos es más barato que el suelo en el espacio urbano. Aunque el fenómeno es algo menor que en la Axarquía, se observa como algunos municipios costeros (Rincón de la Victoria o Torrox) han tenido una explosión de urbanización difusa tan potente como en el epicentro del fenómeno en la comarca de la Axarquía (Alcaucín, incremento de 405,3% entre 1983 y 2007 o la Viñuela, un 643,2% para el mismo periodo) (vid. Cuadro 6). La agricultura y la pesca, tradicionales sustentos de la economía de la zona, entraron en una decadencia significativa a partir de los años 50, que se agravó a fines de los 80 con la entrada de España en la CEE. Los condicionantes ambientales hicieron evidente que la agricultura de secano en montaña era poco competitiva. De esta forma, a fines de los 80, el amplio y disperso parcelario de secano se encaminó hacia la actividad inmobiliaria. Este hecho se observa claramente en el fuerte crecimiento de las inmobiliarias, que se presentaron tempranamente como una de las actividades económicas.

CUADRO 7. Establecimientos inmobiliarios

	1999	2008	(1999-08)(%)
Algarrobo	11	54	390,91
Nerja	126	524	315,87
Rincón Victoria	64	636	893,75
Torrox	59	280	374,58
Vélez-Málaga	180	1.181	556,11
Costa Sol Oriental	<b>440</b>	<b>2.675</b>	<b>507,95</b>
Axarquía	<b>467</b>	<b>3.067</b>	<b>556,75</b>

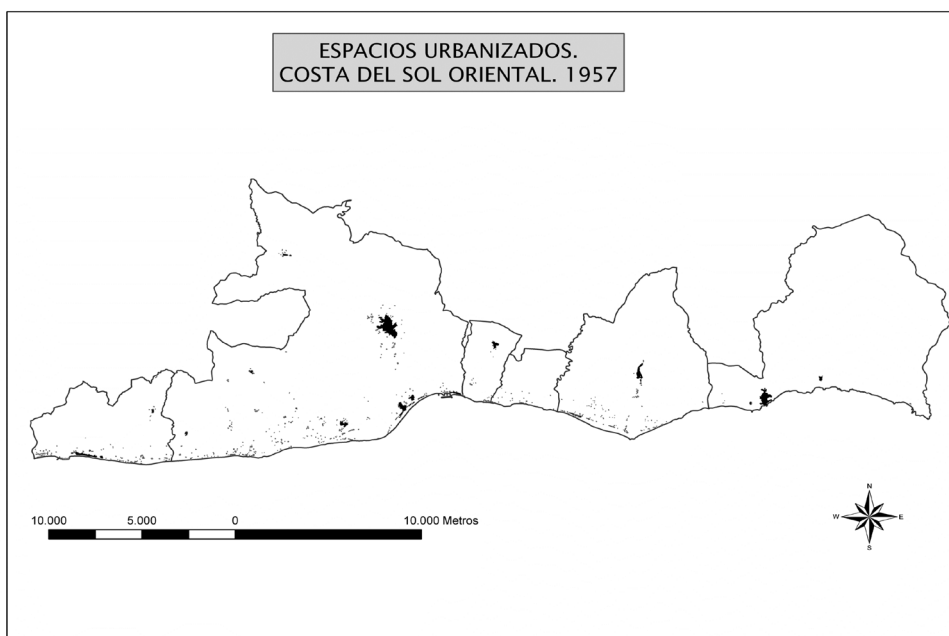
Fuente: Yus y Torres, 2010.

La intensa actividad inmobiliaria que se ha extendido por el suelo no urbanizable (SNU) de la Costa y de la Axarquía, ha supuesto la creación de una mancha urbana difusa de 221,34 has. (Yus, 2010) que en cantidad no es comparable a la actividad urbanizadora de la Costa que ha consumido muchos millones de metros cuadrados, pero la dispersión de este fenómeno ha conseguido que casi todo el suelo no urbanizable esté afectado, a excepción de algunas zonas poco accesibles de la Sierra de Almijara y Tejeda. El paisaje tradicional de la Axarquía ha desaparecido para dar lugar a un suburbio rural-urbano que forma parte de la Conurbación de la Costa del Sol. Otro aspecto de singular importancia que explica la expansión del fenómeno de la vivienda unifamiliar en suelo rústico es la actitud de la población local y los intereses políticos. La población local ha visto este proceso urbanizador como un elemento muy positivo, una salida que incrementaba el valor de unos activos que estaban en decadencia (parcelas de secano). La urbanización del campo no ha sido percibida como un hecho negativo, es más se ha presionado intensamente al poder político para que impulsara este proceso, que era una «fuente de riqueza» para la población. Los representantes políticos han actuado desde la indiferencia frente al fenómeno hasta como dinamizadores del proceso. En algunos casos, han sido elementos desencadenantes de tramas corruptas. El minifundismo ha provocado que una gran parte del electorado participase en el proceso urbanizador, es decir, el urbanismo difuso era y es popular e interviene directamente en los comicios locales. En resumen, algunos de los elementos que debían haber frenado el proceso (población local, administración local y regional, etc.) no han actuado y cuando lo han hecho la justicia se ha encontrado con la enorme magnitud del fenómeno. A todo ello, hay que añadir la reciente actitud legalizadora de la Administración Regional, que terminaría santificando el proceso urbanizador (Diario *El País*, 5/3/2011).

### 3. EL PROCESO URBANIZADOR

El proceso urbanizador fue relativamente lento desde finales de los años 50 hasta fines de los años 80 del pasado siglo. A partir de ahí, el fenómeno ha sufrido una fuerte aceleración, gracias a la terminación de la Autovía del Mediterráneo en el tramo de la Provincia de Málaga, la saturación de la Costa Occidental y, sobre todo, debido al fuerte crecimiento económico que se registró hasta 2008. Se ha realizado un estudio de la huella urbanizadora en tres fechas, para poder estudiar el proceso (1957, 1998 y 2005). Los datos extraídos se han trasladado a la cartografía adjunta (Figuras 1, 2 y 3).

*FIGURA 1. Espacios urbanizados. Costa del Sol, 1957*



En primer lugar, hay que destacar el gran crecimiento urbanístico que se ha producido. Se ha pasado de los 1,83 mill. de m<sup>2</sup> urbanizados en 1957 a los 17,6 mill. de m<sup>2</sup> de 2005, lo que supone un crecimiento global de 15,7 millones de m<sup>2</sup>, ente las dos fechas. El consumo de suelo se ha incrementado en 9,5 veces (vid. Cuadro 8).

FIGURA 2. Espacios urbanizados. Costa del Sol, 1998

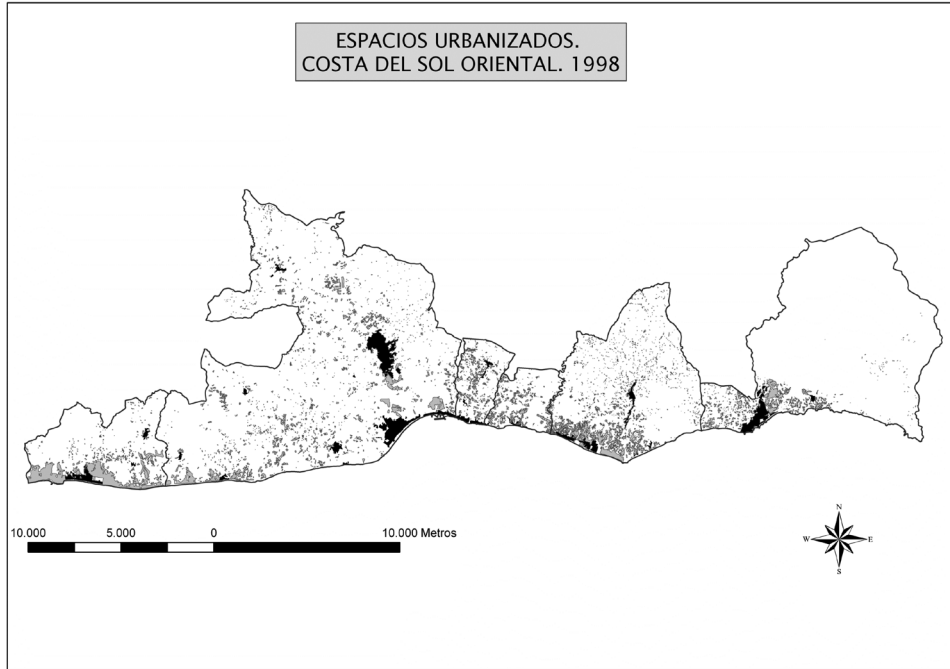
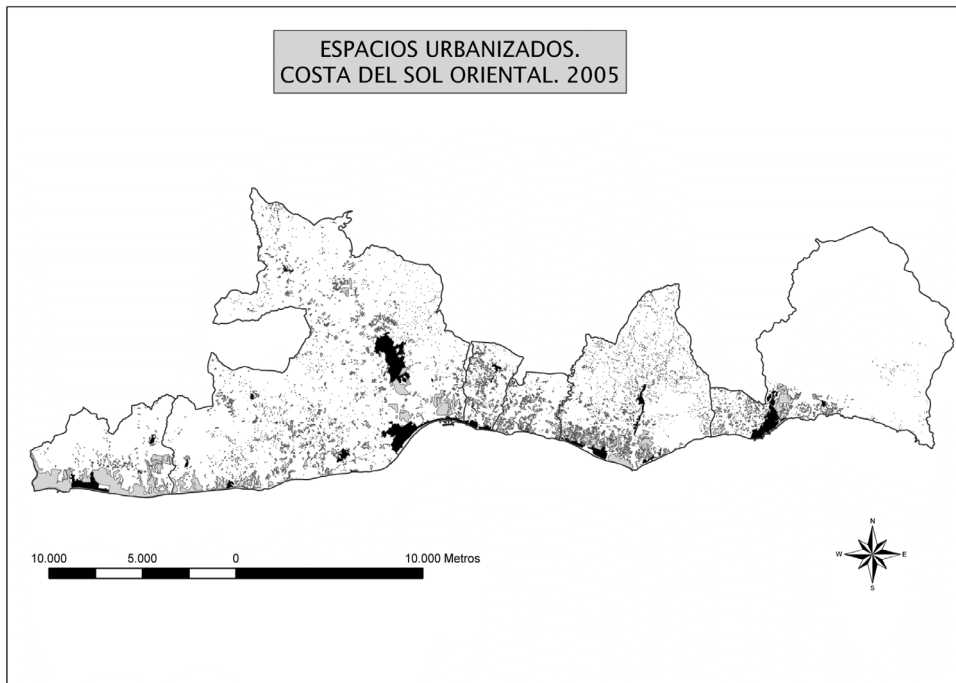


FIGURA 3. Espacios urbanizados. Costa del Sol, 2005



CUADRO 8. Distribución de los espacios urbanizados (m<sup>2</sup>). 1957-2005

1957	Núcleos urbanos tradicionales	Núcleos diseminados	Urbanización extensiva (turística, 2º residencia, etc.)	TOTAL
Rincón de la Victoria	93.575,14	33.267,51	68.460,21	195.302,86
Vélez-Málaga	614.984,77	460.202,79	9.502,37	1.084.689,93
Algarrobo	61.122,62	0,00	0,00	61.122,62
Torrox	122.265,99	46.541,74	0,00	168.807,73
Nerja	279.819,11	49.419,37	0,00	329.238,48
<b>TOTAL (M<sup>2</sup>)</b>	<b>1.171.767,62</b>	<b>589.431,41</b>	<b>77.962,58</b>	<b>1.839.161,61</b>
1998	Núcleos tradicionales	Núcleos diseminados	Urbanización extensiva	TOTAL
Rincón de la Victoria	623.404,31	75.837,08	3.371.943,21	4.071.184,60
Vélez-Málaga	2.024.617,27	2.182.684,70	1.889.570,19	6.096.872,15
Algarrobo	90.929,42	116.208,84	93687,173	300.825,43
Torrox	335.695,13	119.501,57	660.287,64	1.115.484,34
Nerja	1.164.671,10	54.442,41	1.057.157,14	2.276.270,65
<b>TOTAL (M<sup>2</sup>)</b>	<b>4.239.317,23</b>	<b>2.548.674,60</b>	<b>7.072.645,34</b>	<b>13.860.637,17</b>
2005	Núcleos tradicionales	Núcleos diseminados	Urbanización extensiva	TOTAL
Rincón de la Victoria	739.449,25	99.744,08	4.871.242,95	5.710.436,27
Vélez-Málaga	2299463,196	2.258.040,96	2.502.986,34	7.060.490,50
Algarrobo	94.752,06	212.452,72	118.868,10	426.072,88
Torrox	340.491,90	644.213,98	926.913,13	1.911.619,01
Nerja	1.357.866,91	49.992,34	1.095.758,64	2.503.617,89
<b>TOTAL (M<sup>2</sup>)</b>	<b>4.832.023,30</b>	<b>3.264.444,08</b>	<b>9.515.769,16</b>	<b>17.612.236,54</b>

Fuente: Elaboración propia, Proyecto I+D.

CUADRO 9. Porcentaje de superficie urbanizada por municipios en 2005

	Sup. Municipal Total (m <sup>2</sup> )	Sup. Urbanizada - 2005 (m <sup>2</sup> )	% Urbanización 2005 municipio
Rincón de la Victoria	28.069.627,31	5.710.436,27	20,34
Vélez-Málaga	157.202.462,58	7.060.490,50	4,49
Algarrobo	9.788.079,65	426.072,88	4,35
Torrox	51.066.487,75	1.911.619,01	3,74
Nerja	84.938.714,92	2.503.617,89	2,95
<b>Costa Sol Oriental</b>	<b>331.065.372,21</b>	<b>17.612.236,54</b>	<b>5,32</b>

Fuente: Elaboración propia, Proyecto I+D.

El crecimiento urbanístico no se ha producido por igual entre los municipios de la Costa. Rincón de la Victoria es el que ha experimentado un mayor incremento, un 2.822,77% entre 1957 y 2005. En esta última fecha, el 20,34% del término municipal había sido urbanizado, sin contar el suelo clasificado como urbanizable, por lo que en fechas próximas este porcentaje se elevará, superando el 30%. No hay que olvidar los fuertes condicionantes orográficos que han limitado la expansión de la urbanización, pero a pesar de ello sigue creciendo hacia las sierras interiores, una vez urbanizado todo el frente litoral con una profundidad de unos dos kilómetros. La mayor superficie urbanizada la aporta Vélez-Málaga (7 mill.m<sup>2</sup>), aunque es el municipio más extenso.

Distinguiendo cada una de las piezas urbanas, se puede decir, sin ningún género de duda, que lo que ha crecido con más fuerza en los últimos años ha sido las urbanizaciones residenciales, ya sea como segunda residencia o primera. Si en 1957 su presencia era casi testimonial (casi 78.000 m<sup>2</sup>), en el año 2005 suponían 948,3 ha, con un crecimiento del 12.105,56% entre 1957 y 2005 (vid. Cuadro 8). La función de los núcleos diseminados era la residencia, permanente o temporal, dedicada a la explotación de los espacios rurales. La explotación agrícola de la montaña y su dificultad de acceso, favoreció la creación de pequeñas poblaciones dispersas. La exportación desde la Costa hacia interior del fenómeno urbanizador y residencial, ha disparado el crecimiento de los diseminados, en otros tiempos casi abandonados. Así pues, los diseminados son las piezas urbanísticas que más han aumentado (un 453,8% entre 1957 y 2005), alcanzado los 3,2 mill.de m<sup>2</sup>. En términos absolutos, estos núcleos han crecido más en Vélez-Málaga, llegando a sumar más de 2,2 mill. de m<sup>2</sup>, mientras que el mayor incremento se ha registrado en Torrox (1.284% entre 1957 y 2005). Este municipio sufre una extensísima propagación de la urbanización difusa en su zona rural, al igual que otros municipios colindantes como Cómpeta. No parece disparatado que en un futuro próximo la extensión de los diseminados supere al suelo urbano consolidado.

El crecimiento de los cascos tradicionales (urbanización compacta) ha sido mucho más lenta. Entre 1998 y el 2005, sólo aumentó un 14%. Estas piezas parecen estar al margen de los poderosos fenómenos urbanizadores que se están produciendo en la Costa. El crecimiento compacto de los espacios urbanos tradicionales ha sido superado ampliamente por el crecimiento extensivo de las urbanizaciones residenciales y del urbanismo difuso en el SNU, favoreciendo un modelo urbano menos sostenible.

A las cifras de la huella urbanizadora se podría añadir el suelo urbanizable, materia prima puesta en carga para generar más suelo urbano e incrementar el proceso urbanizador. En el año 2001 y según los planes urbanísticos vigentes, el suelo urbanizable en la Costa del Sol ascendía a 16.771,56 ha, lo que da idea de la magnitud del fenómeno urbanístico-inmobiliario (Almeida, 2000).



#### 4. CONCLUSIONES

Las transformaciones territoriales que se han producido en la Costa del Sol Oriental están impulsadas por tres factores principales:

- La urbanización ligada al turismo y la segunda vivienda turística que han registrado un enorme crecimiento en la zona de estudio, alcanzado más de 250.000 plazas de alojamiento turístico en 2009. Las urbanizaciones han crecido un 12.000% entre 1957 y 2005.
- La demanda de vivienda del área metropolitana. La Costa se ha convertido en un importante oferente de vivienda, en especial para la ciudad de Málaga. El sector inmobiliario se ha especializado en dicha demanda en la zona occidental.
- La segunda residencia en el SNU ha crecido de forma espectacular en la Costa como en la Axarquía. En la actualidad, casi todo el espacio rural está afectado, de tal forma que la urbanización se ha expandido por todo el territorio. El diseminado ha crecido cerca de un 500% entre 1957 y 2005.

En resumen, lo que se ha producido en los últimos decenios es una gran expansión de la urbanización extensiva y gran consumo de suelo, de tal forma que en un escenario cercano tendremos el mismo modelo territorial de la Costa del Sol Occidental.

#### BIBLIOGRAFÍA

- ALMEIDA GARCÍA, F. (2000): *Análisis y propuestas de ordenación territorial para la Costa del Sol Oriental: el conflicto entre la agricultura y el turismo*, U. de Málaga.
- ALMEIDA GARCÍA, F., (2009): *Transformaciones territoriales en la Costa del Sol Oriental. Análisis territorial y urbanístico*, Universidad de Málaga.
- DIARIO EL PAÍS (05/03/2011): «La Junta «indultará» 11.000 casas ilegales en la Axarquía», <[http://www.elpais.com/articulo/andalucia/Junta/indultara/11000/casas/ilegales/Axarquia/elpepuespand/20110305elpand\\_6/Tes](http://www.elpais.com/articulo/andalucia/Junta/indultara/11000/casas/ilegales/Axarquia/elpepuespand/20110305elpand_6/Tes)>
- DIARIO EL PAÍS (06/03/2009): «La voracidad inmobiliaria amenaza la Axarquía», <[http://www.elpais.com/articulo/economia/voracidad/inmobiliaria/amenaza/Axarquia/elpepueco/20090306elpepueco\\_2/Tes](http://www.elpais.com/articulo/economia/voracidad/inmobiliaria/amenaza/Axarquia/elpepueco/20090306elpepueco_2/Tes)>
- FERRE, E. (Coord.) (2005-2008): Proyecto de I+D «Indicadores par la gestión sostenible del desarrollo turístico: evaluación de la capacidad de carga en el Mediterráneo meridional, (SEJ2005-04660/GEOG), [http://www.indicasisg.uma.es/el\\_proyecto.html](http://www.indicasisg.uma.es/el_proyecto.html),
- GILI, M. (2003): «Las viviendas de segunda residencia ¿Ocio o negocio?», *Scripta Nova*, VII, 146.
- NAREDO, J.M. (2010): *El modelo inmobiliario español y sus consecuencias*, <<http://habitat.aq.upm.es/boletin/n44/ajnar.html>>

- NIETO, C. (2005): «La vivienda en la Costa del Sol Occidental», *Baética*, p. 199-216.
- SERRANO, J.M. (2003): «La vivienda de segunda residencia en la sociedad del bienestar. El caso de un país turístico», *Cuadernos de Turismo*, n. 12, p. 53-76.
- VERA F. y BAÑOS C. (2010): «Renovación y reestructuración de los destinos turísticos consolidados del litoral: las prácticas recreativas en la evolución del espacio turístico», *Boletín de la Asociación de Geógrafos Españoles*, n. 53, p. 329-353.
- YUS RAMOS, R. y TORRES DELGADO, M. (2010): *Urbanismo difuso en suelo rústico. Deterioro ambiental y corrupción en la provincia de Málaga (El caso de la Axarquía)*, GENA-Ecologistas en Acción, Málaga.

# LA EXPANSIÓN URBANIZADORA EN EL INTERIOR ALICANTINO. INDICADORES E INCERTIDUMBRES\*

Xavier Amat Montesinos

*xavier.amat@ua.es*

*Departamento de Geografía Humana, Universidad de Alicante*

**Resumen:** El fin del último periodo de expansión urbanizadora en 2006, coincide con el inicio de una crisis productiva que ha provocado que multitud de planes urbanísticos, iniciados o no, sean paralizados o descartados. Se trata de un urbanismo latente que genera grandes incertidumbres sobre municipios que habían apostado fuertemente por el crecimiento urbano. Esta situación se observa en la provincia de Alicante, especialmente en zonas de interior que experimentan un auge inmobiliario desde el año 2000. La comunicación analiza la expansión urbanizadora provincial en el periodo 2000-2006 y plantea las incertidumbres generadas por los más de 30 proyectos urbanísticos latentes en las comarcas interiores del Alto y Medio Vinalopó.

**Palabras clave:** Presión urbanística; Zonas urbanas; Vivienda; Incremento de población; Provincia de Alicante

## URBAN EXPANSION IN THE PROVINCE OF ALICANTE INLAND. INDICATORS AND UNCERTAINTIES

**Abstract:** The end of the last period of urban expansion in 2006 coincides with the beginning of the productivity crisis that has caused the stalled or discarded of multitude of initiated or not initiated urban plans. It is a latent urbanism that generates large uncertainties on municipalities that had bet heavily by urban growth. This situation is observed in the province of Alicante, especially in interior areas that booming real estate experience since 2000. The paper examines the provincial urban expansion in the period 2000-2006 and planted the uncertainties generated by more than 30 latent urban projects in the inland districts of Alto and Medio Vinalopó.

---

\* El contenido del texto forma parte de la tesis doctoral en curso del autor dirigida por D. Vicente Gozávez Pérez, realizada con el apoyo de una beca FPI de la Generalitat Valenciana en el Dpto. de Geografía Humana de la Universidad de Alicante.

**Key words:** Urban pressure; Urban areas; Housing; Population growth; Province of Alicante.

## 1. INTRODUCCIÓN

Desde finales de 2006, la situación urbanística de la gran mayoría de municipios españoles se encuentra en una fase latente. La crisis generalizada ha provocado desde entonces una caída de la demanda de viviendas, del número de visados para la construcción de nuevas residencias y, finalmente, la paralización de multitud de proyectos urbanísticos que pretendían introducir varios centenares de miles de viviendas en el mercado inmobiliario español. Durante la anterior y última etapa de expansión urbanizadora, que para la mayoría de analistas se desarrolla durante el decenio 1996-2006, la superficie transformada y el volumen de construcción superó todos los récords establecidos hasta entonces. No obstante, la magnitud de proyectos que han quedado paralizados, la cantidad de viviendas que han dejado de construirse y los nuevos habitantes que potencialmente podrían haber acogido, son de una dimensión extraordinariamente superior a la que se alcanzó durante el decenio señalado. De no mediar un cambio drástico en el pensamiento urbanístico predominante en la mayoría de los municipios, una reactivación de la actividad económica y productiva ejercerá sobre este planeamiento sobredimensionado un efecto reactivo. Es lo que F. Gaja (2008) ha denominado «urbanismo durmiente»; operaciones urbanas latentes, inviables e irrealizables, saltan del papel a la realidad cuando las circunstancias lo favorecen.

El presente texto trata de analizar las secuelas de la última etapa de expansión urbanizadora en la provincia de Alicante, especialmente en su fase más dinámica, entre los años 2000 y 2006. Durante estos seis años, se identifica una incorporación al auge inmobiliario de un elevado número de municipios del interior provincial, tradicionalmente ajenos al fenómeno de la construcción masiva y a su principal fuerza impulsora en el litoral alicantino; el turismo. Multitud de planes y programas son enunciados y/o tramitados durante este periodo, en algunos casos iniciados y en muy pocas ocasiones finalizados. El impacto de la crisis económica está generando justificadas incertidumbres sobre el desenlace de estos proyectos y de sus repercusiones sobre muchos de los municipios que habían depositado en la construcción inmobiliaria las bases para su desarrollo.

## 2. MATERIAL Y MÉTODOS

La expansión urbanizadora iniciada a finales de siglo XX ha sido definida como la pauta física de la expansión de baja densidad de las grandes áreas urbanas, en condiciones de mercado, principalmente hacia las áreas agrícolas circundantes (AEMA, 2006: 6). En las áreas mediterráneas, este proceso se asocia al fenómeno de la «litoralización» (concentración de la población y las actividades

económicas en las zonas litorales) y de la urbanización turística, provocando un severo crecimiento demográfico y de las tasas de urbanización en los países de la ribera del Mediterráneo (PLAN BLEU, 2001: 1). En estos países, el modelo expansivo y disperso de nuevas áreas residenciales se superpone al modelo compacto tradicional, favoreciendo la ocupación artificial del suelo, la presión sobre los recursos y los conflictos sobre el uso y la gestión del territorio.

La publicación durante los últimos años de bases de datos sobre cambios en la cobertura de usos de suelo, está facilitando el análisis de estos procesos en las áreas urbanas más dinámicas. Destacan en España, a modo de ejemplo, los análisis de B. Catalán, D. Saurí y P. Serra (2008) para el caso de la región metropolitana de Barcelona; F. Aguilera, L. Valenzuela y A. Botequilha (2011) sobre el área metropolitana de Granada; o R. Hewitt y F. Escobar (2010) en el entorno de la sierra de Madrid. Éstos últimos, basan parcialmente su análisis en la base de datos CLC-Change 2000-2006, disponible a través del Instituto Geográfico Nacional, con información que abarca los principales cambios de usos de suelo en España durante la segunda etapa de la última fase de expansión urbanizadora.

Para el presente análisis, se ha recurrido a esta fuente para reconocer el avance de las zonas urbanas en la provincia de Alicante, identificando los nuevos tejidos urbanos continuos y discontinuos (estructura urbana abierta y urbanizaciones exentas y/o ajardinadas). Una vez delimitados los nuevos suelos en la escala municipal, estos datos se han cruzado con los indicadores de edificación de nueva planta (aportados por el Banco de Datos Territorial del Instituto Valenciano de Estadística) y la variación de población, a partir del padrón municipal continuo, en el periodo 2000-2006. De este modo, se han obtenido tres indicadores básicos sobre la expansión urbanizadora en el conjunto de la provincia de Alicante; «incremento de zonas urbanas», «nuevas viviendas» y «crecimiento demográfico».

Una vez obtenidos los principales patrones de cambio derivados de la expansión urbanizadora en el conjunto provincial, se han identificado, delimitado y proyectado sobre un escenario hipotético las actuaciones urbanísticas programadas en las comarcas del Alto y Medio Vinalopó entre los años 2000 y 2006. Para ello se ha recurrido a la información urbanística municipal, al Diario Oficial de la Generalitat Valenciana, a la prensa o a diferentes agentes de información, a través de los cuales se ha logrado identificar hasta 32 planes que responden al modelo de urbanismo expansivo, con una oferta residencial de más de 40.000 viviendas y una extensión superior a las 3.000 hectáreas. Algunos de estos planes han conseguido ejecutarse, pero en su mayoría permanecen paralizados o han sido prácticamente descartados. Es decir, forman parte de un urbanismo latente o «durmiente» que, con unas circunstancias favorables, podría reactivarse.

El objetivo de esta comunicación es proyectar los posibles cambios urbanos en el interior alicantino a partir de las pautas de reproducción observadas en el conjunto de la provincia durante el periodo 2000-2006. Se profundiza en las causas económicas, urbanísticas y geográficas que han trasladado el interés constructor hacia las zonas de interior. Finalmente, se ofrecen estimaciones del

impacto que habría provocado la expansión urbanizadora en el interior alicantino (aplicando los indicadores de incremento de zonas urbanas, nuevas viviendas y crecimiento demográfico) de no haberse iniciado una etapa de recesión y crisis, y se esbozan las incertidumbres que ello está generando sobre la mayoría de los municipios.

### **3. LA EXPANSIÓN URBANIZADORA EN EL INTERIOR ALICANTINO**

La expansión urbanizadora que han experimentado la mayor parte de las provincias del litoral mediterráneo español tiene varias explicaciones económicas y propiamente urbanísticas. La bonanza económica iniciada a mediados de los años 1990, la existencia de una demanda solvente, la implantación del euro y consiguiente necesidad de blanqueo de capitales, unido a la ausencia de alternativas tan rentables e inmediatas como la construcción, son algunas de las razones económicas que justifican la presión inmobiliaria. Mientras, una legislación urbanística crecientemente optimista, ha facilitado la liberación de suelos y la entrada de capital e iniciativa privada como actores principales en el planeamiento urbanístico.

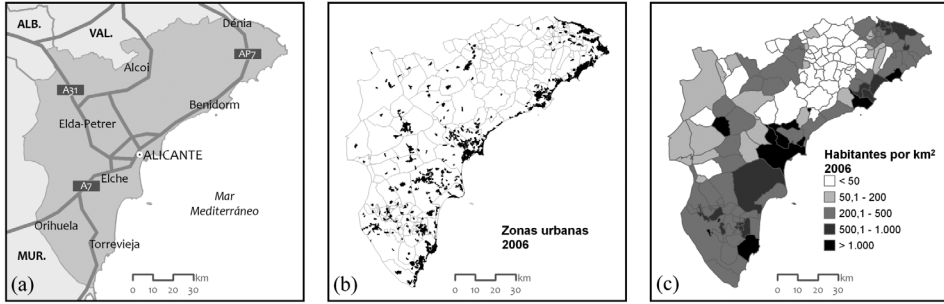
Estas razones, han disparado la transformación y urbanización de los enclaves costeros prácticamente hasta agotarlos, tras lo cual, el interés inmobiliario se ha dirigido hacia las áreas prelitorales y zonas de interior con grandes reservas de suelo. Es decir, a las explicaciones económicas y urbanísticas, la expansión urbanizadora incorpora unas condiciones geográficas en las zonas de interior.

#### **3.1. Contexto y tendencias de la expansión urbanizadora**

La expansión urbanizadora en la provincia de Alicante ha estado en buena medida vinculada al turismo; y viceversa (GAJA, 2008). Las zonas urbanas se concentran principalmente en los municipios litorales turísticos, donde también se producen las mayores concentraciones de viviendas y densidades de población. Este proceso de ocupación litoral se inició a partir de la llegada de los primeros turistas a mediados de siglo XX, aunque la primera ocupación de la costa se realizó con torres de apartamentos con una cierta densificación (GOZÁLVEZ *et al.*, 2005) y una ocupación urbana del suelo moderada. A partir de los años sesenta, el régimen franquista favoreció la constitución de un modelo de crecimiento cuya evolución quedó ligada de manera fundamental al desarrollo del turismo y la construcción (DÍAZ & LOURÉS, 2008: 82). Este modelo se ha reproducido durante las siguientes décadas en toda la franja litoral, destacando los cuatro arcos costeros formados por los núcleos de Dénia, Benidorm, Alicante y Santa Pola-Torre Vieja (GOZÁLVEZ *et al.*).

Desde los años 1990 la coincidencia de factores económicos y políticos aceleró el modelo de crecimiento. La bonanza económica encuentra en el suelo un soporte de valor con el que multiplicar los beneficios de las inversiones,

FIGURA 1. Contexto geográfico de la provincia de Alicante

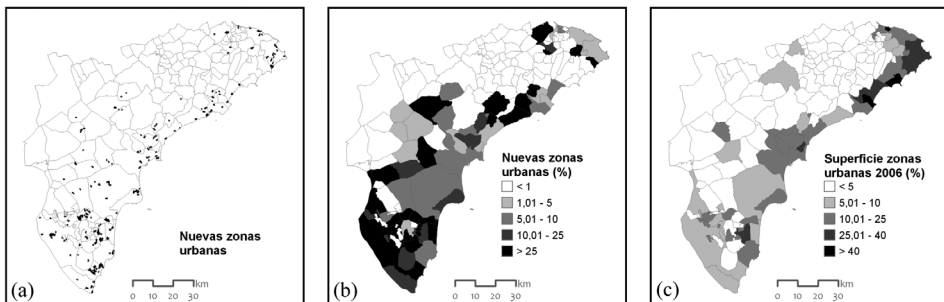


Contexto geográfico de la provincia de Alicante, situada en el litoral mediterráneo español (a). Alicante es una de las provincias más intensamente urbanizadas del Estado. Más de la mitad de la superficie en la franja costera está ocupada por zonas urbanas (b), dando lugar a una conurbación litoral densamente poblada que prácticamente se extiende de norte a sur de la provincia (c).

Fuente: Instituto Geográfico Nacional <www.cnig.es> e Institut Valencià d'Estadística <www.ive.es>. Elaboración propia.

canalizadas a través de grandes promociones inmobiliarias y actuaciones asociadas (puertos deportivos, campos de golf, centros comerciales y de ocio, etc.). Existe, además, una creciente demanda por parte de la población local que trata de formar nuevos hogares, españoles que buscan una segunda residencia en la costa y, especialmente, extranjeros que desean adquirir una vivienda temporal o permanente, y que buscan en el litoral alicantino calidad de vida, ambiente social agradable, buenas comunicaciones, nivel de precios y urbanizaciones con calidad de servicios (HUETE, 2008: 72). En este contexto, la legislación urbanística ha facilitado la liberalización del suelo y la entrada de capital privado para la promoción de decenas de miles de viviendas, especialmente tras la entrada en vigor

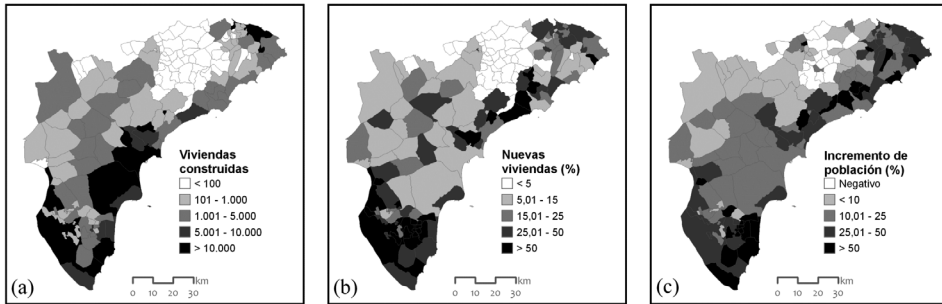
FIGURA 2. Incremento de las zonas urbanas (2000-2006)



Las nuevas zonas urbanas han saturado la franja costera (a) e irrumpen hacia municipios prelitorales, especialmente en las comarcas de las Marinas y Bajo Segura (b). La superficie de zonas urbanas en los municipios litorales prácticamente alcanza su máximo y los municipios de interior permanecen como la principal reserva de suelo potencialmente urbanizable(c).

Fuente: Instituto Geográfico Nacional <www.cnig.es>. Elaboración propia.

FIGURA 3. Nuevas viviendas y crecimiento demográfico (2000-2006)



La construcción de viviendas repunta sus valores en los municipios litorales (a) pero comienza a dar muestras de indiferencia territorial provocando un notable aumento del parque de viviendas en localidades prelitorales y de interior (b). A excepción de las comarcas más alejadas del litoral —Alto Vinalopó, l'Alcoià y El Comtat— existe un incremento de población acelerado y generalizado en la provincia.

Fuente: Institut Valencià d'Estadística <www.ive.es>. Elaboración propia.

de la Ley Valenciana Reguladora de la Actividad Urbanística (LRAU) en 1994 y la Ley Estatal sobre el Régimen de Suelo y Valoraciones (1998). Ambas leyes, que estuvieron en vigor hasta los años 2006 y 2007 respectivamente, paradójicamente, si bien consideraban el suelo como un recurso limitado, proponían su ocupación total como medio para hacer bajar los precios y evitar la retención y especulación<sup>1</sup> (GOZÁLVEZ *et al.*, 2005).

Con todo, en el periodo 2000-2006 la producción de nuevos tejidos urbanos residenciales en la provincia supuso la transformación de 3.217 ha (un 9,9 % respecto al preexistente), la construcción de 241.496 viviendas (un aumento del 25,1 %) y un incremento de la población de 338.411 habitantes (23,4 %). Durante esta etapa, los municipios costeros siguen asumiendo el mayor volumen de construcción, con 158.474 nuevas viviendas, y registran los mayores crecimientos demográficos. No obstante, algunos enclaves prelitorales y de interior, muestran ya valores similares a los de municipios litorales, ofreciendo indicios de agotamiento de las áreas costeras y el salto a las zonas de interior de la presión urbanística.

### 3.2. El «salto interior» de la expansión urbanizadora

Existen varias razones que, desde una perspectiva geográfica, justifican el «salto hacia el interior» de la expansión urbanizadora. Tras la ya aludida saturación del litoral, el interior se entiende ahora como un espacio de reserva y de oportunidades inmobiliarias. La posibilidad de obtener terrenos a buen precio

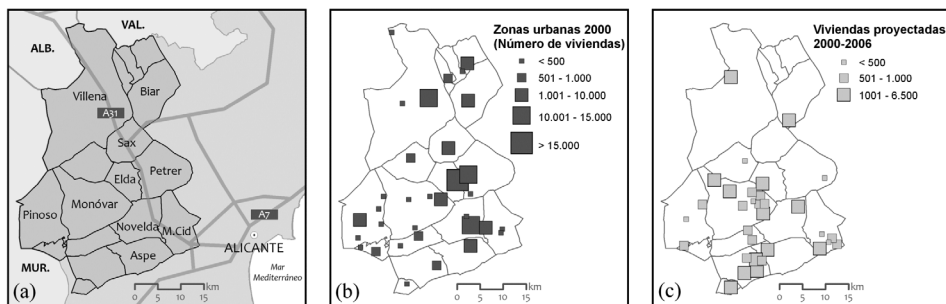
<sup>1</sup> Sería ocioso y reiterativo incidir en esta cuestión, oportunamente explicada en multitud de trabajos como los de O. Rullán (1999), F. Gaja (2001) y E. Burriel (2009).



constituye un objeto ideal para la especulación y la posibilidad de vender «paisaje y tranquilidad» ha favorecido la ocupación de zonas agrícolas poco productivas (GOZÁLVEZ *et al.*, 2005). En este sentido, se produce una fuerte demanda de compradores europeos que buscan el atractivo del paisaje, la abundancia de días soleados, una menor masificación que en la costa y mejores condiciones de compra (HERNÁNDEZ, MOLTÓ & RICO, 2008: 83). Esta circunstancia ha sido aprovechada por las empresas promotoras y urbanizadoras que, como norma general, son las mismas compañías que llevan muchos años edificando el litoral (TORMO, 2009: 137). Estas empresas encuentran la complicidad y connivencia de políticos y técnicos en municipios de interior que ven en la construcción una oportunidad de generar inversiones, y una conciencia colectiva mayoritaria favorable a las políticas depredadoras de territorio, entendidas como mal menor al supuesto enriquecimiento general (GIMÉNEZ & DÍEZ, 2009: 281).

En este contexto, una abrumadora mayoría de municipios considerados de interior, han planteado, tramitado y en ocasiones iniciado un importante número de operaciones urbanísticas que responden al modelo de urbanismo expansivo, a través de un planeamiento reglado (planes generales) o a través del modelo de los PAI (Programas de Actuación Integrada) establecido por la LRAU, y que ha facilitado el acceso al suelo y la tramitación de los proyectos por parte de la figura del agente urbanizador. Considerando únicamente las comarcas interiores, en El Comtat se identifican 2 proyectos y 1.755 viviendas; en l'Alcoià 8 proyectos y 13.120 viviendas (TORMO, 2009: 137); en el Alto Vinalopó 3 proyectos y 2.866 viviendas; y en el Medio Vinalopó 29 proyectos y 41.831 viviendas.

FIGURA 4. La expansión urbanizadora en el Alto y Medio Vinalopó



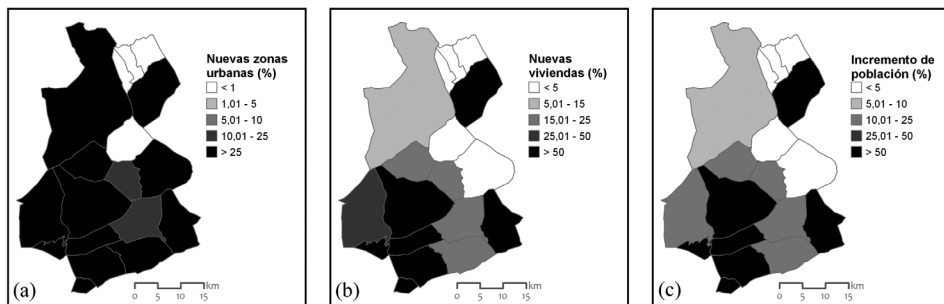
Contexto geográfico del Alto y Medio Vinalopó (a). El modelo urbano en el año 2000 se caracteriza por la concentración de vivienda y población en núcleos compactos o en pequeñas pedanías rurales (b). El modelo expansivo proyectado entre 2000 y 2006 alteraría por completo la trayectoria urbanística tradicional introduciendo nuevos complejos urbanos aislados y extensivos (c).

Fuente: Planes urbanísticos municipales, empresas promotoras y prensa. Elaboración propia.

El volumen de construcción propuesto en las comarcas interiores de la cuenca del Vinalopó es verdaderamente llamativo, con una cifra que asciende a 44.697 viviendas en 32 proyectos, de los cuales, 20 responderían al modelo PAI y 12 ha-

brían sido previstos en el planeamiento general. La nota destacada de estas actuaciones es su carácter aislado y alejado de los núcleos tradicionales, el predominio de la vivienda unifamiliar de baja densidad y con una gran expansión superficial (muchas veces superior a la de los núcleos preexistentes), la necesidad de grandes inversiones en infraestructuras y servicios para cumplir con los servicios básicos, o su asociación con otro tipo de intervenciones que suponen un gran consumo de suelo y recursos, como son los centros comerciales, deportivos y, especialmente, los campos de golf (12 campos de golf proyectados).

FIGURA 5. Hipótesis sobre crecimientos proyectados en el horizonte 2006 + 10/15



A excepción de Beneixama, El Camp de Mirra, La Canyada y Sax (<1 %), Elda y Novelda (10,01-25 %), el resto de localidades podría ver incrementada su superficie urbana en más de un 25 %. En casos extremos como los de Hondón de los Frailes, Hondón de las Nieves y Monforte del Cid, este valor supera el 500 % (a). Esta situación se reproduce en el caso de las nuevas viviendas (b) y crecimiento de población (c), donde destaca el crecimiento que experimentarían la mayor parte de municipios que en la actualidad no superan los 10.000 habitantes.

Fuente: Planes urbanísticos municipales, empresas promotoras y prensa. Elaboración propia.

Aplicando el patrón de crecimiento del litoral observado para el periodo 2000-2006, la expansión urbanizadora en el Alto y Medio Vinalopó supondría un aumento de 3.058 ha (52,8 %) de zonas urbanas, 44.497 viviendas (40,1 %) y 62.604 habitantes (28,55 %). Esta situación podría alcanzarse de desarrollarse los planes y programas propuestos en un horizonte de 10 ó 15 años, que sería el plazo normal de consecución de éstos. De hecho, algunos de estos proyectos ya han sido parcialmente finalizados o sus obras se encuentran en un estado avanzado, como Gran Monóvar-Ecociudad (828 viviendas) y Zafarych (520 viviendas) en Monóvar, Velaire (689 viviendas) en La Romana, Mi Casa Family (452 viviendas) en Hondón de las Nieves y Alenda Golf (800 viviendas), Montecid (900 viviendas) y Font del Llop (1.059 viviendas) en Monforte del Cid.

No obstante, parece ya poco probable que, desde la caída de la actividad económica y productiva desde finales de 2006, puedan reactivarse el resto de propuestas que forman ya parte de un urbanismo latente generalizado en toda España. Por el contrario, el nuevo escenario que se plantea esta repleto de interrogantes e incertidumbres que sobrepasan el ámbito de lo urbanístico y se sitúan en lo económico, lo social y lo ambiental. ¿Cuál es la situación tras cinco años

de parón inmobiliario? ¿Qué sucederá si no se encuentran alternativas a este modelo? ¿Qué podría ocurrir si este urbanismo durmiente despertara?

#### 4. URBANISMO Y CRISIS: INCERTIDUMBRES DE UN MODELO CONTROVERTIDO

El fin de la expansión urbanizadora en 2006 coincide con el inicio de un nuevo ciclo repleto de incertidumbres. Los efectos no se han hecho esperar especialmente en lo económico y, en particular, en las cifras desempleo y endeudamiento municipal. Así por ejemplo, en 2009 el número de parados se había multiplicado por 2,4 respecto al año 2005 (AMAT, 2009: 123) y, en algunos municipios como Petrer, la tasa de paro podría rondar el 40 %, con un peso destacado de los nuevos parados procedentes de la construcción. Por otro lado, el modelo de crecimiento urbano ha provocado un fuerte endeudamiento de algunos municipios, derivado de los costes de un proceso que sólo es rentable unos pocos años, mientras se cobran las licencias, vienen los constructores y se instalan los nuevos pobladores. Pero estos municipios se sumen en el déficit creciente cuando estos movimientos se acaban y hay que dotar de servicios, equipamientos, empleos fijos, suministros y renovar las infraestructuras en el suelo urbano extensivamente creado (GARCÍA, 2004: 7). Esto puede explicar que Monforte del Cid, uno de los municipios

FIGURA 6. Efectos de la expansión urbanizadora



El sector residencial Mi Casa Family en Hondón de las Nieves completó la primera de sus dos fases de construcción, con una superficie equiparable a la del núcleo urbano tradicional (a). La Capitana en Monforte del Cid inició en 2008 unas obras de urbanización que quedaron finalmente paralizadas (b). La construcción de una urbanización residencial y un campo de golf en Biar se descartó por el rechazo vecinal y la quiebra de la empresa que debía acometer la actuación (c).

Fuente: El autor, 16/05/2009 (a), 23/05/2009 (b) y publicidad de la empresa promotora (c).

más dinámicos desde el punto de vista urbanístico, haya alcanzado la mayor deuda por habitante de la provincia<sup>2</sup>.

<sup>2</sup> Diario *Información* (1/04/2009): «Monforte del Cid tiene la mayor deuda por habitante de la provincia».

En lo estrictamente territorial, el parón inmobiliario ha generado la aparición de nuevos paisajes a expensas del mencionado urbanismo latente. Ya se ha mencionado que un reducido número de actuaciones se han llegado a consumir, aunque ninguna de ellas en su totalidad. En cuanto al resto, en algunas ocasiones se han iniciado las obras de urbanización de infraestructuras y preparación del terreno, pero en la mayoría de los casos los proyectos han quedado en el papel o siguen pendientes de trámites administrativos.

Sin duda las expectativas que había generado la expansión urbanizadora en los municipios de interior no han tenido los mismos resultados que en la franja costera. Esto supone un inconveniente hacia muchos ayuntamientos que habían confiado en el crecimiento urbano y poblacional como medio para evitar el despoblamiento, la pérdida de servicios básicos y dinamizar una débil economía local, especialmente en los pequeños pueblos de carácter rural. Pero por otra parte, desde 2006 se ha frenado la transformación masiva e intensa de lugares especialmente frágiles para dar cabida a las nuevas urbanizaciones, cercanas a espacios naturales y culturales de interés, paisajes emblemáticos o áreas especialmente vulnerables a la escasez de agua o expuestas a riesgos de origen natural. Así, de manera indirecta, se han visto favorecidas muchas de las demandas de colectivos numerosos y bien organizados que durante la última década han exigido nuevas formas de entender y gestionar el territorio en las comarcas del Vinalopó.

Con todo, multitud de proyectos siguen tramitándose o permanecen a la espera de que las circunstancias sean favorables. El urbanismo latente podría reactivarse de no mediar un cambio decidido en la gestión territorial, y éste debería apuntar precisamente a las intensas y extensas transformaciones que ha sufrido la franja litoral durante el último periodo de expansión urbanizadora.

## **5. CONCLUSIONES**

La expansión urbanizadora en el Alto y Medio Vinalopó no ha tenido, ni mucho menos, las repercusiones económicas, territoriales y sociodemográficas identificadas en los municipios litorales. Tampoco parece que éstas puedan reproducirse en un futuro a corto y medio plazo, a expensas de la paralización de la mayoría de las 32 actuaciones previstas e iniciadas durante los años 2000, en un proceso que se repite en el resto de comarcas interiores alicantinas, tal y como manifiesta J. Tormo (2009).

Pese a todo, resulta interesante comprobar hasta qué punto el modelo de producción urbana implantado desde los años noventa genera unas expectativas desorbitadas y plantea unos proyectos irrealizables, sobre todo cuando se examinan desde una escala de referencia supramunicipal; cuando se realiza el ejercicio de sumar unas cifras municipales ya de por sí exageradas. Es entonces cuando se observa la verdadera magnitud de un proceso descontrolado e injustificado, que pone en el punto de mira la falta de rigor y de alcance de los planes urbanísticos municipales, la ausencia de unas directrices en la escala territorial (comarcal,

provincial o autonómica) y el elevado protagonismo que se ha otorgado a la iniciativa privada en la ordenación urbana durante los últimos años.

El momento actual debe ser aprovechado para reflexionar sobre los propósitos de la expansión urbanizadora en el interior alicantino. Sin duda, una reflexión rigurosa, profundizando en los hechos consumados del litoral y en las hipótesis de crecimiento para el interior, es necesaria para reconocer la inviabilidad del actual modelo y la necesaria búsqueda de alternativas. Solamente los indicadores de incremento de zonas urbanas, nuevas viviendas y crecimiento demográfico, son ya lo suficientemente expresivos como para comprobarlo y lo suficientemente significativos como para justificar un necesario cambio de tendencia.

## BIBLIOGRAFÍA

- AEMA (2006): *Urban sprawl in Europe: The ignored challenge*, Luxemburgo, Agencia Europea de Medio Ambiente, 56 p.
- AGUILERA, F., VALENZUELA, L. & BOTEQUILLA, A. (2011): «Landscape metrics in the analysis of urban land use patterns: A case study in a Spanish metropolitan area», *Landscape and Urban Planning*, n. 99, p. 226-238.
- AMAT, X. (2009): «Territorio, urbanismo y crisis. Una mirada al Medio Vinalopó (Alicante)», *Investigaciones Geográficas*, n. 50, p. 109-126.
- BURRIEL, E. (2009): «La planificación territorial en la Comunidad Valenciana (1986-2009)», *Scripta Nova, Revista Electrónica de Geografía y Ciencias Sociales*, XIII, n. 306. <<http://www.ub.es/geocrit/sn/sn-306.htm>> [consulta: 9/02/2010].
- CATALÁN, B., SAURÍ, D. & SERRA, P. (2008): «Urban sprawl in the Mediterranean? Patterns of growth and change in the Barcelona Metropolitan Region 1993-2000», *Landscape and Urban Planning*, n. 85, p. 174-184.
- DÍAZ, F. & LOURÉS, M.L. (2008): «La globalización de los mercados inmobiliarios: su impacto sobre la Costa Blanca», *Ciudad y Territorio, Estudios Territoriales*, XL (155), 77-92.
- GAJA, F. (2001): «La producción de suelo urbanizado como objetivo de la actuación urbanística», *Urban*, n. 5, p. 83-101.
- GAJA, 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*, XII, n. 270 (66). <<http://www.ub.es/geocrit/sn/sn-270/sn-270-66.htm>> [consulta: 21/04/2010].
- GARCÍA, J. (2004): «Y, cuando se acabe el suelo del municipio... ¿qué hacer?», *Ciudad y Territorio: Estudios Territoriales*, XXXVI, n. 139, p. 5-13.
- GIMÉNEZ, P. & DÍEZ, D. (2009): «Contexto rural y crecimiento urbanístico en el traspais de Benidorm: un análisis crítico del actual modelo de desarrollo territorial», en FERIA, J.M., GARCÍA, A. & OJEDA, J.F. (eds.), *Territorios, sociedades y políticas*, Sevilla, Universidad Pablo de Olavide, p. 275-285.

- GOZÁLVEZ, V., LARROSA, J.A., MARTÍN, G., PALAZÓN, S. & PONCE, G. (2005): «Les territoires du tourisme littoral et les pouvoirs locaux dans la province d'Alicante (Espagne)», *Rives méditerranéennes*, n. 20. <<http://rives.revues.org/1893>> [consulta: 16/02/2011].
- HERNÁNDEZ, M., MOLTÓ, E.A. & RICO, A.M. (2008): «Las actividades turístico-residenciales en las montañas valencianas», *Ería*, n. 75, p. 77-97.
- HEWITT, R. & ESCOBAR, F. (2010): «The territorial dynamics of fast-growing regions: Unsustainable land use change and future policy challenges in Madrid, Spain», *Applied Geography*, n. 31, 650-667.
- HUETE, R. (2008): «Tendencias del turismo residencial: El caso del Mediterráneo Español», *El Periplo Sustentable*, n. 14, p. 65-87.
- PLAN BLEU (2001): *Urban sprawl in the Mediterranean region*, Sophia Antipolis, PNEU, PAM & Plan Bleu, 5 p.
- RULLÁN, O. (1999): «La nueva Ley del Suelo de 1998 en el contexto del neoliberalismo postmoderno», *Investigaciones Geográficas*, n. 22, p. 5-21.
- TORMO, J. (2009): «La presión urbanística en las comarcas interiores alicantinas», *Papeles de Geografía*, n. 49-50, p. 133-146.

# TELETRABAJO Y USOS RACIONALES DEL TRANSPORTE PÚBLICO Y PRIVADO EN EL ÁREA URBANA DE MADRID

Francisco José Armas Quintá

*franciscojose.armas@gmail.com*

*Universidade de Santiago de Compostela*

José Carlos Macía Arce

*xosecarlos.macia@gmail.com*

*Universidade de Vigo*

**Resumen:** Las nuevas tecnologías de la información y la comunicación introducen algunas novedades que transforman parcialmente el mercado laboral. En la sociedad actual, nos encontramos con empresas y administraciones públicas que ofrecen a sus trabajadores la posibilidad de desarrollar sus actividades profesionales fuera de los recintos o sedes oficiales, utilizando como alternativa sus hogares, o bien, telecentros habilitados con computadoras y conexión a Internet. Surge entonces lo que se conoce como el teletrabajo y la desconcentración laboral. Esta nueva situación, incide positivamente en la reducción de los movimientos pendulares de determinados trabajadores residentes en la periferia de las grandes áreas urbanas, provocando un uso más racional del transporte público y privado, así como del consumo energético. El objetivo de la presente comunicación es descubrir la incidencia del teletrabajo en el sistema de transporte y comunicaciones del área urbana de Madrid, aplicando una metodología cuantitativa basada en el uso estadístico de las fuentes públicas y oficiales de la comunidad objeto de estudio.

**Palabras clave:** TIC; Teletrabajo; Transporte; Servicios; Madrid.

## TELEWORKING AND THE RATIONAL USE OF PUBLIC AND PRIVATE TRANSPORT IN URBAN AREAS OF MADRID

**Abstract:** The new information and communication technologies now offer some new features that have partially changed the labor market. In today's society, we now find companies and government agencies that offer their workers the opportunity to carry out their professional activities away from the premises or headquarters, using the home or call center-enabled computers and Internet

access as alternatives. This leads to what is known as telecommuting and job decentralization. This new situation has a positive effect on the reduction of the ebb and flow of certain workers residing on the outskirts of large urban areas, resulting in a more rational use of public and private transport and energy consumption. The purpose of this report is to discover the impact of teleworking on transport and the communication system in the urban area of Madrid, using a quantitative methodology based on statistical use of public and official sources in the community under study.

**Key words:** ICT; Telecommuting; Transportation; Services; Madrid.

## 1. INTRODUCCIÓN

Las nuevas tecnologías de la información y la comunicación (TIC) introducen una serie de novedades que repercuten en la dinámica de las estructuras laborales. En la sociedad actual, especialmente en los países occidentales, se localizan empresas y administraciones públicas que ofrecen a sus trabajadores la posibilidad de desarrollar actividades profesionales fuera de los recintos o sedes oficiales, utilizando como alternativa sus hogares, o bien, telecentros habilitados con computadoras y conexión a Internet. Surge entonces lo que se conoce como el teletrabajo y la desconcentración laboral. Esta nueva realidad, disminuye los movimientos pendulares entre la periferia y el centro de las grandes áreas urbanas, provocando usos racionales del transporte público y privado, así como una disminución del consumo energético.

El teletrabajo puede plantearse como una alternativa para integrar a la población más joven, con una mayor cualificación, en el mercado laboral, especialmente las mujeres. La organización de una sociedad predominantemente terciaria no puede seguir manteniéndose con las mismas reglas que regían la sociedad industrial. En el sector empresarial es necesaria una reestructuración tanto en su organización como del proceso productivo, con el fin de reducir costes e incrementar su competitividad en el mercado global. En este nuevo contexto de reorganización y adaptación en la sociedad de la información, el teletrabajo puede jugar un papel importante a la hora de optimizar la productividad y reducir costes ya que las empresas podrán establecer una red de teletrabajadores instalados fuera de los grandes núcleos urbanos, externalizando ciertos puestos de trabajo y servicios. Pero la difusión del teletrabajo requiere de una mano de obra receptiva y cualificada, que esté dispuesta a asumir nuevos retos y adelantarse a los cambios. De otro lado, el teletrabajo asigna un nuevo rol al hogar, pasando a ser además de un lugar de descanso, de ocio y relax, a un lugar de trabajo y formación (Cairncross, 2001), aportando un equilibrio entre el trabajo y el resto de las actividades cotidianas y favoreciendo la integración de la vida profesional y privada.

El objetivo de la comunicación es conseguir una aproximación de la incidencia del teletrabajo en la movilidad laboral en el área metropolitana de Madrid, y su repercusión en el sistema de transporte público y privado. Para ello se ha



utilizado una metodología cuantitativa que se basa en las estadísticas de las fuentes públicas, tanto a nivel nacional como las propias de la comunidad. Estudiar la difusión del teletrabajo implica tener en cuenta diversas variables, destacando la formación de la población, tanto la general como la formación TIC, así como la difusión de las tecnologías de la información y de la comunicación en las empresas. Pero junto a estos indicadores es necesario tener en cuenta otros tales como los sectores de actividad en los que trabaja la población, las dinámicas demográficas, las infraestructuras TIC disponibles, la propia estructura y sectores de actividad de las empresas, etc. Dada la variedad de indicadores que se tuvieron en cuenta para abordar este estudio, se recurrió a los datos del Instituto Nacional de Estadística, al Instituto de Estadística de la Comunidad de Madrid, al Observatorio Nacional de las Telecomunicaciones y de la Sociedad de la Información del Ministerio de Industria, Turismo y Comercio, a la Encuesta de Movilidad de las Personas Residentes en España del Ministerio de Fomento, y las estadísticas e informes del Servicio Público de Empleo Estatal del Ministerio de Trabajo e Inmigración. Todos estos datos fueron analizados con el objeto de hacer una estimación de la difusión del teletrabajo en el área metropolitana de Madrid, así como sus impactos en el patrón de movilidad de la población ocupada.

## **2. REVOLUCIONES TECNOLÓGICAS Y ENERGÍA**

Los grandes avances tecnológicos, como los que se descubren ahora en la Sociedad de la Información, no son nuevos en la historia de la humanidad. Quizás, la primera gran revolución tecnológica nació en 1455, en el momento en que Gutenberg perfeccionó la imprenta. La revolución de la imprenta dejó atrás los manuscritos de los monjes y consiguió que los europeos tuvieran acceso a la información. Medio siglo después, la impresión de la Biblia de Lutero dio paso a una nueva etapa en el desarrollo histórico de Europa (Drucker, 2001).

Al margen de «la revolución de la imprenta», la I Gran Revolución Tecnológica o Industrial, ya en la era moderna, surgió a finales del siglo XVIII en el Reino Unido. El descubrimiento de la máquina de vapor y su aplicación en la industria textil y metalúrgica, sustituyendo las herramientas por máquinas, significó la entrada de la civilización occidental en la sociedad industrial. Estos primeros países industrializados invirtieron el orden de sus estructuras productivas, relegando las actividades agrícolas a un segundo plano o nivel económico. La oferta intensiva de empleo en el sector industrial provocó el éxodo masivo de población rural hacia las ciudades emergentes. Así, algunas ciudades inglesas, como Manchester, triplicaron el volumen de su población en unos pocos años.

La II Revolución Industrial hizo su aparición un siglo después. En esta nueva etapa, el petróleo y la electricidad sustituyeron al carbón como nuevas fuentes de energía, y los sectores de la petroquímica y el automóvil se convirtieron en las actividades más dinámicas de la economía. Así, la llegada de la electricidad, la química basada en la ciencia, el motor de combustión interna y la aparición del

teléfono y el telégrafo, como tecnologías de la comunicación, constituyeron los grandes progresos de esta etapa.

Coincidiendo con la segunda mitad del siglo XX y como consecuencia de la aparición de las TIC, nace una nueva revolución: la III Revolución Tecnológica, que da paso a la entrada de la Sociedad de la Información como superación de la etapa industrial, de ahí que algunos científicos señalen este período histórico como la Sociedad Postindustrial (Bell, 1974). Entre las nuevas tecnologías que hacen su aparición con el surgimiento de la III Revolución Tecnológica, se incluyen la microelectrónica, informática, telecomunicaciones, optoelectrónica e ingeniería genética (Castells, 2000).

En la Sociedad de la Información se promueve la producción de energías limpias (solar, hidráulica y eólica) y hay una preocupación social por preservar el medio ambiente. Además, optimizar el consumo energético se ha convertido en una de las prioridades de la Unión Europea. En este sentido, la expansión del teletrabajo reduce los desplazamientos de los trabajadores a los centros de trabajo, descongestiona el tráfico de las ciudades y reduce el consumo energético derivado del uso del transporte público y privado. El análisis de la incidencia del teletrabajo en Madrid y su área metropolitana, como una de las grandes referencias urbanas a nivel estatal, podría ser significativo y también una referencia para la aplicación futura de programas de estructuración del mercado laboral.

### **3. LA EXPANSIÓN DEL TELETRABAJO**

Con la llegada de Internet la relación espacio-tiempo se estrechó más que nunca. El territorio se convirtió en velocidad y el concepto clásico de territorio físico, desplazamiento y distancia, se sustituyó por la transmisión y la interacción (Gés, 1997). Sin duda, estamos asistiendo a una apertura global dominada por la comunicación, en el marco de una gran red mundial que alcanza su mayor protagonismo en los espacios urbanos. En este contexto global, la realidad laboral se relaciona íntimamente con las TIC e Internet: los avances informáticos transforman el modus operandi de las empresas; la información se gestiona de una forma más inteligente y, sobre todo, más dinámica; la comunicación es instantánea y se puede realizar a distancia. En definitiva, las TIC relanzan la gestión empresarial y permiten que los trabajadores puedan cumplir con sus obligaciones profesionales a distancia, sin tener que acudir físicamente a las sedes empresariales. Nace entonces el teletrabajo como una forma de organización de la actividad laboral que utiliza las TIC para posibilitar el trabajo a distancia, ya sea en el domicilio particular de los directivos y empleados (teletrabajo a domicilio), en sus desplazamientos laborales en aeropuertos, hoteles u otras localizaciones itinerantes (teletrabajo móvil), o en telecentros u oficinas satélite diseñados para reducir los desplazamientos de los trabajadores (Martínez *et al.*, 2006).

Parece evidente que el teletrabajo reduce los desplazamientos de la población empleada al trabajo, disminuye la congestión provocada por un tráfico excesivo

(Hjorthol, 2008; Safirova, 2002), ayuda a optimizar el consumo energético (Rhee, 2008) y mejora la calidad de vida de los ciudadanos (Teo *et al.*, 1998). Pero no es menos cierto que alguna de estas consideraciones necesita ser matizada. Por ejemplo, los empleados acogidos a la modalidad del teletrabajo móvil se distinguen por su gran capacidad para desplazarse constantemente. Por otra parte, el teletrabajo no siempre mejora la calidad de vida de los ciudadanos. Algunos autores consideran que el teletrabajo implica una mayor disponibilidad del empleado para trabajar, sacrificando en muchas ocasiones los horarios destinados al tiempo libre (Rhee, 2008).

Al margen de estas consideraciones iniciales, el teletrabajo también incide en la urbanización difusa de los espacios periféricos. Los empleados que practican el teletrabajo a domicilio pueden optar por residir en conjuntos residenciales, o bien en urbanizaciones de chalets o casas unifamiliares siguiendo el patrón urbanístico anglosajón, alejados del centro de las ciudades y en contacto con el campo. Esta tendencia expande los procesos de rururbanización y contraurbanización, al tiempo que mejora el bienestar de las personas. Sin duda, las TIC posibilitan a los teletrabajadores residir en espacios cada vez más alejados del centro económico y financiero de las ciudades (Muhammad *et al.*, 2007). Sin embargo, todas estas ventajas y oportunidades parecen no ser suficientes si analizamos la situación en España. En el año 2006, sólo el 13% de las pequeñas y medianas empresas de la Unión Europea contrataban a personal TIC que realizaba total o parcialmente su trabajo a distancia. En este apartado destacaba especialmente Dinamarca (46), mientras que España se mantenía en un pobre 5% de teletrabajadores (Eurostat, 2006).

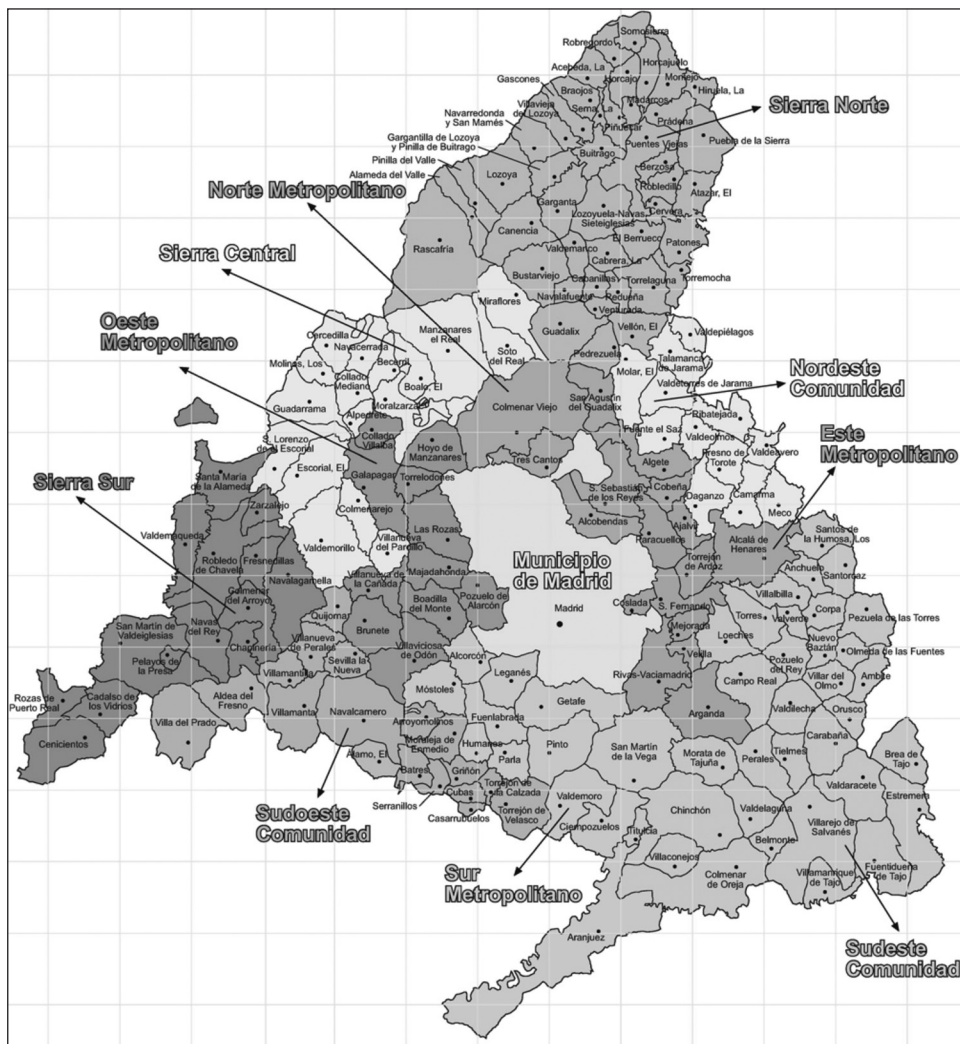
En este contexto, parece conveniente realizar un estudio sobre la realidad nacional comenzando por el análisis de la primera área urbana del país en número de habitantes. Madrid, con casi seis millones de habitantes si se contabilizan la ciudad y su área metropolitana, precisa identificar los efectos derivados del teletrabajo.

#### **4. MADRID Y SU ÁREA METROPOLITANA**

El municipio de Madrid tiene una población de 3.273.049 habitantes (INE, 2010) y su área metropolitana de 2.682.320 habitantes (IE, 2010), sumando un total de 5.955.369 habitantes. La ciudad y su área metropolitana se estructuran en cinco unidades estadísticas (NUTS 4): Madrid, Norte Metropolitano, Este Metropolitano, Sur Metropolitano y Oeste Metropolitano (ver figura 1).

En los últimos años, Madrid recibió la llegada de miles de inmigrantes procedentes de otros países. En el año 2009, la población extranjera residente en Madrid y su área metropolitana totalizaba 808.850 habitantes (13,6%). El Norte Metropolitano, con 148.640 extranjeros sobre una población total de 312.351 habitantes, presentaba la mayor proporción de población foránea (47,6%), muy por encima del 5,3% del municipio de Madrid (IE, 2009).

FIGURA 1. Zonificación estadística NUTS 4 de la Comunidad de Madrid



Fuente: Instituto de Estadística de la Comunidad de Madrid, 2011.

En PIB per cápita, el Norte Metropolitano registra los mejores valores con 49.965 € por ciudadano, muy por encima de los valores del Sur Metropolitano (18.544 €) y ligeramente superiores a los 38.539 € del municipio de Madrid (IE, 2010).

La población ocupada se emplea preferentemente en el sector servicios, con valores que oscilan entre el 81,3%, en el municipio de Madrid, y el 67%, en el Este Metropolitano. El sector primario apenas tiene incidencia en la actividad económica, siempre con valores por debajo del 1%. La construcción y la industria

mantienen una presencia significativa en el Sur Metropolitano (30,6%) y en el Este Metropolitano (32,4%). Contrariamente, en el municipio de Madrid sólo se emplean en el sector secundario el 18,2% de la población ocupada (IE, 2001).

Los desplazamientos diarios de la población empleada en Madrid y su área metropolitana son muy numerosos, como se podrá comprobar en el siguiente apartado. En este punto, cabe preguntarse en qué medida la difusión del teletrabajo a domicilio y en telecentros mejoraría el tráfico y el consumo energético.

## **5. SISTEMAS DE TRANSPORTE Y MOVILIDAD**

Los sistemas de transporte conforman, hoy día, uno de los pilares básicos en las dinámicas de las áreas urbanas. Los ciudadanos valoran la movilidad urbana como un bien ante la creciente dedicación de tiempo en los desplazamientos en las grandes aglomeraciones metropolitanas. Este tipo de desplazamientos suponen un elevado coste económico y ambiental originado por los distintos tipos de medios de transporte, así como el mayor consumo de espacio público en favor del viario (Táuler Alcaraz, 1992). Son necesarios esfuerzos, tanto por parte de la administración como de los ciudadanos, para reducir el consumo energético y las emisiones de gases contaminantes en aras de proteger el medio ambiente. Se están dando pequeños pasos en esta dirección con la difusión de vehículos eléctricos e híbridos aunque se trata de un proceso incipiente que tiene aún un largo camino por recorrer. Otra de las posibilidades que debe considerarse en la actual sociedad de la información para reducir el consumo de energía y preservar el medio ambiente, es la difusión del teletrabajo. Las nuevas tecnologías hacen posible el intercambio de información y la comunicación al instante y a un coste muy reducido, por lo que en ciertos sectores de actividad, las empresas pueden llevar a cabo sus tareas a través de teletrabajadores, reduciendo el número de desplazamientos en las ciudades.

Con el objetivo de valorar la incidencia del teletrabajo en el área metropolitana de Madrid, se ha llevado a cabo un análisis tanto del número de desplazamientos como de la propia infraestructura de transportes. Desde el punto de vista metodológico, se han estudiado los desplazamientos de la población ocupada por municipio de origen y según destino, con la finalidad de dibujar cuales son los flujos de movilidad hacia el municipio de Madrid, tanto en intensidad como en su distribución espacial. El volumen de población desplazada por motivos laborales es un dato aproximado, ya que la fuente consultada hace referencia a los asalariados por cuenta ajena y no considera a la población ocupada autónoma. Los resultados de estos datos fueron cruzados con otros indicadores socioeconómicos, como la formación de la población y su distribución según los sectores de actividad con el objeto de buscar algún tipo de correlación con los flujos de movilidad.

En el conjunto de la Comunidad de Madrid para el año 2006, se registraron cerca de diecisiete millones de desplazamientos de media en día laborable, siendo más

de cuatro millones los empleados por motivos de trabajo y estudios y más de siete millones y medio los desplazamientos con motivo del regreso al hogar. Durante el fin de semana el número de desplazamientos totales se reduce un 20% y la mayor parte de los mismos tienen por fin el ocio y compras, con casi tres millones y medio y otros seis millones para volver a casa. El modo principal de transporte más utilizado en los desplazamientos al trabajo o estudio es el coche o moto, seguido de la bicicleta o a pie. El número de desplazamientos por estas dos vías para ir al trabajo o estudios es casi tres veces superior al número de desplazamientos llevados a cabo en el autobús urbano o el metro. Profundizando más en lo que respecta a la movilidad de la población ocupada en el área metropolitana, cabe destacar que la mitad de la población ocupada del oeste metropolitano (ver figura 1) se desplaza a Madrid por motivos laborales, destacando al respecto los municipios de Pozuelo de Alarcón y Las Rozas con el 56% y 53% de población desplazada. El volumen de desplazamientos por motivos laborales le sigue el norte y sur metropolitano con el 42% de población que se desplaza a Madrid para trabajar. De estas dos áreas, los municipios que más población ocupada envía a Madrid por razones laborales en términos relativos son Leganés, Tres Cantos y Alcorcón con el 48% de la población ocupada. Es el este metropolitano el área que registra valores más bajos al respecto, donde poco más de tres de cada diez ocupados se desplaza al municipio de Madrid para trabajar. Este hecho puede estar relacionado con el volumen de población ocupada en el sector industrial y la construcción en el este del área metropolitana, que tiene mayor peso que en el resto de la comunidad.

Pese a que la mayor parte de los flujos de movilidad laboral se dirige desde los municipios del área metropolitana a Madrid, también existen desplazamientos en el sentido opuesto aunque en menor medida, que se sitúan entorno al 20% de la población ocupada. Los municipios con más representación están todos en el sur metropolitano, destacando Móstoles, Leganés, Fuenlabrada, Alcorcón y Getafe, que acogen entre el 2 y el 2,5% de la población ocupada de Madrid. Otro aspecto a tener muy en cuenta en los flujos de movilidad son las infraestructuras de transporte. En el caso del municipio de Madrid, el medio de transporte que más presencia tiene, en relación a los municipios del área metropolitana, es el metro donde están el 86% de las paradas de su red. Del área metropolitana, es la zona sur la que sigue en importancia con el 10% de las paradas de metro, siendo este medio de transporte residual en la zona norte y este e inexistente en el oeste metropolitano. En el caso del autobús, su mayor presencia está en el sur metropolitano donde se sitúan casi la cuarta parte de las paradas que tiene la comunidad de Madrid. Le siguen en importancia el oeste y este metropolitano con el 18% y 15% de las paradas. El automóvil es otro de los medios de transporte con más peso ya que, en año 2009 había en el conjunto de la comunidad cerca de tres millones trescientos mil turismos. En síntesis, el municipio de Madrid ejerce de polo de atracción en el patrón de movilidad del área metropolitana, ya que cuatro de cada diez habitantes ocupados se desplaza a Madrid a diario por motivos laborales.

## 6. LA DIFUSIÓN DEL TELETRABAJO EN EL TEJIDO EMPRESARIAL

Según el Directorio Central de Empresas del Instituto Nacional de Estadística, en España existen cerca de tres millones trescientas mil empresas de las cuales el 95% son microempresas, (con menos de diez trabajadores), aunque estas sólo concentran el 26,7% del total de empleados. Las grandes empresas (más de 250 trabajadores), que sólo representan en 0,2% del total, dan empleo al 26,7% de la población ocupada. Del volumen total de empresas, seis de cada diez tiene su sede social en cuatro comunidades autónomas; Cataluña (18,5%), Madrid (15,3%), Andalucía (15,1%) y la Comunidad Valenciana (10,7%). Para el caso de Madrid, la estructura empresarial sigue el mismo patrón que a nivel nacional, ya que de las quinientas mil empresas que tienen aquí su sede social, el 95% tienen menos de diez empleados. Estudiar la difusión del teletrabajo en el sector empresarial del área metropolitana de Madrid, implica además del análisis de los indicadores relacionados con las infraestructuras TIC y su utilización por parte de su personal, relacionarlos con otras variables socioeconómicas, como la formación de la población, el grado de utilización de las nuevas tecnologías y los sectores de actividad donde trabaja la población.

Para el conjunto de la comunidad de Madrid, la dotación de infraestructuras TIC en las empresas es elevada, ya que prácticamente la totalidad de las mismas tienen ordenador y conexión a internet a través de banda ancha, indistintamente del sector de actividad y del tamaño. Entrando más en detalle, tanto desde el punto de vista espacial ciñéndonos al área metropolitana, como del uso que hacen de las tecnologías tanto las empresas como de los trabajadores, se apreciaron ciertas diferencias en función de los indicadores analizados. Para el conjunto de la comunidad autónoma, la mitad de los trabajadores utilizan ordenadores conectados a Internet, si bien existen diferencias en el seno del área metropolitana. Los valores más altos al respecto los poseen las empresas emplazadas en el norte y oeste metropolitano, con valores superiores al 60% mientras que los más bajos están en el sur. Estas diferencias también se apreciaron en función del tamaño de la empresa y del sector de actividad, ya que se registran valores más altos en las grandes empresas y en el sector de los servicios.

Otro de los indicadores estudiados fue la presencia de sitio web y su utilización. Pese a que casi la totalidad de empresas de la comunidad tienen conexión a internet mediante banda ancha, la difusión de los sitios web aún no es plena, existiendo un 15% de empresas que no tienen esta herramienta. A nivel espacial no se detectaron diferencias significativas, aunque la presencia de páginas web es mayor en las empresas de Madrid municipio, norte y oeste metropolitano. Prácticamente todas las empresas utilizan la página web para la presentación de la empresa y sus productos, mientras que muy pocas la emplean para vender sus productos por la Red. Tan solo dos de cada diez empresas de la comunidad de Madrid practica el comercio electrónico, aunque también se detectaron disparidades en el área metropolitana. Son Madrid municipio, norte y oeste metropolitano

donde existe un mayor número de empresas que realizan ventas por Internet. También se apreciaron diferencias significativas en función del tamaño de la empresa, ya que el grupo de las grandes empresas, más de la cuarta parte de las mismas han realizado alguna compra por la Red, mientras en las pequeñas y medianas empresas, tan sólo lo hace una de cada diez.

Estas diferencias de difusión de las nuevas tecnologías en el área metropolitana de Madrid, pueden deberse a dos factores. Uno de ellos es la formación de la población y el otro la proporción de población ocupada en los distintos sectores de actividad. En las zonas sur y este metropolitano, con los datos más negativos en lo que respecta a la difusión de las TIC en las empresas, es donde se registra la mayor proporción de población sin estudios o con formación básica, así como la mayor ocupación en los sectores de la industria y construcción.

Analizar la difusión del teletrabajo implica tener en cuenta diversas variables, ya que está muy relacionado con el tipo de actividad que realice la empresa, el grado de formación de la población, el uso de las TIC entre los ciudadanos, etc. Son muy escasas las estadísticas al respecto y las que hay, están referidas al conjunto de las comunidades autónomas, por lo que no es posible un estudio en profundidad, ni a nivel municipal ni por agrupaciones de municipios (NUTS 4). La difusión del teletrabajo en España es aún muy escasa, si bien ha experimentado un importante crecimiento en los últimos diez años. Según los datos del Observatorio Nacional de las Telecomunicaciones y de la Sociedad de la Información, en España tan sólo el 17,4% de las empresas tenían empleados que trabajaban en parte fuera de los locales de las empresas y que acceden desde otros lugares a las tecnologías de la información de la empresa. La comunidad que más empresas con teletrabajadores tiene es Madrid con el 26,3% seguida de Cataluña y el País Vasco, con el 23% y 22%. Del otro lado están las comunidades donde el teletrabajo tiene menor incidencia, como es el caso de Extremadura, La Rioja y Cantabria, donde tan solo el 13% de sus empresas tienen teletrabajadores. En síntesis, el sector empresarial en Madrid tiene amplia difusión en equipamiento e infraestructuras TIC, así como el personal que trabaja con conexión a la Red, aunque tiene más camino por recorrer en la difusión de los servicios avanzados que ofrece Internet, como es el comercio electrónico o el teletrabajo.

## **7. CONCLUSIONES**

Al margen de ciertas consideraciones negativas o contrarias, parece bastante acertado afirmar que la expansión del teletrabajo reduce los desplazamientos laborales, descongestiona el tráfico de las ciudades y reduce el consumo energético provocado por el transporte público y privado. Sin embargo, España se mantiene en posiciones retrasadas con respecto a otros países europeos que dinamizan el teletrabajo como una alternativa real al trabajo clásico presencial.

El teletrabajo en la comunidad de Madrid, se presenta como una nueva vía que ofrecen las TIC para la necesaria reestructuración del modelo organizativo y



del proceso productivo en el sector empresarial en la sociedad de la información. Constituye una alternativa para integrar a la población más joven y de elevada cualificación en el mercado laboral, así como para reducir los diecisiete millones de desplazamientos que realizan a diario con su correspondiente consumo energético e impacto ambiental. Se han conseguido avances muy significativos en el proceso de inmersión del sector empresarial en la sociedad de la información, al estar conectados a internet a través de banda ancha la práctica totalidad de las empresas de la comunidad. A pesar de que Madrid es la comunidad de España con mayor proporción de empresas con teletrabajadores, con un 25%, aún queda un largo camino por recorrer.

## BIBLIOGRAFÍA

- BELL, D. (1974): *The coming of Post-Industrial Society*, Londres, Heinemann.
- CAIRNCROSS, F. (2001): *The death of distance 2.0. How the communications revolution will change our lives*, Londres, Texere.
- CASTELLS, M. (2000): *La era de la información: economía, sociedad y cultura. La sociedad red*, Madrid, Alianza Editorial.
- DRUCKER, P. (2001): «Detrás de la Revolución de la Información», *La Factoría*, nº 13. Disponible en Internet: <http://www.lafactoriaweb.com>.
- EUROSTAT (2006): «Enterprises having remote employed persons who connect to the enterprise's IT systems from home». Disponible en Internet: <http://ec.europa.eu/eurostat>.
- GÉS, M. (1997): «La cultura telemática y el territorio», *La Factoría*, nº 2. Disponible en Internet: <http://www.lafactoriaweb.com>.
- HJORTHOL, R. (2008): «Teleworking: a reduction in travel or just increased flexibility?», *The Journal of E-working*, vol. 2, pp. 81-94.
- INSTITUTO DE ESTADÍSTICA DE LA COMUNIDAD DE MADRID (2001-2010): Disponible en Internet: <http://www.madrid.org/iestadis/>.
- INSTITUTO NACIONAL DE ESTADÍSTICA (2001-2010): Disponible en Internet: <http://www.ine.es>.
- MARTÍNEZ SÁNCHEZ, A.; PÉREZ PÉREZ, M.; DE LUIS CARNICER, P.; VELA JIMÉNEZ, M. (2006): «Trabajo y flexibilidad: efecto moderador sobre los resultados de la empresa», *Cuadernos de Economía y Dirección de la Empresa*, vol. 29, pp. 229-262.
- MUHAMMAD, S.; OTTENS, H.; ETTEMA, D.; DE JONG, T. (2007): «Telecommuting and residential locational preferences: a case study of the Netherlands», *Journal of Housing and the Built Environment*, vol. 22, pp. 339-358.
- RHEE, H. (2007): «Home-based telecommuting and commuting behavior», *Journal of Urban Economics*, vol. 63, pp. 198-216.
- LOIS GONZÁLEZ, R. C.; MACÍA ARCE, J. C.; ARMAS QUINTÁ, F. J. (2010): «ICT inequalities in the Spanish urban system», *Journal of Urban and Regional Analysis*, vol. 2, nº 2, pp. 19-32.

- SAFIROVA, E. (2002): «Telecommuting, traffic congestion, and agglomeration: a general equilibrium model», *Journal of Urban Economics*, vol. 52, pp. 26-52.
- TAÚLER ALCARAZ, A. (1992): «Transporte urbano y movilidad de la población en grandes ciudades», *Política y Sociedad*, nº 10, pp. 81-92.
- TEO, T.; LIM, V.; WAI, S. (1998): «An empirical study of attitudes towards teleworking among information technology (IT) personnel», *International Journal of Information Management*, vol. 18, nº 5, pp. 329-343.

# PROGRAMAS Y PROYECTOS INTERNACIONALES PARA LA MEJORA DE LAS CIUDADES

Aurelia Bengochea  
*bengoche@eco.uji.es*  
*Universitat Jaume I*

**Resumen:** La población urbana se ha duplicado desde los años 50 hasta la actualidad. Este hecho ha aumentado considerablemente el impacto ambiental de las ciudades, agravado por otra parte con el predominio de procesos urbanísticos que siguen el modelo de ciudad dispersa frente al de ciudad compacta. Este trabajo describe los programas y proyectos que se están llevando a cabo a escala internacional para promover el desarrollo sostenible en las ciudades y profundiza en las iniciativas relacionadas exclusivamente con la ordenación urbana. Las conclusiones derivadas del análisis realizado apuntan hacia tres grandes ámbitos de actuación: económico, social y ambiental, en línea con los tres pilares del desarrollo sostenible. En el ámbito económico se enmarcan diversas actuaciones que afectan al empleo, la vivienda y los servicios públicos. En el ámbito social destacan las acciones relacionadas con la gobernanza del territorio y la inclusión social de grupos marginados. Por último, en lo que se refiere a medio ambiente, se enmarcan numerosas iniciativas que afectan al consumo de recursos (suelo, agua, energía), al control de las emisiones atmosféricas (movilidad, transportes, zonas verdes), a la contaminación acústica y a la gestión de residuos. En conjunto merece destacarse el cambio de paradigma en todo lo concerniente a renovación urbana, por cuanto las actuaciones de mera rehabilitación han dado paso a procesos de regeneración urbana integral.

**Palabras clave:** desarrollo sostenible; ordenación urbana; iniciativas internacionales.

## INTERNATIONAL PROJECTS AND PROGRAMMES FOR THE IMPROVEMENT OF CITIES

**Abstract:** Urban population has doubled after the 50s. This fact has increased notably the environmental impact of cities, moreover with the urbanistic processes extension following the pattern of diffuse city instead the compact city one. This paper describes the programmes and projects being carried out at international

level to promote a sustainable development in the cities and it deals deeper with initiatives related with urban planning. The conclusions of this analysis point out three fields for action: economic, social and environmental, according to the three pillars of the sustainable development. In the economic field several actions concerning employment, housing and public services are taking place. In the social field, actions related to territory governance and social inclusion of margined groups are the most relevant. Finally, in the environmental area, several initiatives are running concerning natural resources consumption (territory, water, energy), the control of atmospheric emissions (mobility, transport, green urban parks), acoustic contamination and waste management. In general, it is worthy to note that, concerning urban renewal, a change of paradigm has occurred, since actions of mere rehabilitation has been removed by processes of integral urban regeneration.

**Key words:** sustainable development; urban planning; international initiatives.

## 1. INTRODUCCIÓN

La explosión demográfica del siglo XX ha venido acompañada de un proceso de urbanización creciente de la población. La población urbana actual (unos 5 millones de personas) duplica la de los años cincuenta y se estima que en 2030 llegue incluso a triplicarla con 8 millones de habitantes viviendo en las ciudades.

Este fenómeno está provocando un aumento del impacto ambiental de las ciudades, responsables en la actualidad del 40% del consumo total de energía y del 30% de las emisiones totales de CO<sub>2</sub>, además de convertirlas en grandes consumidoras de suelo, según han puesto de manifiesto diversos estudios como el de Gleeson y Low (2000) o el de Owens y Cowell (2002). En el caso español, el último informe del OSE señala que la extensión del suelo declarado urbanizable duplica la superficie que ya está urbanizada actualmente (OSE, 2010). Paralelamente, la gestión ambiental de los núcleos urbanos se hace tanto más compleja conforme aumenta su tamaño y surgen problemas para garantizar la calidad de servicios esenciales como son el abastecimiento de agua potable, el tratamiento de las aguas residuales, la gestión de los residuos sólidos urbanos, la gestión del tráfico, el control de la contaminación acústica o el control de la contaminación atmosférica. Por otra parte, la concentración excesiva de la población provoca, en ocasiones, diversos problemas de falta de seguridad ciudadana o de marginación y exclusión social; es en las grandes ciudades donde suelen aparecer barrios degradados donde se alojan algunos colectivos no integrados socialmente por causas varias. Como apunta Atkinson (2001), la Comisión Europea ha puesto en marcha varias medidas para corregir estos problemas aunque en opinión de este autor no existe una política urbana definida con carácter general para la Unión Europea.

Este trabajo se centra en las iniciativas en pro del desarrollo sostenible que han sido auspiciadas por la administración local. Se estructura como sigue: el segundo apartado describe los programas y proyectos que se están llevando a cabo a escala internacional para promover el desarrollo sostenible en las ciudades en su triple dimensión: económica, social y ambiental. El tercer apartado trata con mayor detenimiento las iniciativas relacionadas exclusivamente con la ordenación urbana y el cuarto apartado presenta las principales conclusiones derivadas del análisis realizado.

## **2. INICIATIVAS INTERNACIONALES PARA EL DESARROLLO SOSTENIBLE EN LAS CIUDADES**

### **2.1. El Programa Habitat de Naciones Unidas**

El programa Habitat de Naciones Unidas se centra en mejorar la calidad de los asentamientos humanos. Su origen se remonta a 1976, con la celebración de la primera Conferencia de Naciones Unidas sobre Asentamientos Humanos en Vancouver (Canadá). En 1996, en el seno de la segunda Conferencia sobre Asentamientos Humanos, celebrada en Estambul, se aprobó el Programa ONU-Habitat cuyo objetivo es proporcionar una vivienda digna a todas las personas en el marco de un desarrollo sostenible. Esta idea queda perfectamente recogida en el siguiente párrafo extraído del preámbulo de esta segunda conferencia (Hábitat II):

*«El desarrollo sostenible de los asentamientos humanos combina el desarrollo económico, el desarrollo social y la protección del medio ambiente, respetando plenamente todos los derechos humanos y las libertades fundamentales, inclusive el derecho al desarrollo, y ofrece los medios para lograr un mundo más estable y pacífico, fundado en una visión ética y espiritual. La democracia, el respeto de los derechos humanos, la transparencia, la representatividad y la rendición de cuentas en la gestión pública y la administración en todos los sectores de la sociedad, así como la participación efectiva de la sociedad civil, son pilares indispensables para el logro del desarrollo sostenible».*

Los objetivos de la Conferencia Habitat II (también llamada Cumbre de las Ciudades) eran conseguir vivienda adecuada para todos y desarrollo de asentamientos urbanos sostenibles en un mundo en proceso de urbanización y el compromiso de su puesta en práctica en los estados miembros, regiones y ciudades, a través del establecimiento de planes de acción. A fin de aportar ideas y experiencias para los Planes de Acción se propuso a los Comités Nacionales de los diversos países reunir ejemplos de buenas prácticas que respondieran a los objetivos de la Conferencia: asentamientos humanos más sostenibles y vivienda adecuada para todos. De esta forma surgió la Convocatoria de Buenas Prácticas como un instrumento para identificar políticas y actuaciones urbanas que, desde unos criterios de sostenibilidad, se hubiesen mostrado eficaces para

mejorar las condiciones de vida en ciudades y pueblos. Además, la Municipalidad de Dubai (Emiratos Árabes) anunció la creación del «Premio Internacional de Buenas Prácticas para la mejora de las condiciones de vida». El concurso es bienal y las experiencias que resultan premiadas reciben el distintivo de Best o Good. La Biblioteca de ciudades sostenibles (web <http://habitat.aq.upm.es>) contiene información exhaustiva sobre las experiencias presentadas en las últimas convocatorias.

## **2.2. Las Agendas 21 Locales**

La I Conferencia de las Naciones Unidas sobre el Medio Humano, celebrada en Estocolmo en 1972, llevó al establecimiento del Programa de las Naciones Unidas para el Medio Ambiente (PNUMA). Veinte años más tarde, la Asamblea General convocó la Conferencia de las Naciones Unidas sobre Medio Ambiente y Desarrollo con la finalidad de que los gobiernos adoptaran las decisiones necesarias para llevar a cabo los objetivos fijados en Estocolmo y asumieran el compromiso de alcanzar un equilibrio viable y equitativo entre el medio ambiente y el desarrollo, así como un futuro sostenible para la Tierra y los seres vivos que en ella habitan. Esta reunión se celebró del 1 al 12 de junio de 1992 en Río de Janeiro (Cumbre de Río).

De la Cumbre de Río surgieron dos documentos importantes (la Declaración de Río y la Agenda 21) y dos tratados internacionales (el Convenio sobre Diversidad Biológica y el Convenio sobre Cambio Climático).

La Declaración de Río sobre medio ambiente y desarrollo recoge los principios de la Declaración de Estocolmo sobre medio ambiente humano y formula las directrices que deben guiar la actividad humana para conseguir el desarrollo sostenible.

La Agenda 21 consiste en un programa de actuaciones, un Plan de Acción que contempla distintos aspectos relacionados con el desarrollo socioeconómico. Este documento es bastante extenso y se estructura en cuatro secciones: Dimensiones sociales y económicas, Conservación y gestión de los recursos para el desarrollo, Fortalecimiento del papel de los grupos principales y, la última sección, Medios de ejecución. Cada sección contiene diferentes capítulos que abarcan numerosos temas: Cooperación Internacional, Lucha contra la pobreza, Dinámica demográfica y sostenibilidad, Protección y promoción de la salud humana, Deforestación, Desertificación y sequía, Conservación de la biodiversidad, Protección de los océanos, Protección de las aguas continentales, Acción global para la mujer, Los niños y los jóvenes en el desarrollo sostenible, Iniciativa de las Autoridades locales en apoyo de la Agenda 21, Reconocimiento y fortalecimiento del rol de los pueblos indígenas, etc.

El capítulo 28 de la «Agenda 21» de Naciones Unidas incide en el papel que puede desempeñar la Administración Local en el desarrollo sostenible, entendiendo por «local» todo lo que se contrapone a «global». Se trataría de llevar

a la práctica el lema «Pensar globalmente y actuar localmente» de manera que, cada uno en su lugar, contribuya a resolver los problemas ambientales globales y a combatir la desigualdad, la marginación y la pobreza. Para ello, en cada lugar, deberán emprenderse las acciones necesarias que permitan avanzar en esta línea. Sin embargo, como apuntan Aguado y Echebarría (2004), las Agendas 21 locales llevadas a cabo en diversos países adolecen de un sesgo medioambiental hasta el punto de convertirse solamente en planes de mejora ambiental del municipio donde se implantan.

Para orientar el proceso de implementación de agendas 21 locales, el International Council for Local Environmental Initiatives (ICLEI) publicó una guía general sobre la planificación de programas locales (véase Hewitt, 1995). En este sentido, García-Sánchez y Prado (2008) constatan el efecto positivo que ha tenido sobre la implantación de agendas 21 locales el hecho de que sean impulsadas por organismos supranacionales y cómo las ciudades europeas se han sumado a este programa a través de la Carta de Aalborg (iniciativa que se trata en el próximo apartado).

### **2.3 La carta de Aalborg**

A nivel europeo merece destacarse la Campaña de Ciudades Europeas Sostenibles. Esta iniciativa tiene como meta el desarrollo de estrategias a nivel local para solucionar los desequilibrios ambientales, sociales y culturales. El origen de la misma está en la Conferencia Europea sobre Ciudades y Poblaciones Sostenibles que se celebró en Aalborg (Dinamarca) del 23 al 27 de mayo de 1994, al término de la cual, los representantes de 80 ciudades europeas firmaron un documento comprometiéndose a implementar planes de acción local enfocados a la consecución de un desarrollo sostenible, en la línea de lo establecido en la Agenda 21. Este documento es conocido como la Carta de Aalborg y actualmente lo han suscrito más de 2.500 gobiernos locales y regionales de 40 países.

La Carta de Aalborg se estructura en tres partes: una primera parte que contiene una declaración de principios, una segunda que describe las principales actividades de la campaña, y la tercera parte que propone las etapas a seguir para preparar un plan de acción local. Entre las etapas a seguir en los planes de acción local se encuentran las siguientes:

- Localización sistemática de los problemas y de sus causas mediante amplias consultas públicas.
- Clasificación de las tareas por orden de prioridad para tratar los problemas detectados.
- Creación de un modelo de comunidad sostenible mediante un proceso participativo que incluya a todos los sectores de la comunidad.
- Consideración y evaluación de opciones estratégicas alternativas.
- Establecimiento de un plan de acción local a largo plazo hacia la sostenibilidad que incluya objetivos medibles.

- Programación de la aplicación del plan, incluyendo la preparación de un calendario y una declaración del reparto de responsabilidades entre los participantes.
- Reparto de responsabilidades entre los participantes.
- Establecimiento de sistemas y procedimientos para la monitorización e información de la implementación.

La Conferencia sobre Ciudades Sostenibles ha tenido sucesivas ediciones en 1996 (Lisboa), 2000 (Hannover) y 2004 (Aalborg). Esta cuarta edición se inició con un llamamiento a la participación de los gobiernos locales y regionales europeos en esta campaña y concluyó con la aprobación de un decálogo de compromisos, denominados «Los Compromisos de Aalborg+10», que plasman el importante papel de estos organismos en la dimensión urbana de la sostenibilidad. El decálogo establecido en forma de compromisos fue el siguiente:

1. Formas de gobierno: Impulsar los procedimientos de toma de decisiones a través de una mayor democracia participativa.
2. Gestión municipal hacia la sostenibilidad: Elaborar programas eficaces de gestión en su diseño, implementación y evaluación.
3. Bienes naturales comunes: Asumir la responsabilidad de proteger, preservar y garantizar un acceso equitativo a los bienes naturales comunes.
4. Consumo y formas de vida responsables: Adoptar y facilitar un uso prudente y eficiente de los recursos; fomentar el consumo y la producción sostenibles.
5. Planificación y diseño urbanístico: Asumir un papel estratégico en el diseño y planificación urbana; enfocar los temas ambientales, sociales, económicos, de salud, y culturales hacia el beneficio común.
6. Mejor movilidad y reducción del tráfico: Promover los modelos de movilidad sostenible.
7. Acción local para la salud: Promover y mejorar la salud y el bienestar de la ciudadanía.
8. Economía local viva y sostenible: Crear y asegurar una economía local viva que promueva el empleo sin dañar el medio ambiente.
9. Igualdad y justicia social: Asegurar comunidades integradoras y solidarias.
10. De lo local a lo global: Asumir la responsabilidad global para la paz, la justicia, la igualdad, el desarrollo sostenible y la protección del clima.

## **2.4. El Programa URBAN**

Este programa surgió en la Unión Europea para regenerar las zonas urbanas en crisis, tanto en su vertiente económica como en la social. Se financió con fondos FEDER en sus dos fases: URBAN I (1994-1999) y URBAN II (2000-2006) hasta un 75% en Zonas objetivo 1 y 50% en otros casos. El programa se suspendió a partir de 2006 pero ha sido sustituido por los Programas Operativos Regionales 2007-2013 cofinanciados por el Fondo Europeo de Desarrollo Regional. Estos



programas permiten financiar inversiones que contribuyan a crear empleos duraderos, inversiones en infraestructuras y actuaciones varias de apoyo al desarrollo regional y local, como la asistencia y servicios a las PYMEs. Durante la vigencia de Urban, 41 ciudades españolas recibieron ayudas. En la etapa actual 2007-2013, el Ministerio de Política Territorial y Administración Pública apoya en 43 ciudades este tipo de intervenciones integrándolas dentro del eje de «Desarrollo local y urbano» de los programas operativos.

## **2.5. Consejo de Municipios y Regiones de Europa**

Este organismo se fundó en Ginebra en 1951 por un grupo de alcaldes europeos con la finalidad de promover en Europa la democracia y el autogobierno regional y local. En la actualidad agrupa 50 asociaciones nacionales de ciudades, municipios y regiones de 39 países diferentes siendo la primera organización europea de gobiernos locales y regionales con más de 100.000 miembros. Es la organización promotora de los hermanamientos entre ciudades europeas. Se financia básicamente con las aportaciones de sus socios (90%) y con una ayuda de la Comisión Europea (10%) en el marco del programa «Ciudadanos europeos activos».

## **2.6. ICLEI - Gobiernos Locales para la sostenibilidad**

El ICLEI (International Council for Local Environmental Initiatives) tiene su origen en 1990, en el Congreso Mundial de Gobiernos Locales por un Futuro Sostenible. Bajo la coordinación de Nicola Hewit, publicó en 1995 la Guía sobre la planificación de planes de acción locales (versión española de 1998), obra que ha inspirado en gran medida otras guías y manuales destinados a zonas geográficas concretas, como es el caso de la Junta de Andalucía (2001), la Junta de Ciudades de Castilla-La Mancha (2003), la Diputación de Barcelona (2005) o el Gobierno del País Vasco (2003). En 2003 los miembros de esta organización decidieron revisar su denominación a fin de que reflejara mejor los retos que afrontaban y el ICLEI pasó a llamarse «ICLEI - Local Governments for Sustainability», haciendo patente de este modo que su objetivo no era solamente la mejora ambiental sino conseguir avances en los tres ejes que configuran el desarrollo sostenible. Actualmente forman parte de esta asociación más de 1.200 gobiernos locales de 70 países diferentes.

## **2.7. Alianza del Clima (Klima-Bündnis)**

Como afirman Bulkeley y Betsill (2003), las ciudades juegan un importante papel en el éxito de las políticas emprendidas para frenar el cambio climático. La Alianza del Clima es una red de autoridades locales comprometidas con la protección del clima en todo el mundo. Se fundó en 1990 y cuenta ahora con

más de 1.600 ciudades en 17 países europeos. Su objetivo es reducir en origen las emisiones causantes del efecto invernadero y preservar los bosques húmedos de la zona tropical evitando el uso de madera procedente de estos bosques y apoyando diversas iniciativas y proyectos de los pueblos de la cuenca del Amazonas para hacerlo posible.

## **2.8. Asociación de Ciudades y de Regiones para el Reciclaje (ACRR)**

Esta asociación tiene como meta principal el uso sostenible de los recursos naturales y por ello promueve el reciclaje como una forma de uso eficiente de los mismos. En materia de residuos sigue la política de las tres erres auspiciada por la Unión Europea: reducir, reutilizar, reciclar. Cuenta en la actualidad con algo más de 90 miembros que incluyen autoridades locales y regionales y redes nacionales que incorporan 750 municipios.

## **2.9. Energie-Cités**

Varios estudios han destacado la relación existente entre la estructura urbanística de una ciudad y las emisiones causantes del efecto invernadero, dado que el consumo de energía está directamente relacionado con el modelo de desarrollo urbano seguido (ciudad compacta frente a ciudad dispersa) y las necesidades de movilidad que del mismo se derivan. Véase por ejemplo Owens (1992) y Banister *et al.* (1997).

Energie-Cités es una agrupación de autoridades locales para promover la energía limpia. Está constituida por 200 miembros pertenecientes a 26 países. Más de mil ciudades y varias estructuras intermunicipales forman parte de esta asociación.

## **2.10. EUROCITIES**

Eurocities es una red formada por 140 ciudades grandes pertenecientes a 30 países cuyas prioridades son tres: el control de las emisiones que provocan el cambio climático, la recuperación y valorización de residuos y, por último, la inclusión social. Tiene gran variedad de programas con acciones concretas en estos campos.

## **2.11. Medcities**

Medcities es una red de 26 ciudades mediterráneas costeras ubicadas en 20 países cuyo objetivo común consiste en identificar los problemas ambientales específicos de esas ciudades costeras y proponer soluciones a los mismos.

## **2.12. Pacto de los Alcaldes (The Covenant of Mayors)**

Esta iniciativa es relativamente reciente (enero de 2008) y ha sido promovida por la Dirección General de la Energía de la Comisión Europea para mejorar la eficiencia energética en las ciudades europeas y reducir la emisión de gases causantes del efecto invernadero. Los gobiernos locales que suscriben esta iniciativa se comprometen a reducir sus emisiones, a llevar a cabo programas de eficiencia energética en ámbitos como la edificación y el transporte urbano y a fomentar las energías renovables. Más de 2.500 ciudades han firmado por ahora este compromiso. Falta por ver cuántas permanecerán en esta alianza dentro de unos años puesto que quienes firman el Pacto se comprometen también a aceptar su baja como miembros en caso de no cumplir algunas condiciones como la presentación en el plazo de un año de un Plan de Acción para la Energía Sostenible o la reducción de CO<sub>2</sub> por encima del 20% fijado como meta general por la Unión Europea para 2020.

## **3. INICIATIVAS RELACIONADAS CON LA ORDENACIÓN URBANA**

### **3.1. La Carta de Atenas**

La Carta de Atenas es un manifiesto urbanístico redactado en el IV Congreso Internacional de Arquitectura Moderna (CIAM) celebrado a bordo del Patris II en 1933 en la ruta Marsella-Atenas-Marsella (el congreso no había podido celebrarse en Moscú por problemas con los organizadores soviéticos) siendo publicado en 1942 por Le Corbusier.

La Carta de Atenas original apostaba por una separación funcional de los lugares de residencia, ocio y trabajo frente a la estructura de la ciudad tradicional. Asimismo, daba prioridad al uso residencial del suelo frente a otros usos alternativos y establecía una serie de criterios de urbanización, como por ejemplo situar los edificios en amplias zonas verdes poco densas, prohibir la disposición de viviendas a lo largo de vías de comunicación, fijar la relación vivienda/superficie en función de las características del terreno y del soleamiento, etc. Recomendaciones todas ellas que se tuvieron en cuenta en la construcción de nuevas ciudades (caso de Brasilia) y en la reconstrucción de ciudades europeas tras la 2ª Guerra Mundial.

La Nueva Carta de Atenas de 2003 fue adoptada por el Consejo Europeo de Urbanistas en una conferencia internacional celebrada en Atenas. Este documento incide sobre las necesidades de los residentes y los usuarios de la ciudad, promueve un modelo de ciudad conectada y contempla nuevos sistemas de gobierno y nuevas formas de involucrar al ciudadano en los procesos de toma de decisiones, haciendo uso de las ventajas de nuevas formas de comunicación y de la tecnología de la información.

### **3.2. La Carta de Leipzig**

En 1997 los ministros responsables de la política urbanística en los diferentes Estados miembros de la UE acordaron unos principios y estrategias comunes en materia de desarrollo urbano. El documento que recoge estas directrices se denomina la Carta de Leipzig sobre Ciudades Europeas Sostenibles. Los compromisos asumidos fueron los siguientes:

- Iniciar un debate político en el seno de cada estado miembro sobre la integración de las directrices contenidas en la Carta de Leipzig en las respectivas políticas de desarrollo nacional, regional y local.
- Promover el desarrollo urbano integrado.
- Tener en cuenta los aspectos de gobernanza y no solo los estrictamente arquitectónicos y urbanísticos.
- Favorecer una organización territorial basada en una estructura urbana policéntrica.

Las recomendaciones que se formulan en este documento son:

I. Llevar a cabo una política integrada de desarrollo urbano. Dicha política se concretaría en acciones tales como la creación y consolidación de espacios públicos de calidad, la modernización de infraestructuras, la mejora de la eficiencia energética en los edificios, el fomento de la ciudad compacta y la integración de los servicios de empleo, educación, suministros y recreo en los barrios para darles cohesión.

II. Prestar especial atención a los barrios menos favorecidos. Las acciones en este caso se centran en la mejora del medio ambiente físico, el apoyo a la economía local, una educación proactiva acompañada de políticas de formación para jóvenes y un servicio de transporte urbano eficiente y asequible.

### **3.3. La iniciativa JESSICA**

La Iniciativa JESSICA (Joint European Support for sustainable Investment in City Areas) fue lanzada por la Comisión Europea junto con el Banco Europeo de Inversiones (BEI) y el Banco de Desarrollo del Consejo de Europa (CEB). Consiste en utilizar fondos estructurales para financiar, en colaboración con socios privados, proyectos de desarrollo urbano sostenible. Abarca, por tanto diversas áreas: infraestructuras urbanas (transporte, energía, agua, educación, sanidad), conservación y restauración del patrimonio histórico-cultural, reconversión de suelo industrial fuera de uso (incluida su posible descontaminación), apoyo a pequeñas y medianas empresas que destaquen en I+D+i, etc. La colaboración del sector privado no ha de materializarse necesariamente en una aportación monetaria de cofinanciación sino que puede consistir en aportar su experiencia como gestor en anteriores proyectos similares a los promovidos por JESSICA.

## 4. CONCLUSIONES

Las ciudades cobran un protagonismo creciente en la consecución de un modelo de desarrollo sostenible. En tanto que aglutinadoras de la mitad de la población mundial y con expectativas de aumentar, si cabe, el porcentaje de población que vive en ciudades, las políticas urbanas se revelan como herramientas clave en temas de sostenibilidad. En este trabajo se han recopilado varias iniciativas que se están llevando a cabo a escala internacional para promover el desarrollo sostenible en las ciudades, en cualquiera de sus dimensiones: económica, ambiental y social. En el ámbito económico se enmarcan diversas actuaciones que afectan al empleo, la vivienda y los servicios públicos. En el ámbito social destacan las acciones relacionadas con la gobernanza del territorio y la inclusión social de grupos marginados. Por último, en lo que se refiere a medio ambiente, se enmarcan numerosas iniciativas que afectan al consumo de recursos (suelo, agua, energía), al control de las emisiones atmosféricas (movilidad, transportes, zonas verdes), a la contaminación acústica y a la gestión de residuos. En conjunto merece destacarse el cambio de paradigma en todo lo concerniente a renovación urbana, por cuanto las actuaciones de mera rehabilitación han dado paso a procesos de regeneración urbana integral.

## BIBLIOGRAFÍA

- AGUADO y ECHEBARRÍA (2004): «El gasto medioambiental en las Comunidades Autónomas y su relación con la Agenda 21 Local 21: estudio mediante el empleo del análisis de correspondencias», *Estudios Geográficos*, LXV, 255: 195-228.
- ATKINSON, R. (2001): «The Emerging ‘Urban Agenda’ and the European Spatial Development Perspective: Towards an EU Urban Policy?», *European Planning Studies*, 9(3): 385-406.
- BULKELEY, H. y BETSILL, M. (2003): *Cities and climate change: urban sustainability and global environmental governance*, Routledge, Nueva York.
- DIPUTACIÓN DE BARCELONA (2005): *Procesos de la Agenda 21 Local en los municipios de Barcelona. La participación y la Agenda 21 Local*, Diputación de Barcelona, Área de Medi Ambient, Barcelona.
- GARCÍA-SÁNCHEZ y PRADO (2008): «Determinant factors in the Degree of Implementation of Local Agenda 21 in the European Union», *Sustainable development*, 16: 17-34.
- GLEESON, B. y LOW, N. (2000): «Cities as consumers of the world’s environment», in: N. Low, B. Gleeson, I. Elander y R. Lidskog (Eds.): *Consuming Cities: The Urban Environment in the Global Economy after the Rio Declaration*, Routledge, Londres, pp. 1-29.
- GOBIERNO DEL PAÍS VASCO (2003): *Guía práctica para la implantación y desarrollo de la Agenda 21 en los municipios de Euskadi*, Departamento de Ordenación del Territorio, vivienda y ambiente.

- HEWITT (1995): *European Local Agenda 21 Planning Guide. How to engage in long-term environmental action planning towards sustainability*, ICLEI, Friburgo.
- JUNTA DE ANDALUCÍA (2001): *Agendas Locales 21 en Andalucía: estrategias urbanas hacia el desarrollo sostenible*, Consejería de Medio Ambiente, Málaga.
- JUNTA DE CIUDADES DE CASTILLA-LA MANCHA (2003): *Guía práctica para el diseño, implantación y desarrollo de las Agendas 21 Locales en los municipios de Castilla-La Mancha en el marco del pacto ciudad habitable*, Federación de Municipios y Provincias de Castilla-La Mancha.
- ORGANIZACIÓN MUNDIAL DEL TURISMO (1999): *Guía sobre desarrollo turístico sostenible*, OMT.
- OSE (Observatorio de la Sostenibilidad en España) (2008): *Sostenibilidad en España 2006*, Ediciones Paraninfo.
- OSE (Observatorio de la Sostenibilidad en España) (2011): *Sostenibilidad en España 2010*, Ediciones Paraninfo.
- OWENS, S. y COWELL, R. (2002): *Land and Limits: Interpreting Sustainability in the Planning Process*, Routledge, Londres.

# GENTRIFICACIÓN Y CERRAMIENTO DEL SUELO RÚSTICO. PONER PUERTAS AL CAMPO EN LAS ISLAS BALEARES\*

Macià Blázquez Salom  
*mblazquez@uib.cat*  
*Universidad de las Islas Baleares*

**Resumen:** La especulación turístico-inmobiliaria es una importante vía de acumulación de capital, entre otras expresiones con su fijación en suelo rústico, que en un territorio insular limitado supone un proceso de conurbación difusa. Una de sus consecuencias es un nuevo proceso de cerramiento del campo, que ha expandido la gentrificación a los espacios naturales y rurales. Este estudio se propone analizar los conflictos sociales derivados del cerramiento del suelo rústico que impide el acceso público a las rutas tradicionales de senderismo y ocio en el campo en las Islas Baleares.

**Palabras clave:** conurbación difusa, gentrificación, cerramiento, suelo rústico, Islas Baleares.

## RURAL GENTRIFICATION AND ENCLOSURE. GATING THE BALEARIC ISLANDS' COUNTRYSIDE

**Abstract:** Tourist and real estate speculation is an important way of capital accumulation, which is materialized also within rural land. In an island territory this is related to an urban sprawl process. One of the results has been a new process of enclosure and spread of gentrification to rural and natural areas. This paper aims to explore the social conflicts arising from the enclosure of rural estates; prevention of public access to traditional walkways and recreation areas in the Balearic Islands.

**Key words:** urban sprawl, gentrification, enclosure, rural areas, Balearic Islands.

---

\* La investigación que da lugar a este artículo se financia con el proyecto de investigación titulado «*La Geoeconomía y la Geopolítica turística. Análisis de la glocalización turística balear; implicaciones socioambientales*» (CSO2009-08400) del Plan Nacional de I+D+I del Ministerio de Ciencia e Innovación.

## 1. INTRODUCCIÓN

En primer lugar se da cuenta del análisis de la extensión del fenómeno urbano, su privatopía y su elitización en las Islas Baleares. En segundo lugar, se identifica y evalúa el conflicto social en términos de cierre del acceso público al suelo rústico, de demanda excursionista creciente y oferta de caminos menguante. Por último, se cotejan políticas paliativas de dicho conflicto social.

## 2. LA CONURBACIÓN DIFUSA DE LAS ISLAS BALEARES EN EL «TERCER BOOM» TURÍSTICO

La funcionalización turística de las Islas Baleares ha dado lugar a su conurbación difusa, con el cambio de uso y nueva construcción de un gran número de edificaciones en suelo rústico para satisfacer la demanda financiero-especulativa bajo formas turístico-residenciales. La ampliación del aeropuerto (BAUZÀ, 2009) y de la red viaria han favorecido esta urbanización difusa, definiendo un nuevo modelo residencial (ARTIGUES y RULLAN, 2007) caracterizado, entre otros atributos, por la proliferación de edificaciones en el suelo rústico, que alcanzarían ya el número de 74.000 sólo en Mallorca (RULLAN, 2007: 13) y podría llegar a acoger 217.400 viviendas de edificarse al máximo permitido por el planeamiento urbanístico en el conjunto de las Islas Baleares (MURRAY, *et al.*, 2010: 15). Además, 23 campos de golf ya construidos ocupan unas 1.189 hectáreas de campiña (MURRAY *et al.* 2010: 17), mientras 11 proyectos más se encuentran en fase de trámite o construcción (GOB, 2008). La causalidad de esta «máquina de crecimiento urbano» (MOLOTCH, 1976) no es otra que la fijación local de la aceleración de los ciclos de circulación y acumulación del capital, propia de la financiarización capitalista (BRENNER y THEODORE, 2002). La flexibilización territorial posibilita los circuitos secundarios de acumulación en obra pública y urbanización (HARVEY, 1999: 235-238), exacerbada en el «modelo español» que se caracteriza por el desarrollismo urbano-turístico asociado a la eurozona (LÓPEZ y RODRÍGUEZ, 2011: 3). El litoral y la calidad paisajística de las sierras determinan los mayores incrementos del precio de las edificaciones en Mallorca (ARTIGUES, 2006: 138), como manifestación de los movimientos de capitales a la captura de rentabilidad donde el lucro determina la producción (SMITH, 1979: 540), en un mercado global atraído por bienes posicionales de modos de vida que otorgan distinción (PHILLIPS, 1993: 126), vinculados al retorno a una arcadia rural con tintes contraculturales (PHILLIPS, 2004: 15). Élités globales escogen las Islas Baleares como paisajes del poder, donde simbolizar su riqueza, como epítome de las geometrías de la polarización social global (ROFE, 2003: 2.517). La fórmula residencial neoliberal huye de la ciudad y recurre a la privatopía por la percepción de riesgo en el espacio público (BELLET, 2007: 3). Ejemplos baleares directamente relacionados con el cerramiento del suelo rústico en conflicto con derechos públicos de acceso están protagonizados por:



Claudia Schiffer que se hizo contruir una mansión en el espacio natural del Cap Andritxol (Andratx), cerrando el camino a una torre declarada Bien de Interés Cultural; Michael Cretu, con una mansión ilegal en Santa Agnès de Corona (Sant Antoni de Portmany) cerrando un camino de acceso al mar; Stephan Schmidheiny en la finca de s'Alqueria (Andratx); Klaus Graf en toda la aldea de Biniagual; Peter Eisenmann cerrando una decena de caminos en Es Fangar (Manacor); la familia Fierro March en las fincas de Son Oliver (Santa Maria), Cala Sequer (Manacor) o Cala Mitjana (Felanitx); u otros componentes de la familia March en las fincas de s'Estorell, s'Avall, Albarca o Ternelles. Esta conurbación difusa supone la artificialización física con cambio de ocupación del suelo y la funcionalización urbana del suelo rústico que conlleva la privatización de su disfrute mediante el cerramiento. La expansión urbana es la huella del «empeño enfermizo» humano del crecimiento (NAREDO, 2004), con cuya densificación, acentuada por la insularidad, el antiguo «openfield» colectivista —que admitía el uso turístico-recreativo público—, se compartimenta en un «bocage» individualista y residencial (RULLAN, 2005b: 51, 54 y 56). La homogeneización de la dispersión de funciones urbanas —en el caso que nos ocupa con la vivienda aislada en el suelo rústico— empobrece y segrega, acentuando el individualismo en el seno de la familia como «institución afectiva casi única» (RUEDA, 1997: 5). El cerramiento, *enclosure*, implica la privatización del campo en base al ar-

*FIGURA 1. Excursión reivindicativa del uso público del Camí de Ternelles al Castell del Rei (Pollença, Mallorca) con el asalto de una barrera ilegal (Bosch y García, 2009: 17) el 12 de octubre de 2009, con permiso de la administración pública de medio ambiente pero oposición de la propiedad, la familia March, que advierte de la privacidad de la finca colindante al camino y del peligro que supone la caza*



Fuente: Macià Blázquez Salom.

gumento de que maximiza su rendimiento, basado en la idea de que su gestión colectiva es insostenible (THE ECOLOGIST MAGAZINE, 1993). El neoliberalismo defiende esta privatización como la maximización del rendimiento social mediante el mercado y como el mejor instrumento para asegurar la conservación de la naturaleza (CASTREE, 2008: 147). En el caso balear, vemos como se usan argucias para legitimar la privatopía: como el establecimiento de cotos de caza mayor, en un territorio en el que este uso cinegético no tiene tradición ni se practica significativamente; o la privatización recreativa —por ejemplo para golf o hípica—, que también acarrea el abandono del aprovechamiento agrícola y supone una disminución de la biocapacidad efectiva, con el agravamiento del déficit del metabolismo territorial socioeconómico y el deterioro de la soberanía alimentaria (MURRAY, 2002; MURRAY *et al.*, 2005).

### 3. REGULACIÓN Y PROTECCIÓN TERRITORIAL *GENTRIFICADORA*

La política territorial, urbanística y turística balear ha alcanzado un cierto renombre por sus intentos de contener el crecimiento urbanístico (RULLAN, 2005a). El apoyo social a estas políticas de contención ha sido amplio, incluyendo a las clases propietarias y empresariales, interesadas por los espacios de mayor renta de situación: litoral, montaña, bosques, casco antiguo, pueblos pintorescos, campiña, etc. Por contra, las formas de regulación y protección territorial han supuesto la constitución de zonas sacrificadas ambientalmente, allí donde se concentra la población menos favorecida (VALDIVIELSO, 2010: 367-368), en entornos urbanos banales (MUÑOZ, 2008), sin sentido de lugar (NOGUÉ, 2010). El suelo rústico de los espacios naturales y rurales salvados de la balearización se incorpora a la turistización como oferta de suelo edificable con el tercer «boom» turístico-inmobiliario (RULLAN, 2007). Esta funcionalización turística ha supuesto la *gentrificación* o elitización del espacio, en el que se privilegia a los usuarios ricos, que pueden acceder a la propiedad y el uso del suelo y de los recursos naturales, desentendiéndose o marginando a la población local (SMITH, 2002: 440). Este concepto se ha utilizado básicamente en el análisis de espacios urbanos, primero de las metrópolis del Norte Global y después del Sur Global. La *gentrificación* afecta a determinados barrios con ciertas cualidades histórico-arquitectónicas y en proceso de deterioro social y arquitectónico, que son «revitalizados» por el capital con la participación de la administración pública bajo la lógica del urbanismo neoliberal (BRENNER y THEODORE, 2002). El turismo ha jugado un papel importante en el proceso de *gentrificación* urbana, como por ejemplo en el Nueva York bajo la campaña *I Love NY*, en la Barcelona post-olímpica o el casco antiguo de Palma (MORELL, 2009; FRANQUESA, 2010). Aún así, los estudios concretos sobre la *gentrificación* turística no son muy abundantes; podemos señalar el de Santa Cruz de Tenerife (GARCÍA HERRERA *et al.*, 2007) o el de New Orleans (GOTHAM, 2005). Se puede decir que los estudios sobre esta materia se han centrado casi exclusivamente en

las ciudades, aunque dichas dinámicas en ocasiones iban más allá de estas. Eric Clark (*et al.* 2007) ha abordado el estudio de la extensión de la *gentrificación* urbana hacia otros espacios, especialmente los rurales. El suelo rústico no es históricamente un espacio de uso residencial, de manera que su adaptación elitista a este nuevo uso no se corresponde estrictamente con la definición original de la *gentrificación* como desplazamiento de habitantes de clase trabajadora y de rentas bajas por parte de recién llegados de clase media (GLASS, 1964: xviii). Nuestra propuesta es, por lo tanto, ampliadora del concepto espacial de la *gentrificación* para nuevos usos residenciales y turísticos, cuando no puramente edificatorios o financiero-especulativos del suelo rústico. Esta propuesta coincide con acepciones más recientes que amplían este concepto, añadiéndole la fijación del capital, el afincamiento de clases pudientes y la transformación paisajística (DAVIDSON y LEE, 2005: 1169-1170).

En el caso balear que nos ocupa, la regulación proteccionista del suelo rústico favorece esta *gentrificación*, con el desarrollo de un marco regulatorio *pro domo sua*, dado que no impide su conurbación difusa.

#### 4. CERRAMIENTO DEL SUELO RÚSTICO Y CONFLICTO SOCIAL

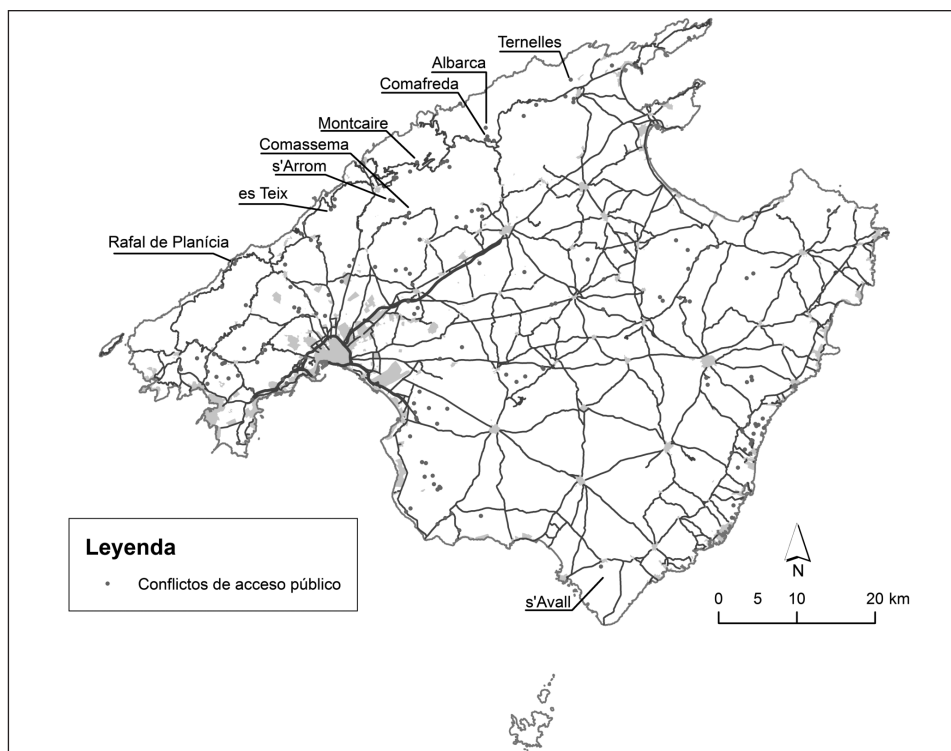
El cerramiento, *enclosure*, del campo es una expresión del conflicto social que genera el régimen de acumulación del capital por la vía de la financiarización del mercado inmobiliario también rural, que se materializa en la conurbación difusa, *urban sprawl* (FERNÁNDEZ DURÁN, 2006: 40-51). Este deterioro socioambiental causa una experiencia directa de pérdida de habitabilidad, que se combate invocando una interpretación democrática del territorio como bien común, aunque sea de propiedad jurídicamente privada (VALDIVIELSO, 2004: 309). Las movilizaciones populares de defensa del territorio y contra los excesos de la urbanización son su expresión política ciudadana (RAYÓ, 2004).

Las quejas por el cierre de caminos crecen, denunciándose la instalación de más de 500 barreras en caminos de acceso tradicional público (FRAU, 14/2/2011). Los conflictos alcanzan a afectar a la práctica de actividades deportivas, como por ejemplo la carrera de montaña<sup>1</sup>. La estadística oficial de los conflictos de cierre de caminos, a partir de 30 catálogos municipales realizados por el Consell de Mallorca desde 1997, aporta la cifra de que el 27,4 % de los de interés excursionista tienen limitaciones de paso (194 de 707). El cierre de caminos coincide, en ocasiones, con la realización de obras de presunta ilegalidad en las propiedades rústicas. El portal de denuncia de indisciplina urbanística <http://disurbia.blogalia.com> ilustra algunos casos, como por ejemplo: Son Balaguer de Puigpunyent, Ternelles o es Fangar (MANRESA, 8/5/2011).

---

<sup>1</sup> La carrera atlética «Ultra Mallorca Serra de Tramuntana» 2011, con 250 inscritos a un recorrido de 106 kilómetros y 4.200 metros de ascenso acumulado, tuvo que transcurrir por carretera en los tramos de Es Rafal de Banyalbufar y Son Pacs de Esporles y Valldemossa, cuyos propietarios les denegaron el permiso de paso (<<http://www.ropits.com/utst/>>, [consulta: 14/4/2011]).

FIGURA 2. Mapa de barreras cerrando caminos de excursionismo, mayo de 2011, con énfasis en algunas de las principales fincas conflictivas



Fuente: Macià Blázquez a partir de la información recopilada por Antoni Gorriás Duran<sup>2</sup>.

Una muestra de la expresión de los conflictos de acceso público ha sido la aparición de plataformas y movimientos sociales reivindicativos, en defensa del libre acceso público al medio natural y rural. Debemos hacer referencia especialmente a la Plataforma Pro Camins Públics i Oberts, particularmente activa en Manacor desde 2001<sup>3</sup> originariamente a raíz del cierre del camino de Es Fangar y en Pollença desde 2005 a raíz del cierre del camino de Ternelles al Castell del Rei. Destacamos, entre otras iniciativas divulgativas y reivindicativas la de Joan Carles Palos, presidente del Grup Excursionista de Mallorca entre 1999 y 2009 (<<http://fitaafita.dbalears.cat/>>).

<sup>2</sup> Antoni Gorriás Duran ha actuado de perito judicial en litigios de acceso de caminos en Mallorca (es Fangal, Ternelles, Son Balaguer...). Su metodología persigue informar del cierre de caminos públicos, recogidos por la cartografía histórica del catastro de la propiedad rústica de 1956, el mapa topográfico del ejército de 1931 o la encargada por el Cardenal Despuig fechada en 1784.

<sup>3</sup> Ese mismo año, aparece la Plataforma «A desalambrar» en Córdoba (<[www.plataforma-adesalambrar.com/](http://www.plataforma-adesalambrar.com/)>), integrada en la «Plataforma Ibérica por los Caminos Públicos».

*FIGURA 3. Privatización del mirador de la Torre de sa Pedrissa en Cala Deià (Mallorca) a raíz de la construcción de una vivienda de lujo. 23 de agosto de 2009, excursión reivindicativa del uso público del camino*

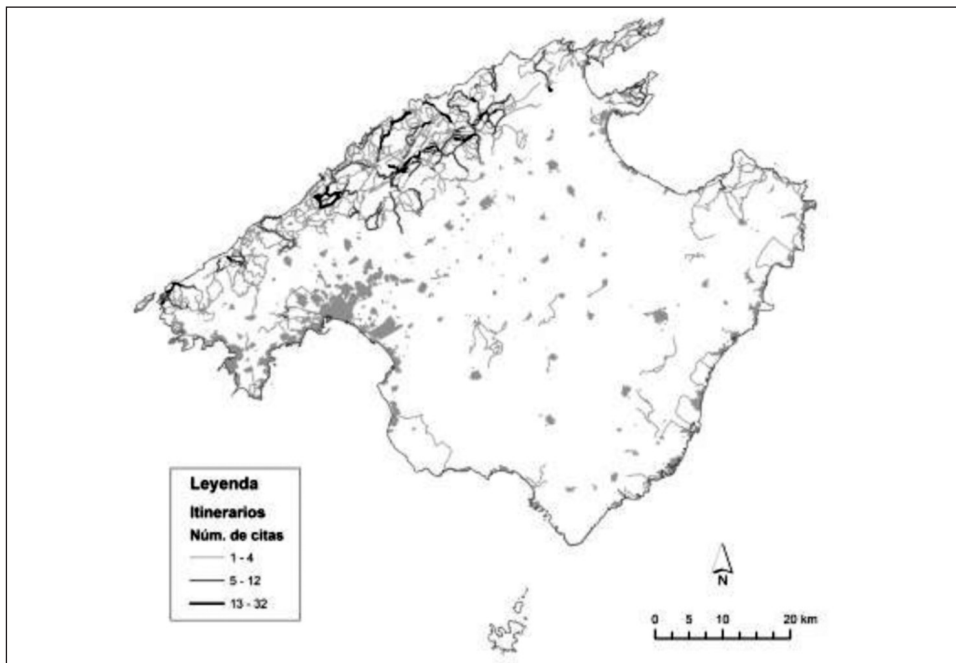
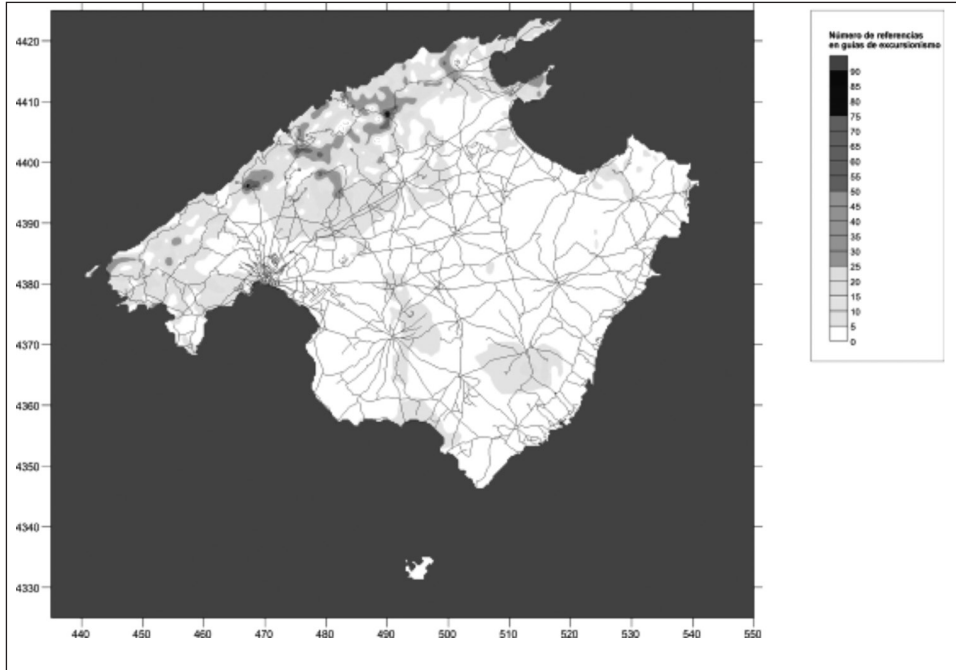


Fuente: Macià Blázquez Salom.

## **5. DEMANDA Y DERECHO PÚBLICO A LA PRÁCTICA DEL EXCURSIONISMO**

La demanda social de acceso al campo aumenta con el agravamiento de las condiciones de explotación laboral. El salario medio en las Islas Baleares es inferior a la media estatal y esta comunidad se encuentra entre las de mayor desigualdad en la distribución de los salarios, con un coeficiente de Gini de 0,425 para 2007 (MURRAY, coord., 2010). Un contingente creciente de clase trabajadora desarrolla su apetencia por el excursionismo, entre otras actividades al aire libre. Los turistas centroeuropeos se añaden a esta demanda local, con bagajes más exigentes de libre acceso al campo (BLÁZQUEZ, 1999). La demanda anual recreativa real del medio natural de Mallorca (1993-1996) ya arrojaba la cuantía de 6.293.276 participantes, el 70% de los cuales concentrados en los meses estivales de estación turística alta (Blázquez, 2002: 190); cuyas actividades se vinculaban, entre otras, con la definición de una densa red de itinerarios de excursionismo (BLÁZQUEZ y ROIG, 1999). El estudio de la valoración económica del uso recreativo de las masas forestales de Mallorca (BUJOSA y RIERA, 2009)

FIGURA 4. Mapas de excursiones elaborados a partir de guías publicadas en 1995 y 2007



Fuente: BLÁZQUEZ y ROIG, 1999; y Centre de Recerca Econòmica. Caixa de Balears, «Sa Nostra» y Universitat de les Illes Balears.

ha desarrollado cartografía más reciente de la red de caminos de excursionismo, mediante una metodología semejante.

Los doce años transcurridos entre ambos estudios reflejan el cierre de caminos en la desaparición del camino del Castell del Rei (Pollença), sometido a litigios por la limitación de su acceso por parte de la propiedad del predio colindante de Ternelles (BOSCH y GARCIA, 2009). Esta reducción en la oferta de rutas agrava su congestión con el aumento de la presión recreativa, a la que se añade el incremento de la población residente y turística.

## 6. LA DEFINICIÓN DE CAMINOS PÚBLICOS A MODO DE POLÍTICA PALIATIVA

El territorio se entiende como un producto de consumo, «flexibilizado» en la materialización espacial del marco regulatorio del capitalismo global. El modo de regulación es el que guía al régimen de acumulación mediante «un conjunto de normas, instituciones, formas de organización, redes sociales y patrones de conducta» (JESSOP, 1992: 48). Una respuesta institucional de marco regulatorio a estos conflictos de acceso al suelo rústico —sin cuestionar la conurbación difusa ni su gentrificación— es la definición de uso y titularidad pública de caminos, para conciliar el derecho a circular con el derecho a cerrar las fincas de propiedad privada. El criterio a aplicar, según Xavier Campillo (2011: 20), para definir la funcionalidad pública de los caminos deberían ser las necesidades sociales y económicas inherentes a la colectividad. En todo caso, el «peso de la prueba» de la necesidad de acceso y de la titularidad del camino recae sobre la administración pública, en una sublimación del derecho al cierre de las propiedades rurales: en el caso de Mallorca, se desarrollan programas de catalogación y rehabilitación de caminos desde 1987 (COLOMAR, 1993; MASSOT, ORDINAS y REYNÉS, 1998); una única gran ruta, denominada «Ruta Pedra en Sec», GR 221, tiene pendiente la aprobación definitiva de su Plan Especial<sup>4</sup>, por lo cual debe guiarse a sus usuarios con la precaución de que «Alguno de los accesos descritos pasan por propiedades privadas, cuyo acceso siempre depende de la decisión de los propietarios...» (RAYÓ, *et al.* 2008: 3); el Ayuntamiento de Puigpunyent acordó con la propiedad del predio de Son Balaguer unas condiciones de uso del camino, de tránsito con pueblos vecinos, exclusivas para sus residentes y limitadas a una sola excursión semanal<sup>5</sup>; el Consell de Menorca promovió la «declaración de utilidad pública y la necesidad de ocupación de los bienes de titularidad» del camino de ronda de la isla, mediante la Ley 13/2000, de 21 de diciembre, del Camí de Cavalls de Menorca (artículo 5.2).

---

<sup>4</sup> «Pla especial d'ordenació i protecció de la Ruta de Pedra en Sec» aprobado inicialmente por el Pleno del Consell de Mallorca, el día 11 de julio de 2008 (BOIB n. 110, 07-08-2008, pág. 77). <[http://www.conselldemallorca.net/?id\\_section=1675](http://www.conselldemallorca.net/?id_section=1675)> [consulta: 13/05/2011].

<sup>5</sup> Según consta en el acuerdo entre el alcalde de Puigpunyent (Mallorca) y la representación de la entidad Dasvidania, S.L., firmado el 10 de octubre de 2007.

## 7. CONCLUSIONES

La financiarización del capitalismo global muestra una de sus múltiples expresiones en el crecimiento urbanístico, como circuito secundario de acumulación del capital. Su asociación con el negocio turístico-inmobiliario ha marcado la funcionalización de las Islas Baleares, en tiempos recientes con su conurbación difusa. Una de sus muchas consecuencias ha sido el cerramiento del suelo rústico, como expresión de la gentrificación de fincas que cambian su uso a turístico-residencial, enraizado en propósitos financiero-especulativos. Este conflicto social se expresa mediante acciones reivindicativas a favor del uso y acceso público al suelo rústico, como por ejemplo el excursionismo que expresa una necesidad de esparcimiento y de ordenación social equitativa del espacio. El marco regulatorio proteccionista favorece la gentrificación, y con carácter paliativo opta por la determinación —sólo si así es posible— de la titularidad pública de caminos por su uso consuetudinario.

## 8. AGRADECIMIENTOS

Antoni Gorrías Duran nos ha aportado desinteresadamente sus conocimientos sobre la problemática del cierre de caminos en suelo rústico de Mallorca. Jerònia Ramon ha colaborado en la preparación de la cartografía desde el Servei de SIG i Teledetecció de la UIB. Antoni Riera Font del Centre de Recerca Econòmica UIB-Sa Nostra nos ha proporcionado acceso al mapa de excursiones de 2007.

## BIBLIOGRAFÍA

- ARTIGUES, A. A. (2006): «Funcionalización turística y proceso de urbanización en la isla de Mallorca», en Artigues, A.A. *et al. Introducción a la geografía urbana de las Illes Balears. Guía de campo del VIII Coloquio y jornadas de campo de Geografía Urbana*, Palma, Grupo de Geografía Urbana AGE, p. 110-162.
- ARTIGUES, A.A. y RULLAN, O. (2007): «Nuevo modelo de producción residencial y territorio urbano disperso (Mallorca, 1998-2006)», *Scripta Nova. Revista Electrónica de Geografía y Ciencias Sociales*, vol. XI, n. 245 (10).
- BAUZÀ, A. (2009): «El Aeropuerto de Palma de Mallorca. La puerta que abre el proceso de compactación espacio-temporal de la isla», en CARAVACA, I.; FERNÁNDEZ, V. y SILVA, R. (dirs.). *Ciudades, culturas y fronteras en un mundo en cambio. Actas del IX Coloquio y Jornadas de Campo de Geografía*, Sevilla, Consejería de Obras Públicas y Transportes de la Junta de Andalucía, p. 259-276.
- BLÁZQUEZ, M. (1999): «Recreo al aire libre y conservación de la naturaleza en Europa occidental», *Ería*, n. 49, p. 203-211.



- BLÁZQUEZ, M. (2002): «Uso público del patrimonio natural», en BLÁZQUEZ, M.; CORS, M.; GONZÁLEZ, J.M. y SEGUÍ, M. (coord.) *Geografía y territorio. El papel del geógrafo en la escala local*, Palma, Universitat de les Illes Balears, p. 175-202.
- BLÁZQUEZ, M. y ROIG, M. (1999): «L'abast de l'excursionisme a Mallorca», *Bolletí de geografia aplicada*, vol. 1, p. 11-32.
- BOSCH, J.R. y GARCIA, P.J. (2009): *El camí de Ternelles. Història, natura, problemàtica, tancament i excursionisme per un paratge inoblidable*, Algaida, Edicions del Moixet Demagog, Plaguetes del Raval, Col·lecció Molí den Garcleta, 1.
- BRENNER, N. y THEODORE, N. (eds.) (2002): *Spaces of Neoliberalism: Urban Restructuring in North America and Western Europe*, Oxford, Blackwell.
- BUJOSA, A. y RIERA, A. (2010): «Environmental diversity in recreational choice modelling», *Ecological Economics*, vol. 68, n. 11, p. 2743-2750.
- CAMPILLO, X. (2011): «La determinació de la propietat dels camins: entre la geografia i el dret», en AMENGUAL, C. (coord.) *En defensa dels camins públics. Els drets de les entitats locals i ciutadanes*, Palma, Dept. de Medi Ambient del Consell de Mallorca.
- CASTREE, N. (2008): «Neoliberalising nature: the logics of deregulation and reregulation», *Environment and Planning A*, vol. 40, p. 131-152.
- CLARK, E.; JOHNSON, K.; LUDHOLM, E. y MALMBERG, G. (2007): «Island Gentrification & Space War», en BALDACHINO, G. (ed.) *A World of Islands*, Luqa, Malta, Agenda Academic Publishers; Charlottetown, P.E.I.: University of Prince Edward Island, Institute of Island Studies, p. 481-510.
- COLOMAR, A. (dir) (1993): *Catàleg dels antics camins de la Serra de Tramuntana*, Palma, Consell Insular de Mallorca.
- DAVIDSON, M. y LEES, L. (2004): «New-build 'gentrification' and London's riverside renaissance», *Environment and Planning A*, vol. 37, n. 7, p. 1165-1190.
- FERNÁNDEZ DURÁN, R. (2006): *El Tsunami urbanizador español y mundial. Sobre sus causas y repercusiones devastadoras, y la necesidad de prepararse para el previsible estallido de la burbuja inmobiliaria*, Barcelona, Virus editorial.
- FRANQUESA, J. (2010): *Sa Calatrava mon amour. Etnografia d'un barri atrapat en la geografia del capital*, Palma, Edicions Documenta Balear.
- FRAU, J. (14/2/2011): «Mallorca, una isla cerrada a cal y canto», *Diario de Mallorca*, <<http://www.diariodemallorca.es/part-forana/2011/02/14/mallorca-isla-cerrada-cal-canto/645287.html>>, [consulta: 14/4/2011].
- GARCÍA HERRERA, L.M.; SMITH, N. y MEJÍAS, M.A. (2007): «Gentrification, Displacement, and Tourism in Santa Cruz de Tenerife», *Urban Geography*, 28, 3, p. 276-298.
- GLASS, R. (1964): «Introduction: aspects of change», en Center for Urban Studies (ed.) *London: aspects of change*, Londres, MacGibbon & Kee, p. xiii-xlii.

- GOB (2008): *Els Camps de golf a Mallorca*, Palma, Grup Balear d'Ornitologia i Defensa de la Naturalesa. <<http://www.gobmallorca.com/comuni/com2007/GOLF-INFORME-estiu2008.pdf>> [consulta: 13/05/2011].
- GOTHAM, K.F. (2005): «Tourism Gentrification: The Case of New Orleans' Vieux Carre (French Quarter)», *Urban Studies*, vol. 42, n. 7, p. 1099-1121.
- HARVEY, D. (1999). *The limits to capital*, Londres, Verso.
- JESSOP, B. (1992): «Fordism and post-Fordism: a critical reformulation», en SCOTT, J. y STORPER, M. (eds.) *Pathways to Industrialization and Regional Development*, Londres, Routledge, p. 42-62.
- LÓPEZ, I. y RODRÍGUEZ, E. (2011). «The Spanish model», *New Left Review*, n. 69.
- MANRESA, A. (8/5/2011). «Excesos y dimensiones», *El País. La crónica de Baleares*. 8 de mayo de 2011, p. 4.
- MASSOT, J.; ORDINAS, G. y REYNÉS, A. (1998): «Els camins tradicionals a la Serra de Tramuntana», en TOLOSA, F. (coord.) *La Serra de Tramuntana. Aportacions a un debat*, Palma, Grup Excursionista de Mallorca y «Sa Nostra», Caixa de Balears, Obra Social y Cultural, colección *Papers de Medi Ambient*, n. 3, p. 86-98.
- MOLOTCH, H. (1976): «The city as a growth machine: toward a political economy of place», *American Journal of Sociology*, vol. 82, n. 2, p. 309-332.
- MORELL, M. (2009): «Fent barri: heritage tourism policy and neighbourhood sealing in Ciutat de Mallorca», *Etnogràfica. Revista de Antropologia*, vol. 13, n. 2, p. 343-372.
- MUÑOZ, F. (2008): *Urbanización. Paisajes comunes, lugares globales*, Barcelona, Gustavo Gili.
- MURRAY, I. (2002): «La petjada ecològica de les Balears (1989-1998)», *Estudis d'Història Econòmica*, n. 19, p.103-151.
- MURRAY, I. (2010): *Els Indicadors de Sostenibilitat Socioecològica de les Illes Balears (2003-2008)*, Palma, Observatori de Sostenibilitat i Territori, Grup d'Investigació sobre Sostenibilitat i Territori, Universitat de les Illes Balears. <<http://www.uib.es/ost/estudi/index.html>>, [consulta: 13/05/2011].
- MURRAY, I.; BLÁZQUEZ, M. y RULLAN, O. (2005): «Las huellas territoriales de deterioro ecológico. El trasfondo oculto de la explosión turística en Baleares», *Scripta Nova. Revista Electrónica de Geografía y Ciencias Sociales*, vol. XI, n. 199.
- MURRAY, I.; BLÁZQUEZ, M. y RULLAN, O. (2010): «Evolució i tendències en l'ocupació del sòl a les Illes Balears», *Cuadernos de Geografía*, n. 87, p. 1-22.
- NAREDO, J.M. (2004): «Diagnóstico sobre la sostenibilidad: la especie humana como patología terrestre», *Archipiélago: Cuadernos de crítica de la cultura*, n. 62, p. 13-24.
- NOGUÉ, J. (2010): «El retorno al paisaje», *Enrahonar*, n. 45, p. 123-136.
- PHILLIPS, M. (1993): «Rural gentrification and the processes of class colonisation», *Journal of Rural Studies*, vol. 9, n. 2, p. 123-140.

- PHILLIPS, M. (2004): «Other geographies of gentrification», *Progress in Human Geography*, vol. 28, n. 1, p. 5-30.
- RAYÓ, M. (2004): *L'ecologisme a les Balears*, Palma, Editorial Documenta Balear, Quaderns d'Història Contemporània de les Balears, n. 42.
- RAYÓ, M.; SASTRE, J; SASTRE, V. y TORRENS, S. (2008): *GR 221. Mallorca. Ruta de Pedra en Sec. Serra de Tramuntana. 8 etapes, apunts del natural, nuclis urbans, informació turística, transport públic, serveis...*, Sant Lluís, Triangle Postals, S.L.
- ROFE, M.W. (2003): «'I want to be global': theorising the gentrifying class as an emergent élite global community», *Urban Studies*, vol. 40, n. 12, p. 2511-2526.
- RUEDA, S. (1997): «La ciudad compacta y diversa frente a la conurbación difusa», en Rueda, S. y Naredo, J. M. (coord.) *La Construcción de la Ciudad Sostenible*, Madrid: Escuela Superior de Arquitectura de Madrid.
- RULLAN, O. (2005a): «Una técnica urbanística para contener el crecimiento residencial en espacios con fuerte presión inmobiliaria», *Scripta Nova. Revista electrónica de geografía y ciencias sociales*, vol. IX, n. 194 (32).
- RULLAN, O. (2005b): «El camp a l'era de les ciutats. Novament «bocage» vs. «openfield»?», *Treballs de la Societat Catalana de Geografia*, 59, p. 41-60.
- RULLAN, O. (2007): «Edificis aïllats o residències?, àrees singulars o regions úniques?, «booms» o desenvolupaments?, espai rural o sòl rústic?», *Scripta Nova. Revista electrónica de geografía y ciencias sociales*, vol. XI, n. 232.
- SMITH, N. (1979): «Towards a theory of gentrification: a back to the city movement by capital not people», *Journal of the American Planning Association*, 45, n. 4, p. 538-548.
- SMITH, N. (2002): «New Globalism, New Urbanism: Gentrification as Global Urban Strategy», *Antipode*, vol. 34, n. 3, p. 427-450.
- THE ECOLOGIST MAGAZINE (1993): *Whose Common Future? Reclaiming the Commons*, Londres, Earthscan Publications.
- VALDIVIELSO, J. y RIUTORT, B. (2004): «Canvi social i crisi ecològica a les Illes Balears», en VALDIVIELSO, J. (ed.) *Les dimensions socials de la crisi ecològica*. Palma (Mallorca): Edicions UIB, p. 281-316.
- VALDIVIELSO, J. (2010): «Les polítiques del lloc a les illes Balears: identitat, medi ambient i territori», *Journal of Catalan Studies*, n. 13, p. 367.



# TRANSFORMACIONES TERRITORIALES EN LA REGIÓN URBANA DE VALENCIA (1990-2006): EJES METROPOLITANOS Y CAMBIOS DE USOS DEL SUELO

Josep Vicent Boira

*Josep.Boira@uv.es*

*Dpto. de Geografia-Institut Interuniversitari de Desenvolupament Local  
Universitat de València*

**Resumen:** La región urbana de Valencia (RUV), entendida como la agregación de su área metropolitana estricta más las comarcas limítrofes, agrupa 169 municipios (el 31% de los valencianos), con una superficie de 5.121 km<sup>2</sup> (22% del suelo total) y una población de 2,1 millones de personas (el 43% de la Comunitat Valenciana). En este ámbito, se ha observado el fuerte desarrollo reciente (1990-2006) del suelo artificial en toda la zona y en siete ejes territoriales coincidentes con las principales vías de estructuración territorial, así como los principales usos de este suelo en el período indicado.

**Palabras clave:** Urbanismo expansivo; región urbana de Valencia; transformación y uso del suelo.

## TERRITORIAL CHANGES IN THE URBAN REGION OF VALENCIA (1990-2006): METROPOLITAN AXIS AND LAND USE CHANGES

**Abstract:** The urban region of Valencia (URV) is defined as the aggregation of the metropolitan area and the bordering counties and it groups 169 municipalities (31% of the Valencian region), with an area of 5,121 km<sup>2</sup> (22% of regional land) and 2.1 million people (43% of the population of the Comunitat Valenciana). In this area, we have studied recent developments (1990-2006) of artificial land all over the area and also in seven territorial arterial roads and the main uses of land in that period.

**Key words:** Urban expansion, urban region of Valencia, land changes and use.

El análisis de los usos del suelo y sus cambios a lo largo de un período hablan de los procesos que se desarrollan en el territorio. En 2006, según datos del Informe de Sostenibilidad en España (2010), en todo el estado, 1.017.400 hectáreas correspondían a suelos artificiales, cuando en el año 2000 la cifra se situaba en torno a las 840.000 hectáreas. Este incremento de la superficie artificial del suelo (destinada por tanto a usos urbanos, industriales, terciarios o dotacionales) se puede estudiar también a escala regional. En 2006, 125.794 hectáreas del más del millón existente en España (el 12,4%), se encontraba en la Comunitat Valenciana. En el año 2000, las hectáreas de suelo artificial eran 109.612. El «tsunami urbanizador» que ha sufrido recientemente este territorio, en palabras de Fernando Gaja (2008), se expresa de forma consecuente en un crecimiento importante del suelo artificial a costa del uso agrícola. Para identificar este fenómeno con más claridad, nos hemos centrado en la región urbana de Valencia (RUV), entendida como la agregación de su área metropolitana estricta más las comarcas limítrofes y algún municipio añadido por cuestiones metodológicas. En este ámbito, y para el período 1990-2006, se han estudiado las transformaciones en los usos del suelo, especialmente el artificial, en toda la zona y en sus principales ejes territoriales. Esta comunicación refleja una pequeña parte de un estudio mayor encargado por la Conselleria de Medi Ambient de la Generalitat Valenciana en 2010 sobre usos del suelo, presión demográfica y movilidad dentro de la elaboración de la Estrategia Territorial de la Comunitat Valenciana.

## 1. IDENTIFICACIÓN DE LA ZONA DE ESTUDIO

La región urbana de Valencia (RUV), ámbito de estudio de la presente comunicación, corresponde al núcleo central del Área Metropolitana de Valencia (con las subcomarcas de base geohistórica de l’Horta Nord, Horta Oest, Horta Sud y del municipio de Valencia) y a las comarcas del Camp de Morvedre, Camp de Túria, Hoya de Buñol, Ribera Alta, Ribera Baixa y Alto Palancia. A esta área se han añadido unos pocos municipios limítrofes de Los Serranos y de la Plana de Utiel-Requena.

En total, hablamos de un área cuyo peso en la Comunitat Valenciana puede verse en el siguiente cuadro.

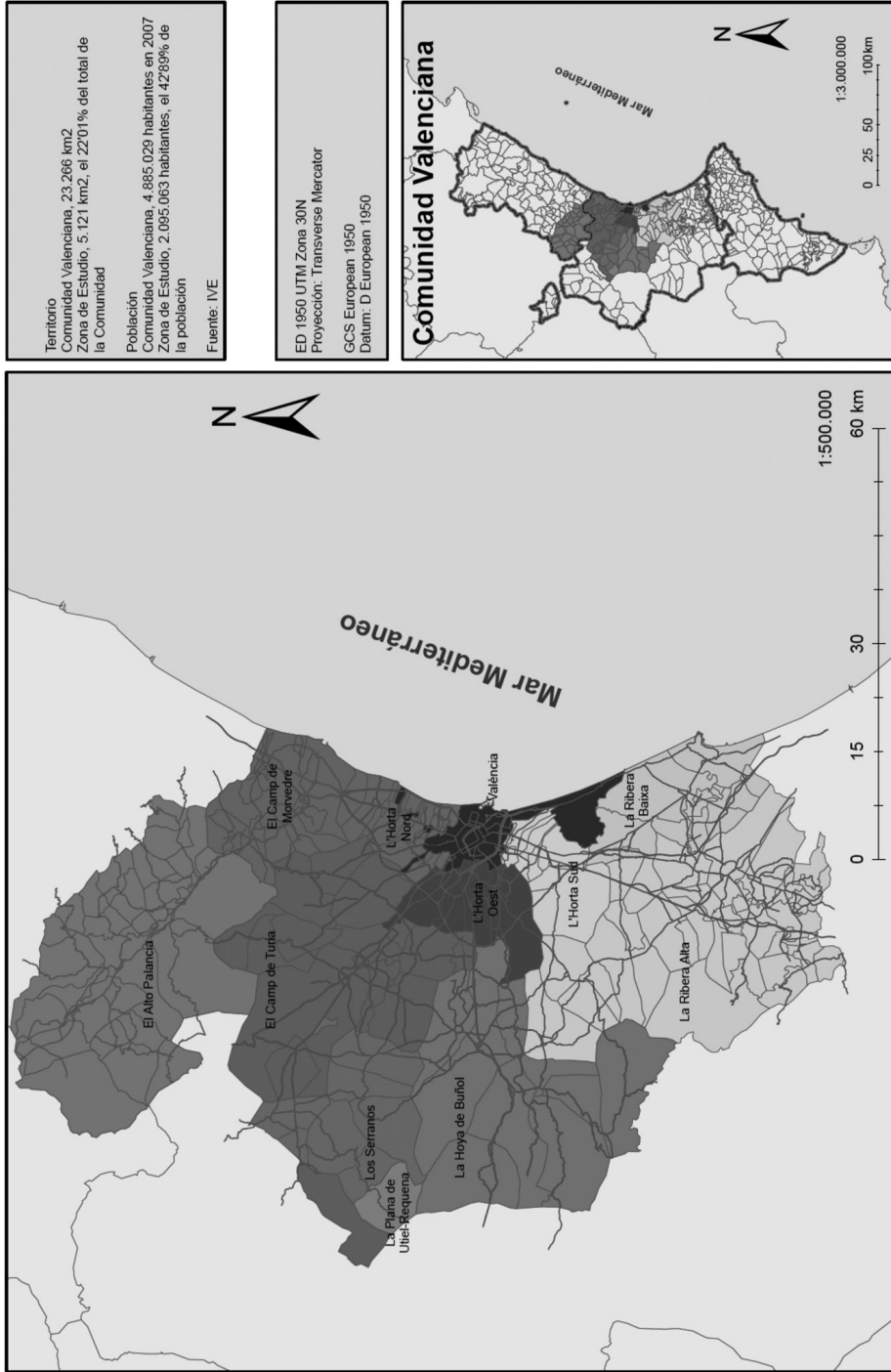
*CUADRO 1. Datos de la zona de estudio*

	<b>RUV</b>	<b>C. VALENCIANA</b>	<b>% RUV/CV</b>
<b>Municipios</b>	169	543	31,12
<b>Superficie en ha</b>	5.121	23.266	22,01
<b>Habitantes</b>	2.095.063	4.885.029	42,89

Fuente: IVE y Cartografía CORINE 90-06. Elaboración Propia.

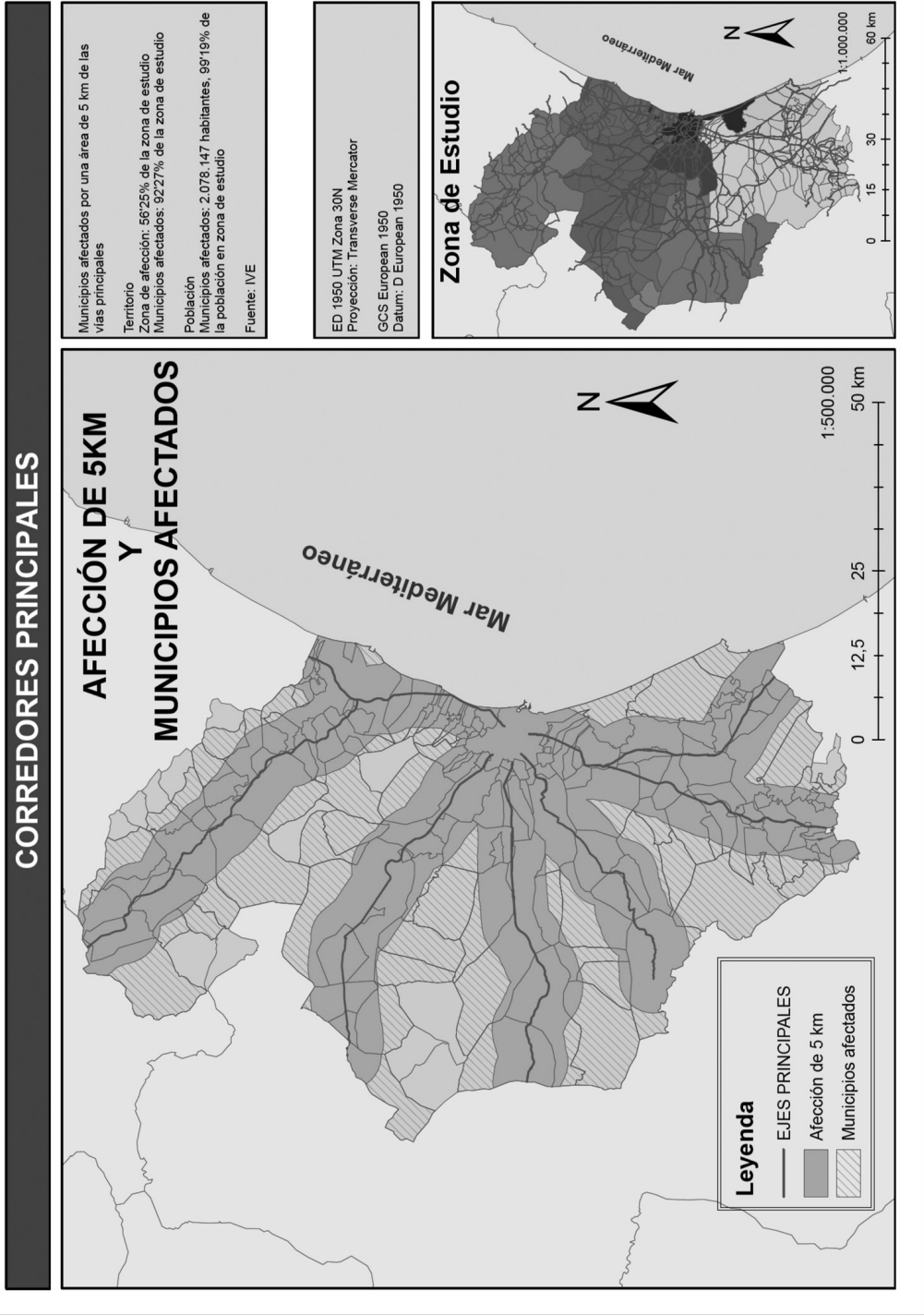
FIGURA 1. Región urbana de Valencia (RUIV)

## ZONA DE ESTUDIO



Fuente: elaboración propia.

FIGURA 2. Corredores delimitados para el estudio posterior



Fuente: Elaboración propia.



Dentro de esta gran área urbana se han diferenciado dos ámbitos: la zona global de estudio y sus corredores principales, entendidos como las áreas de influencia directa de 5 km a ambos lados del eje viario principal. La superficie de la zona de afección directa se ha realizado incorporando todos los municipios afectados por la línea trazada a cinco mil metros a ambos lados de cada uno de los corredores estructurantes. Estos ejes suponen el 56'24% del territorio de la RUV (en hectáreas), aunque representan el 99'19% de la población del área.

## 2. TRANSFORMACIÓN DEL SUELO: LOS SUELOS ARTIFICIALES

Se ha trabajado con la Base de Datos Geográfica sobre la Ocupación del Suelo de la Unión Europea (proyecto CORINE) referida a los años 1990, 2000 y el avance de 2006. Esta información ha sido tratada mediante ArcGis, elaborándose estadísticas y mapas de los diferentes usos y transformaciones<sup>1</sup>.

### 2.1. Crecimiento del suelo artificial: la visión global

Un primer análisis se centra en estudiar los cambios de uso en las tres fechas propuestas: 1990, 2000 y 2006. El resultado se muestra en la tabla siguiente, tanto para toda la comunidad autónoma como para la región urbana y sus corredores metropolitanos.

*CUADRO 2. Suelos artificiales en hectáreas*

Suelo artificial (ha)	1990	2000	2006
<b>Comunitat Valenciana</b>	73.335,28	109.612,90	125.794,52
<b>RUV</b>	28.116,76	36.363,74	41.766,75
<b>Zona de corredores</b>	22.938,35	29.785,17	34.657,18

Fuente: Cartografía CORINE 90-06. Elaboración propia.

Como podemos ver, la región urbana de Valencia ha pasado de 28.000 hectáreas de suelo artificial en 1990 a casi 42.000 ha en 2006, mientras que en los corredores la evolución ha sido de las 23.000 ha a 35.000 ha. Si el análisis de las cifras totales se complementa con los valores relativos, el resultado es el siguiente.

<sup>1</sup> Quiero dar las gracias a Noemí Mensua por su colaboración en esta fase de análisis.

CUADRO 3. Crecimiento de los suelos artificiales según CORINE

Suelos artificiales	crecimiento%		
	1990-00	2000-06	1990-06
<b>Comunitat Valenciana</b>	49,47	14,76	71,53
<b>RUV</b>	29,33	14,86	48,55
<b>Zona de corredores</b>	29,85	16,36	51,09

Fuente: Cartografía CORINE 90-06. Elaboración propia.

Así pues, podemos concluir que la Comunitat Valenciana aumentó sus suelos artificiales en más de un 71% desde 1990 hasta 2006, mientras que la región urbana de Valencia lo hacía en casi un 50%. Si comparamos estas cifras con el conjunto de España, observaremos que la Comunitat Valenciana supera con creces el porcentaje de cambio del conjunto del estado, que fue, entre 1987 y 2006, de un 51,87% (según datos del Informe de Sostenibilidad en España de 2010), mientras que la RUV se mantiene en dinámicas muy semejantes a la media española. A diferencia de la brusca caída de transformación de suelo artificial en el conjunto de la Comunitat Valenciana (del 50% en el período 1990-2000 se pasó a un «moderado» 15% en el período 2000-2006), la RUV ha pasado de un 30% a un 15%.

Es preciso señalar que el porcentaje de incremento de suelo artificial en un 48,55% de la RUV de este estudio se asemeja al obtenido por el Atlas Digital de

CUADRO 4. Crecimiento suelo artificial para áreas urbanas valencianas entre 1990 y 2006

Área Urbana	Crecimiento
Orihuela	253,21
Gandia	182,87
Elda-Petrer	128,26
Torrevieja	104,74
Castelló	85,25
Alacant-Elx	80,07
Sagunt	67,57
<b>RUV</b>	<b>48,55</b>
Costa Blanca	48,36
Alcoi	47,87
Valencia	43,65
Dénia/Xàbia	27,76

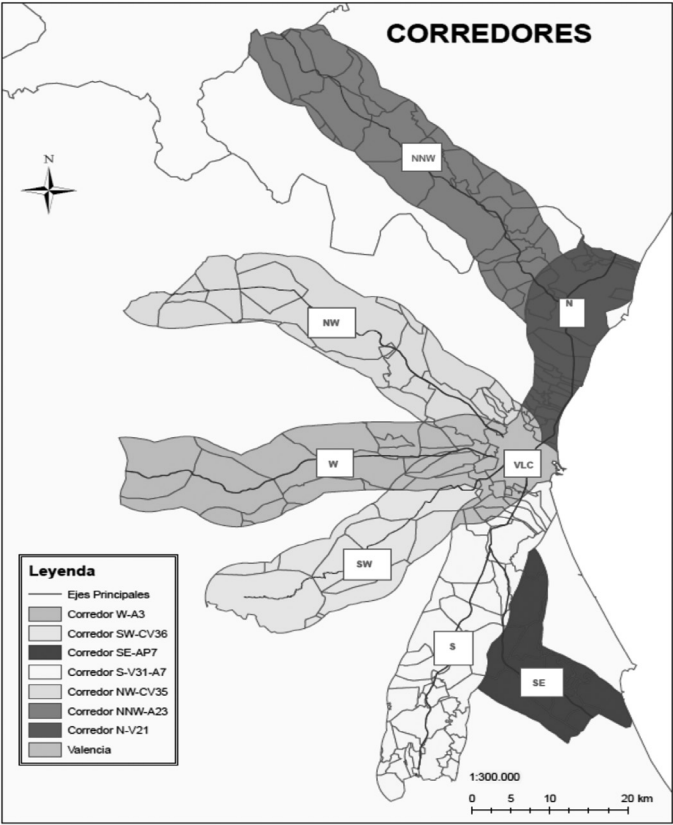
Fuente: Atlas Digital de las Áreas Urbanas, excepto RUV. Elaboración propia.

las Áreas Urbanas de España<sup>2</sup> para el área urbana de Valencia, con un 43,66%. El cuadro 4 muestra el comportamiento de las áreas urbanas valencianas para 1990-2006 según los datos de esta base de datos ordenados de mayor a menor, insertando la cifra obtenida en el caso de la RUV. La región urbana de Valencia se halla a bastante distancia de los fuertes procesos de artificialización del suelo conocidos en lugares como Orihuela, Gandia, Elda-Petrer o Torreveija.

**2.2. Crecimiento del suelo artificial: el análisis de los diferentes corredores**

Como hemos comentado, se ha procedido a seleccionar los grandes ejes territoriales de la región urbana de Valencia construidos en torno a las principales rutas viarias de la zona. Así pues, se han delimitado siete grandes ejes que parten de Valencia.

FIGURA 3. Corredores analizados



Fuente: elaboración propia.

<sup>2</sup> Atlas Estadístico de las Áreas Urbanas de España. Portal Sistemas de Información urbana. Ministerio de Fomento. <http://siu.vivienda.es/portal> Consulta realizada el 15 de abril de 2011.

Para cada uno de estos ejes, se ha procedido a un análisis de las transformaciones de suelo y de los usos actuales del mismo (véase el cuadro siguiente).

*CUADRO 5. Suelos artificiales en hectáreas por grandes corredores*

Eje	1990	2000	2006	Aumento 1990-06
<b>Norte</b>	2.522,48	3.205,83	4.118,68	1.596,20
<b>NNW</b>	815,05	1.165,04	1.552,54	737,48
<b>NW</b>	4.571,19	6.217,62	6.847,89	2.276,70
<b>Sur</b>	3.145,69	4.245,94	5.324,36	2.178,67
<b>SE</b>	963,7	1.209,48	1.418,12	454,42
<b>SW</b>	1.625,95	1.927,27	2.111,91	485,95
<b>Oeste</b>	2.128,90	3.144,90	3.785,54	1.656,64

Fuente: Cartografía CORINE 90-06. Elaboración propia.

En este caso, los mayores crecimientos en datos absolutos entre 1990 y 2006, se han producido en el corredor NW (CV-35, 2.276 ha) y en el Sur (V-31, A-7, 2.178 ha). Ambos son ejes tradicionales de expansión urbana residencial, especialmente el noroeste, que conduce a Lliria, con un desarrollo secular de la segunda residencia y de las nuevas urbanizaciones. Por el contrario, los menores crecimientos se producen en los corredores SE (autopista AP-7 en dirección a la costa) y SW (CV-36 Torrent). Por lo que se refiere al crecimiento en porcentaje, se constata algún cambio interesante.

*CUADRO 6. Crecimiento de los suelos artificiales*

Crecimiento del suelo artificial en%				
Eje	90-00	00-06	90-06	INTERANUAL 1990-06
<b>Norte</b>	27,09	28,47	63,28	3,11
<b>NNW</b>	42,94	33,26	90,48	4,11
<b>NW</b>	36,02	10,14	49,81	2,56
<b>Sur</b>	34,98	25,40	69,26	3,34
<b>SE</b>	25,50	17,25	47,15	2,44
<b>SW</b>	18,53	9,58	29,89	1,65
<b>Oeste</b>	47,72	20,37	77,82	3,66

Fuente: Cartografía CORINE 90-06. Elaboración propia.

Como puede deducirse de los datos, el norte de la RUV (eje norte de la antigua carretera de Barcelona o V-21 y NNW, eje del río Palencia o A-23) ha prota-

gonizado intensos procesos de crecimiento de suelo artificial entre 1990 y 2006. Junto a esta área septentrional, debe hacerse mención al fuerte crecimiento del suelo artificial en el corredor oeste (autovía de Madrid A-3) y en el sur estricto (Pista de Silla o salida hacia Alicante, V-31, A-7). Con todo, el resto de ejes de la mitad meridional de la RUV no han conocido transformaciones tan intensas, por lo que es de esperar menor presión sobre el territorio en un futuro próximo. Así pues, atendiendo a los datos analizados, podemos concluir que desde 1990, el suelo artificial ha crecido con intensidad en la zona norte de la RUV (un 49% de todo el suelo transformado), casi duplicando su extensión en áreas como la del Palància (+ 90,5%), siguiéndole la zona oeste de la RUV (crecimiento de casi el 80%).

### 3. LOS USOS DEL SUELO

Una vez establecido el ritmo de transformación del suelo artificial, se ha procedido a estudiar el reparto entre los diferentes usos con el fin de comprobar si este incremento de suelo artificial se ha centrado en un uso residencial, industrial o terciario y sobre todo dónde se han intensificado determinados usos.

*CUADRO 7. Porcentaje de los diferentes usos del suelo en la RUV sobre el total del suelo artificial y crecimiento por períodos*

	Suelo artificial%			Crecimiento%		
	1990	2000	2006	90-00	00-06	90-06
Urbano	69,94	63,04	57,76	16,57	5,24	22,68
Industrial	19,10	21,45	21,58	45,30	15,53	67,87
En construcción	0,97	5,84	11,48	680,62	125,89	1.663,37

Fuente: Cartografía CORINE 90-06. Elaboración propia en cada zona a partir de los datos de nivel 3.

El cuadro muestra que si bien la proporción del suelo urbano con respecto al total artificial ha descendido desde 1990, se ha debido al intenso crecimiento del suelo «en construcción», que de representar un 1% en 1990 ha pasado a casi el 12% en 2006. Este hecho se refleja lógicamente en las cifras de crecimiento porcentual. Como vemos, destacan los fuertes porcentajes de crecimiento del suelo en construcción (de más del 1.663% para el conjunto de la RUV entre 1990 y 2006). Estos datos vienen a demostrar la importancia del sector de la construcción en los últimos años. Por lo que respecta a los ejes y sólo para el período más reciente (2000-2006), la situación de cómo han crecido los diferentes suelos artificiales viene resumida en el siguiente cuadro.

CUADRO 8. Incremento porcentual de los diferentes tipos de suelo 2000-2006

Eje	Incremento% suelos artificiales por uso 2000-2006		
	Urbano	Industrial	En construcción
<b>Norte</b>	9,55	8,64	684,21
<b>NNW</b>	11,23	10,37	267,34
<b>NW</b>	2,09	25,13	-5,04
<b>Sur</b>	6,38	49,82	360,94
<b>SE</b>	2,34	21,01	2.093,65
<b>SW</b>	5,38	-3,04	132,25
<b>Oeste</b>	3,23	4,63	943,45

Fuente: Cartografía CORINE 90-06. Elaboración propia a partir de los datos de nivel 3.

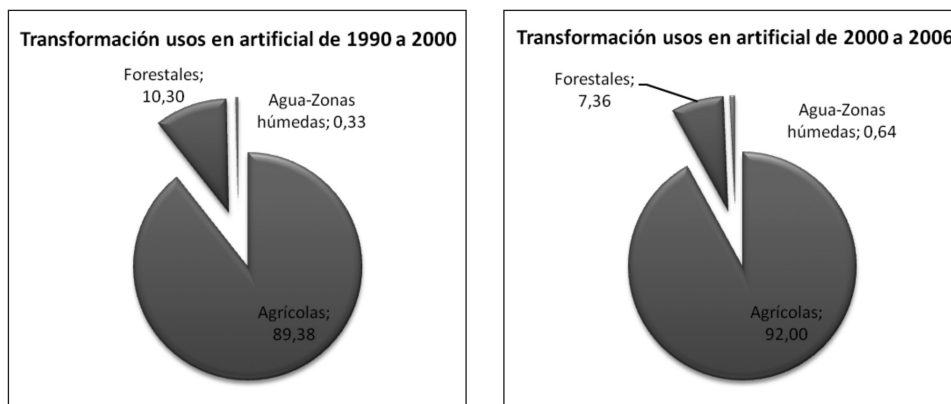
En este caso, se observa como las zonas en las que se ha producido un mayor aumento del suelo urbano en el período más reciente han sido, por este orden, los ejes del Palància (NNW) y carretera de Barcelona (Norte). En cuanto a suelo industrial destaca el corredor sur (Pista de Silla, salida hacia Alicante) y en cuanto a suelo en construcción, la zona SE (que partía de cifras bajas). Vistos en conjunto, la mitad norte de la RUV destaca por experimentar transformaciones altas en suelo urbano y en construcción, de la misma forma que la sur lo hace en suelo industrial y en construcción.

#### 4. TRANSFORMACIÓN DE USOS: ¿DE DÓNDE HA SALIDO EL SUELO ARTIFICIAL?

En este apartado, hemos analizado tan sólo los datos globales de la región urbana de Valencia (RUV). No haremos referencia a la zona de corredores por su gran semejanza con aquellos. En general, se observa que el crecimiento del suelo artificial en la RUV se ha producido a costa del suelo agrícola. Entre 1990 y 2000, en la RUV, casi el 90% del nuevo suelo artificial provenía del agrícola, porcentaje que ha aumentado hasta el 92% en el período 2000-2006, como muestra la figura 4.

Una conclusión semejante se puede alcanzar si analizamos la transformación de los usos del suelo para cada uso, observándose el crecimiento o decrecimiento de cada uno de ellos en el período 1990-2006.

FIGURA 4. Usos previos en % sobre el total de suelo artificial transformado



Fuente: datos de CORINE 90-06. Elaboración propia.

CUADRO 9. Cambios en los usos del suelo en porcentaje

Usos suelo	1990-00	2000-06	1990-06
Urbano	29,33	14,86	48,55
Agrícola	-3,05	-2,03	-5,01
Forestal	-0,87	-0,16	-1,03
Humedales	2,4	-0,24	2,15

Fuente: Cartografía CORINE 90-06. Elaboración propia en cada zona a partir de los datos de nivel 3.

El crecimiento del suelo urbano contrasta con los retrocesos continuados del suelo agrícola, hecho que indica justamente el trasvase de usos de un suelo a otro.

## 5. CONCLUSIONES

A la vista de los resultados obtenidos, podemos concluir que la Comunitat Valenciana ha sido responsable en gran medida del crecimiento de suelo artificial ligado a procesos inmobiliarios acaecidos en España desde los años noventa del siglo pasado. Si entre 1987 y el 2006, España ha visto aumentar el suelo artificial en un 51,87%, a un ritmo de 18.300 hectáreas anuales, en la Comunitat Valenciana, entre 1990 y 2006, el crecimiento fue del 71,53%, es decir, unas 3.278 hectáreas/año. En el período más reciente (2000-2006), el signo de la intensidad se ha invertido. Si el suelo artificial en España crecía un 21%, en la Comunitat Valenciana lo hacía en un 14,76% indicando un agotamiento, tal vez, del modelo urbanístico valenciano. Es interesante contrastar estos porcentajes con los de crecimiento de la población. En el caso de la Comunitat Valenciana, por un

3,43% de aumento interanual del suelo artificial, la población «sólo» creció a un ritmo del 1,31%. Dentro de este esquema general, la Región Urbana de Valencia (RUV) se encuentra cercana a la media española y por debajo de los intensos cambios de la comunidad autónoma en general y de otras áreas urbanas valencianas. El protagonismo del desarrollo urbano litoral ligado a las actividades turísticas y de segunda residencia explicaría que la RUV haya experimentado crecimientos de suelo artificial veinte puntos por debajo de la media valenciana, concretamente, de un 48,55%. Esta conclusión se refuerza por contraste con los datos aportados por el Atlas Digital de las Áreas Urbanas de España, que muestra que la de Valencia (una subzona de la RUV estudiada) tuvo incrementos de su suelo artificial entre 1990 y 2006 de un 43,65%, porcentaje alejado de la media española de áreas urbanas estudiadas (58,59%) y a mitad camino entre áreas urbanas mediterráneas de fuerte crecimiento como Murcia (con incrementos del 100%), Castelló (85,25%) o Alacant (80%) y otras de menor, como Barcelona (20,4%) o Tarragona (26,62%). En cuanto a las tasas de crecimiento interanual, si el suelo artificial creció entre 1990 y 2006 a un ritmo del 2,5%, la población lo hizo a un escaso 0,82%.

Por último, debemos hacer mención de la escala interior de la RUV, donde hemos apreciado el fuerte incremento del suelo artificial (y específicamente urbano), en cuatro de los siete corredores: dos en la zona norte (siguiendo otros dos ejes de fuerte dinamismo, como la antigua carretera de Barcelona y el corredor del río Palància, a partir de Sagunt y en dirección a Teruel), otro en la zona oeste (carretera de Madrid) y un último hacia el sur (salida de Alacant). Se deduce de los datos aportados que el peso de la transformación del suelo artificial en la zona norte de la RUV ha pasado de la antigua carretera de Barcelona al corredor del Palancia, permaneciendo inalterado en los dos principales ejes de salida de la ciudad de Valencia hacia el oeste y sur. Con todo, es la mitad septentrional la que aporta más suelo transformado entre 1990 y 2006.

## **BIBLIOGRAFÍA**

- GAJA, 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, n. 270 (66).
- JIMÉNEZ, L.M. (dir.) (2011): *Sostenibilidad en España 2010*. Madrid, Observatorio de la Sostenibilidad en España, 494 pp.



## GUARDAMAR DEL SEGURA: DUNAS CON VISTAS DE HORMIGÓN

José Ramón Burgos Pérez

*Jrbp3@alu.ua.es*

*Departamento de Geografía Humana, Universidad de Alicante*

**Resumen:** La crisis económica de los ochenta y primera mitad de los noventa del siglo pasado hizo pensar erróneamente que los abusos urbanísticos del litoral mediterráneo español en las décadas de los sesenta y setenta no se repetirían. Sin embargo, el cambio de tendencia entre 1995 y 2007 y el denominado «milagro económico español», basado en el ladrillo y la burbuja inmobiliaria, recuperaron un modelo depredador del territorio, en especial del litoral, que ha generado grandes pérdidas desde el punto de vista paisajístico y patrimonial. En esta comunicación se realiza un estudio de caso sobre Guardamar del Segura (Alicante), para comprobar el reciente crecimiento desaforado de la superficie urbanizada del parque de viviendas y de los apartamentos de veraneo, llevada a cabo de forma masiva en terrenos no siempre apropiados para ello. El resultado ha sido una pérdida de valores naturales y culturales de toda índole y un incremento de los peligros a los que se deben enfrentar sus nuevos pobladores (temporales o permanentes), pues los riesgos de inundación o de carácter sísmico bien conocidos, no han sido considerados previamente, ni posteriormente corregidos. Los efectos nocivos que la nueva fiebre urbanizadora ha tenido sobre el paisaje de dunas es, sin duda, un claro ejemplo de una realidad que podía haberse evitado.

**Palabras clave:** *Boom inmobiliario*, Guardamar del Segura, planificación urbanística, impacto ambiental, riesgos naturales, desarrollo insostenible.

### GUARDAMAR DEL SEGURA: DUNES WITH VIEW OF CONCRETE

**Abstract:** The Economical crisis of the eighties and the first half of the nineties of the last century. It made think wrongly that the abuses of the Mediterranean Spanish Coast in the sixties and the seventies would not be repeated again. However, the change in the trend between 1995 and 2007 and the called ‘Spanish Economic Miracle’, based on the brick and the Real Estate bubble, recovered a predator mode of the territory, especially of the littoral, which has generated large losses from landscape and patrimonial point of view. It realizes an study of

case about Guardamar del Segura (Alicante), to verify the recent growth, in an outrageous way, of the urbanized surface of the park of housing and of the summer vacation apartments, carried out of massive form in areas not always adapted for it. Where not only has supposed a loss of natural and cultural values of all kinds, but in addition has increased the dangers which his new residents (temporary or permanent) must face, so the well-known flood and seismic risks, have not been previously considered, not subsequently corrected. The adverse effects of the new urbanization fever has had on dunes landscape is, without doubt, a clear example of a reality that could have been avoided.

**Key words:** *Real-Estate Boom*, Guardamar del Segura, urban development planning, environmental impact, natural risks, unsustainable development.

## 1. INTRODUCCIÓN

En la última década se ha producido un gran auge de los ciclos inmobiliarios en gran parte de los países desarrollados, alentado en parte, por la nueva creencia de que invertir en viviendas era una idea de gran interés económico. Gracias en parte a que en la demanda, aumentaba la población potencial con acceso a compra a la primera y segunda vivienda, ya sea para habitar o para invertir, surgiendo así un nuevo tipo de inversor-especulador. Por otro lado, la oferta se vio favorecida por las importantes cantidades de suelo recalificado, por la facilidad de venta de todo lo que se construía y por el éxito de las nuevas formas de urbanización de baja densidad, con multitud de servicios —instalaciones deportivas, jardines—. Todo ello bajo un entorno de tipos hipotecarios bajos con plazos de devolución de los créditos muy dilatados, tanto para los constructores e inversores como para los consumidores finales de los inmuebles. La atención de los inversores ha estado atraída por la compra de bienes e inmuebles para su posterior venta una vez que se hubiera revalorizado su precio por dos o por tres. De igual modo sucedía con la recalificación de los terrenos, donde la información y las influencias han tenido un papel muy destacado en este lucrativo negocio. El suelo se compraba en hectáreas y se vendía por metros cuadrados una vez revalorizado.

En España se ha observado una etapa expansiva de mayor intensidad que en el resto de países desarrollados, tanto en precios como en la reacción de las empresas a la hora de realizar nuevas promociones —se ha llegado a multiplicar el precio de las viviendas por tres y el de los terrenos y solares por cuatro—. Entre las causas que han hecho posible este fenómeno está la importancia que han tenido los factores demográficos, como el aumento de la población extranjera en España, que entre 1998 y 2006, pasó de 637.085 a 4.144.166<sup>1</sup> de extranjeros residentes. Al mismo tiempo, muchos de los españoles nacidos en el *Baby Boom* alcanzaron la edad de emancipación a lo largo de la década de los noventa, lo cual incrementó

---

<sup>1</sup> INE: Población extranjera según el padrón municipal 1998-2006.

la demanda y posteriormente el precio de vivienda. La independencia de la mujer también pudo facilitar el aumento de la demanda de la vivienda.

Entre los factores económicos más destacados de la última década del siglo XX, es preciso mencionar el bajo endeudamiento entre los españoles, comparado con el resto de los europeos, sumado a la reducción de los tipos de interés y un Euribor a niveles muy bajos. En este sentido, la fiscalidad española ha favorecido la compra de vivienda con desgravaciones en el IRPF, al mismo tiempo el alquiler careció de ayudas durante ese periodo. A todo lo anterior se unían los reducidos tipos de interés, liquidez global, disponibilidad del crédito y liberalización e innovación en los mercados financieros, sumados al incremento de la renta por habitante y el mantenimiento de empleo en niveles altos. La entrada del euro hizo reflotar importantes cantidades de dinero *negro* que debía ser invertido antes del día 1 de enero de 2002.

Los factores normativos también tuvieron su protagonismo en este periodo, pues se redujo el porcentaje de suelo que los promotores debían ceder a los ayuntamientos, y se declaraba urbanizado todo suelo no protegido. Las competencias de los ayuntamientos en la decisión de declarar suelo urbanizable, o no, también favoreció el fenómeno urbanístico. El aumento de la compra de inmuebles aumentó por la falta de presión fiscal en el aumento de los impuestos de las viviendas vacías. La tendencia generalizada de los españoles a la propiedad privada ha sido muy superior al porcentaje de viviendas en alquiler, lo que favoreció el alza del precio de los alquileres y la reducción del número de los mismos. Todos estos factores coadyuvaban al desarrollo del fenómeno especulativo de la burbuja inmobiliaria, consolidada entre pequeños y grandes inversores.

Los anteriores factores, han dado lugar al crecimiento de la deuda de los hogares españoles, en la que la compra de viviendas, ya sea para habitar o para invertir, se ha llevado a cabo a partir de interminables préstamos hipotecarios. El endeudamiento de los españoles se ha triplicado en menos de una década. El Banco de España aseguró que el ahorro de las familias en 2006 había sido desbordado por la deuda. Así la vivienda pasa a ser para amplios sectores sociales, un bien de lujo, despreciando el artículo 47 de la Constitución Española, donde debería garantizar el acceso a una vivienda digna ordenando a los poderes públicos evitar la especulación del suelo.

## **2. GUARDAMAR DEL SEGURA Y EL CASO DEL SECTOR 7**

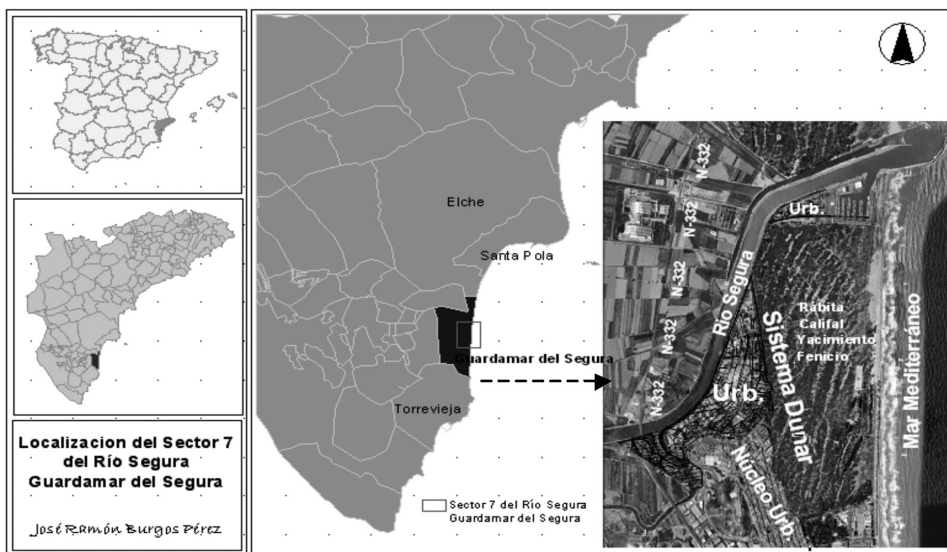
El crecimiento de las zonas urbanas en la provincia de Alicante, ha sido uno de los más importantes de España. Un elemento clave ha sido el turismo residencial, motor de crecimiento urbanístico a lo largo de la costa, que alcanza una densidad de población tres veces superior a la media de España (6.481 hab/km<sup>2</sup>).

El discurso se centra sobre uno de los sectores afectados por el modelo de crecimiento urbanístico insostenible, que en este caso se localiza al norte del municipio costero alicantino de Guardamar del Segura.

## 2.1. Localización

A unos treinta y ocho kilómetros al sur de la ciudad de Alicante, se halla el municipio de Guardamar del Segura. Su término municipal posee una superficie aproximada de 3.595'90 ha. Linda por el Norte con Elche y San Fulgencio, Al Oeste con San Fulgencio y Rojales, al Sur con Torrevieja y al Este con el Mar Mediterráneo.

FIGURA 1. Localización de Guardamar del Segura y del sector objeto de estudio\*



Fuente: elaboración propia a partir de Google Earth.

\* Al norte del núcleo urbano de Guardamar se halla el Sector 7(ZO-1), que linda con la margen derecha del Río que da nombre al municipio. La superficie de dicho Sector 7 ronda los 626.830 m<sup>2</sup>, hace un par de décadas eran terrenos de secado de ñoras y campos de cultivo. ZO-1. Este sector coincide con el sector SUP-7, que fue clasificado como Suelo Urbanizable Programado en la Revisión Parcial del PGOU aprobada definitivamente por la Comisión Provincial de Urbanismo de Alicante de fecha 4 de mayo de 1990. Por tanto, la Revisión del PGOU se limita a recoger las determinaciones del planeamiento preexistente aprobado. Sus límites son al norte, cauce del río Segura; al sur, suelo urbano (U-1); al este, con Suelo No Urbanizable de Protección Forestal (art. 17.3.a) RPCV) y al oeste con antiguo cauce del río Segura. A partir de ahí se iniciaron los trámites para la nueva modificación del PP, consistente en ajustar el PP a lo aprobado en su día. De acuerdo con la LRAU se decide aumentar el número máximo de viviendas del PP reduciendo los alojamientos turísticos. El número de viviendas ascendería a 2.859, con una densidad de 75 viv/ ha.

## 2.2. Impacto Paisajístico

El paisaje de dunas repobladas de Guardamar en el que se inserta el Sector 7 del río Segura no ha estado al margen del desarrollo de estos nuevos usos del suelo. La presencia de playas en este paisaje, lo hace ser un territorio privilegiado, por lo que no ha escapado de los ojos de la omnipresente actividad

turística-inmobiliaria, propiciando un consumo del espacio poco acorde con la conservación de los elementos que fundamentan el propio disfrute del territorio objeto de explotación turística. La clasificación del suelo de dicho sector como urbanizable, ha generado una serie de externalidades negativas en un amplio elenco de aspectos.

Teniendo en cuenta los efectos ambientales que la ejecución del proyecto pudiese acarrear, se debería haber considerado —a pesar de ser posterior— que en la ley de 11/ 1994 de 27 de diciembre, en el artículo 15, el Sector 7 del río Segura se inserta dentro del Catálogo de Zonas Húmedas de la Comunidad Valenciana —el Plan Parcial ya estaba aprobado, pero no se había empezado a construir—. Además, en el artículo 15.4 de la Ley 11/1994, se establece un perímetro de afectación o «cuenca» de 500 metros en torno a los límites de la zona húmeda, aspecto que no se ha cumplido en ninguno de los casos, supuestamente porque la ley es posterior a la aprobación del plan, que no a la construcción de las viviendas. La inclusión de este sector en el Catálogo de Zonas Húmedas de la Comunidad Valenciana supone la definición de un espacio a preservar donde las diferentes administraciones deberían desarrollar actuaciones con el fin de salvaguardar los valores ambientales y paisajísticos señalados en el territorio en cuestión.

*FIGURA 2. Impacto paisajístico de los edificios sobre los alrededores del río Segura\**



Fotografía: J. Ramón Burgos Pérez 16/05/2011

\* Desde la margen izquierda del río Segura, se observa en primer lugar el cauce del río. Al fondo las enormes edificaciones de diez plantas, del sector 7 de Guardamar del Segura. En tercer plano, escondidas entre las construcciones de hormigón, el sistema dunar y las formaciones vegetales que ayudan a fijar la arena móvil de las dunas.

El hecho de que la aprobación del plan parcial fuese anterior a la Ley 11/1994, no sirve como excusa para llevar a cabo un proyecto de edificación de este estilo. Ya que, a nivel estatal, existía la Ley de aguas 29/ 1985 que distinguía entre aquellas zonas húmedas que poseían un interés natural o paisajístico de las que no reunían tales características. Así, la zona estudiada sí se caracterizaba por presentar un interés natural y paisajístico.

En este sentido, el último tramo del río Segura —que linda con el Sector 7— se considera un humedal. Según las precisiones de la ley 11/1994, se habla de humedales como «*unidades de transición entre sistemas acuáticos y terrestres,*

*donde la capa freática está habitualmente al nivel de la superficie o cerca de ella o, en casos más infrecuentes, donde el terreno se encuentra cubierto por aguas poco profundas». Más allá de esta definición, es obligado añadir todos los «ambientes asociados» que constituyen elementos destacables en la misma unidad funcional; pudiendo hablar de cordones dunares y antiguas restingas, así como golas u otros elementos de alimentación o descarga que se puedan asociar a la zona húmeda (*Catálogo de Zonas Húmedas de la Comunidad Valenciana, Generalitat Valenciana, 2002: 6*).*

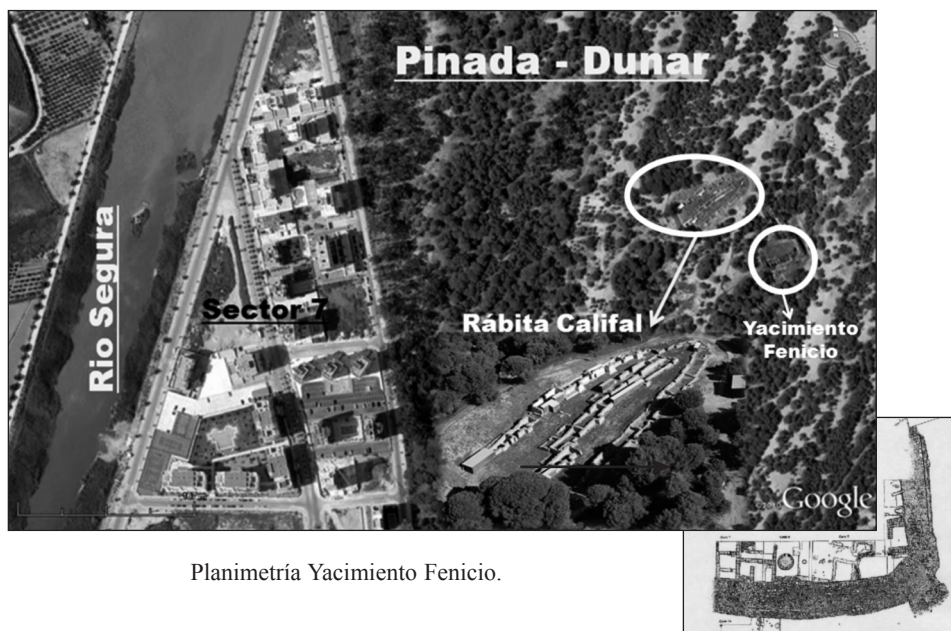
Si hay algún elemento biótico que ponga de manifiesto y destaque la identidad de Guardamar, esas son las dunas repobladas con pinares, declarado espacio de interés natural. Su singularidad e idiosincrasia territorial aportan a este enclave del Mediterráneo alicantino una serie de atractivos geográficos únicos. Data de principios de siglo XX, tiene una extensión de unas 840 ha. Fue plantado como repoblación para frenar los avances de las dunas litorales sobre las tierras de cultivos y el mismo núcleo urbano de Guardamar; las dunas están situadas a ambos lados de la desembocadura del Segura. Con el tiempo, se incrementó sustancialmente la sedimentación de áridos hacia un cordón dunar que se extendía desde la parte más meridional del municipio de Santa Pola, hasta el norte del de Torrevieja, configurándose una situación de riesgo natural, al verse enfrentadas las arenas móviles, con dirección a poniente, con el casco urbano y actividades económicas de Guardamar del Segura. De ahí que se temiera por la posibilidad que tenían las arenas móviles de sepultar al municipio de los guardamencos. La gran masa forestal arraigada junto al mar presenta gran interés paisajístico, debido a los pinares que la pueblan.

Como consecuencia del gran valor natural que representa el complejo dunar, se plantea la necesidad de proteger este bien natural y realizar campañas de limpieza periódicas. De ahí que, en febrero de 2009 se cierran los accesos al tráfico rodado en más de 200 hectáreas de pinar, para preservar su valor paisajístico y frenar la degradación dunar, impidiendo el paso de más de setenta y cinco mil coches cada año. Con lo cual, los accesos y pasos permanecen abiertos únicamente para el uso de ciclistas y de peatones. Así resulta un tanto paradójico, que se haya llevado a cabo la construcción y explotación de las instalaciones del puerto deportivo, en una primera fase, para posteriormente edificar estos colosos de hormigón de hasta 36 metros de altura a escasos 20 metros de distancia de esta joya natural. La pinada está expuesta a un riesgo constante de incendio, donde si por descuido o idiotez se lanza una colilla encendida, se puede producir un incendio forestal que podría arrasarse con este patrimonio naturalizado del municipio. Al mismo tiempo, las llamas también arrasarian un importante patrimonio histórico-arqueológico, como es la Rábita Califal y el Yacimiento Fenicio de La Fonteta. Donde en el catálogo de bienes y espacios protegidos de la revisión del PGOU de Guardamar 2004, la Rábita Califal, tiene una valoración alta; en el que destacan una lápida con inscripciones árabes y cerámicas de época Califal; donde se diferencia la mezquita y el poblado medieval islámico. En el mismo

catálogo se encuentra el Yacimiento Fenicio, cuya valoración es alta y el peligro de desaparición medio. Donde destaca el recinto amurallado de gran amplitud, posiblemente de una factoría Fenicia.

Así y todo, no fue extraño que se permitiese construir el puerto deportivo, ya que la resolución de la Consellería de Obras Públicas, Urbanismo y Transportes, de fecha 3 de julio de 1996, autoriza al Ayuntamiento de Guardamar del Segura la construcción y explotación de la instalación náutico deportiva Marina de las Dunas, con la única condición de que en los terrenos ocupados por el proyecto de la Marina que pertenecen al área del BIC, la Rábita Califal de las Dunas, se realizará un estricto seguimiento arqueológico durante las obras de dragado y extracción de humus, el cual debería contar con la preceptiva autorización de la Dirección General de Patrimonio Artístico de la Consellería de Cultura.

*FIGURA 3. Proximidad de las construcciones a la pinada, a la Rábita Califal y al Yacimiento Fenicio\**



Planimetría Yacimiento Fenicio.

Fuente: Google Earth.

Fuente: Universidad de Alicante. Campañas de excavación 1996-1998.

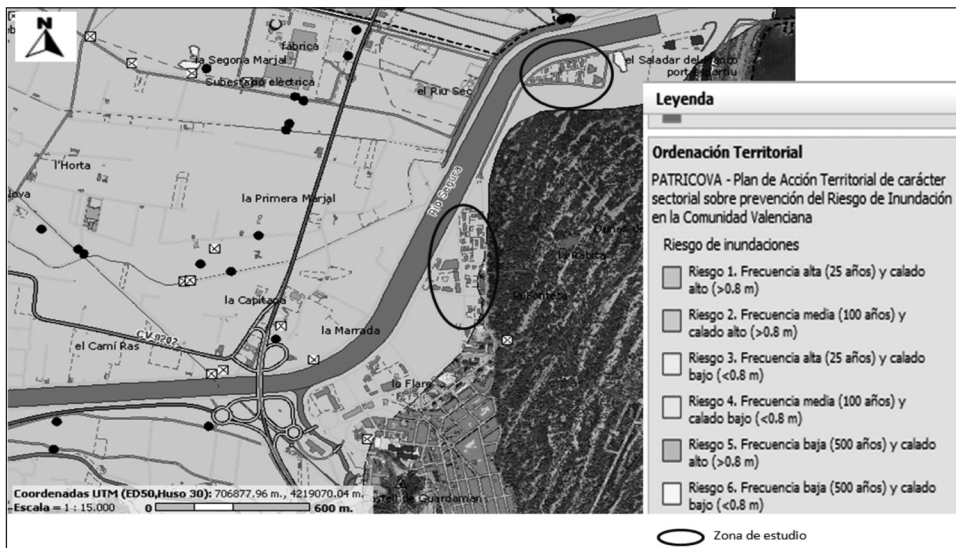
\* A menos de 100 metros de los apartamentos, en la margen derecha del río Segura, encontramos enclavado en el corazón de la masa forestal, el único conjunto monacal islámico del período Omeya Andalusi (siglo X-XI), conservado casi en su totalidad. Gracias a que tras su abandono a mitad del siglo XI, toda la rábita quedó enterrada, a salvo de las agresiones propias de la geodinámica externa. Quedó oculta bajo las arenas, hasta que en 1897 se iniciaron los trabajos de repoblación forestal. Junto al yacimiento de La Rábita Califal de las Dunas, se halla un yacimiento Fenicio que facilita la comprensión del período fenicio en las comarcas meridionales alicantinas; data desde la segunda mitad del siglo VIII hasta mediados del siglo VI AC.

### 2.3. Riesgo de inundación

El río Segura se caracteriza por sus fuertes crecidas y temidas inundaciones. A pesar de la gran cantidad de embalses, se han producido desbordamientos durante el siglo XX. Desde la baja Edad Media están documentadas las crecidas del Segura empezando por la de octubre de 1328. Cabe destacar que en 1545 el aluvión del Segura inundó Murcia y su huerta. En 1879 la célebre *Riada de Santa Teresa* superó los 1.800 m<sup>3</sup>/s tanto en Murcia como en Orihuela, marcando los registros históricos más altos de la historia y causando más de 1.000 muertos y numerosos destrozos en la Región de Murcia y la Vega Baja. En el siglo XX, destacan las riadas de 1946, 1948, 1973, 1987 y 1989 que han pasado a la historia por superar los 1.000 m<sup>3</sup>/s de caudal máximo instantáneo.

De ahí que sea preciso considerar el mapa que ofrece el Plan de Acción Territorial de carácter sectorial sobre prevención del Riesgo de Inundación en la Comunidad Valenciana (PATRICOVA) del Sector 7 del río Segura, elaborado por la Conselleria de M. Ambiente, Agua, Urbanismo y Vivienda. Toda la zona estudiada (Sector 7) forma parte de la antigua marjal y del llano de inundación del río Segura. Por tanto, está afectada por riesgo 2 de inundación, de frecuencia media (100 años) y un calado alto (> 0,8m). A pesar del riesgo de inundación de la zona, cuando se elaboró el plano pertinente al sector, el arquitecto municipal representó el límite del PATRICOVA fuera de la zona real de riesgo de inundación, según la cartografía del PATRICOVA, Sector 7 de Guardamar del Segura. *No hay por que preocuparse*, ya que dicho Plan Parcial prevé que todo el ámbito

FIGURA 5. Riesgos de inundación. Sector 7 Guardamar del Segura. PATRICOVA



Fuente: Conselleria de M. Ambiente, Agua, Urbanismo y Vivienda.



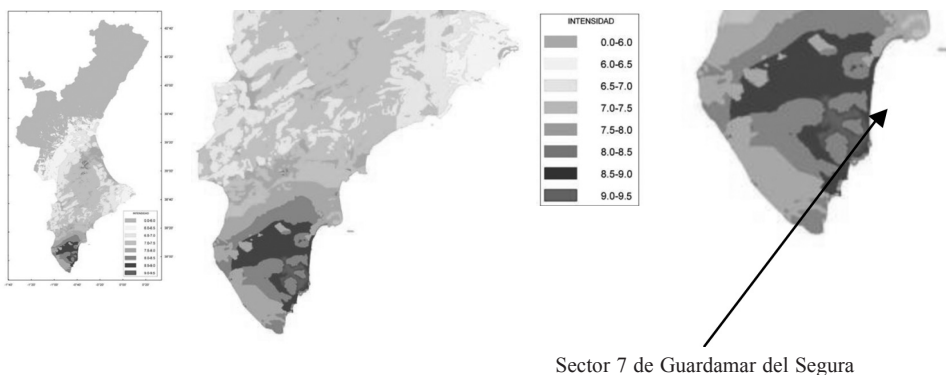
quede con la rasante por encima de la Mota del Nuevo Cauce del Río, de modo que, en caso de desbordamiento del nuevo cauce, las aguas vayan hacia el oeste (clasificado como Suelo No Urbanizable Común).

*Las importantes regulaciones llevadas a cabo en el Segura han supeditado el régimen del río a los desagües de los embalses, pero el espectro de las inundaciones no ha desaparecido. Las presas que jalonan su red fluvial han amortiguado las crecidas generales producidas por las precipitaciones de fuerte intensidad horaria. Este proceso ha aminorado el riesgo, pero no lo ha evitado, como se evidenció en el desbordamiento del Segura en noviembre de 1987. Entonces fue tal la intensidad de las precipitaciones, que el río Segura no desagaba lo suficiente, lo cual obligó a volar la mota de la margen izquierda del río Segura en Guardamar, erigida en un muro de contención de las aguas que discurrían por la Vega impidiendo su retorno al cauce del río y su salida al mar (SÁNCHEZ-RUBIO, PONCE HERRERO & CANALES MARTÍNEZ, 1989: 309-317).*

## 2.4. Riesgos sísmicos

La Comunidad Valenciana ha registrado a lo largo de la historia numerosos terremotos de importante magnitud. Según los registros oficiales del Ministerio de Fomento, cinco de los movimientos sísmicos más importantes de la historia de España —de los que se tenga constancia— se han registrado en la Comunidad Valenciana.

*FIGURA 6. Peligrosidad sísmica de la provincia de Alicante durante un periodo de 500 años a partir del último temblor\**



Fuente: Unidad de Registro Sísmico, Universidad Alicante.

\* El mapa que se muestra, es un trabajo de investigación realizado por la Universidad de Alicante (UA) que lleva por título: *Estudio de Peligrosidad Sísmica de la Comunidad Valenciana*, ejecutado por José Juan Giner Caturla, profesor de Ciencias de la Tierra y director de la Red Sísmica de la UA y el Consorcio de Bomberos de la Diputación. La cartografía aportada sitúa a la provincia de Alicante —en especial la Vega Baja— como la zona con mayor peligrosidad sísmica de la Comunidad Valenciana.

Los terremotos de la Vega Baja se recuerdan con especial dramatismo, sobre todo, los terremotos entre 1828 y 1830. Los sucesos comenzaron en 1828 con un temblor de grado VII, prolongándose continuamente durante 6 meses, en el que murieron más de cuatrocientas personas, donde quedaron asolados casi la totalidad de los municipios de la Vega Baja. En ese periodo se contabilizaron más de 200 sismos.

Teniendo en cuenta la peligrosidad sísmica de la Vega Baja, cabe plantear, si la altura máxima de los edificios —36 m— del Sector 7 es la adecuada, independientemente de que las construcciones estén preparadas contra una posible sacudida del terreno.

### 3. CONCLUSIONES

En los últimos años España se ha convertido en uno de los países europeos con mayor número de viviendas por habitante. La economía española presenta una excesiva dependencia de la construcción. La reciente dinámica inmobiliaria-territorial y los ritmos de crecimiento del sector inmobiliario en España, llevan un par de años flexionando a la baja. Los expertos ya alertaban que estas burbujas podían esconder una dinámica complicada que en ocasiones se vuelve caprichosa e impredecible.

Si tenemos en cuenta la comarca en la que se inserta el municipio de Guardamar del Segura, cabe señalar que la Vega Baja tiene una tasa de suelo artificial muy elevada, siendo el doble de la media de la Comunitat Valenciana. De ahí que se pueda deducir que la Vega Baja es un territorio intensamente transformado, sobre todo durante los últimos 20 años, cuando el crecimiento del suelo urbanizado fue del 175%, uno de los más elevados de la Comunitat Valenciana.

A día de hoy, y sin salir de Guardamar del Segura y su Sector 7, podemos observar con cierta frecuencia torres de apartamentos, en muchas ocasiones deshabitadas, cuyos efectos paisajísticos han quedado como tributo de un momento de efervescencia inmobiliaria en el litoral alicantino, fruto de un crecimiento desaforado del parque de viviendas y apartamentos. Donde nunca han existido proyectos que generen una actividad económica con expectativas a largo plazo. El origen de estas burbujas inmobiliarias forma parte de una «epidemia irracional de entusiasmos públicos» hacia las inversiones inmobiliarias. Donde las burbujas se crean como resultado de una confianza depositada en el lugar menos indicado. Con lo que podemos afirmar que todo el sector financiero ha sido presa de la burbuja que acaba de explotar.

Es de obligada mención destacar la insostenibilidad del presente modelo productivo y territorial, que se agravará aún más, como resultado de la agudización de los desequilibrios ecológicos. De hecho, las últimas catástrofes naturales, —sismos en Lorca— podrían destapar la vulnerabilidad y condicionar la seguridad de las construcciones urbanas y turísticas contemporáneas. Este modelo económico basado en la construcción de grandes bloques de hormigón es cada vez

más impactante e insostenible. A todo ello habrá que sumar el progresivo cierre del grifo de los fondos comunitarios que ya ha empezado y se va a ir agravando a medida que nos acercamos a 2013, con la incorporación de los nuevos países a la UE.

De especial relevancia se muestra el hecho de plantear frenar el crecimiento urbano irracional del municipio de Guardamar, así como rescatar y revitalizar el mundo rural, ante los escenarios de agudas crisis que se vislumbran en el horizonte, intentando reducir sensiblemente la huella ecológica en ascenso; se debe rescatar del olvido el importante patrimonio hidráulico y urbano de relevancia mundial heredado de nuestros antepasados.

La mayor capacidad para transformar la naturaleza, el rápido aumento de la población y de los niveles de consumo, debe ir acompañada de cierto respeto en el uso y gestión de los recursos de que disponemos. Sólo así conseguiremos mantener y mejorar nuestro nivel de bienestar, beneficiándonos de las potencialidades que nos brinda nuestro territorio, para evitar que las generaciones venideras queden hipotecadas de por vida. Así, la gestión responsable del territorio debe convertirse en el elemento base de un nuevo debate.

Valga lo anterior para mostrar que el territorio es un recurso tan finito como esencial. Por tanto, es considerado como el sustento material de las necesidades humanas. El territorio hay que entenderlo como realidad compleja y frágil, compuesto de múltiples elementos interrelacionados entre sí. Por ello, antes de llevar a cabo cualquier acción, es interesante que se evalúe previamente las múltiples repercusiones posibles. El territorio es el principal contenedor de valores ecológicos, históricos, culturales, naturales y patrimoniales que no se pueden reducir al único y simple precio del suelo. La adecuada gestión de cualquier proceso de urbanización permite reducir los costes e impactos que estas actividades generen, por tanto evitar aumentar la presión sobre el territorio.

## BIBLIOGRAFÍA

- ALCARAZ RAMOS, M. (2005): *Alicante especulación*, Alicante. Ed. Club universitario. 235 p.
- CREMADES, R. (2007): *Macroubanisme i agressions al paisatge mediterrani. El medi ambient i la societat valenciana*, Barcelona, Ed. R. Blanc, 107 p.
- FERNÁNDEZ DURÁN, R. (2006): *El tsunami urbanizador español y mundial*. Barcelona, Editorial virus, 88 p.
- GARCÍA-BELLIDO, J. (2004): *Y, cuando se acabe el municipio... ¿qué hacer? Ciudad y Territorio, Estudios territoriales*, XXXVI+139 p.
- GIMÉNEZ FERRER, J. M. (2000): *Evolución y tendencias en el uso y gestión territorial del sistema dunar de Guardamar y Elche (Alicante)*, Ed. Universidad de Alicante, Instituto Universitario de Geografía, 138 p.
- NAREDO, J.M. (1996): *La burbuja inmobiliario-financiera en la coyuntura económica reciente*, Madrid, Ed. siglo veintiuno de España, 167 p.

- OBSERVATORIO DE LA SOSTENIBILIDAD EN ESPAÑA (2006): *Cambios de ocupación del suelo en España. Implicaciones para la sostenibilidad*, Alcalá de Henares, 485 p.
- SÁNCHEZ-RUBIO, C., PONCE HERRERO, G. & CANALES MARTÍNEZ, G. (1989): «Inundaciones en el Bajo Segura. Cronología de una lucha intermitente frente a una amenaza constante», en MORALES GIL & GIL OLCINA, *Avenidas fluviales e inundaciones en la cuenca del Mediterráneo*, Ed. Caja de Ahorros del Mediterráneo, Alicante, pp. 309-317.
- SHILLER, ROBERT J. (2009): *El estallido de la burbuja. Cómo se llegó a la crisis y cómo salir de ella*, Barcelona, Ed. Gestión 2000, 141 p.
- VINUESA, J. (Dir.) (2008): *El fenómeno de las viviendas desocupadas*, Madrid, Fundación General UAM, 108 p.

# NUEVAS TENDENCIAS SOCIOECONÓMICAS EN LOS ESPACIOS URBANOS. LAS ACTIVIDADES CREATIVAS EN LA AGLOMERACIÓN METROPOLITANA DE SEVILLA \*

Caravaca Barroso, I.

*caravaca@us.es*

González Romero, G.

*gemagonzalez@us.es*

*Universidad de Sevilla*

García García A

*agargar1@upo.es*

*Universidad Pablo de Olavide*

**Resumen:** Desde hace unos años, están despertando un creciente interés las actividades ligadas a la creatividad, al considerar que pueden contribuir tanto a la competitividad como al desarrollo de los territorios. Junto a lo anterior, la profunda crisis económica que nos afecta está poniendo en cuestión los fundamentos del modelo de funcionamiento económico territorialmente agresivo ahora dominante. En este contexto general de referencia, el objetivo de esta comunicación es analizar el comportamiento de las actividades creativas en la aglomeración metropolitana de Sevilla.

**Palabras clave:** Sociedad del conocimiento, Economía creativa, Actividades creativas, Aglomeración metropolitana de Sevilla.

NEW SOCIO-ECONOMIC TENDENCY IN URBAN AREAS. CREATIVE  
ACTIVITIES IN THE METROPOLITAN AGGLOMERATION OF SEVILLE

**Abstract:** Creative activities are objects of attention because they can contribute both to the competitiveness and to the development of the territories. The deep economic crisis is putting in question the foundations of the current econo-

---

\* Este trabajo se integra en el Proyecto de I+D+i del Ministerio de Ciencia e Innovación «Las regiones metropolitanas españolas en la sociedad del conocimiento: Tendencias económicas y transformaciones territoriales» (CSO2009-10888).

mic dominant model, characterized for being spatially aggressive. In this general context of reference, the aim of this paper is to analyze the creative activities in the metropolitan agglomeration of Seville.

**Key words:** Knowledge Society, Creative Economy, Creative Activities, Metropolitan Agglomeration of Seville.

## 1. INTRODUCCIÓN

Durante los últimos años se está produciendo un fuerte debate acerca de la creatividad. Algunos estudiosos entienden que «ha entrado en el razonamiento de la economía solamente por su capacidad de ser generadora de la innovación y, por ende, precursora del cambio tecnológico» (Throrsby, 2001, p. 107), pero hay otros que centran la atención en su capacidad para promover el desarrollo de ciudades y territorios (Bayliss, 2007; Cooke and Lazzaretti, 2008; Pratt, 2008; Evans, 2009; Foord, 2009).

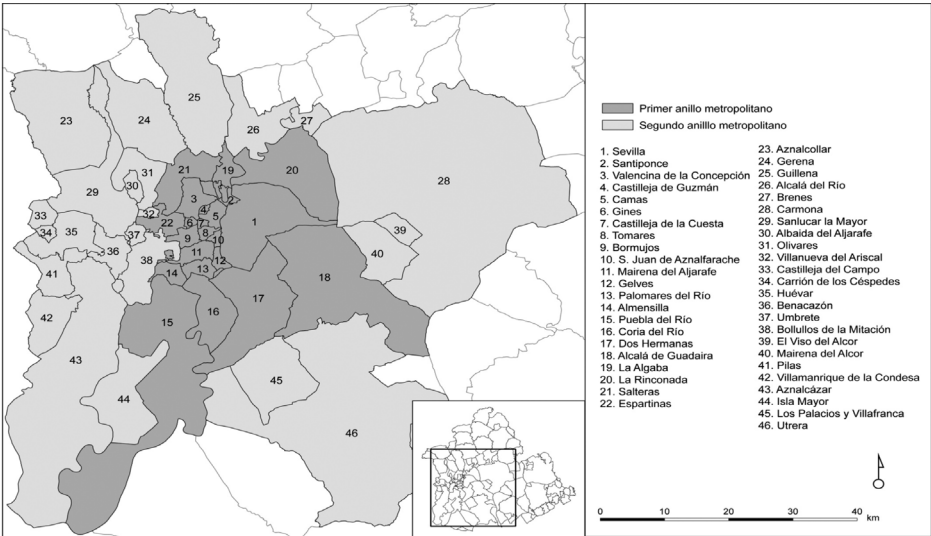
En este último sentido, se destaca el papel de la creatividad entendiendo que se trata de un recurso intangible, en buena medida asociado a la cultura, que puede contribuir decisivamente a la integración de empresas y territorios en la *sociedad del conocimiento* (Caves, 2000; UNCTAD, 2008; Comisión Europea, 2010...).

Así, si la *economía del conocimiento* adquirió el protagonismo que aún mantiene durante el decenio de los noventa, ahora la atención también se focaliza en la llamada *economía creativa* (De Propriis and Hypponen, 2008; Evans, 2009), al entender que puede constituir una de las bases de las políticas socioeconómicas y culturales de determinadas ciudades, hasta el punto de que hay quien la considera no sólo una realidad sino también un mito (Van Heur, 2009). De este modo, cobra especial interés la identificación de las actividades creativas en los espacios urbanos, al ser en ellos donde su presencia suele ser más destacada, lo que ha derivado en la utilización de la categoría conceptual de *ciudad creativa* (Landry, 2000; Hospers, 2003; Costa, 2008; Florida, 2009). Junto a lo anterior, la profunda crisis económica, que viene afectando en los últimos años a buena parte de los países occidentales, está contribuyendo a poner en cuestión los fundamentos del modelo económico hasta ahora imperante, al estar basado en el excesivo protagonismo de sectores intensivos en el uso de recursos genéricos, como es el caso del trabajo barato, mientras no pone en valor aquellos otros intangibles que son específicos al estar estrechamente relacionados con la historia y la cultura de cada ámbito. Ante esta situación, es necesaria la búsqueda de alternativas de desarrollo fundamentadas en la puesta en valor de otro tipo de recursos, como el conocimiento y la creatividad, considerados ahora básicos para superar la crisis y consolidar nuevos modelos económicamente competitivos, ambientalmente sostenibles y territorialmente equilibrados. En este contexto general de referencia, el objetivo de esta comunicación es analizar las actividades creativas en la aglome-

ración metropolitana de Sevilla. Se parte de la base de que la identidad cultural de este ámbito, y los numerosos eventos y manifestaciones asociadas a ella, podrían sustentar el crecimiento de al menos una parte de las actividades clasificadas como creativas, de tal forma que pudieran contribuir a la conformación de una alternativa al modelo económico territorialmente agresivo que ha predominado en las últimas décadas. Como han señalado algunos estudiosos, son los recursos locales, incluyendo entre ellos los ligados a la propia identidad cultural, los que debieran sustentar el modelo de desarrollo de ciudades y territorios (Mas, 2009).

Las fuentes utilizadas para llevar a cabo esta investigación son, por una parte, la afiliación a la Seguridad Social a 31 de diciembre de 2009 (Tesorería General de la Seguridad Social), con datos disponibles sobre número de empresas y de trabajadores y, por otra, los nuevos contratos registrados en el Instituto Nacional de Empleo durante el año 2009, con información sobre modalidades de contratos y nivel académico de los trabajadores contratados. Es de lamentar que no se haya podido disponer de información sectorial suficientemente desglosada, ya que, debido al secreto estadístico, sólo se nos ha proporcionado información a dos dígitos de la Clasificación Nacional de Actividades Económicas (CNAE). Esto ha provocado que se incluyan con algunas actividades creativas otras que no lo son, es el caso, de las de *ingeniería* y *estudios de mercado*. Además, ha imposi-

FIGURA 1. Municipios que conforman la aglomeración metropolitana de Sevilla



Fuente: Consejería de Vivienda y Ordenación del Territorio. Junta de Andalucía, 2009. Elaboración propia.

bilitado realizar análisis evolutivos al no coincidir las agrupaciones establecidas en las CNAE de 1993 y 2009<sup>1</sup>.

Para la identificación de las actividades creativas se ha utilizado como referencia la propuesta realizada por Naciones Unidas (UNCTAD, 2008). Dicha clasificación ha tenido que ser adaptada a la información disponible en función de las agrupaciones de actividad de la CNAE 2009.

Se ha utilizado como ámbito territorial de referencia la delimitación realizada en el Plan de Ordenación del Territorio de la Aglomeración, que incluye 46 municipios (Consejería de Vivienda y Ordenación del Territorio. J. de Andalucía, 2009) (Fig. 1).

## **2. LAS ACTIVIDADES CREATIVAS EN LA AGLOMERACIÓN METROPOLITANA DE SEVILLA**

La aglomeración metropolitana de Sevilla ocupa una superficie de 4.900 Km<sup>2</sup> e incluye a una población de 1.508.605 habitantes (Padrón Municipal de Habitantes, 2010). Las debilidades estructurales y las malas prácticas coyunturales que han venido obstaculizando el proceso de desarrollo en esta Comunidad Autónoma, han afectado también a la aglomeración, haciendo necesario un gran esfuerzo de las empresas, de las instituciones y de la sociedad en su conjunto para superar los problemas derivados de tal circunstancia (Caravaca-García, 2009). En estrecha relación con lo anterior, resulta imprescindible la puesta en valor de todos los recursos disponibles, y muy especialmente los vinculados a la creatividad, sustentados en parte en manifestaciones culturales de fuerte presencia en el área.

Centrando la atención en las actividades clasificadas como creativas, en la aglomeración metropolitana de Sevilla eran 2.164 empresas las que daban empleo a 28.655 trabajadores en 2009, suponiendo un 4,15% y un 5,13% del total de la economía. Se trata, pues, de actividades poco significativas en la economía del área (Cuadro 1). Como se observa en el cuadro 1, dentro de las actividades creativas destacan sobre todo las de *Arquitectura e ingeniería*, con 882 empresas y 11.676 trabajadores, superando en ambos casos el 40% de las mismas; a bastante distancia, les siguen en importancia las de *Publicidad y estudios de mercado*, con un total de 358 empresas que dan empleo a 4.370 trabajadores (16,54% y 15,25% de las actividades creativas); se trata en ambos casos de grupos que integran actividades a las que puede cuestionarse su condición creativa (*ingeniería y estudios de mercado*). Teniendo en cuenta lo

---

<sup>1</sup> Es necesario señalar que el trabajo que aquí se presenta sólo recoge algunos de los primeros resultados de un proyecto de investigación que está en curso de realización. Este hecho, junto a la normativa establecida por el Congreso, ha resultado determinante para limitar los contenidos de esta comunicación al análisis de la información cuantitativa antes citada.



anterior, resulta especialmente reseñable el peso de las ramas de *Artes gráficas y reproducción de soportes grabados* (10,4% de las empresas y 6,66% de los trabajadores), *Diseño y fotografía* (9,29% y 9,83% respectivamente), *Cine, televisión y música* (6,28% y 9,10%) y *Creación artística y espectáculos* (6,05% y 8,13%), todas ellas identificadas como creativas y algunas especialmente relacionadas con manifestaciones culturales propias del ámbito.

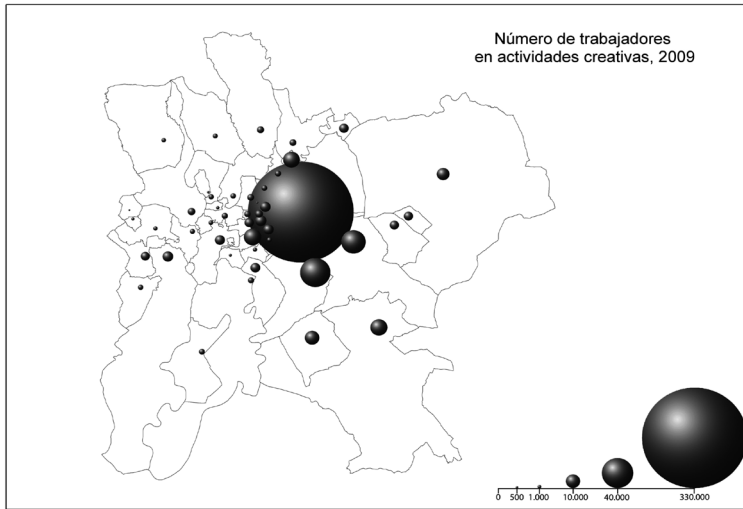
*CUADRO 1. Actividades creativas en la aglomeración metropolitana de Sevilla (2009)*

ACTIVIDADES	EMPRESAS	PORCENTAJE	TRABAJADORES	PORCENTAJE
Artes gráficas y reproducción de soportes grabados	225	10,40	1.908	6,66
Edición	148	6,84	1.860	6,49
Cine, televisión, música, etc.	136	6,28	2.608	9,10
Programación y emisión de radio y televisión	41	1,89	657	2,29
Arquitectura e ingeniería	882	40,76	11.676	40,75
Publicidad y estudios de mercado	358	16,54	4.370	15,25
Diseño, fotografía...	201	9,29	2.817	9,83
Creación artística y espectáculos	131	6,05	2.330	8,13
Bibliotecas, archivos y museos	42	1,94	429	1,50
	2.164	100	28.655	100
<b>ACTIVIDADES CREATIVAS</b>	<b>2.164</b>	<b>4,15% del total actividades</b>	<b>28.655</b>	<b>5,13% del total actividades</b>
<b>ACTIVIDADES BASADAS EN EL CONOCIMIENTO</b>	<b>7.701</b>	<b>14,77% del total actividades</b>	<b>135.708</b>	<b>24,30% del total actividades</b>
<b>TOTAL ACTIVIDADES</b>	<b>52.124</b>	<b>100</b>	<b>558.550</b>	<b>100</b>

Fuente: Tesorería General de la Seguridad Social.

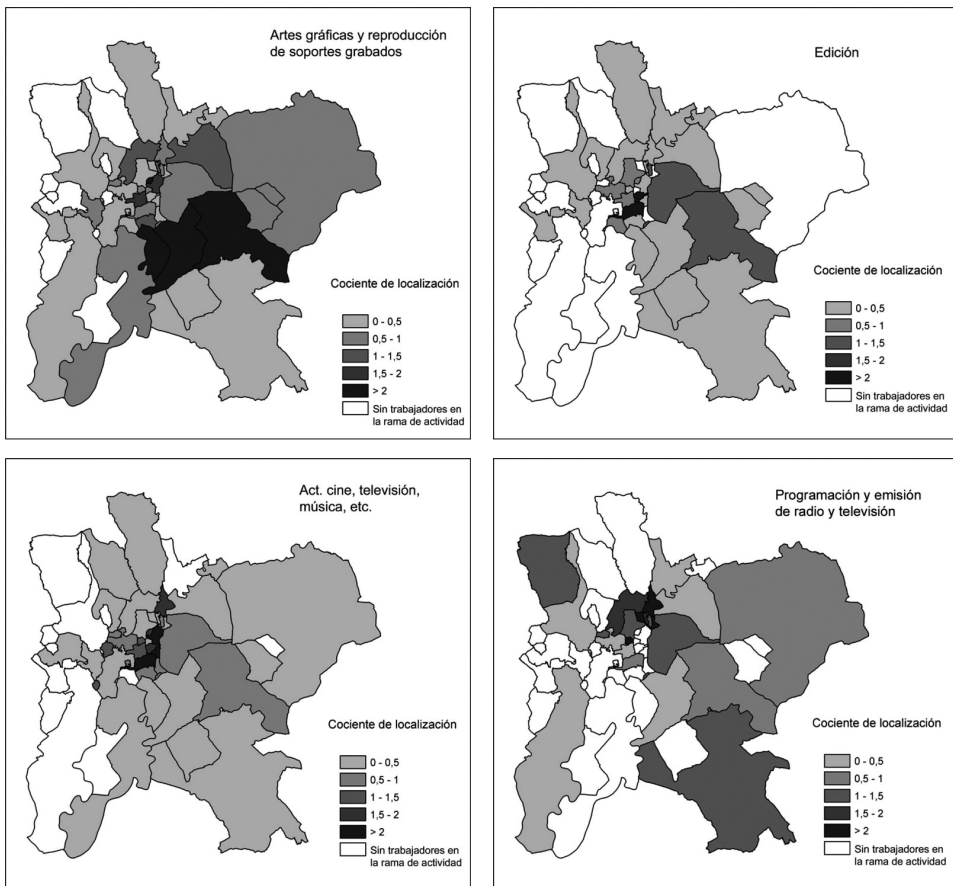
Por lo que se refiere a su comportamiento territorial, la concentración es muy alta en la ciudad de Sevilla, evidenciando su condición de núcleo central de la aglomeración. A considerable distancia de la anterior, destacan así mismo los municipios de Dos Hermanas y Alcalá de Guadaíra, en estrecha coincidencia con las pautas de localización seguidas por las actividades económicas en su conjunto (Figura 2).

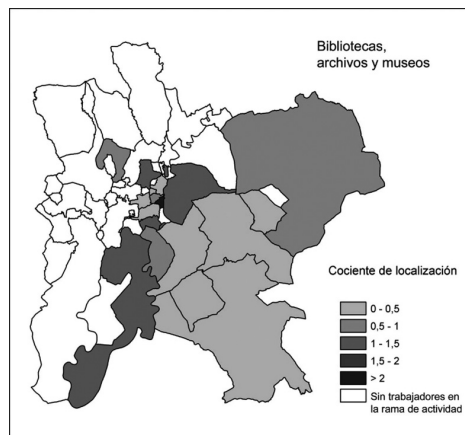
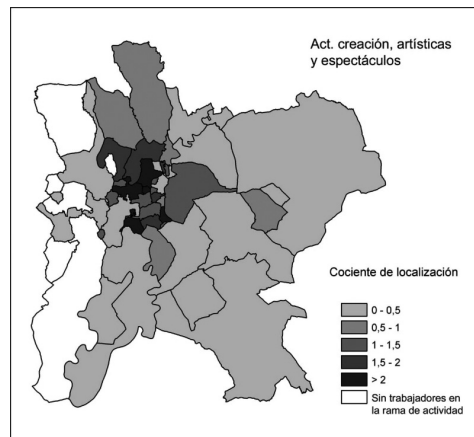
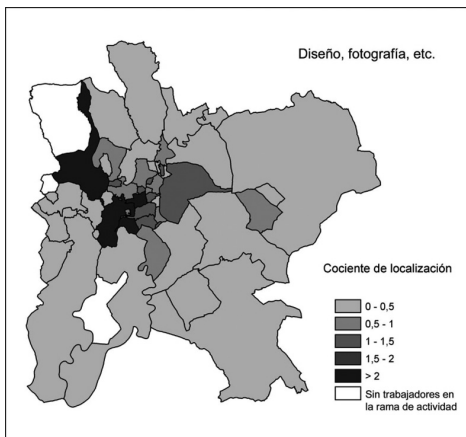
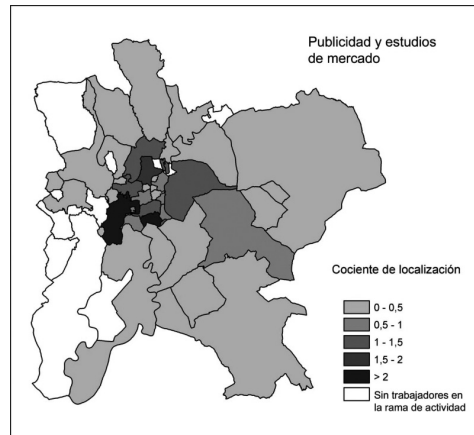
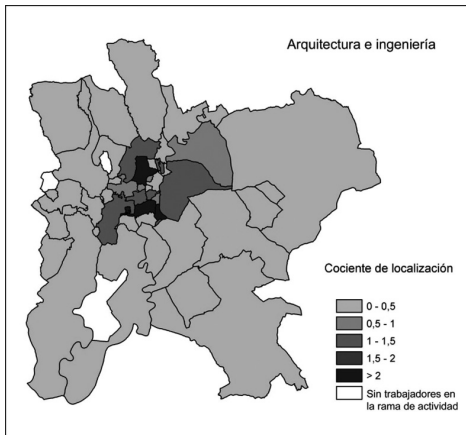
FIGURA 2. Trabajadores en actividades creativas (2009)



Fuente: Tesorería General de la Seguridad Social.

FIGURA 3. Cociente de localización de actividades creativas (nº de trabajadores 2009)





Fuente: Tesorería General de la Seguridad Social.

Para poder matizar las diferencias territoriales, se ha analizado el grado de especialización en cada uno de los nueve grupos que conforman las actividades creativas, utilizando para ello los cocientes de localización del empleo. Según muestra la figura 3, en general, los valores del cociente no son muy altos, lo que es lógico si se tiene en cuenta lo limitado de su peso en la economía del ámbito. Cabe realizar, sin embargo, algunas matizaciones de interés. El grado de especialización de Sevilla capital destaca prácticamente en todas las actividades. Como contrapunto a lo anterior, no existen actividades creativas en buena parte de los municipios occidentales más alejados de la ciudad central, mientras los más cercanos a la misma alcanzan valores significativos en buena parte de los sectores.

### **3. LA CONTRATACIÓN EN ACTIVIDADES CREATIVAS EN LA AGLOMERACIÓN METROPOLITANA DE SEVILLA**

Constituye un importante complemento del análisis anterior, conocer el comportamiento del mercado de trabajo a través de los nuevos contratos realizados. En tal sentido, y pese a que las limitaciones de la información ya antes señaladas se hacen aún más evidentes en el caso de esta fuente, ha parecido oportuno considerar los datos del INEM. El análisis de los nuevos contratos se realiza desde una doble perspectiva: teniendo en cuenta si son de carácter indefinido o temporal y el nivel académico de los contratados. Tal y como recoge el cuadro 2, en el año 2009 se firmaron un total de 32.562 contratos vinculados a actividades creativas (5,80% del total). En cuanto a su distribución sectorial, destacan nuevamente los realizados en *Publicidad y estudios de mercado* (39,5% de las actividades creativas), seguidos de *Arquitectura e ingeniería* (16,17%), precisamente algunas de las ramas cuya consideración como creativas resulta cuestionable. Desde la perspectiva laboral, adquiere especial importancia la modalidad de contratación. Mientras que para el conjunto de las actividades los contratos indefinidos representan únicamente un 6,22%, este valor alcanza el 6,79% para las actividades creativas. Una vez más existen acusadas diferencias entre las ramas, pues mientras que los contratos indefinidos en *Artes gráficas y reproducción de soportes grabados*, y *Arquitectura e ingeniería* suponen respectivamente un 27,70% y un 17,60% del total, los correspondientes a *Creación artística y espectáculos* sólo alcanzan un 1,44%. No puede dejarse al margen que la temporalidad de ciertos contratos debe vincularse al carácter eventual de aquellas actividades ligadas a la música, las artes escénicas y, en general, las relacionadas con el espectáculo (Cuadro 2).

Con objeto de poder matizar el análisis de los contratos, se han relacionado los indefinidos con el nivel académico de los trabajadores (Figura 4). Resulta bastante ilustrativo al respecto que en las actividades creativas los contratos indefinidos se vinculen mayoritariamente a trabajadores con estudios superiores. Dentro de éstas, la estabilidad en la contratación está más relacionada con altos niveles de cualificación en la rama de *Bibliotecas, archivos y museos*, muy ligada

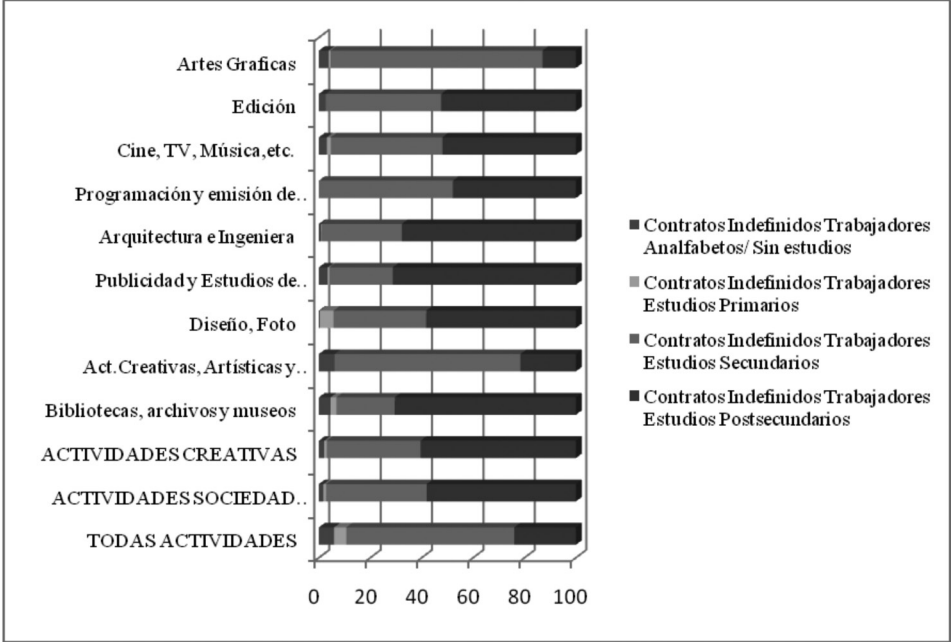
CUADRO 2. Nuevos contratos en actividades creativas (2009)

	INDEFINIDOS		TEMPORALES		TOTAL		% SOBRE EL TOTAL DE LAS ACTIVIDADES
	Nº	% sobre cada rama	Nº	% sobre cada rama	Nº	%	
Artes gráficas y reproducción de soportes grabados	131	27,70	330	69,77	473	100	1,45
Edición	185	7,98	2.119	91,42	2.318	100	7,12
Cine, televisión, música, etc.	129	3,13	3.992	96,75	4.126	100	12,67
Programación y emisión de radio y televisión	23	3,69	598	95,99	623	100	1,91
Arquitectura e ingeniería	927	17,60	4.062	77,14	5.266	100	16,17
Publicidad y estudios de mercado	462	3,55	12.535	96,36	13.008	100	39,95
Diseño, fotografía...	244	13,86	1.503	85,40	1.760	100	5,41
Creación artística y espectáculos	65	1,44	4.457	98,56	4.522	100	13,89
Bibliotecas, archivos y museos	44	9,44	422	90,56	466	100	1,43
<b>ACTIVIDADES CREATIVAS</b>							100
	2210	6,79	30018	92,19	32562	100	<b>(5,80 del total)</b>
<b>ACTIVIDADES SOCIEDAD DEL CONOCIMIENTO</b>							<b>(13,55 del total)</b>
	7449	9,80	67005	88,11	76043	100	
<b>TOTAL ACTIVIDADES</b>	34914	6,22	522219	93,05	561221	100	<b>100</b>

Fuente: Instituto Nacional de Empleo.

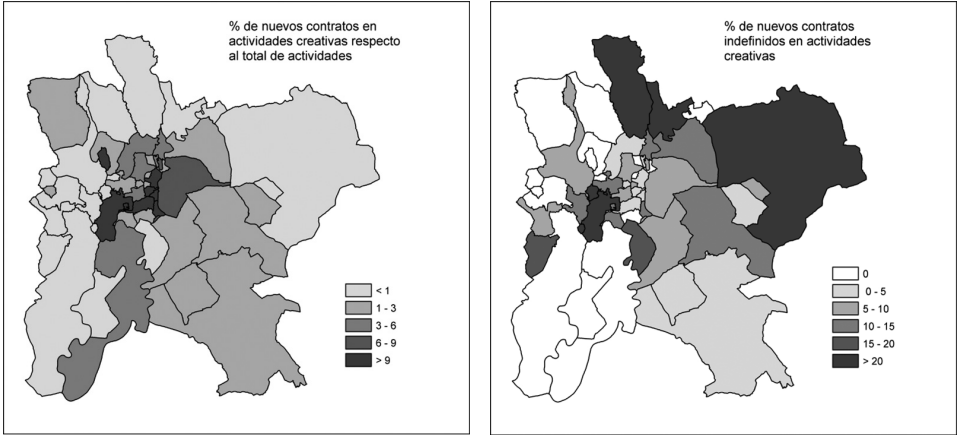
a equipamientos culturales de carácter público, así como de *Publicidad y estudios de mercado* y *Arquitectura e ingeniería*, estas últimas con problemas de clasificación, tal y como ya se ha señalado reiteradamente (Figura 4).

FIGURA 4. Nuevos contratos indefinidos según cualificación de los trabajadores (% en 2009)



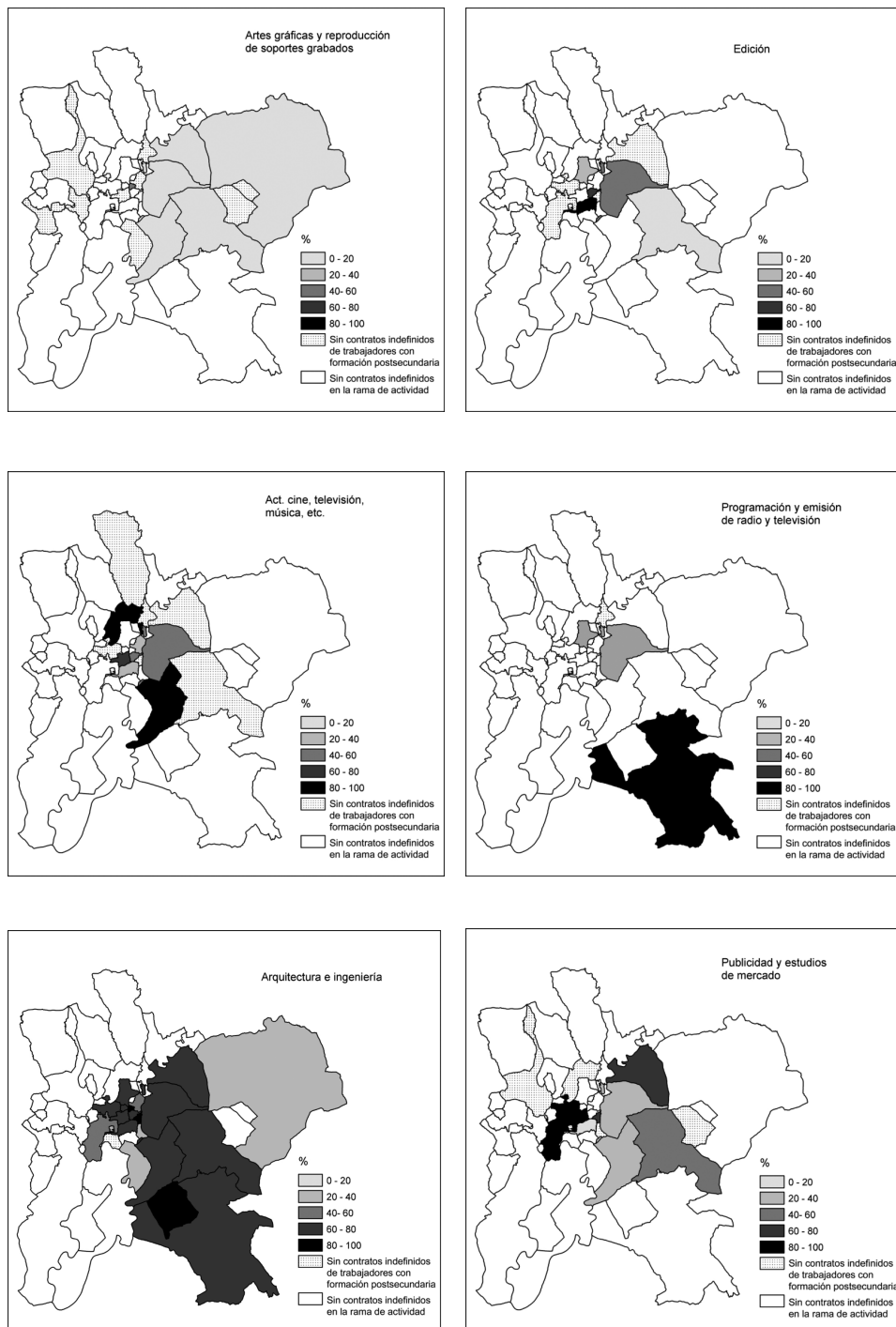
Fuente: Instituto Nacional de Empleo.

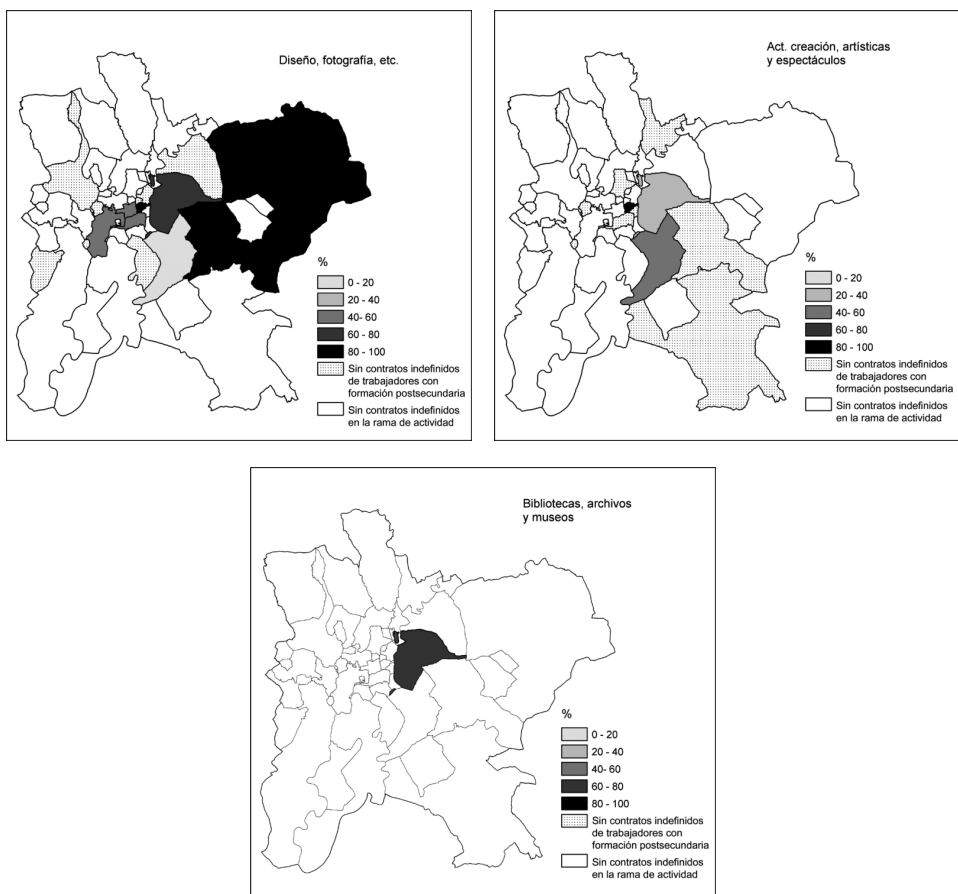
FIGURA 5. Distribución territorial de los nuevos contratos en actividades creativas (2009)



Fuente: Instituto Nacional de Empleo.

FIGURA 6. Distribución territorial de los nuevos contratos indefinidos en actividades creativas de trabajadores con alta cualificación (2009)





Fuente: Instituto Nacional de Empleo.

Según se observa en la figura 5, los contratos en actividades creativas tienen una mayor significación en Sevilla y en los municipios de la primera corona. Si se considera su estabilidad, destacan, sin embargo, ciertos municipios alejados de la ciudad central, como Carmona, Guillena, Alcalá del Río, Bollullos de la Mitación y Umbrete. Es necesario destacar sobre todo la concentración en el extremo occidental del área de los municipios que no cuentan con ningún nuevo contrato indefinido.

Para completar el análisis territorial, la figura 6 recoge el comportamiento de los contratos indefinidos en relación con la cualificación de los trabajadores en las distintas ramas creativas, existiendo diferencias sustanciales entre ellas, por ejemplo, en los casos de Dos Hermanas, Alcalá de Guadaíra o Carmona. Por su parte, en el municipio de Sevilla se han firmado contratos indefinidos por trabajadores de alta cualificación en todas las ramas creativas. Llama de nuevo la atención el que, salvo en el caso de determinados servicios creativos, tales como



*Arquitectura e ingeniería, Publicidad y estudios de mercado, y Diseño y fotografía*, un número considerable de municipios no haya generado nuevos contratos indefinidos de trabajadores con formación postsecundaria.

#### **4. ALGUNAS CONSIDERACIONES FINALES**

Aún con los problemas derivados de la falta de consenso en la definición de la creatividad, a los que hay que añadir, en este caso, el relacionado con la información de la que se ha dispuesto, ha parecido interesante, realizar una primera aproximación al análisis del comportamiento de las actividades creativas en la aglomeración metropolitana de Sevilla, con toda la cautela que ello requiere. Esta investigación no acaba aquí, quedando pendiente la realización de una revisión crítica del estado de la cuestión, así como la búsqueda de otro tipo de fuentes cuantitativas y cualitativas.

Las actividades creativas, medidas según el número de empresas y trabajadores, tienen una limitada presencia en la aglomeración metropolitana de Sevilla. Desde la perspectiva territorial su concentración en el núcleo central es muy alta, aunque también tienen una destacada presencia en los municipios de Dos Hermanas y Alcalá de Guadaíra, coincidiendo así con lo que ocurre para el conjunto de la economía.

En relación a los nuevos contratos, los correspondientes a actividades creativas no llegan al 6% del total, aunque destaca el hecho de que en ellos tengan una mayor presencia los de carácter indefinido. Resulta también de especial interés que en las actividades creativas sea más acusada la asociación entre nuevos contratos indefinidos y trabajadores más cualificados.

En cuanto a su distribución territorial, una vez más se pone en evidencia, por una parte, la centralidad de Sevilla, al ser el único municipio en el que en todas las ramas se han firmado contratos indefinidos por trabajadores de más alta cualificación, y, por otra, la existencia de diferencias sustanciales entre los comportamientos municipales de las distintas ramas de actividad.

Aunque de este primer análisis no es posible inferir si las actividades creativas podrían llegar a convertirse en un sector con cierta relevancia en el conjunto de la aglomeración, que pudiera contribuir a impulsar su competitividad económica, sí permite atisbar que podrían tener un papel reseñable en la estructura económica de algunos de sus municipios.

En cualquier caso, no hay que dejar al margen que el desarrollo de algunas de estas actividades, vinculadas a manifestaciones culturales de fuerte presencia en la aglomeración, podría impulsar la puesta en valor de recursos asociados a la creatividad local; esto no es óbice para impulsar la dinamización y la creación de otro tipo de actividades y manifestaciones creativas. Ello va a exigir que tanto las instituciones públicas como el sector privado reconozcan el valor estratégico de los recursos ligados a la creatividad, de forma que permita ponerlos en valor potenciando a su vez a las actividades a ellos vinculadas. De este modo, sería

posible empezar a alejarse de modelos genéricos de desarrollo, poco respetuosos con el medio ambiente y el territorio, y empezar a avanzar hacia un modelo alternativo más acorde con las condiciones socioeconómicas específicas del ámbito objeto de estudio.

## BIBLIOGRAFÍA

- BAYLISS, D. (2007): «The Rise of the Creative City: Culture and Creativity in Copenhagen», *European Planning Studies*, 15 (7), pp. 889-903.
- CARAVACA, I.-GARCÍA, A. (2009): «El debate sobre los territorios inteligentes: el caso del área metropolitana de Sevilla», *EURE Revista Latinoamericana de Estudios Urbano Regionales*, Vol. XXX, nº 105, pp. 23-45.
- CAVES, (2000): *Creative industries: Contracts between art and commerce*, Harvard, Harvard University Press.
- COMISIÓN EUROPEA (2010): *Liberar el potencial de las industrias culturales y creativas. Libro Verde*, Unión Europea, Bruselas.
- CONSEJERÍA DE VIVIENDA Y ORDENACIÓN DEL TERRITORIO (2009): *Plan de Ordenación del Territorio de la Aglomeración Urbana de Sevilla*, Sevilla, Junta de Andalucía.
- COOKE, P. y LAZZERETTI, P. (2008): *Creative cities, cultural clusters and local economic development*, Cheltenham-Northampton, Edward Elgar.
- COSTA, P. (2008): «Creativity, Innovation and Territorial Agglomeration in Cultural Activities: The Roots of the Creative City», in Cooke, P. and Lazzeretti, L. (Eds.) *Creative Cities, Cultural Clusters and Local Economic Development*, pp. 183-210. Cheltenham-Northampton: Edward Elgar.
- DE PROPRIIS, L. AND HYPPONEN, L. (2008): «Creative Clusters and Governance: The Dominance of Hollywood Film cluster», in Cooke, P. and Lazzeretti, L. (Eds.) *Creative Cities, Cultural Clusters and Local Economic Development*, pp. 258-286. Cheltenham-Northampton: Edward Elgar.
- EVANS, G. (2009): «Creative Cities, Creative Spaces and Urban Policy», *Urban Studies*, 46 (5&6), pp. 1003-1040.
- FLORIDA, R. (2009): *Las ciudades creativas*, Barcelona, Paidós.
- FOORD, J. (2009): «Strategies for Creative Industries: An International Review», *Creative Industries Journal*, 1 (2), pp. 91-113.
- HOSPERS, G.J. (2003): «Creative Cities. Breeding Places on the Knowledge Economy», *Knowledge, Technology and Policy*, 16 (3), pp. 143-172.
- LANDRY, (2000): *The Creative City: A Toolkit for Urban Innovators*. London, Earthscan.
- MAS SERRA, E. (2009): «Ciudad, identidad y ranking», *EURE*, V. XXXV, 106, pp. 29-49.
- PRATT, A. (2008): «Creative Cities?», *Urban Design*, 106, pp. 35-60.
- THROSBY, D. (2001): *Economía y cultura*, Madrid, Cambridge University Press.

- UNCTAD (2008): *Creative Economy Report 2008. The Challenge of Assessing the Creative Economy towards informed policy making*, United Nations Conference on Trade Development. <<http://www.unctad.org/creative-economy>> [consulta: 04/04/2011].
- VAN HEUR, B. (2009): «The Clustering of Creative Networks: between Myth and Reality», *Urban Studies*, 46, pp. 1531-1552.



# TIPOLOGÍA DE LOS PROCESOS DE URBANIZACIÓN QUE HAN TENIDO LUGAR EN LAS PROVINCIAS MEDITERRÁNEAS ANDALUZAS EN EL SIGLO XXI (2000-2010)

Carmen Carvajal Gutiérrez  
*carvajal@uma.es*  
*Universidad de Málaga*

**Resumen:** En el área mediterránea andaluza de 2000 a 2010 han tenido lugar diferentes tipos de crecimiento urbanístico: por extensión de la ciudad, en nuevas urbanizaciones o en el diseminado rural. En función de las proporciones y signo que ha tenido este crecimiento se distinguen siete tipos de procesos de urbanización, y se relacionan con la edad y la nacionalidad de la población que les ha llegado, sirviendo como indicador a tener en cuenta en la ordenación urbanística y del territorio.

**Palabras clave:** Migración internacional de jubilados; nuevas urbanizaciones; diseminado ilegal.

TYPOLOGY OF THE PROCESSES OF URBANISATION THAT HAVE  
TAKEN PLACE IN THE MEDITERRANEAN PROVINCES ANDALUSIANS  
IN THE 21ST CENTURY (2000-2010)

**Abstract:** In the mediterranean area andalusian of 2000 to 2010 have taken place different types of growth urbanístico: by extension of the city, in new urbanisations or in the disseminated rural. In function of the proportions and sign that has had this growth distinguish seven types of processes of urbanisation, and relate with the age and the nationality of the population that has arrived them, serving like indicator to take into account in the ordenación urbanística and of the territory.

**Key words:** International migration of jubilados; new urbanisations; disseminated illegal.

## 1. INTRODUCCIÓN

En Andalucía desde mediados del siglo XX se han ido produciendo los mismos cambios en los procesos de urbanización reseñados en el conjunto del país pero con sus características propias: así en los años cincuenta y sesenta en los que las fuertes migraciones interiores llevaron a la población hacia los grandes focos industriales, la mayor parte del territorio andaluz protagonizó un formidable éxodo rural sobre todo en el diseminado y asentamientos más pequeños, y limitándose la urbanización a las capitales y núcleos turísticos pioneros. En el último tercio del siglo XX las ciudades centrales andaluzas como todas las españolas han disminuido de población mientras que el crecimiento se ha difundido por el área metropolitana; las zonas rurales interiores frenaron el éxodo rural pero siguieron perdiendo efectivos por el agotamiento demográfico de sus envejecidas poblaciones.

¿Qué ha ocurrido en Andalucía en este siglo XXI en el que tanto se han intensificado los procesos de urbanización en toda España? Creemos que podemos limitarnos a la Andalucía mediterránea porque los mayores crecimientos han tenido lugar en las costas mediterráneas, junto con Madrid y los archipiélagos. Y si tenemos en cuenta la delimitación provincial además del litoral observamos también los procesos que han tenido lugar en el inmediato traspaís y en el interior.

Concretamente de 2000 a 2010 las provincias que constituyen la Andalucía mediterránea, Almería, Granada y Málaga, han experimentado un fuerte crecimiento debido fundamentalmente a la atracción migratoria, el 80% del crecimiento experimentado procede del saldo migratorio. En esta inmigración han venido españoles procedentes de otras regiones o retornados del extranjero pero lo más significativo ha sido la cuantiosa llegada de extranjeros y la concentración del crecimiento en las edades adultas.

*CUADRO 1. Evolución de la población de las provincias mediterráneas andaluzas de 2000 a 2010*

Componentes del crecimiento		Crecimiento por nacionalidad		Crecimiento por grupos de edad	
Crecimiento real	617.105	Españoles	227.377	< de 16 años	79.942
Crecimiento natural	108.572	Extranjeros	389.728	de 16 a 64	448.005
Saldo migratorio	508.533			65 y más	94.157

Fuente: Padrón y Movimiento Natural de la Población. INE.

Estas migraciones ya han sido estudiadas y sabemos que han generado todos los tipos de urbanización reseñados en este siglo XXI en el conjunto del país:

- Abandono de la metrópoli por los jóvenes que se van a los núcleos dormitorios o a las nuevas urbanizaciones (FERIA 2011; VALENZUELA 2008) y son sustituidos en los barrios más deteriorados por extranjeros mayori-

tariamente adultos trabajadores y no comunitarios (LÓPEZ GAY, 2011; CARVAJAL, 2009; ESCUDERO, 2007; NEL. LO, 2007).

- Formidable crecimiento de la franja litoral por extensión de la ciudad compacta y por la aparición de nuevas urbanizaciones escalando la cornisa montañosa (NAVARRO, 2007) de tal manera que casi el 70% del crecimiento producido de 2000 a 2010 se ha concentrado en los 37 municipios del litoral.
- En muchas zonas rurales que venían arrastrando un proceso de abandono y pérdida secular se ha paliado e incluso crecen también debido a la llegada de extranjeros, pero estas zonas no han experimentado una revitalización demográfica pues se trata mayoritariamente de extranjeros mayores jubilados que no han cambiado el crecimiento natural negativo de sus envejecidas poblaciones (BAYONA y GIL, 2010; CARVAJAL, 2007; CORTÉS y ESPINOSA, 2009)).

Crecimiento de la metrópolis gracias a la llegada de trabajadores extranjeros, dispersión de los jóvenes españoles por el área metropolitana bien en los pueblos del entorno bien en nuevas urbanizaciones, llegada de jubilados extranjeros comunitarios a las zonas rurales interiores, etc. Son procesos migratorios ya estudiados, ahora vamos a tratar de acercarnos a los efectos urbanísticos de estos procesos migratorios.

## **2. METODOLOGÍA EMPLEADA**

Para comprobar la evolución urbanística del territorio hay que delimitar los focos de mayor crecimiento; hay que seguir la ocupación del espacio por construcciones residenciales, de empresas y equipamientos; hay que medir la cuantía y dirección de la movilidad diaria, etc. Sin embargo aquí vamos a hacer un acercamiento muy limitado, no pretendemos delimitar redes urbanas, áreas metropolitanas ni flujos, solo buscar un indicador de cómo han afectado estos procesos migratorios, estos procesos de urbanización a cada municipio.

Partiendo del Nomenclátor vamos a conocer la evolución demográfica de 2000 a 2010 de cada municipio de las tres provincias andaluzas mediterráneas diferenciando:

- la evolución del núcleo principal
- la evolución de los demás asentamientos en núcleo
- la evolución del poblamiento diseminado

De los 370 municipios que hemos examinado hemos debido en muchos casos de tomar opciones pues en muchos municipios litorales la cabecera se encuentra en el interior y se ha visto superada por el asentamiento secundario situado en la línea de costa, por lo que hemos optado por considerar núcleo principal el de mayor tamaño al iniciar el estudio en el año 2000 (en Mijas, Las Lagunas, en Polopos, La Mamola, etc.); en otros casos si físicamente estaban unidos al inicio hemos considerado núcleo principal la suma de ambos (Rincón + La Cala, etc.),

igualmente los hemos sumado si partían de varias cabeceras históricas de tamaño similar (Tres Villas, Vegas del Genil, Marbella y San Pedro Alcántara, etc.).

Las diferentes evoluciones que hayan tenido lugar en los 370 municipios nos permitirán hacer una tipología sobre procesos en el poblamiento de cada municipio y a continuación comprobaremos la población que les ha llegado en virtud de los cambios producidos en la edad y nacionalidad de sus vecinos que nos ofrece el Padrón.

Insistimos en que es un acercamiento doblemente limitado pues tiene en cuenta únicamente a la población empadronada, es decir ignora todos aquellos que tienen una segunda residencia en el lugar y la ocupan en estancias estivales, de fin de semana, etc., e incluso muchos de los jubilados extranjeros tienen una alta probabilidad de no encontrarse empadronados aunque residan la mayor parte del año en el lugar (RODRÍGUEZ, 2009), más aun si reside en hábitat diseminado ilegal y fuera de ordenación.

### **3. TIPOLOGÍA DE PROCESOS DE URBANIZACIÓN EN LOS MUNICIPIOS DEL ÁREA MEDITERRÁNEA ANDALUZA DE 2000 A 2010**

En el conjunto de la Andalucía mediterránea la población ha pasado de 2.606.084 en 2000 a 3.223.189 en 2010, es decir se ha incrementado en más de seiscientos mil habitantes. La mayor parte de este crecimiento, un 63,4%, se ha producido en los núcleos principales, 390.960; pero también es muy importante el crecimiento que ha tenido lugar en los núcleos secundarios, 181.280 casi un 30% del total, bien en asentamientos ya existentes o en nuevas urbanizaciones. Y finalmente llama poderosamente la atención el crecimiento de la población que vive en diseminado, no tanto por su cuantía, 44.865, sino por lo que supone de inversión del proceso secular de abandono de zonas rurales sobre todo del hábitat disperso y diseminado, y por la extensión que ha alcanzado pues de los 370 municipios examinados han incrementado su población en diseminado en 263.

Esta evolución general es el resultado de una gran variedad de procesos a nivel municipal, variedad en la que se pueden diferenciar unos prototipos según la zona del municipio en la que ha tenido lugar la mayor parte del crecimiento demográfico: el núcleo principal, los núcleos secundarios o el diseminado. Decimos crecimiento porque ésta ha sido la tónica dominante en la mayoría de los municipios: de los 370 municipios examinados han aumentado demográficamente 236 y solo pierden población 134 municipios. Puesto que no buscamos la localización de los focos de atracción sino los tipos de procesos, no hemos tenido en cuenta la cuantía sino las proporciones y únicamente hemos diferenciado dos tipos por el signo, por la pérdida de todo o parte del municipio. El resultado son siete tipos de procesos urbanísticos de 2000 a 2010:

1. Crecimiento concentrado en el núcleo principal
2. Crecimiento concentrado en el núcleo principal y en diseminado
3. Mayoría del crecimiento en núcleos secundarios



4. Mayoría del crecimiento en núcleos secundarios y en diseminado
5. Fuerte crecimiento del diseminado además de los núcleos principales y secundarios
6. Crecimiento exclusivo del diseminado y abandono del resto del municipio
7. Abandono generalizado de todas las entidades del municipio

*CUADRO 2. Tipología de los procesos de urbanización que han tenido lugar en el área mediterránea andaluza de 2000 a 2010*

Tipo	Nº muni.	Población 2010	Evolución de la población de 2000 a 2010			
			Total	Núcleo principal	Núcleos secundarios	Diseminado
1	73	1.338.802	231.525	216.747	13.995	783
2	38	163.679	29.518	23.079	1.722	4.717
3	24	820.165	240.256	111.261	125.016	3.979
4	18	231.992	81.379	33.465	34.400	13.514
5	43	217.441	50.370	24.547	7.529	18.294
6	105	364.483	- 6.063	- 11.964	- 221	6.122
7	69	86.627	- 9.880	- 6.175	- 1.161	- 2544
Total	370	3.223.189	617.105	390.960	181.280	44.865

Fuente: Nomenclátor INE.

El Tipo 1 se ha dado en 73 municipios en los que la mayor parte del crecimiento, siempre más del 63%, ha tenido lugar en el asentamiento principal. En la figura 1 podemos observar que este crecimiento concentrado se ha dado en la ciudad de Málaga y Costa del Sol oriental, en la depresión de Antequera y vega de Granada, y en el sur y este de Almería. La variante que supone el tipo 2, en el que además de la concentración en el núcleo principal hay una proporción importante del crecimiento en diseminado, se va dar en 38 municipios del traspais de la costa almeriense en contacto con las zonas de predominio del diseminado interiores, y en la Vega y costa granadinas.

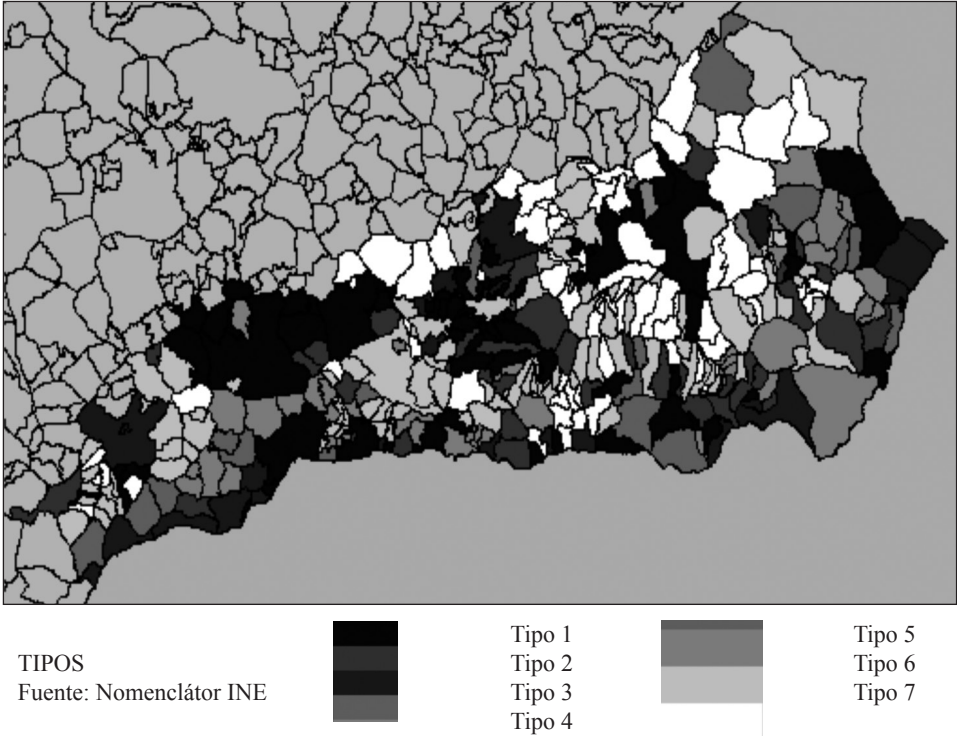
El tipo 3 es característico de la dispersión urbana en este siglo XXI: son 24 municipios en los que ha seguido creciendo el núcleo principal pero la mayoría o gran parte del crecimiento, siempre más del 40%, ha tenido lugar en los asentamientos secundarios o nuevas urbanizaciones. Es el tipo por antonomasia de la Costa del Sol occidental, Almería capital y levante almeriense, y bastante menos en la costa y vega granadinas. La variante del tipo 4 con la mayor parte del crecimiento en los núcleos secundarios pero con una proporción importante de crecimiento en diseminado la vamos a encontrar completando esta línea de costa y adentrándose en el valle del Guadalhorce y en el valle del Almanzora.

Los municipios que se han caracterizado por una mayor proporción de crecimiento en diseminado, el tipo 5, los vamos a encontrar en zonas que tradicionalmente han tenido una fuerte dispersión en el poblamiento como el valle del

Guadalhorce, la Axarquía y el valle del Almanzora. Si este poblamiento disperso ha sido el que tradicionalmente ha emigrado antes y con más fuerza, en este siglo XXI se ha invertido y son municipios que crecen en todos sus asentamientos en núcleo pero sobre todo crece el diseminado.

El abandono y agotamiento demográfico que ha caracterizado a las zonas rurales andaluzas solo ha continuado en las zonas más interiores, en los tipos 6 y 7<sup>1</sup>. Los municipios del tipo 6 algunos crecen y otros disminuyen pero a todos les caracteriza la pérdida de población de los núcleos y únicamente se incrementa el diseminado, mientras que el tipo 7 responde al abandono tradicional de las zonas interiores y de montaña en las que pierde población tanto los núcleos como el diseminado.

*FIGURA 1. Tipología de los procesos de urbanización en las provincias de la Andalucía mediterránea de 2000 a 2010*



Estas diferentes evoluciones responden en gran medida a las diferentes clases de migrantes.

<sup>1</sup> La ciudad de Granada es un caso excepcional porque ha disminuido en más de cinco mil habitantes a pesar de recibir 11.767 extranjeros, debido a la pérdida de 17.099 españoles que se han ido a residir a los municipios del entorno inmediato de la vega. Obviamente esta salida de españoles no obedece a abandono de zona rural sino a pérdida de la metrópoli, pero está incluida en el tipo 6 por el leve crecimiento experimentado en otros asentamientos y en el diseminado (263 habitantes).

CUADRO 3. Evolución de la población de 2000 a 2010 en los diferentes tipos

Tipo	Evolución de la población por nacionalidad				Evolución por grupos de edad		
	Total	Españoles	Extranjeros	% R. Unido	Menos de 16	16 a 64	65 y más
1	231.525	109.839	121.686	10,3	26.909	166.174	38.442
2	29.518	11.852	17.936	24,7	3.472	21.245	4.801
3	240.256	107.509	132.747	17,9	38.078	171.025	31.152
4	81.379	34.395	46.984	22,5	11.973	60.203	9.203
5	50.370	6044	44.326	36,1	5.052	38.015	7.303
6	- 6.063	- 28.613	22.550	21,1	- 6.291	- 3.391	3.619
7	- 9.880	- 13.379	3.499	41,2	- 4.251	- 5.266	- 363
Total	617.105	227.377	389.728	18,8	74.942	448.005	94.157

Fuente: Padrón INE.

En el cuadro nº 3 vemos como en todas las categorías de la tipología ha crecido más el número de extranjeros que de españoles porque así ha ocurrido en la mayoría de los municipios. Asimismo el fuerte componente migratorio se observa en que la mayor parte del crecimiento ha sido de adultos, un 72% y, como también han llegado jubilados, se ha envejecido la población pues han aumentado más los ancianos que los niños<sup>2</sup>.

No obstante en los municipios de los tipos 1 y 3, y algo menos pero también en los subtipos con diseminado 2 y 4, son los que han recibido la mayor parte de las migraciones interiores pues han sido de nacionalidad española generalmente más del 40% de su crecimiento<sup>3</sup>. En los municipios de los tipos 3 y 4, caracterizados ambos por el crecimiento en núcleos secundarios, también son los únicos en los que han aumentado más los niños que los ancianos lo que unido al fuerte crecimiento de españoles nos permite identificarlos con las zonas de atracción o las zonas dormitorio de parejas jóvenes en nuevas urbanizaciones.

Por el contrario en todos los tipos en los que la mayor parte del crecimiento se ha producido en el diseminado ha sido por la llegada de extranjeros: más del

<sup>2</sup> En los cambios en la estructura por edad influyen otros factores además de las migraciones, como el paso de edad de generaciones más o menos numerosas y la evolución de la natalidad y de la esperanza de vida, pero en esta década han primado el efecto de las migraciones pues cabía esperar un mantenimiento en el número de adultos al entrar las generaciones nacidas con la baja natalidad de 1985 a 1995 y salir los no nacidos durante la guerra civil (1935 a 1945).

<sup>3</sup> Se corrobora la apreciación de FRANCH y RECAÑO (2011) de la frecuencia de migraciones internas de corto recorrido de españoles en la Andalucía mediterránea. Dentro de estos tipos, en los municipios dormitorio bien conectados con las capitales que han recogido a los jóvenes españoles que abandonan o no quieren vivir en las ciudades han crecido más el número de españoles que los extranjeros (son apenas treinta municipios: Alhaurín de la Torre, Cártama, Rincón de la Victoria en el caso de Málaga, Huercal de Almería y la gran cantidad de municipios del área metropolitana de Granada como Atarfe, Armilla, Albolote, etc.).

80% del crecimiento en el tipo 5 son extranjeros y en los tipos 6 y 7 solo han crecido los extranjeros. Extranjeros jubilados porque en estos tipos se ha dado un fuerte envejecimiento, bien porque crecen más los ancianos que los niños (tipo 5), bien porque hay más abandono de adultos y niños que de ancianos (tipos 6 y 7). Extranjeros jubilados procedentes de Europa Occidental, sobre todo de Reino Unido.

#### **4. ¿QUÉ ESTABLECE LA NORMATIVA Y LA PLANIFICACIÓN SOBRE ORDENACIÓN TERRITORIAL Y URBANÍSTICA RESPECTO A ESTOS PROCESOS?**

Por lo general la normativa reciente ha tratado de luchar contra el despilfarro de suelo que ha caracterizado el desarrollo urbanístico: la Ley del suelo de 2007 en su artículo 10 obliga a las administraciones competentes en la ordenación territorial y urbanística que «urbanicen solo el suelo preciso y justificado por las necesidades» y a «preservar de la urbanización el suelo rural». La Ley de ordenación urbanística de Andalucía de 2002 apuesta decididamente por el modelo de ciudad compacta y entre los objetivos del Plan General establece que debe de optar por el modelo de ordenación que evite la dispersión innecesaria de los nuevos desarrollos urbanísticos.

El Plan de Ordenación del Territorio de Andalucía aprobado en 2006, en su artículo 45 apuesta por el modelo de ciudad mediterránea compacta y diversificada, y como criterio para evaluar la coherencia de los Planes Generales con este Plan de Ordenación del Territorio regional establece unos límites en sus previsiones de suelo urbanizable al 40% del suelo urbano y que suponga un crecimiento demográfico inferior al 30% en ocho años. Posteriormente estos límites se matizarán para los municipios de menor tamaño.

Si desde la normativa se ha tratado de frenar el crecimiento y la dispersión incontrolados promoviendo el modelo de ciudad compacta, también se hace eco de las tensiones urbanísticas sobre el suelo no urbanizable. A este respecto la Ley de ordenación urbanística de Andalucía es tajante: en el suelo no urbanizable común solo permite la vivienda unifamiliar aislada vinculada a la actividad agropecuaria y justificada mediante un proyecto de actuación (art. 50 B y 52). Respecto a las Actuaciones de interés público en suelo no urbanizable (art. 42) también elimina absolutamente la posibilidad de usos residenciales al delimitarlas como actuaciones que proceden implantarse en suelos no urbanizables para realizar infraestructuras, servicios, dotaciones, equipamientos, usos industriales, terciarios y turísticos no residenciales, siempre que no promuevan la formación de nuevos asentamientos.

La norma general es clara, sin embargo una de las actividades que han generado la colmatación de las urbanizaciones en todo el litoral y la introducción hacia las zonas interiores ha sido la construcción de campos de golf con promociones de viviendas (Navarro 2007). Para frenar esta urbanización incontrolada

de los suelos no urbanizables, el Decreto 43/2008 regulador de las condiciones de implantación y funcionamiento de los campos de golf en Andalucía delimitó que solo podrían construirse viviendas en los llamados Campos de interés turístico de la comunidad, cuya implantación debía de estar prevista por un Plan de Ordenación del Territorio de Ámbito Subregional; de esta manera se limitaba fuertemente las promociones urbanísticas justificadas por los campos de golf. Sin embargo poco después da marcha atrás: el Decreto 309/2010 elimina la obligatoriedad del Plan de Ordenación para declarar estos Campos de interés turístico y lo sustituye por acuerdo del Consejo de gobierno, es decir, mantiene la tutela de la comunidad autónoma pero elimina el límite férreo anterior.

Si la normativa general ha tratado de frenar el crecimiento y la dispersión innecesarios, ha tratado de proteger de tensiones urbanísticas en los suelos rurales ¿Qué se ha hecho en la planificación concreta de cada espacio? No vamos a entrar en el planeamiento municipal de toda esta área mediterránea andaluza pero sí en los Planes de Ordenación del Territorio de Ámbito Subregional que deben de coordinar este planeamiento municipal señalando entre otros «las zonas que deben de ordenar los usos»; es decir si se está produciendo un crecimiento urbanístico indebido deben señalarlo. A la hora de acometer la ordenación del territorio lógicamente se ha comenzado por las zonas sometidas a mayores tensiones urbanísticas y medioambientales, de tal manera que el área metropolitana de Granada y todas las unidades territoriales litorales (la Costa del Sol Occidental, el área metropolitana de Málaga, la Axarquía y Costa del Sol oriental, la Costa Tropical de Granada, Poniente almeriense, aglomeración urbana de Almería y Levante almeriense) tienen aprobado o en tramitación su Plan de Ordenación del Territorio y en enero de este año se presentó a los ayuntamientos de la zona el documento del Plan del Almanzora.

Hemos examinado estos nueve planes que afectan al área mediterránea andaluza. Cada plan incide en el análisis del tema territorial determinante: por ejemplo en el Poniente almeriense trata de ordenar la funcionalidad e integración de los espacios agrícolas, etc. Es decir, estos planes de ordenación no ordenan exhaustivamente sino que se limitan a señalar las infraestructuras y equipamientos precisos e indicar las zonas en las que se deben de ordenar los usos.

¿Qué atención y que diagnóstico le dan estos planes a los procesos de urbanización y concretamente a los procesos del poblamiento?

- En el caso de los planes de la aglomeración urbana de Málaga, de la Costa Tropical granadina y del Poniente almeriense o no tratan la evolución del poblamiento o lo describen sin señalar ningún problema o ilegalidad.
- En el plan de la aglomeración de Granada se trata de proteger los suelos de más valor productivo y de coordinar y repartir el desarrollo urbanístico.
- En el plan de la Costa del Sol occidental se señala el problema de la extensión hacia el interior de las nuevas urbanizaciones fragmentadas y se proponen soluciones.

- En el plan del Levante almeriense se describe el crecimiento del diseminado pero no se plantea como problema territorial.
- En el plan de la aglomeración urbana de Almería se señalan las manchas de diseminado irregular de dos municipios interiores (Viátor y Pechina).
- Si estudian a fondo la problemática de ordenación que supone el diseminado irregular el plan de la Axarquía y Costa del Sol oriental, y el plan del Almanzora.

Es decir, se ha diagnosticado y ordenado sobre el urbanismo disperso e incoexo en nuevas urbanizaciones en los municipios de la costa del Sol Occidental donde el crecimiento en núcleos secundarios ha sido de casi 50.000 habitantes, pero al ordenar la inmediata área metropolitana de Málaga no se alude a este fenómeno en el municipio colindante de Benalmádena.

Pero más sorprendente es la ordenación de zonas rurales en las que se ha dado un fuerte crecimiento del diseminado. Las zonas en las que se ha diagnosticado el problema que supone el diseminado ilegal (Axarquía, Almanzora y los municipios de Viátor y Pechina) según nuestro estudio han tenido un crecimiento de 10.886 nuevos habitantes empadronados en el diseminado pero, ¿qué ocurre con los 34.000 nuevos habitantes en el diseminado que se han dado en otros municipios? ¿Son nuevos agricultores con vivienda vinculada a la explotación agrícola o es utilización residencial de espacios productivos, o sea diseminado ilegal?

Comprendemos que no se haya tratado como problema el crecimiento de 5.060 nuevos habitantes en el diseminado de El Ejido dado el tipo de explotación intensiva de los invernaderos, es decir podemos suponer que estén vinculados a la actividad agrícola, pero no encontramos justificación que no se mencione en el plan del área metropolitana de Málaga donde ha crecido el diseminado en 9.704 nuevos habitantes en municipios que no han experimentado ninguna intensificación agrícola reseñable pero sí un considerable desarrollo urbanístico (Rincón de la Victoria, Alhaurín el Grande, Cártama, Coín).

En estas fechas han saltado a los medios de comunicación la problemática sobre el tratamiento que la administración autonómica va a dar a las viviendas construidas en suelo no urbanizable común, tomando como base el inventario realizado en las comarcas de Axarquía y Almanzora. Sirva esta tipología como indicador de que la ilegalidad desborda estas comarcas y se halla presente en otros muchos territorios<sup>4</sup>.

#### 4. CONCLUSIONES

El conjunto del área mediterránea andaluza de 2000 a 2010 ha crecido en seiscientos mil habitantes y la mayor parte de este crecimiento demográfico ha tenido lugar en los núcleos principales de cada municipio debido sobre todo

---

<sup>4</sup> A la vista de la posible solución legal de estas viviendas ya se ha acometido en otros municipios la realización del inventario (Mijas).

a la llegada de personas adultas y de nacionalidad extranjera. Sin embargo en nuestro estudio hemos constatado que territorialmente han tenido lugar una gran diversidad de procesos:

- En las áreas de máximo atracción en este siglo XXI (litoral y surco intrabético), a las que se han dirigido básicamente los adultos tanto extranjeros como españoles, se han dado dos tipos de procesos urbanísticos: el crecimiento por la construcción de nuevas urbanizaciones en la Costa del Sol Occidental, y en la capital y levante almeriense (tipo 3), y el crecimiento por extensión de la ciudad existente en la depresión de Antequera, vega de Granada, ciudad de Málaga y costa del Sol Oriental (tipo 1).
- Desde estas áreas de máximo crecimiento e introduciéndose hacia las zonas interiores ha irrumpido cada vez con más intensidad el crecimiento en hábitat diseminado debido a la llegada de jubilados extranjeros mayoritariamente británicos. Primero aparecen dos tipos de procesos urbanísticos derivados de los anteriores con crecimiento en la ciudad existente o en nuevas urbanizaciones junto con el crecimiento del hábitat diseminado (tipo 2 en traspais de la costa almeriense, y en la vega y costa granadinas, y tipo 4 adentrándose por el valle del Guadalhorce y del Almanzora). Finalmente en las zonas más interiores casi todo el crecimiento ha tenido lugar exclusivamente en el hábitat diseminado: con fuerte crecimiento del diseminado en valle del Guadalhorce, Axarquía y valle del Almanzora (tipo 5) y en las zonas más rurales de montaña que siguen perdiendo población a pesar de la llegada de jubilados extranjeros al diseminado, se han dado los tipos 6 y 7.

Para terminar hemos comprobado que si la normativa general estatal y autonómica marcan unas pautas de contención y sostenibilidad para los procesos urbanísticos, sin embargo en la planificación y en la gestión urbanística, e incluso en la planificación supramunicipal de la ordenación del territorio, en muchos casos no se le presta la debida atención a los impactos de las actuaciones que alteran el sistema de asentamientos.

## BIBLIOGRAFÍA

- BAYONA, J. y GIL ALONSO, F. (2010): «Migraciones de españoles y extranjeros en las áreas rurales catalanas (1996-2006) ¿fin de la despoblación o nuevo modelo territorial?», *Boletín de la Asociación de Geógrafos Españoles*, nº 53, p. 219-220.
- CARVAJAL, C. (2007): «La población en la provincia de Málaga», en AURIOLLES, J. y PAREJO, A. (coord.): *La economía de la provincia de Málaga*, Fundación Cajamar p. 213-259.
- CARVAJAL, C. (2009): «Efectos de las migraciones en la estructura por edad y sexo de las áreas residenciales», en LÓPEZ, L. y ABELLÁN, A.: *Envejecimiento, despoblación y territorio*, León, p. 125-136.

- CORTÉS, C. y ESPINOSA, A. (2009): «Cambio de residencia desde las zonas litorales hacia los municipios rurales de la montaña de Alicante. Motivaciones y condiciones de vida de la población jubilada europea», en LÓPEZ, L. y ABELLÁN, A. *Envejecimiento, despoblación y territorio*, León, p. 137-147.
- ESCUADERO, L.A. (2007): «Las ciudades hoy: el modelo de transición urbana», en *Los procesos urbanos postfordistas. Actas del VII coloquio de geografía urbana*, p 117-130.
- FERIA, J. M. (2011): «Ciudad y territorio: nuevas dinámicas espaciales», en PUJADAS, I. y otros (coord.): *Población y espacios urbanos*, p. 13-54.
- FRANCH, J. y RECAÑO, J. (2011): «La evolución de las migraciones internas en España: un estudio de la distancia en las migraciones intermunicipales en las dos últimas décadas», en PUJADAS, I. y otros (coord.): *Población y espacios urbanos*, p. 109-126.
- LÓPEZ GAY, A. (2011): «¿Vuelve el centro? Caracterización sociodemográfica de los procesos de reurbanización en las metrópolis españolas», en PUJADAS, I. y otros (coord.): *Población y espacios urbanos*, p. 163-180 Barcelona.
- NAVARRO, E. (2007): «Usos turísticos en el litoral malagueño: desarrollo actual y futuro», en *La universidad y nuestros mayores*, p. 357-370.
- NEL. LO, O. (2007): «La tercera fase del proceso de metropolización en España», en *Los procesos urbanos postfordistas. Actas del VII coloquio de geografía urbana*, p. 19-31.
- RODRÍGUEZ, V. (2009): «Conceptos y medidas en la movilidad de retirados en España», en PONS y otros: *Territorio y movilidad interior de la población en España*, EUNSA, p. 303-312.
- VALENZUELA, M. (2008): «Los procesos de urbanización en España. Nuevos factores, nuevas tendencias», en *España y el Mediterráneo*, Comité UGI, Túnez.



# **LAS DINÁMICAS DEL URBANISMO DIFUSO EN LOS ENTORNOS DE LAS CIUDADES EN LAS CIUDADES DE CASTILLA-LA MANCHA**

Francisco Cebrián Abellán

*Francisco.Cebrian@uclm.es*

Juan Antonio García González

*Juanantonio.Garcia@uclm.es*

*Universidad de Castilla-La Mancha*

**Resumen:** La década previa a la crisis que afecta al sector inmobiliario español ha venido marcada por un modelo caracterizado por el crecimiento del urbanismo expansivo en el territorio. Sus efectos han sido diferentes en las distintas escalas del sistema urbano español. Las ciudades medias se han visto afectadas por los mismos procesos, conformando pequeñas áreas metropolitanas en su entorno. En las ciudades de Castilla-La Mancha se han reproducido estos procesos, proyectados hacia los municipios periféricos. Han dejando en muchos casos dinámicas demográficas y edificatorias superiores a las de las propias capitales provinciales, que han llevado asociados cambios en el paisaje y en las funciones de estos nuevos territorios de la urbanización, y que han supuesto, en muchos casos una reactivación demográfica de los mismos. Esta comunicación pretende analizar el efecto del proceso de disolución/expansión de la ciudad en su entorno inmediato a partir de las transformaciones operadas en la dinámica demográfica, edificatoria y de aumento del suelo edificado los municipios limítrofes a las ciudades. La comunicación presenta un análisis utilizando fuentes cartográficas y estadísticas en un periodo que va desde 1996 hasta 2008. El resultado permitirá identificar los espacios que se han incorporado a las nuevas tipologías de dispersión urbana, estableciendo los patrones que han marcado la dinámica de crecimiento demográfico y expansión urbana desde los planteamientos de la ciudad difusa.

**Palabras clave:** Urbanismo difuso, contraurbanización, ciudades medias, Castilla-La Mancha.

THE DYNAMICS OF URBAN SPRAWL AROUND THE CITIES OF  
CASTILLA-LA MANCHA

**Abstract:** The decade before the crisis affecting the Spanish property sector has been marked by a model characterized by the growth of urban expansion in the territory. Its effects have been different in the diverse scales of Spanish urban system. Medium-sized towns have been affected by the same processes, forming small metropolitan areas in the environment. Castilla-La Mancha cities have reproduced these processes in the peripheral municipalities. There are many cases with demographic dynamics and edification values higher than their own provincial capitals. These facts have been associated with changes in the landscape and the functions of these new areas of urbanization, which have led, in many cases, a demographic growth. This communication seeks to analyze the effect of the process of dissolution / expansion of the city in their immediate environment from the transformations in population dynamics, edification and the increase of urban land use bordering municipalities of medium cities sizes. The paper presents an analysis using cartographic and statistical sources over a period ranging from 1996 to 2008. The result will identify the areas that have been incorporated into the new types of urban sprawl by establishing the patterns of the dynamics of population growth and urban expansion from the approaches of the sprawling city.

**Key words:** Urban sprawl, counterurbanization, medium cities sized, Castilla-La Mancha.

## 1. INTRODUCCIÓN

Las formas de construir las ciudades en las dos últimas décadas están alterando la tradicional estructura compacta, intensa y densa. La proliferación de urbanizaciones dispersas por el territorio caracteriza a las ciudades españolas desde los años noventa del siglo pasado. Desde entonces se ha adoptado de forma acelerada un modelo importado de ciudad dispersa, que con el tiempo se ha convertido en expresión del paisaje y de los usos del suelo, y que se ha dirigido sobre todo a alimentar un crecimiento significativo de núcleos próximos a las ciudades.

Resultan tipologías edificatorias nuevas. Aparecen funciones que antes eran inexistentes en su entorno rural inmediato. Surgen procesos de relación tremendamente dinámicos. Esta deslocalización de los espacios urbanos es eminentemente residencial; se organiza bajo lógicas imprecisas pero siempre en estrecha relación con la distribución de los ejes viarios; y actúa con desigual intensidad en las distintas escalas urbanas, porque el proceso se manifiesta en las áreas metropolitanas de las grandes urbes, pero también en el entorno de las ciudades de tamaño medio.

Se ha intentado presentar el fenómeno y acuñar este proceso y sus manifestaciones (Indovina, 1990; Portas, 2003:227; Ferrás, 2007: 20; Otero y Gómez, 2007:261). La revisión de la bibliografía deja todavía una terminología diversa, y un marco conceptual complejo (Cebrián, F., 2007). En España el proceso tiene como principal manifestación la disolución de la urbanización, en sus diferentes manifestaciones, en el ámbito territorial y social, puesto que implica una difusión y dispersión de valores, hábitos, cultura o actividades económicas en el espacio.

Con ella se invierte la dirección de los tradicionales flujos campo-ciudad para convertirse en ciudad-campo (Ferrás, C., 2007: 20).

En este caso se analiza el proceso de difusión de la ciudad en los entornos de algunas ciudades medias castellano manchegas (Albacete, Talavera de la Reina, Toledo, Ciudad Real, Guadalajara, Cuenca y Puertollano) a partir del análisis de datos catastrales a escala municipal: la variación del número de parcelas urbanas y la superficie de las parcelas urbanas. Se ha empleado para ello un área de influencia de 30 Km en el entorno de las ciudades.

## **2. LOS FACTORES QUE HAN IMPULSADO EL DESARROLLO DE LA CIUDAD DIFUSA EN ESPAÑA**

El surgimiento de esta forma de construir y entender las ciudades, con modelos de crecimientos laxos y discontinuos, responde a diferentes factores. Han actuado de manera conjunta a la hora de explicar las manifestaciones territoriales de los procesos de urbanización recientes. Por una parte ha madurado nuestra sociedad (con modificaciones en las pautas de consumo, en unos gustos cada vez más diversificados, en la reducción de la fecundidad, o en nuevas preferencias en relación a la vivienda) (Valenzuela, M., Salom, J., 2008: 11), se ha generalizado el uso del automóvil, se han construido nuevas infraestructuras viarias (por una parte se han incrementado las de alta capacidad y por otro lado se ha capilarizado la red de comunicaciones. Todo ello ha servido para dar un protagonismo creciente a nuevas formas urbanas nacidas fuera de los límites tradicionales de las ciudades compactas); muy importante ha sido la irrupción de la era de las comunicaciones, y el incremento del valor de la innovación y el conocimiento (Bell, 1991 en Otero y Gómez, 2007: 261). La rápida capacidad de cambio en los procesos sociales, económicos, tecnológicos y culturales de las últimas décadas ha permitido la génesis de un nuevo modelo de ciudad descentralizada, que lleva asociada un incremento generalizado en los niveles de motorización y en la movilidad de la población, que emplea de manera creciente el vehículo privado (Monclús, 1998; Brandis, 2007: 26), y la disociación entre lugar de residencia y lugar de trabajo.

Lo frecuente es el incremento de unidades residenciales difusas (viviendas unifamiliares en los extrarradios, crecimiento de núcleos próximos vinculados al acceso a infraestructuras de transporte, surgimiento de urbanizaciones de nueva creación...) o de grandes promociones de viviendas en bloque. La proximidad a ejes de comunicación rodados es un componente necesario para su profusión, que tiene en la función residencial su casi exclusiva razón de ser. Una de las características que resultan de esta funcionalidad residencial es que genera una intensidad creciente de flujos diarios (*commuting*) entre los nuevos espacios fragmentados y la ciudad convencional, que acoge los lugares de trabajo. Se reproduce un modelo definido por una acusada separación entre lugar de residencia y los espacios de producción, de ocio y de comercio (Cebrián, F., 2007). Pero

pese a que se trata de un modelo cuestionado desde criterios ecológicos, sociales y económicos (Indovina, F., 1998; Monclús, J., 1998; Rueda, S., 2001; Borja, J., 2003; Serrano, J.M<sup>a</sup>, 2004; Calderón, B., 2004; Nel-lo, 2004; Brandis, D., 2007), en las últimas décadas se ha producido en España un auténtico redescubrimiento de este tipo de modelo residencial, con una intensidad muy desigual en las diferentes escalas urbanas, que comienzan a presentar una realidad metropolitana en el entorno de las ciudades medias.

### **3. LAS MANIFESTACIONES DEL PROCESO EN LA ESPAÑA DEL CAMBIO DE SIGLO**

El conjunto de las periferias urbanas españolas se ha visto afectado por este proceso desde los años setenta, aunque su máxima expresión se produce a partir de los noventa (Terán, F. de, 2001: 108) y se da a la vez que las grandes ciudades pierden población en beneficio de sus respectivas periferias. El mayor aumento se ha producido entre 1996 y 2006, y ha dejado un espectacular crecimiento del sector inmobiliario hasta 2008. Esta realidad ha dejado una inusitada actividad urbanística en la periferia de las grandes ciudades españolas. Ha crecido la superficie edificada y el número de viviendas, en su mayor parte asociadas a formas de ciudad difusa. Las razones del cambio son diversas. A las razones apuntadas anteriormente, se unen otras, entre las que destacan las excepcionales condiciones financieras producidas en un contexto de coyuntura económica expansiva, la consideración de la propiedad inmobiliaria como un bien de inversión por encima de su valor residencial (Díaz Rodríguez, C., 2003; Serrano, J.M<sup>a</sup>, 2004 b; Calderón, B., 2004); la crisis del sector bursátil, el aumento en el número de hogares por efecto de la inmigración, pero también como resultado del crecimiento de las unidades familiares unipersonales; la mayor capitalización de los hogares (por la incorporación generalizada de la mujer al mercado laboral); el incremento del turismo residencial litoral; o las nuevas preferencias en cuanto a tipología de vivienda (adosados, pareados, unifamiliares...). A estos factores ha acompañado abundante suelo barato en municipios periféricos con normativas permisivas, que han aprovechado sus rentas de posición para facilitar las iniciativas impulsadas por agentes urbanizadores.

Estas nuevas expresiones del crecimiento de la ciudad han tenido tradicionalmente repercusiones territoriales desiguales en los entornos metropolitanos. Mientras para las regiones funcionales de las grandes ciudades se deja ver su presencia hasta un radio de cien kilómetros, para las áreas urbanas de las ciudades medias, su influjo alcanza límites más modestos, entre los diez y los veinticinco kilómetros (Serrano, A., 2005: 12). Tales procesos, con evidentes repercusiones, cada vez aparecen con mayor profusión en los entornos de estas ciudades medias. Lo frecuente es que muchos núcleos de población situados en municipios periféricos hayan tenido en ocasiones crecimientos superiores a los de las ciudades centrales. Este comportamiento se explica por la emisión de población hacia sus

respectivas periferias, pero también por la difusión de actividades económicas hacia nuevos enclaves próximos a la ciudad. Las expresiones territoriales más significativas son la metropolización, el policentrismo y las manifestaciones de la ciudad difusa en las áreas de influencia a distintas escalas.

#### **4. EL CRECIMIENTO DEL NÚMERO DE VIVIENDAS**

Entre 1995 y 2009 se construyeron en España un total de 8.040.766 viviendas (incluyendo las rehabilitadas). Con el cambio de la ley del suelo en el año 1996 se marcó el inicio de un crecimiento continuado y vertiginoso del sector inmobiliario, que alcanzó los valores más elevados en el año 2006. A partir de ese momento se produjo un cambio en la tendencia, que a partir de 2009 dejó una brusca caída en el número de viviendas construidas, y marcó el fin de la burbuja inmobiliaria y las manifestaciones de una profunda crisis. El impacto del sector de la construcción en la economía nacional se aprecia al observar su evolución en número de viviendas por año, que ha pasado de 252.741 en 1996 a 845.287 en 2006 (casi cuatro veces más). El año 2009 dejaba apenas 57.653 viviendas construidas y un sector inmobiliario sujeto a una terrible crisis en relación a la importancia de años anteriores (llama la atención comparar la cifra de viviendas edificadas en 2006 en Castilla-La Mancha —64.956—, que fue superior al total de las construidas en España en 2009). Parte de este crecimiento se ha polarizado en las ciudades más importantes del país, en los espacios litorales, pero también en las ciudades medias. Una parte considerable del parque urbano se ha levantado en las áreas metropolitanas, sobre todo de las grandes ciudades, y también en las de tamaño media.

Por comunidades autónomas la dinámica más importante del sector de la construcción se ha concentrado en las litorales, donde el turismo residencial ha actuado como principal motor. A la cabeza del proceso se ha situado Andalucía, con más de un millón y medio de viviendas de nueva planta en estos años. Esta comunidad (19,28%), junto con Cataluña (14,81%) y la Comunidad Valenciana (12,86) concentraron casi la mitad de las viviendas construidas en España. Castilla-La Mancha ha tenido un comportamiento mucho menos acentuado, pero no por ello ha dejado de manifestarse, a distintas escalas, el mismo proceso. La comunidad no llega al 6% del total de las viviendas construidas, con un montante total de 473.432. Pese a ello, el crecimiento ha sido continuado en el número de viviendas libres construidas desde 1995. A la par que se producía un crecimiento demográfico en este periodo de fuerte dinámica económica se daba el más importante crecimiento en el parque de viviendas en España de las últimas décadas (Cebrián; F., García, J.A., 2009).

Este análisis general elaborado a partir de los datos agregados que ofrece la información en red del colegio de Arquitectos, permite hacer una aproximación a esta dinámica a escala municipal. Se han empleado en este caso dos variables: el número de parcelas urbanas y la superficie de las parcelas urbanas. Se ha calcu-

lado la tasa de crecimiento<sup>1</sup> empleando los datos de 1996, 2000 y 2008 a escala provincial, municipal y de las coronas de los municipios situados en un radio de 30 kilómetros en el entorno de las siete ciudades. Se ha comparado las tasas de crecimiento en los diferentes periodos y en los diferentes ámbitos.

#### 4.1. La evolución del número de parcelas

La evolución del número de parcelas deja tasas medias para toda la Región de 3,3 en el periodo analizado. El ciclo de mayor crecimiento se dio entre 2000-2008 (5,3) siendo el periodo 1996-2000 poco significativo (0,8). Por provincias la dinámica ha sido desigual. Entre 1996-2000 se observan situaciones bastantes parecidas en los cinco casos similares, ya que los valores no superan tasas de 1. Sin embargo esta situación se altera notablemente a partir del año 2000, apareciendo provincias con tasas de crecimiento que rondan el valor 4: Cuenca (4,1), Ciudad Real (4,0) y Albacete, con algo menos con 3,4. Guadalajara y Toledo dejaban tasas valores muy superiores (7,1 y 6,8 respectivamente).

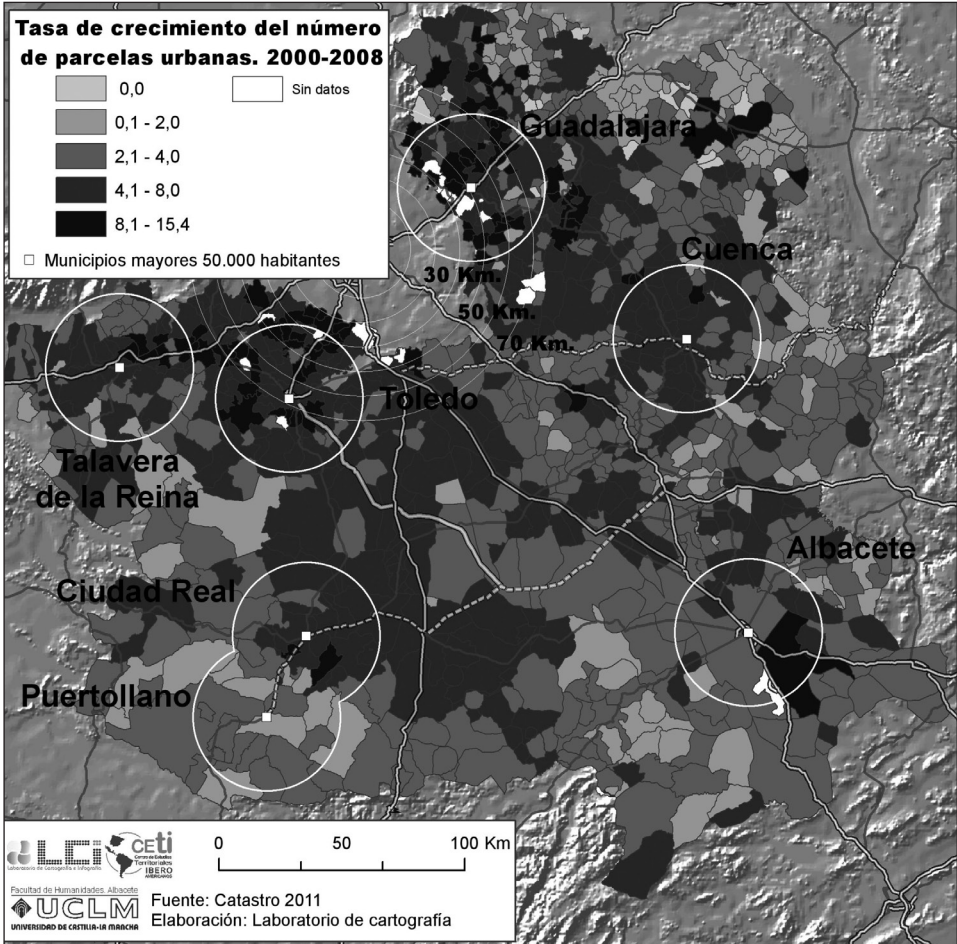
En las coronas han aparecido tasas superiores a la media provincial en general. Entre 1996-2000 ya se percibe una cierta dinámica en las coronas de Guadalajara (2,20) y Toledo (1,45) en relación al conjunto provincial, que no llega a 1. Esa dinámica se hace mucho más acentuada a partir del año 2000 con valores mucho más altos (9,87 y 8,25 respectivamente). La corona de Talavera aparece en la tercera posición, con una tasa de 5,41. Le siguen Cuenca y Albacete por encima de 4 y cierra la corona de Ciudad Real y Puertollano (3,84), lastrada por la ausencia de dinámica de Puertollano (que sólo creció un 1,6), mientras Ciudad Real aumentaba un 4,2 situándose por encima de Albacete (3,4) y quedaba cerca de la dinámica de Cuenca (4,6) y Talavera (5,5). El crecimiento más fuerte se ha dado en Guadalajara y Toledo, que ha dejado valores elevado y muy parejos (6,5), aunque se encuentran muy por debajo de los crecimientos de sus respectivas coronas, que han dejado importantes dinámicas urbanas de los municipios próximos a estas dos ciudades. En las proximidades de Guadalajara destacan Villanueva de la Torre (15), Cabanillas del campo (12,9) o Torrejón del Rey (11,24) por citar los casos más representativos. Otros municipios con valores algo menores han iniciado sus crecimientos en el periodo anterior, como Marchamalo que aumenta considerablemente sus valores en el periodo 1996-2000, con 28,5 (frente a 8, 9 de media en el comienzo de esta centuria). En Toledo ocurre algo similar con los municipios ubicados al sur de la capital (Argés 15,2; Burguillo de Toledo 14, o Cobisa 11,4). Existe un importante número de municipios con

<sup>1</sup> Expresado por el cociente entre dos fechas A y B.

$$T_{cp} = \frac{\frac{P(A) - P(B)}{A - B}}{\frac{P(A) + P(B)}{2}} * 100$$

crecimientos significativos ubicados al norte de la corona, incluso fuera de ella y que limitan con la Comunidad de Madrid (Magán 14,3, Olías del Rey 11,4 o fuera ya de los 30 kilómetros Illescas con 12,6). La proximidad de Guadalajara a la capital del Estado dificulta el análisis porque confluyen los procesos de irradiación de Madrid y Guadalajara. En Toledo se da una problemática parecida al norte de la ciudad, donde se solapan las áreas de influencia de la capital regional con la de Madrid, aunque al ser mayor la distancia se puede apreciar mejor las diferentes áreas de irradiación (las geometrías variables derivadas de los modelos gravitacionales) (ver figura 1).

FIGURA 1. Tasa de crecimiento del número de parcelas urbanas 2000-2008

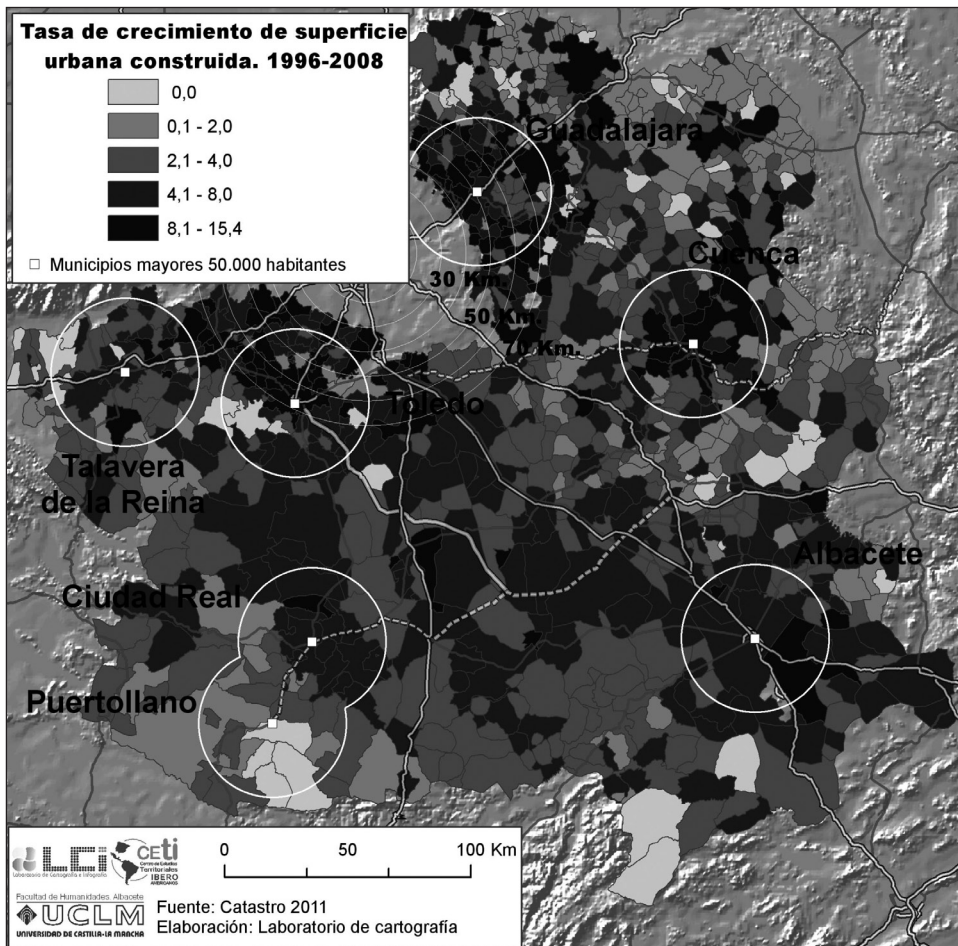


Fuente: Catastro, 2011. Elaboración propia.

## 4.2. La evolución de la superficie de las parcelas urbanas

Al fijar la atención en el crecimiento de superficie de las parcelas urbanas lo primero que llama la atención es que el valor de la tasa de crecimiento de la superficie urbana es más alto que el de las parcelas urbanas. La media regional (4,9 para todo el periodo, aumenta hasta el 8,1 entre 2000 y 2008). Los datos confirman la especial dinámica edificatoria de muchos municipios de esta Comunidad Autónoma situados en la periferia de las ciudades, donde la ocupación de suelo con nuevas viviendas ha sido una tónica generalizada que se plasma en exagerados crecimientos urbanos en algunos casos, sobre todo con parcelas unifamiliares, que generan un mayor uso del suelo por parcela que los bloque unifamiliares.

FIGURA 2. Tasa de crecimiento de la superficie de las parcelas urbanas 1996-2008



Fuente: Catastro, 2011. Elaboración propia.



El periodo 2000-08 concentra el mayor dinamismo. A escala provincial existen valores bajos y bastante parecidos en todos ellos entre 1996-2000, con el más elevado en Ciudad Real (2,3) (en este mismo periodo es interesante reseñar el 0,3 de Toledo). Sin embargo, con el cambio de siglo se produce una nueva dinámica en las tasas. Oscila entre el 3,7 de Ciudad Real al 14,9 de la de Guadalajara. A medio camino se ubican las provincias de Albacete 6,7, Cuenca 8,5 y Toledo 7,5 que se aleja de los máximos de Guadalajara.

Las coronas de Albacete y Cuenca mantienen dinámicas parecidas (por encima de 11 en 2000-2008 y destacando respecto al conjunto de la provincia). En Talavera de la Reina se producen ritmos de crecimiento por debajo de la media provincial (se sitúan alrededor de 5,5). Llama nuevamente la atención la dinámica de las coronas de Toledo y especialmente Guadalajara, con incrementos en superficie de las parcelas urbanas del 12,89 y del 17,87 respectivamente. En el caso de la corona de Ciudad Real-Puertollano aparecen tasas elevadas en los municipios próximos a Ciudad Real, especialmente por el norte o los ubicados en el eje que comunica las dos ciudades. Destaca Fernán Caballero, muy por encima de todos los demás. Cuenta con un valor para todo el periodo de 9 que se concentra especialmente en el último periodo, con un crecimiento de 16. Cabe reseñar que en esta corona aparecen algunos valores atípicos, especialmente en Puertollano<sup>2</sup>. Como norma general, salvo en la corona de Ciudad Real-Puertollano, los crecimientos en las respectivas áreas superan a los datos provinciales, lo que reafirma la idea de que han sido las coronas las que han concentrado el mayor crecimiento urbano.

Al relacionar los datos de municipios con las coronas se observan dos comportamientos diferenciados. Por un lado el de aquellos que cuentan con valores superiores a la media de su corona. Es el caso de Albacete (12,3 frente a 11,49), Cuenca (15,6 frente a 11,9), Talavera (10,8 frente a 5,6) y Toledo (21,4 frente a 12,89) para el periodo 2000-2008. Por otro lado, y dejando al margen Ciudad Real-Puertollano, se sitúa Guadalajara, que supera los valores de su cabecera municipal. Esto denota la dinámica edificatoria de sus municipios periféricos.

Los territorios que han tenido una mayor dinámica, tanto en crecimiento en número de parcelas como de superficie de parcelas, son las periferias urbanas de los municipios de Toledo y Guadalajara. En estos casos hay crecimientos en determinados municipios en superficie del suelo por encima de 20. En Guadalajara destacan Yebes (28,1), Tórtola de Henares (28), Chiloeches (26,3), Quer (26,2), Cabanillas del Campo (22,9). En Toledo llama la atención Rielves (20,9) o Barciencia (19,7). Estos municipios son los que acogieron a su vez mayores crecimientos demográficos, produciéndose verdaderos cambios en la estructura sociodemográfica, urbana y paisajística. Por citar un ejemplo, Cabanillas del

---

<sup>2</sup> Los datos catastrales a partir del año 2006 se presentan de una forma diferente a años anteriores. Algunos municipios concretos presentan variaciones importantes, datos que no hemos podido contrastar pero que sin embargo son públicos.

Campo en algo más de 10 años ha pasado de ser un municipio agrícola de la vega del Henares de poco más de 2.000 habitantes a convertirse en una importante ciudad dormitorio de casi 10.000 con importantes desarrollos urbanísticos, especialmente en suelo con unifamiliares (figura 2).

## 5. CONCLUSIONES

El análisis de los datos nos permite poner de manifiesto varias realidades. Por una lado el crecimiento de las parcelas y su superficie ha dejado tasas significativamente mayores a las dinámicas demográficas (que dejó tasas medias regionales entre 1996 a 2008 de 1,35, frente a la tasa de incremento de las parcelas de 3,3 y de la superficie de 4,9). Por otra parte el periodo de máxima dinámica se ha producido entre 2000 y 2008, donde se han producido las tasas mayores - en número de parcelas del 5,3 y de 8,1 en superficie de las mismas, frente al 2,94 de la demografía, lo que ha supuesto un incremento de más de trescientas mil personas en poco más de 10 años-. A escala regional se observa una mayor dinámica del crecimiento de las parcelas urbanas y de su superficies, explicado en buena medida por las lógicas de un modelo económico en el que el sector inmobiliario adoptó patrones más de carácter especulativo que como respuesta a las necesidades de vivienda. Los modelos edificatorios han hecho que la superficie media de cada parcela haya aumentado, debido a la proliferación de viviendas unifamiliares. Un periodo de importante crecimiento demográfico para la región ha supuesto un muchísimo mayor incremento del terreno dedicado a urbano con el consiguiente impacto en el territorio.

Otro de los hechos que se puede apuntar es que se han producido diferentes categorías de ciudades y sus respectivas coronas en relación al urbanismo difuso. Destaca la dinámica especialmente acentuada de los municipios situados en la corona de Toledo y Guadalajara, donde se han producido crecimientos muy fuertes, en muchos municipios superiores a la propia capital; por otra parte están los casos de Ciudad Real, Cuenca, Talavera de la Reina y Albacete, donde este proceso también se ha producido, aunque con una intensidad moderada, salvo en algunos municipios muy próximos y bien comunicados; finalmente aparece Puertollano, donde apenas se percibe esta dinámica.

Otro hecho a destacar, que resulta tanto de la evolución de la superficie de las parcelas, como de la observación de la realidad, es la proliferación de adosados, pareados, chalets exentos, que están introduciendo en estos municipios de las coronas tipologías residenciales diferentes a las tradicionales y nuevos estilo de vida vinculados a una población que ha crecido mucho, pero que lo hace asociada a las ciudades próximas.

## BIBLIOGRAFÍA

- BRANDIS, D. (2007): «Los espacios residenciales españoles en el cambio de siglo», en AGE: *Espacios públicos, espacios privados. Un debate sobre el territorio*, AGE, UC, Gobierno de Cantabria, Bilbao.
- BURRIEL, E. (2008): «La década prodigiosa del urbanismo español 1997-2006», en *X Coloquio Internacional de Geocrítica: Diez años de cambios en el mundo, en la Geografía y en las Ciencias Sociales, 1999-2008*, Barcelona, 26-30 de mayo de 2008, Universidad de Barcelona, Barcelona.
- CALDERÓN, B. (2004): «La ciudad del todo urbanizable: estrategias del sector inmobiliario y nuevas e insostenibles formas de urbanización», *Ciudades*, nº 8, Instituto de Urbanística de la Universidad de Valladolid, Valladolid, p. 135-155.
- CEBRIÁN, F. (2007): «Ciudades con límites y ciudades sin límites. Manifestaciones de la ciudad difusa en Castilla-La Mancha», *Boletín de la AGE*, Vol. 43, pp. 221-240.
- CEBRIÁN, F.; GARCÍA, J.A.; GARCÍA, C.; Y PANADERO, M. (2007C): «Transporte y territorio: la formación del corredor urbano industrial en La Mancha Oriental».
- CEBRIÁN F.; GARCÍA, J.A. Y PANADERO, M. (2009): «Los territorios de la suburbanización en Castilla-La Mancha. Análisis a escala municipal», en *Ciudades, culturas y fronteras en un mundo en cambio*, Consejería de Obras Públicas y Transportes, Junta de Andalucía, Sevilla, pp. 114-126.
- CEBRIÁN, F.; GARCÍA, J.A. (2009): «Ciudades medias y dispersión urbana. Realidad emergente en Castilla-La Mancha», en *XII Congreso de la AGE*, Ciudad Real, 27-29 de octubre de 2009.
- DÍAZ RODRÍGUEZ, C. (2003): «La vivienda en España. Reflexiones sobre un desencuentro», *Scripta Nova, Revista Electrónica de Geografía y Ciencias Sociales*, Universidad de Barcelona, Vol. VII, nº 146 (095), 1 agosto de 2003.
- FERRÁS, C. (2007): «El enigma de la contraurbanización. Fenómeno empírico y concepto caótico», *Revista EURE*, Vol XXXIII, nº 98, Santiago de Chile, 2007, p. 5-25.
- INDOVINA, F. (1990): «La città diffusa», *DAEST*, Venecia, pp. 19-43.
- INDOVINA, F.; (1998): «Algunes consideracions sobre la «ciutat difusa», *Documents d'Analysis Geografica*, nº 33, Departamento de Geografía, Universidad Autónoma de Barcelona, pp. 21-32.
- MONCLÚS, J. (1998): «Suburbanización y nuevas periferias. Perspectivas geográfico-urbanísticas», en Monclús, F.J.: *La ciudad dispersa. Urbanismo, ciudad, historia*, Centre de Cultura Contemporànea de Barcelona, Barcelona, pp. 5-15.
- OTERO, R.; GÓMEZ, S. (2007): «La desconcentración urbana en el sistema territorial de Galicia: un enfoque conceptual y empírico», *Boletín de la AGE*, nº 44, pp. 259-277.

- PANADERO, M.; CEBRIÁN, F.; GARCÍA, C.; PLAZA, J.; GARCÍA, J.A. (2003): *Aeropuerto de carga La Roda-Albacete. Un proyecto de hub de enlace internacional para el desarrollo intermodal del transporte europeo de mercancías*, Alfabravo, EURGEOT/UCLM, Instituto de Estudios Albacetenses «Don Juan Manuel», Albacete.
- PORTAS, N. (2003): «De una ciudad a otra: perspectivas periféricas», en Marcos Ramos, A. (2004): *Lo urbano en 20 autores contemporáneos*, Ediciones U.P.C., Barcelona.
- SERRANO, J.M<sup>a</sup>. (2004 a): «Expansión del parque inmobiliario en España. Algunas reflexiones desde la perspectiva territorial», *Boletín de Información Comercial Española*, nº 2.798, Ministerio de Economía, Madrid, pp. 11-30.
- SERRANO, J.M<sup>a</sup> (2004 b): «Aumento de la construcción de viviendas unifamiliares en España; diferencias regionales. Sus implicaciones y significado en las nuevas morfologías urbanas», *Nimbus*, nº 13-14, pp. 167-192.
- SERRANO, A. (2005): «La problemática supramunicipal del modelo territorial del siglo XXI: áreas metropolitanas y regiones funcionales urbanas», *Revista Territorio y Desarrollo Local*, 2<sup>a</sup> época, monográfico 1: *en torno a la ordenación de los espacios metropolitanos*, Dpto de Presidencia y Relaciones Institucionales, Gobierno de Aragón, Marzo 2005, pp. 11-16.
- TROITIÑO, M.A. (2006): «Las áreas urbanas», en Ministerio de Vivienda: *Atlas estadístico de las áreas urbanas de España 2006*, Ministerio de Vivienda, Madrid.
- VALENZUELA, M.; SALOM, J. (2008): «Los procesos de urbanización en España. Nuevos factores, nuevas tendencias», en *España y el Mediterráneo. Una reflexión desde la Geografía Española. Comité Español de la Unión Geográfica Internacional*, Aportación española al XXXI Congreso de la UGI, Túnez, RSG/AGE, Ministerio de Fomento, Madrid.

# TURISMO, DESARROLLO ECONÓMICO Y MEDIO AMBIENTE EN MARRUECOS: COMPARACIÓN TERRITORIAL TURÍSTICA ENTRE EL CASO DE AGADIR Y DE SAIDIA \*

Ikram Chahine y Samia Chahine

*ikramsamia@hotmail.com*

*Facultad de Turismo de la Universidad de Málaga*

**Resumen:** La presente comunicación aborda uno de los temas más polémicos de la geografía turística, la compleja relación que guarda el turismo con el desarrollo, no solo en términos económicos sino también naturales, sociales y culturales, teniendo en consideración la gran fragilidad del medio ambiente humano y natural al que se enfrenta el mundo en el contexto actual. En esta línea, Marruecos, un país en vía de desarrollo que conoce un importante crecimiento de la actividad turística, apuesta por el turismo como un instrumento de dinamismo económico y social convirtiéndolo en una prioridad de la política estatal e integrándolo fuertemente en la estrategia de desarrollo del país. Este optimismo reflejado en los indicadores básicos de la actividad turística que han registrado aumentos espectaculares a lo largo de la última década, avalado por el activismo de los actores turísticos y acompañado por numerosos megaproyectos en los espacios litorales, disfraza los verdaderos impactos del turismo en el destino. Por ello, esta comunicación tiene por objetivo analizar los impactos del turismo sobre el desarrollo en dos zonas de estudio: Agadir, un destino maduro en la bahía del atlántico y Saidia una estación balnearia emergente del mediterráneo.

**Palabras clave:** Turismo; Sostenibilidad; Litoralización; Desarrollo; Marruecos.

---

\* La investigación que da lugar a esta comunicación se financia con el proyecto de investigación titulado «*La Geoeconomía y la Geopolítica turística. Análisis de la globalización turística balear, implicaciones socioambientales*» (CSO2009-08400) del Plan Nacional de I+D+I del Ministerio de Ciencia e Innovación.

## 1. INTRODUCCIÓN

El turismo como vía prioritaria de desarrollo de los países llamados del sur, es lejos de hacer hoy la unanimidad. Por un lado, las repercusiones económicas resultan más a menudo inferiores a las esperadas, sobre todo si tenemos en cuenta las enormes inversiones necesarias en infraestructuras. Por otro lado, este desarrollo turístico viene acompañado por impactos mayores a nivel medioambiental y social que pueden comprometer a largo plazo la reproducción de la función turística en el país. CAZES (1990), según BARRADO y CALABUIG (coord. 2001), ha abordado estos impactos en un marco amplio y general. Si los impactos económicos del turismo han sido los más estudiados, su efecto perturbador en un destino está atrayendo cada vez más atención: la degradación del medio ambiente, el deterioro patrimonial, la aculturación, etc. En definitiva, el turismo acompañado por un urbanismo expansivo puede contribuir en la depredación del patrimonio natural y cultural dado que el turismo no es una actividad exógena al espacio y a la sociedad.

No obstante, el gobierno de los países en vía de desarrollo considera el turismo como un elemento dinamizador de la economía y un instrumento para la construcción de nuevos espacios de crecimiento y de desarrollo territorial, tanto es así que actualmente ninguna instancia pública, deja de lado el turismo cuando se plantea una estrategia de futuro. En esta línea se inserta Marruecos que ve en el turismo una estrategia de desarrollo para combatir su déficit económico (generar ingresos), dinamizar su tejido social (generar empleos), crear nuevos espacios como es el caso de la Estación balnearia Mediterránea en Saidia o la Estación de Taghazout en Agadir (suavizar las desigualdades regionales), y para participar en los procesos de globalización (excelente vector de inserción en la mundialización).

Es obvio que el desarrollo turístico conlleva transformaciones en la estructura económica, en la sociedad y en el medio ambiente, por ello esta investigación que se centra en la inserción del turismo en dos entornos diferentes: Agadir y Saidia, trata de comprender el impacto territorial en estos destinos. El objetivo principal de este estudio es realizar una evaluación global de las repercusiones de la actividad turística desde tres ópticas: económica, sociocultural y medioambiental para saber hasta qué punto es sostenible el desarrollo turístico en estos destinos. Esta comunicación expone, en su primera parte, la política turística en Marruecos y recoge los aspectos más destacados de los planes «Visión 2010» y «Visión 2020» que trazan la estrategia gubernamental en materia turística. En la segunda parte se realiza un estudio analítico de los impactos territoriales del turismo comparando dos casos prácticos que representan diferentes modelos de implantación territorial turística. Finalmente, la comunicación culmina con un conjunto de conclusiones y reflexiones críticas hacia los modelos implantados.

## 2. EL TURISMO COMO VÍA DE DESARROLLO EN MARRUECOS A PARTIR DEL ANÁLISIS DE LA POLÍTICA TURÍSTICA

### 2.1. La intervención del Estado en la planificación del turismo

Por su proximidad a Europa, Marruecos constituye un cruce de caminos entre Oriente y Occidente. Esta posición estratégica hace que forme parte de la zona «Mediterráneo-Atlántico», que representa un importante destino de turismo mundial y se encuentra cercano de uno de los grandes mercados emisores del mundo, Europa. Además, la gran diversidad de sus paisajes, su hospitalidad legendaria, su patrimonio cultural, su gastronomía y su clima templado ofrece ventajas comparativas que confieren al destino Marruecos una gran competitividad turística. Marruecos, consciente de su potencial turístico diversificado y de la rica tradición turística que data desde el protectorado, decide llevar una atención particular y significativa al desarrollo turístico. Desde mediados de los años sesenta, El país apostó a favor de una nueva orientación en materia turística. Una política turística activa, donde el sector público juega un papel dinámico, que ha remplazado la antigua política donde la iniciativa del crecimiento del país estaba destinada principalmente a sectores primarios (CHAHINE, S., 2010:16).

A partir del año 2000<sup>1</sup>, empieza una nueva era de la política turística marroquí. Se ha elaborado una nueva estrategia denominada «Visión 2010»<sup>2</sup>. Esta política toma una nueva dirección, pasar de un turismo artesanal a una auténtica industria, fundada sobre ejes y objetivos estratégicos en el horizonte 2010.

La política turística marroquí<sup>3</sup> bajo la «Visión 2010», quiso hacer del turismo una prioridad económica nacional, con el objetivo principal de alcanzar un elevado número de turistas y aumentar la capacidad de alojamiento turístico para convertir a Marruecos en un destino turístico competitivo. Analizando esta visión, se puede deducir que se trata de una estrategia puramente cuantitativa que no tomó en cuenta los aspectos de sostenibilidad y durabilidad (ninguna de las acciones estaba dirigida al turismo comunitario, ecoturismo, etc.). Además, los proyectos realizados dentro del Plan Azur<sup>4</sup> han seguido los modelos de ordenación turística aplicados en otros países como Francia, Italia y España, desarrollando una construcción masiva en los espacios litorales y ligando estratégicamente los proyectos turísticos a los inmobiliarios. De modo que las estaciones del Plan Azur

---

<sup>1</sup> Con el advenimiento del «Gobierno de la Alternancia» en el año 2000, que acompañaba la llegada al trono del nuevo Rey Mohammed VI.

<sup>2</sup> Firmando un Acuerdo Marco «Accord Cadre», el 10 de Enero de 2001, durante la primera Asamblea Nacional del Turismo «Assises Nationales du Tourisme» en Marrakech.

<sup>3</sup> Esta nueva política turística se instauró bajo el impulso del Estado y el interés particular del rey Mohamed VI que ha prestado al sector turístico para triunfar en la «Yihad económica y social».

<sup>4</sup> Bajo este plan, se trata de realizar seis estaciones turísticas litorales focalizadas en seis nuevos polos de desarrollo: Saidia (Mediterráneo Oriental), Port Lixus (Larache), El Haouzia (El Jadida), Mogador (Esaouira), Taghazout (Agadir), Playa Blanca (Guelmim).

son muy similares a los modelos de resorts y complejos turísticos adoptados por las empresas transnacionales (ETN) como las baleares (Barceló) o las francesas (Club Med). Actualmente, el Estado está explorando una nueva política bajo el marco de la «Visión 2020» que conlleva a la innovación en materia de política turística para obtener un turismo duradero que no sólo busca cantidad sino que proporciona calidad. Esta visión es un programa y un contrato de cooperación público-privado que tiene como ambición «hacer de Marruecos uno de los 20 más grandes destinos mundiales e imponerse como referencia en materia de desarrollo sostenible en la cuenca mediterránea».

El desarrollo de la «Visión 2020» está marcado por la identificación de 8 territorios turísticos<sup>5</sup> que integran todas las regiones del país, formulando un posicionamiento y una ambición para cada uno de estos territorios. La concretización de esta visión pasa por la confección de 6 programas (Azur 2020; Eco-desarrollo; Patrimonio cultural; Ocio y Deportes; Negocio, Salud y bienestar; Turismo interno: Biladi) materializados por un portafolio de grandes proyectos turísticos. Esta visión aún basada en una estrategia de durabilidad, sigue favoreciendo los típicos modelos turísticos caracterizados por megaproyectos, urbanismo masivo, litoralización, turismo de masas, etc.

## **2.2. Medidas y acciones públicas para la apertura hacia el turismo**

Importantes acciones y avances han estado llevados a cabo por el Estado. El gobierno marroquí ha revisado los textos legislativos y reglamentarios concernientes a la industria turística (adopción y aplicación de la ley para la regulación de actividades turísticas, regulación de la normativa turística hotelera, etc.) para mejorar las prestaciones turísticas. Asimismo, en su afán de apoyar el turismo, decide romper todas las barreras de entrada y abrir el mercado turístico nacional (CHAHINE, I., 2010:50). De esta manera consiguió convertir el país en un marco muy atractivo para las inversiones extranjeras, promoviendo procesos de simplificación de la fiscalidad, así como ofreciendo incentivos a la inversión extranjera (IDE) en el turismo ya que las posibilidades de inversión pública son reducidas en Marruecos. De modo que se han llevado a cabo diferentes reformas que han permitido dotar a Marruecos de un entorno de negocios favorable y un marco muy atractivo para la inversión extranjera a través de los Centros Regionales de Inversión (CRI). El Estado no sólo impulsó el desarrollo turístico a través de los incentivos a las IDE, sino también multiplicó las iniciativas para dotar de infraestructuras de base mediante grandes proyectos (carreteras, autopistas, puertos, aeropuertos, electricidad, agua potable, etc.). El ritmo de la construcción de las infraestructuras y la creación de las nuevas estaciones turísticas en Marruecos

---

<sup>5</sup> Los 8 territorios son: Cap Nord; Centre Atlantique; Marrakech Atlantique; Maroc Centre (Oferta Cultural)/ Maroc Méditerranée; Souss Sahara Atlantique (Oferta de Sol y Playa)/ Atlas & vallées; Grand Sud Atlantique (Oferta Natural)



es acelerado y acompañado de un urbanismo masivo sobre todo en las zonas litorales. Además, el interés de las empresas extranjeras en invertir en Marruecos está aumentado, dado que con la crisis, la situación económica en sus países de origen es crítica y buscan nuevos paraísos (BUADES, 2006). El estudio de la relación entre los agentes públicos y el turismo ha revelado la gran importancia que el Estado otorga a este sector. Como se comprobará en las siguientes líneas, estas actuaciones están teniendo una significativa importancia en la economía y en el territorio.

### 3. LOS IMPACTOS TERRITORIALES DEL TURISMO

#### 3.1. Caso de Agadir

El destino turístico y balneario del Área Metropolitana de Agadir está situado al suroeste de Marruecos en el litoral atlántico, limitado al norte por Essaouira y al sur por el río Massa. La provincia de Agadir, llamada «Wilaya» en idioma original, agrupa a más de un millón de habitantes y cubre una superficie de 5.910 km<sup>2</sup> con cerca de 160 km de costa. La aparición del turismo del seaside resort, empieza en Agadir tras su reconstrucción del seísmo en 1960 y en la década de los 80, era el producto líder del país, que sigue hasta ahora ofreciendo más del 35% de la plantilla alojativa total y recibiendo cerca del tercio de las llegadas internacionales a los destinos litorales.

*FIGURA 1. Croquis de localización y foto-satélite de Agadir*



Fuente: [www.maps.google.es](http://www.maps.google.es)

##### 3.1.1. Las fases de desarrollo de la actividad turística en Agadir

Desde el punto de vista temporal, el desarrollo de la actividad turística en el núcleo de Agadir se ha realizado en dos etapas. La primera engloba los inicios de las prácticas puntuales de sol y playa por parte de los turistas franceses en los lujosos hoteles de la ciudad durante la época del protectorado hasta el año 2000, cuando la ciudad empieza a mostrar signos de saturación por lo que el destino empieza a expandirse en busca de nuevos espacios turísticos para ofrecer productos diversificados siempre basados en el binomio de sol y playa. Esta primera

etapa en un inicio estaba avalada por una estrategia estatal con clara vocación turística (PDAU<sup>6</sup> 1960) acompañada por las iniciativas de grandes operadores internacionales (Club Med en 1966) y caracterizada por el control de los tour operadores (vuelos charter). A partir de los noventa, y tras un periodo de consolidación del destino (gran flujo de turistas internacionales) e incremento de la oferta turística (diversificación de la capacidad alojativa), la actividad turística adentra en un periodo de maduración caracterizado por sobre-uso del suelo y de los recursos hídricos (agua y playa), lo que limita su competitividad. A partir de ahí, empieza la segunda etapa (desde 2001 hasta la actualidad) que coincide con la fase de reestructuración del destino acompañada por las actuaciones del PDRT<sup>7</sup> Agadir bajo la Visión 2010 y basado en la mejora de la posición competitiva y la adaptación a las tendencias motivacionales de los consumidores. Esta nueva etapa de colonización turística creando nuevos espacios turísticos destinados únicamente al consumo de ocio (Estación Taghazout bajo el Plan Azur) y ofreciendo productos diversificados carece de atención particular por parte de las autoridades públicas a la conservación del medio natural y cultural al ser la estrategia turística llevada a cabo sólo orientada a la adaptación de la oferta turística actual, la diferenciación y diversificación de los productos turísticos y la introducción de nuevas fórmulas de alojamiento.

### *3.1.2. La configuración espacial del destino Agadir*

Desde el punto de vista espacial, el modelo de desarrollo turístico del destino de Agadir es caracterizado por la coexistencia de varios espacios turísticos. Se trata en primer lugar, del núcleo urbano de Agadir que reúne a su vez a tres zonas bien diferenciadas. La zona 1 formada por el «Sector Turístico y Balneario» y «Founty», es el núcleo ribereño inicial siendo un espacio turístico muy especializado concentrando hoteles y complejos turísticos así como servicios complementarios. La zona 2 a partir de la tercera línea, es un área residencial y comercial junto a otros establecimientos hoteleros de menor categoría pero sí ofrece servicios turísticos, se trata del centro urbano de la ciudad. Finalmente, la zona 3, hacia el interior, corresponde al nuevo «Talbordj» que dispone de establecimientos hoteleros difusos mayoritariamente implantados por empresarios locales y a pesar de tener funciones no turísticas, es visitada por los turistas curiosos que buscan interacción con los residentes locales.

En segundo lugar, el desarrollo turístico en Agadir ha intervenido acentuando profundamente la tradicional basculación del sistema regional hacia la franja lito-

---

<sup>6</sup> El Plan Director de Ordenación Urbana 1960, tras el seísmo, es la base de la ordenación urbanística actual donde se han dibujado las principales zonas de Agadir con clara vocación turística.

<sup>7</sup> La planificación turística en Agadir, se realiza bajo el marco del Programa de Desarrollo Regional Turístico Agadir 2006-2015, que marca las grandes líneas de actuación para la gestión turística a escala local de la zona.

ral siguiendo una ocupación lineal paralela a la bahía. Pero debido a la exigüidad de la franja costera, la extensión de la actividad se desarrolla hacia el interior a través de un desdoblamiento en profundidad en busca de suelo urbanizable favorable a un desarrollo turístico. Simultáneamente, por la saturación que empieza a conocer el núcleo turístico de Agadir, se observa una expansión turística litoral y lateral hacia el norte (Taghazout, Aghroud, Tama Ou Anza) y hacia el sur (Tifnit) colonizando espacios adyacentes al núcleo turístico primitivo para crear nuevos espacios turísticos al margen de la estructura preexistente. De esta expansión espacial del destino siendo el turismo organizador del espacio, nace una estación turística que pasa de ser una pequeña ciudad a una conurbación turística con un importante dinamismo demográfico (un millón de habitantes) resultado de la progresiva expansión y coalescencia de los núcleos turísticos adyacentes. Son espacios previstos que son creados *ex nihilo* como verdaderos enclaves territoriales (*resorts*) especializados y planificados de manera integral incorporando todos los elementos necesarios para la experiencia turística.

### 3.1.3. *Los impactos territoriales del turismo en Agadir*

Las repercusiones del turismo en el destino desde las tres ópticas: socio-económica, sociocultural y medioambiental, se pueden resumir según la investigación realizada en el trabajo de CHAHINE, I. (2010) en que efectivamente la actividad turística en Agadir es considerada como un motor de desarrollo económico por la generación de empleo, la dinamización del tejido empresarial y la contribución al PIB de la economía regional. No obstante, la dependencia del sistema productivo al monocultivo turístico como se ha podido comprobar al representar más del 20% del PIB regional en 2005 es un aspecto negativo. De manera que a la hora de padecer problemas en el sector turístico debidos a factores exógenos, se puede poner en riesgo el desarrollo del destino. En cuanto a los impactos sociales y ambientales se destacan los siguientes: intensificación de las migraciones internas, desequilibrios en la distribución socio-espacial, contaminación de la playa, erosión del litoral, fortísimo consumo de agua, degradación de la Reserva de Biósfera del Argán, pérdida de suelo agrícola (por ocupación), deterioro del paisaje rural por desagrarización inducida, ocupación inadecuada y desmesurada del territorio, afección paisajística por masificación urbanística, entre otros. Sin olvidar de mencionar que la globalización y los procesos de internacionalización tienen gran influencia en la configuración de este nuevo espacio de destino de forma que el desarrollo turístico está dependiendo a gran medida de la participación de las ETN. La manifestación más clara de este proceso es la creciente presencia de desarrollos turísticos integrales en forma de enclaves territoriales sin vínculos con el entorno exterior y dependientes de los sistemas de viaje internacionales de los operadores en los países de origen. Esta forma de implantación turística a parte de generar una economía con una estructura productiva que debilita la capacidad de desarrollo regional, algo que empieza

a preocupar a la población local, también genera un mayor impacto territorial y ambiental por el excesivo uso de suelo y sobreexplotación de los recursos naturales sobre todo los hídricos, temas que por desgracia aunque el estado plantea estrategias de desarrollo basados en la sostenibilidad y la durabilidad quedan en segundo plano al primar los intereses económicos. Esta es la realidad, todavía se aplica la política de hechos consumados: «let's rich first and clean up later» (seamos ricos primero y ya limpiaremos más tarde).

### 3.2. Caso de Saidia

Saidia, situada al Noreste de Marruecos en el litoral Mediterráneo Oriental y limitada por la frontera argelina al Este, es un municipio urbano que pertenece a la provincia de Berkane y sus coordenadas son: 35°05'06''N y 02°14'21''W. Conocida por el apodo de La Perla Azul del Mediterráneo, Saidia cuenta con más 14 km de playa de arena fina, desde la desembocadura del río Muluya hasta la del río Kiss.

Una de las estaciones turísticas del Plan Azur «Mediterránea-Saidia» ha sido implantada en este litoral mediterráneo oriental. El espacio entre la desembocadura de Muluya y Saidia ha sido el lugar elegido para situar esta nueva estación turística, dado que esta zona presta importantes atractivos desde un punto de vista turístico.

FIGURA 2. Croquis de localización de Saidia y foto-satélite de la nueva estación turística



Fuente: [www.maps.google.es](http://www.maps.google.es)

#### 3.2.1. El desarrollo de la actividad turística en Saidia

Hasta hace muy poco tiempo, Saidia era una pequeña y tranquila villa de poco más de 3.000 habitantes. La agricultura y la ganadería de muy escaso rendimiento junto con un pequeño turismo de carácter local y estival de los emigrantes que vuelven por vacaciones, eran las únicas actividades económicas de esta perdida y marginada zona del Mediterráneo. Pero la elección de Saidia para albergar a uno de las seis grandes estaciones turísticas del Plan Azur ha cambiado todo (CHAHINE, S., 2010:84). Un colosal desarrollo turístico ha sido impulsado por el Estado bajo la «Visión 2010». Actualmente, este destino turístico dispone de

una amplia oferta de alojamiento y diversos equipamientos de ocio, que están dirigidos principalmente a los turistas internacionales. El macroproyecto de una superficie de 713 hectáreas, lo que supone unos 7 km lineales de costa, prevé ofrecer una capacidad de alojamiento total de 29.610 camas, de los cuales 16.905 camas hoteleras y 12.705 camas en alojamiento residencial, junto a una oferta complementaria. En realidad este desarrollo turístico se ha realizado gracias a la colaboración pública-privada entre el Estado marroquí y la empresa española Fadesa (Groupe Fadesa Maroc). Además, la construcción de nuevas infraestructuras de apoyo al turismo y la adecuación de las redes de comunicación han sido factores esenciales para el desarrollo del turismo en Saidia.

El Estado buscó inversores extranjeros para desarrollar la nueva estación turística, que aportan su «saber hacer» y dan una imagen a nivel internacional; y de otra parte las empresas transnacionales españolas se expanden en Saidia para ampliar su oferta, abarcar más cuotas de mercado a nivel internacional y captar nuevos segmentos de demanda. La expansión de las ETN en Saidia seguramente producirá un desarrollo económico y social; sin embargo pueden ser colonizadores turísticos que provocan una dependencia a los intereses extranjeros, condiciones injustas de las relaciones económicas y segregación socio-espacial de la población.

### *3.2.2. El modelo de implantación territorial turística del destino Saidia*

El modelo de implantación turística de la nueva estación sigue un desarrollo turístico planificado, caracterizado por la implicación del Estado que ofreció a precios asequibles grandes lotes de terrenos de propiedad pública y privada al promotor español Fadesa. La estación, tiene un origen nuevo y artificial, ha sido creada *ex nihilo* negando la estructura urbana preexistente de la estación estival de Saidia y construida en un lugar donde previamente no existía ningún asentamiento. Asimismo, la nueva estación es un espacio turístico especializado cerrado dado que la actividad turística está dirigida a un perfil limitado de turistas y es un enclave más o menos cerrado (establecimientos y espacios que permiten la entrada exclusivamente a sus clientes). Se trata de un complejo turístico desarrollado de manera integral y enclavada (modelo de ordenación propio de las grandes cadenas hoteleras, clubes de vacaciones, inmobiliarias de ocio y promotoras) que incorpora todos los elementos necesarios para la experiencia turística. Este resort se apoya en elementos tradicionales que cualifican la oferta residencial (campo de golf, puerto deportivo, centro comercial, espacios verdes, etc.) y su desarrollo espacial es lineal apoyado sobre el litoral (CHAHINE, S., 2010:120).

El fenómeno del turismo, ocio y negocio inmobiliario que ha alcanzado cierta notoriedad en España a través de grandes proyectos como el de Marina D'Or o Polaris World, parece que se haya exportado a Marruecos (Almeida, F., 2010). El modelo de implantación territorial turística de la estación litoral Mediterránea-Saidia imita las mismas operaciones de implantación turística en el litoral me-

diterráneo europeo, en la costa del Magreb y de Oriente medio y en el Caribe. Son ejemplos de ordenación turística muy similares (iniciativa pública, desarrollo planificado, disponibilidad de terreno, creación *ex nihilo*, regímenes especiales para facilitar los procesos de creación y de ordenación, enclaves especializados, capitales foráneos, desarrollo masivo, etc.). Sin embargo, es llamativo que los coeficientes de ocupación del suelo de la estación son relativamente bajos, se trata de un modelo de desarrollo extensivo (baja densidad y edificaciones de altura baja), pero aún así, y considerando su modelo de implantación, sigue siendo una megaoperación turística que conlleva a significativos impactos.

### 3.2.3. *Los impactos territoriales del turismo en Saidia*

Uno de los objetivos principales del desarrollo turístico en Saidia es sacar la región de su letargia y lograr buenos efectos principalmente desde un punto de vista socioeconómico (generación de ingresos económicos y nuevos empleos, e implicación de procesos de modernización). Pero cabe señalar que dicha actividad turística no aporta únicamente beneficios económicos, peor aún, este supuesto desarrollo económico puede implicar costes para la economía local (coste de oportunidad; economía local excesivamente dependiente a la actividad turística; dependencia a las iniciativas extranjeras y a los tour operadores; funcionamiento virtual independiente del sistema productivo local, limitación para generar y redistribuir riquezas<sup>8</sup>).

La población de la Región Oriental es muy tradicional con un nivel de renta muy bajo, el modelo de desarrollo de la estación de forma enclavada implica una exclusividad socio-espacial del destino, exclusión de la población local, y la privatización de zonas públicas, etc., son algunos factores que pueden inducir fuertes conflictos y choque cultural entre los locales y los turistas extranjeros. La creación de este megacomplejo turístico implicará una evolución demográfica muy acelerada en Saidia, por las migraciones de otras comunidades y zonas rurales en busca de oportunidades de trabajo, lo que generará crecimientos urbanos espontáneos y acentuará el fenómeno de infravivienda. Pero realmente, se desconoce el verdadero impacto social que producirá un proyecto de esta envergadura.

En cuanto a los impactos medioambientales, por causa de la creación de la nueva estación se han destruido los cordones dunares y la vegetación necesarias al equilibrio de sistema ecológico. Además, a parte del elevado número de camas que se quieren realizar en Mediterránea-Saidia, hay un programa de extensión de la propia estación junto a otras estaciones turísticas litorales como por ejemplo Cabo de Agua o Mar Chica. Esto supone una construcción masiva en el litoral mediterráneo. Asimismo, las numerosas instalaciones y los campos de golf nece-

---

<sup>8</sup> La OMT estima que hasta el 50% de los ingresos del turismo que entran en países en vías de desarrollo se vuelve a escapar en forma de beneficios conseguidos por empresas de capital foráneo, gastos promocionales en el extranjero o pagos para mercancías y mano de obra importados.

sitan de altos consumos de agua, y esta región está caracterizada por la escasez e irregularidad de las precipitaciones (pluviometría baja, en torno a los 300 mm). Todas estas actuaciones están avaladas bajo el nombre del desarrollo de la región pero en realidad es un desarrollo turístico poco sostenible y la creación de la nueva estación puede ser apreciada como un programa económico no duradero que altera la paz social y degrada el medio ambiente, y que contribuye, principalmente, a enriquecer las compañías foráneas y las élites nacionales. Todo lo citado anteriormente ha movido a los grupos ecologistas a protestar.

#### **4. REFLEXIONES FINALES**

Tal como se ha puesto de manifiesto en la comunicación, Marruecos se encuentra en pleno proceso de desarrollo turístico con un ritmo intenso y acelerado. En cambio, el modelo de este desarrollo presenta una serie de limitaciones. De hecho, la implantación territorial turística en los destinos marroquíes es similar a los modelos estándares de los destinos convencionales de sol y playa basados en los resorts y complejos turísticos. Además, no hay una medición concreta de impactos ambientales o sociales, a pesar de la magnitud de los proyectos. Estos modelos, partiendo de los trabajos realizados por varios autores (VERA, 1997; ANTÓN CLAVÉ, 2005), etc., han demostrado ser poco sostenibles por los fuertes procesos de urbanización dando lugar a una litoralización, colonización y una masificación del territorio por el abuso en el uso del suelo y la especialización turística. En esta misma línea y a partir de la evaluación global de los casos de estudio, se ha comprobado que el modelo de desarrollo turístico implantado en estos destinos no es válido. Son dos ejemplos diferentes pero ambos modelos inducen a significativos impactos: deterioro del patrimonio natural y cultural entre otros. En efecto, la realidad difiere de los retos esperados para un desarrollo sostenible del territorio. Está en condiciones de afirmar que el turismo puede ser una herramienta eficaz para el desarrollo y no resultar necesariamente dañino para el ambiente natural y humano, sino que los problemas que puede causar, derivan, en todo caso, de sus déficits en materia de planificación e inserción territorial. Definitivamente, los agentes públicos deben procurar desarrollar apropiadas modalidades de ordenación territorial turística y adecuadas estrategias de planificación desde el inicio de la implantación de la actividad turística con una visión a largo plazo, prevaleciendo el valor ambiental y cultural sobre el beneficio económico, de lo contrario, puede resultar más costoso, e incluso a veces imposible, subsanar los daños ocasionados al medio y recuperar los recursos degradados, que elaborar desde el principio medidas preventivas de protección ambiental y socio-cultural.

En este sentido y como una conclusión reflexiva hacia el modelo de desarrollo turístico de las zonas de estudio, parece necesario crear un modelo de crecimiento responsable con una perspectiva multidisciplinar prestando una atención preferente a los aspectos paisajísticos, integrando los recursos territoriales existentes en el destino o fijando la presencia mínima de suelos dedicados a actividades de

ocio o incluso evitando los megaproyectos que implican mayor urbanización y litoralización. Y como reflexión final, pero no por ello de menor importancia, es necesario hacer referencia a una problemática de carácter político-institucional, que puede llegar a cuestionar la validez de este modelo de desarrollo turístico. Todo ello pasa por el reconocimiento de que el problema de la ocupación masiva e inadecuada de suelos de gran valor para usos residencial-turísticos es de índole esencialmente política, y en buena medida está vinculado a las necesidades de financiación de los municipios implicados. Esta afirmación introduce un nuevo condicionante, posiblemente de carácter fundamental, en el debate de la relación turismo-territorio para un desarrollo integral.

## BIBLIOGRAFÍA

- AGUER, O. (2004): «El sector turístico-hotelerero en Marruecos», *Boletín Económico del ICE*, nº 819, pp. 145-155.
- BUADES, J. (2006): *Exportando paraísos. La colonización turística del planeta*, Palma de Mallorca, Ediciones La Lucerna.
- ANTÓN CLAVÉ, S. y GONZÁLEZ REVERTÉ, F. (2005): *Planificación Territorial del Turismo*, Editorial UOC.
- ARTIGUES, A. A. (2006): *Funcionalización turística y proceso de urbanización en la isla de Mallorca. Introducción a la Geografía Urbana de las Illes Balears*, Palma.
- BARRADO, D.A. y CALABUIG, J. (coord.), ARTIGUES, A., CRESPO, I., GARCIA, M., LAGO, J., LLURDÉS, C., NAVALÓN, R., PRIESTLEY, K., SEGUÍ, M., SEVERA, J., SUCH, P., TORRES, F., VÁSQUEZ, C., VILA, M., VIÑALS, J. (2001): *Geografía mundial del turismo*, Editorial Síntesis.
- CHAHINE, I. (2010): *Desarrollo turístico del litoral atlántico de Marruecos. El caso de Agadir*, Proyecto fin de máster dirigido por Enrique Navarro Jurado, Málaga, Febrero 2010. Facultad de Turismo, Universidad de Málaga.
- CHAHINE, S. (2010): *Desarrollo turístico del litoral mediterráneo de Marruecos. Saïdia como destino*, Proyecto fin de máster dirigido por Fernando Almeida, Málaga, Febrero 2010. Facultad de Turismo, Universidad de Málaga.
- FERNÁNDEZ DURÁN, R. (2006): *El tsunami urbanizador español y mundial*, Barcelona, Ed. Virus.
- GARCÍA MURILLO, L. y TASIAS TRULLÁS, G. (2007): «Turismo y promoción inmobiliaria en Marruecos», *Boletín Económico del ICE*, nº 2918, pp. 69-75.
- HILLALI, M. (2008): *La politique du tourisme au Maroc: diagnostic, bilan et critique*, Paris, Harmattan.
- OBSERVATOIRE DU TOURISME (2007): *Annuaire Statistique du Maroc, Rabat*, Fédération Nationale du Tourisme et le Ministère du Tourisme.
- VERDAGUER, E. (2005): «Turismo en Marruecos: retos y oportunidades», *Economía Exterior*, nº 33, verano 2005, pp. 119-124.



- SAAD ALAMI, Y. (2008): «Inversiones españolas por miles de millones en Marruecos: inmobiliario y turismo, sectores claves», *Tendencias Económicas*, Invierno 2007/2008, pp. 80-81, Afear/Ideas.
- SHAMAMBA, A. (2005): «Marruecos en la vía del turismo industrial», *Tendencias Económicas*, Invierno 2005, pp. 81-83, Afear/Ideas.



# LA PARTICIPACIÓN CIUDADANA EN LA PLANIFICACIÓN URBANA Y LOS PROCEDIMIENTOS DERIVADOS DEL REGLAMENTO DEL PAISAJE DE LA COMUNIDAD VALENCIANA ¿UNA POSIBILIDAD PARA CAMBIAR DE MODELO?

Carlos Cortés Samper

*carlos.cortes@ua.es*

Ana Espinosa Seguí

*ana.espinosa@ua.es*

*Departamento de Geografía Humana, Universidad de Alicante*

**Resumen:** La aprobación del Reglamento del paisaje de la Comunidad Valenciana (D. 120/2006, de 11 de agosto de la Generalitat Valenciana) introdujo los estudios del paisaje en la planificación territorial. La base de los estudios del paisaje se asienta en la participación ciudadana, por lo que este hecho ha supuesto un nuevo planteamiento para abordar la planificación territorial a diversas escalas. En esta comunicación, el principal objetivo es mostrar las posibilidades y limitaciones de la gestión territorial participativa emanadas del Reglamento del Paisaje de la Comunidad Valenciana.

**Palabras claves:** Paisaje urbano, participación ciudadana, planificación urbana, escena urbana, Reglamento del paisaje.

CITIZEN PARTICIPATION IN URBAN PLANNING: PROCEDURE DERIVED FROM *REGLAMENTO DEL PAISAJE* IN THE REGION OF VALENCIA. ANY CHANCE FOR CHANGING THE EXISTING MODEL?

**Abstract:** The approval of the *Reglamento del Paisaje* (landscape regulation) in the Region of Valencia (Doc. 120/2006, 11th August of the Valencian Regional Government) highlighted the necessary analysis of landscape in any study of urban planning. Building on the consideration that landscape is an important part of every urban project, this new perspective of urban analysis and planning introduces also citizen participation, mostly in the first steps of the planning process. In this paper, the main objective is to define the potentiality of the *Reglamento del Paisaje* in the Region of Valencia for participatory urban planning.

**Key words:** Urban landscape, citizen participation, urban planning, urbana scene, landscape guideline.

## 1. INTRODUCCIÓN

La participación ciudadana aplicada a la planificación urbana tiene, como principal objetivo acercar las cuestiones urbanas a la ciudadanía, para de este modo, implicarla activamente, compartiendo con los poderes públicos las labores de decisión, planificación e incluso, gestión territorial a diversas escalas.

Durante los últimos años se han introducido procedimientos en diferentes normativas relacionadas con el ordenamiento territorial y urbanístico que incluyen la participación pública en la toma de decisiones. En España, este método de trabajo puede ser considerado como novedoso, si se tiene en cuenta que a pesar de la larga presencia de la participación ciudadana en las instituciones políticas locales, en muchas ocasiones la participación se ha centrado únicamente en los peldaños más bajos de la escalera de participación (Arnstein, 1969).

Por tanto, nos encontramos en un momento en que se generalizan las experiencias que garantizan la participación pública en los procedimientos normativos relacionados con la planificación y el ordenamiento territorial. Entre éstas podemos destacar el desarrollo territorial y urbano, la gestión económica o las cuestiones medioambientales.

La participación ciudadana se convierte en un instrumento que puede suponer la consideración de las necesidades percibidas por la sociedad que desarrolla gran parte de su vida y actividades sociales y económicas en un territorio determinado. La consulta, bien de forma individual, o colectiva, puede establecer aquellas consideraciones y necesidades no percibidas por los técnicos y políticos locales, que pueden incluso encontrarse alejadas de los intereses y objetivos de los técnicos o políticos a la hora de planificar el territorio (Grabow *et al.*, 2004; Pastor, 2010).

No obstante, este enriquecimiento de la gestión urbana no debe empañar las limitaciones y problemas de los procesos participativos, como el grado de implicación real de la sociedad civil, el número de participantes real, los colectivos que participan, los procedimientos seguidos y la trascendencia de las decisiones en el proceso de aplicación de las iniciativas o actuaciones concretas (Frolova, 2009).

En la Comunidad Valenciana, y también en el conjunto de España, cada vez más existen procedimientos e iniciativas para asegurar la participación ciudadana en la toma de decisiones. Un ejemplo de esta situación la encontramos en la normativa de ordenación territorial promulgada recientemente en la Comunidad Valenciana, y que puede considerarse como una verdadera política de paisaje (Muñoz, 2008).

Ésta se ha basado en la adhesión al Convenio Europeo del Paisaje en septiembre de 2004 (pionera en España, si consideramos que el conjunto del país no se

adhirió hasta el año 2007), por la que se adoptaron diversas acciones, entre las que destaca el fomento de la participación pública.

De este modo, la Ley 4/2004 de Ordenación del Territorio y Protección del Paisaje, y derivado de esta, el Reglamento del Paisaje del 2006, otorgan una importancia crucial a la participación en los procedimientos que repercutirán sobre el territorio. Más concretamente, el instrumento más importante, para cualquier proceso de planificación territorial, incluida la planificación urbana, son los *Estudios de paisaje*, donde se establece una metodología que pretende analizar diferentes unidades de paisaje para definir las actuaciones a desarrollar.

## 2. OBJETIVOS Y METODOLOGÍA

En este contexto cabe preguntarse cuál ha sido la incidencia de esta nueva normativa, y, sobre todo, cual será su repercusión en un futuro próximo. Durante la última década, de todos es conocido el extraordinario desarrollo urbanístico ocurrido en la Comunidad Valenciana. En este sentido, la participación pública puede constituir una herramienta importante capaz de definir los tipos y características de los diferentes proyectos de desarrollo urbano. La cuestión es compleja, porque deben ser considerados diversos problemas, entre ellos:

- Los relacionados con el proceso de participación pública en cuanto a su funcionamiento y representabilidad.
- La dificultad de encontrar un método de trabajo adecuado para garantizar que el proceso participativo sea eficaz, y dentro de la normativa, trascendente en la decisión final y en su aplicación.
- El interés real para que se dé una participación pública real, y no como un mero trámite que no tiene trascendencia real, y donde, de nuevo, la toma de decisiones se define a partir de los criterios técnicos y políticos.

En definitiva, la cuestión principal de la presente comunicación está relacionada con la hipótesis de que si es posible que los procesos participativos puedan influir en la consideración que posee la población local en todas las cuestiones que afectan al desarrollo urbanístico y territorial. Asimismo, incluso podríamos hablar de una mayor racionalidad en los proyectos urbanísticos que sean la respuesta a las verdaderas necesidades de la población.

Por tanto, los objetivos de la comunicación son los siguientes:

- Analizar la participación pública en la normativa valenciana relacionada con la ordenación del territorio y el paisaje.
- Definir las posibilidades que puede tener la participación pública en la toma de decisiones en planificación urbana y en la consideración del paisaje urbano.

Para ello, hemos analizado y revisado la normativa existente en la Comunidad Valenciana relacionada con la ordenación del territorio, la protección del paisaje y la participación ciudadana.

### 3. EL PAISAJE URBANO: UNA DEFINICIÓN

La definición tradicional del paisaje, muchas veces ha estado ligada a la consideración de aquellos elementos que destacan en un territorio por sus aspectos singulares o destacados, o bien por la mera consideración estética (López Boinillo, 1994), pero si tomamos la definición establecida en el Convenio Europeo del Paisaje<sup>1</sup>, podemos observar cómo esa visión tradicional, puede ser ampliada y completada con muchos matices. De esta forma, se obtiene una definición más completa y dinámica, que posteriormente podremos relacionar con los procesos participativos y con la planificación urbana.

La definición dada en el Convenio, es la siguiente:

*«El paisaje es un área, tal como la percibe la población, cuyo carácter sea el resultado de la acción e interacción de factores naturales y/o humanos»*

El concepto de paisaje se complementa en el artículo 2 del Convenio Europeo del Paisaje, donde se especifica el ámbito de aplicación del mismo:

*«... es de aplicación para todo el territorio, considerando tanto las áreas naturales, rurales, urbanas y periurbanas»*

Si extrapolamos la definición a las zonas urbanas, podemos pensar que la componente natural de los paisajes urbanos no es relevante, ya que predominan los elementos antrópicos. Pero, realmente no se debe interpretar de este modo, y cada vez más se analiza el espacio natural presente en las zonas periféricas, en los intersticios urbanos, y en áreas de borde.

En definitiva, el concepto de paisaje urbano viene dado por la consideración de una imagen percibida del espacio urbano, que se relaciona con una serie de cambios producidos según la etapa histórica. Un ejemplo de la misma, sería la definición dada por Ferrer i Aixalá<sup>2</sup>:

*«...sería entonces la síntesis última —siempre momentánea— de la evolución de un ambiente o espacio urbano determinado, la cual sintetiza los sucesivos estados anteriores e integra el conjunto de intervenciones recibidas».*

La consideración de las dinámicas urbanas, tuvo también su reflejo en la Convención de Florencia del año 2000 donde se ratificó el Convenio del Paisaje, y donde se introdujeron una serie de cuestiones claves a la hora de abordar los procesos desarrollados en los espacios urbanos, tales como:

- La banalización de los entornos urbanos
- La insostenibilidad de desarrollos y planificaciones
- La estandarización
- Las áreas urbanas densas

<sup>1</sup> <http://www.coe.int/t/dg4/cultureheritage/heritage/landscape>

<sup>2</sup> FERRER I AIXALÁ, A. (2002): «La valoración y gestión del paisaje urbano: estrategias de actuación», en Zoido, F. y Venegas, C. (coord.): *Paisaje y Ordenación del Territorio*. Ed. Consejería de Obras Públicas y Transportes y Fundación Duques de Soria, Sevilla, pp. 269.

- Las ciudades dormitorio
- Los parques tecnológicos
- Las áreas agrícolas periféricas
- Los ámbitos de las infraestructuras

Llegados a este punto, y tras constatar la relación del paisaje urbano con los nuevos procesos que se han desarrollado en muchas áreas urbanas, cabe preguntarse algunas cuestiones: ¿cómo la población percibe esos procesos?, y ¿cuales son sus necesidades? Asimismo, es necesario plantearse cuáles son las opiniones que pueden tener sobre las actuaciones prioritarias y más necesarias. Es decir, hacer partícipes a las personas que están más relacionadas con el ámbito urbano y, de este modo, propiciar un verdadero proceso participativo.

Los métodos de trabajo que se están aplicando en la planificación urbana, basados en la participación pública, utilizan una unidad de análisis concreta, conocida como la unidad de paisaje urbano, donde se pueden concretar análisis específicos sobre la calidad y fragilidad visual, así como promover un proceso participativo a partir de aquellas unidades consideradas como las más importantes por la población. Las personas que residen, habitan, trabajan, transitan o hacen uso de esa parte de la ciudad pueden dar una valiosísima información sobre los problemas y necesidades de esa parte de la ciudad. A pesar de su utilización, hay que realizar una crítica en cuanto al método de implementación, que todavía está poco desarrollado en cuestiones urbanas.

Uno de los problemas a destacar es la escala y tamaño de la unidad de paisaje urbano. La definición de la misma, bien por la decisión del técnico, bien a partir de la elección de los ciudadanos por previa consulta; la consideración de los aspectos sociales y de las necesidades percibidas y no sólo de las cuestiones estéticas plantea demasiadas cuestiones abiertas. Por ello, es necesario incidir, en la búsqueda de metodologías aplicadas para el estudio y análisis del paisaje urbano a partir de la participación pública.

#### **4. PROCESOS PARTICIPATIVOS EN LA PLANIFICACIÓN URBANA**

Partiendo de nuevo, de las cuestiones establecidas en el Convenio Europeo del Paisaje, donde además de la definición anteriormente comentada, se especifican nuevas formas de entender el concepto de paisaje, podemos afirmar que se rompe con la tradicional identificación del paisaje como una parte del territorio que destaca por su singularidad o excepcionalidad. Así, en el preámbulo, se da una nueva visión del concepto que va más allá de la tradicional:

*«el paisaje es una parte importante de la calidad de vida de la población: en áreas urbanas y en el campo, en áreas degradadas y en áreas con una calidad elevada, en áreas en las cuales se reconoce una belleza destacada y en áreas cotidianas»*

Asimismo, y para destacar que el concepto de paisaje se vincula también con las zonas urbanas, el Convenio especifica varias veces en su articulado la aplicación del concepto al medio urbano, como ocurre en el artículo 2 del mismo. Con estas premisas se relaciona la percepción y la valoración que tienen las personas respecto a su territorio, con un bagaje que puede ser muy provechoso para decidir nuevas iniciativas y proyectos (ampliación, conservación, rehabilitación, mejora de las posibles deficiencias, etc.).

Por tanto, la participación pública puede ser el procedimiento que canalice todo ese conocimiento e interpretación del territorio, para generar las pautas a seguir, debatir o desarrollar.

Esta consideración ha trascendido, posteriormente, en normativas relacionadas con el paisaje, como ha ocurrido en la promulgada en la Comunidad Valenciana o Cataluña. En un claro trasvase o influencia de la nueva consideración del paisaje desde el conjunto de la Unión Europea hacia los países miembros y las diferentes regiones (como ocurre en nuestro país, por el traspaso de competencias hacia las Comunidades autónomas).

Con estas consideraciones se puede establecer una clara relación entre los paisajes cotidianos de la mayoría de las personas, es decir, las zonas urbanas y los procesos participativos para la toma de decisiones a nivel territorial.

#### **4.1. El caso valenciano: la normativa derivada de la Ley 4/2004 de Ordenación del Territorio y Protección del Paisaje de la Comunidad Valenciana. Los estudios de paisaje y su relación con los procesos participativos**

En el año 2004, se promulgó la Ley 4/2004 de Ordenación del Territorio y Protección del Paisaje de la Comunidad Valenciana (LOT). Esta normativa, muy interesante en cuanto a sus objetivos e interés por proponer un modelo territorial regional, definió mediante el Reglamento del Paisaje de 2006, Decreto 120/2006, de 11 de agosto del Consell, el interés manifiesto por el paisaje y por aquellas características más destacadas del territorio.

En el Reglamento del Paisaje se establecieron criterios para conocer, diferenciar, analizar y proponer actuaciones concretas para garantizar la preservación y mejora de los paisajes de la Comunidad Valenciana. Por un lado, se considera el valor de aquellos paisajes más interesantes por la singularidad de sus recursos, la importancia histórica o natural, o por ser la manifestación de los usos y tradiciones culturales de la Comunidad Valenciana.

Pero, además, y como novedad, se establece la importancia de establecer una metodología que permita definir la repercusión de cualquier iniciativa o actuación sobre el territorio. De este modo, se establecen los estudios de paisaje como los instrumentos esenciales para cualquier actuación o procedimiento, tanto en planificación territorial como en la planificación urbana.

Así, partiremos de esta premisa incluida en el Art. 11 de la LOT:



*«Los planes de ordenación del territorio, los planes generales, y los instrumentos de planificación urbanística que prevean un crecimiento urbano incorporarán **un estudio sobre el paisaje** que necesariamente deberá identificar los hitos geográficos y aquellas características del territorio que constituyan referentes del paisaje del ámbito de planificación y ordenación»*

La inclusión de los estudios de paisaje en la planificación urbana, supone una novedad respecto a los procedimientos anteriores. El esquema que podríamos hacer de este procedimiento en cuanto a sus contenidos, podría ser resumido de esta forma:

1. Plan de participación pública
2. Información del territorio
3. Caracterización y valoración del paisaje
4. Fijación de objetivos de calidad paisajística
5. Medidas y acciones necesarias (cumplir objetivos de calidad paisajística)

Como se observa, la participación pública es uno de los pilares para concretar un estudio del paisaje (Gieure le Caessant, 2007). Mediante la definición de las unidades de paisaje, se pueden analizar las características del espacio urbano y, en última instancia, tras analizar la calidad y fragilidad del paisaje, establecer las actuaciones concretas a realizar en todo proceso de planificación urbana.

En este proceso, y como segunda novedad, se introduce la obligatoriedad de incluir la participación ciudadana en la toma de decisiones. La consulta pública aparece aquí como un elemento clave para establecer las características de los nuevos desarrollos urbanos. En este punto, y tras años de desarrollo de esta normativa, podemos plantearnos cual ha sido su grado de desarrollo y su utilidad.

Pero llegados a este punto, cabe considerar si este proceso, que ya queda garantizado en la normativa, es realmente representativo de toda la ciudadanía o, únicamente se queda en un mero maquillaje, en el que las decisiones son tomadas sin tener en cuenta la opinión de la población local.

#### **4.2. ¿Que representatividad tienen las consultas a la ciudadanía en la planificación urbana?**

Esta cuestión se plantea por la necesidad de buscar métodos de análisis y trabajo, junto a procedimientos que garanticen la representatividad de las consultas, y una eficaz toma de decisiones. Por este motivo, es necesario ahondar en la búsqueda de propuestas que promuevan la participación pública, sobre todo para superar la escasa participación constatada en muchas experiencias desarrolladas en muchas ciudades en la Comunidad Valenciana o en nuestro país.

Para analizar esta cuestión, cabe mencionar las experiencias desarrolladas en Cataluña relacionadas con la participación pública para la elaboración del Cataleg del Paisatge de Catalunya (Nogué, 2010). Esta experiencia puede ser considerada como una actuación muy interesante y completa, donde la participación

se relacionó con hasta ocho instrumentos diversos que permitían promover la participación ciudadana. Toda la información recabada en las consultas permitió definir una serie de indicadores que dieron como resultado dicho catálogo.

En la Comunidad Valenciana, si bien hemos comentado que existe una normativa sobre paisaje muy prometedora, falta por desarrollar todavía un protocolo concreto con el que guiar y asegurar un proceso de participación útil y eficaz. La experiencia, tras revisar varios ejemplos relacionados con la planificación urbana, determina cierta indefinición y problemas en cuanto a la representatividad, a pesar de que se tratan de experiencias muy interesantes y voluntaristas.

### **4.3. Cuestiones de investigación**

Para explicar el problema metodológico de la participación pública en las cuestiones de paisaje y en la planificación urbana, vamos a plantear una serie de cuestiones de investigación relacionadas con las dificultades analizadas:

- Para los ámbitos urbanos, ¿qué muestras son representativas para abordar un proceso de participación pública que pretenda generar unas decisiones aplicables?
- ¿Cómo implicar a la ciudadanía, tanto a nivel individual como colectivo?
- ¿Qué instrumentos y técnicas utilizamos para nuestros objetivos?
- ¿Cómo asumir las diferencias de criterios y transmitir la necesidad de llegar a un consenso?
- ¿Qué hacer para que no se convierta en un mero trámite a cumplir en los procesos de planificación territorial?
- ¿Qué conflictos pueden haber entre las decisiones tomadas y las decisiones de los técnicos y políticos?

Para dar respuesta a estas cuestiones, consideramos que se debe profundizar en los métodos aplicados, que relacionen la participación pública con la planificación urbana. Si bien existen métodos más concretos en cuanto a la consideración del territorio y del paisaje, la consideración de la participación supone un nuevo reto al que tendríamos que dar respuesta.

## **5. CONCLUSIÓN: ¿UN CAMBIO DE MODELO DE GESTIÓN TERRITORIAL?**

Tras analizar el marco normativo que sustenta y permite el desarrollo de la participación pública en la planificación urbana, hay que reflexionar sobre las consecuencias que tiene, y va a tener, en la consecución de un nuevo modelo a la hora de establecer los criterios de planificación urbana.

Para dar respuesta a esta cuestión, podemos establecer dos escenarios teóricos, entre los cuales podríamos constatar situaciones intermedias entre un modelo y otro, que nos permitirán evaluar mejor las experiencias ya desarrolladas en la Comunidad Valenciana, tras cinco años de bagaje, tras la aprobación, tanto de

la Ley 4/2004 de Ordenación del Territorio y Protección del Paisaje, como del Reglamento del Paisaje en 2006.

Los dos escenarios serían los siguientes:

- Primer escenario. Tras la aplicación de la normativa sobre paisaje en la Comunidad Valenciana, los estudios del paisaje se convierten en un mero trámite donde la participación pública queda garantizada mediante las consultas realizadas a la población, pero donde el número de consultas es poco representativo. Asimismo, el periodo de exposición pública y de alegaciones, queda como una fase complementaria a todo el proceso
- Segundo escenario. Tras la aplicación de la normativa sobre paisaje, se establece un modelo basado en la consideración de las necesidades de la población tras un periodo de participación pública realmente significativo en cuanto al número de personas, agentes y colectivos locales representados. Los proyectos como las iniciativas partirían de las necesidades detectadas o de la aprobación por consenso de todos los implicados

Dar una respuesta a la cuestión planteada en el epígrafe resulta una tarea difícil, si bien es cierto que se ha conseguido establecer una normativa que tiene en cuenta, cada vez más, las cuestiones territoriales, paisajísticas y de participación, no podemos hablar de un cambio de modelo. Los nuevos planes urbanísticos en la Comunidad Valenciana, ya tienen la obligación necesaria de incorporar los estudios de paisaje. El problema radica en su utilidad, y si realmente se basan en los procesos participativos de la población. En un futuro cercano, la planificación urbana tendrá unos mecanismos más consolidados relacionados con la gestión territorial, la gestión del paisaje, y la participación ciudadana. Estos, podrán definir un nuevo modelo, que no permita planteamientos fuera de toda lógica, como tantas veces ha ocurrido, en un pasado cercano, en nuestro territorio.

## BIBLIOGRAFÍA

- ARNSTEIN, S. (1969): «A ladder of citizen participation», *Journal of the American Institute of Planners*, vol. 35, no. 4, Julio 1969, pp. 216-224.
- FERRER I AIXALÁ, A. (2002): «La valoración y gestión del paisaje urbano: estrategias de actuación», en Zoido, F. y Venegas, C. (coords.) *Paisaje y Ordenación del Territorio*, Ed. Consejería de Obras Públicas y Transportes y Fundación Duques de Soria, Sevilla, pp. 269.
- FROLOVA, M. (2009): «La evolución reciente de las políticas de paisaje en España y el convenio europeo del paisaje», *Proyección*, volumen 1, nº 6, Ed. CIFOT, Mendoza, Argentina.
- GIEURE LE CARESSANT (2007): «El paisaje en su versión jurídica urbanística (aspectos prácticos). Estudio especial de la Comunidad Autónoma Valenciana», en *El Consultor de los Ayuntamientos y de los Juzgados* nº 9, Quincena 15 – 29. p. 1474, Tomo 2.

- GRABOW, S.; HILLIKER, M.; MOSKAL, J. (2004): *Comprehensive Planning and Citizen Participation*, University of Wisconsin-Extension Cooperative Extension Community, Natural Resource and Economic Development Programs, p. 88.
- LÓPEZ, D. (1994): *El medio ambiente*, Ed. Cátedra, Madrid. 385 páginas.
- MUÑOZ, A. (2008): «La política de paisaje de la Comunitat Valenciana», *Cuadernos Geográficos*, nº 43, Universidad de Granada, pp. 99-121.
- NOGUÉ, J. (2010): *Paisatge, territori i societat civil*, Ed. Edicions 3 i 4, València. 154 páginas.
- NOGUÉ, J. (2007): *La construcción social del paisaje*, Ed. Biblioteca Nueva, Madrid.
- PASTOR, E. (2010): *Aproximación al contexto político y normativo de la participación ciudadana en el ámbito local*, publicación digital disponible en <http://www.eumed.net/rev/cccss/09/eps.htm>

# IMAGINARIOS FÍLMICOS SOBRE LA ESPECULACIÓN Y LA CORRUPCIÓN ASOCIADAS A PROCESOS DE URBANIZACIÓN EXTENSA\*

José Costa Mas  
*jose.costa@ua.es*  
*Universitat d'Alacant*

**Resumen:** La Geografía puede recurrir al cine para dibujar una nueva cartografía de las actividades humanas. Ciertas fuentes audiovisuales inciden sobre la especulación y la corrupción en el *urban sprawl* de los EE.UU. y el *boom* turístico-residencial del litoral español, prácticas que se dan en un triple frente, el suelo, el agua y la accesibilidad, con implicación de diversos agentes, y a las que se asocian cambios de usos del suelo, conflictos sociales y un modelo insostenible.

**Palabras clave:** Cine; especulación inmobiliaria; corrupción; urbanismo difuso.

## FILMIC IMAGINATION ASSOCIATED WITH URBAN SPRAWL SPECULATION

**Abstract:** Filmic images on speculation and corruption associated with extensive urbanization. Geography may apply to the cinema to draw a new map of human activities. Certain audiovisual sources bearing on speculation and corruption in the urban sprawl of the U.S. and the residential tourist boom on the Spanish coast, practices that take place in three fronts, soil, water and accessibility, with involvement of different agents, and associated changes in land use, social conflict and an unsustainable model.

**Key words:** Cinema, speculation, corruption, extensive urbanism.

---

\* Estudio realizado en el marco del proyecto «Cine y Geografía: las implicaciones entre producciones cinematográficas y espacio geográfico en España» (CSO2008-02371).

## 1. INTRODUCCIÓN: CINE CRÍTICO Y GEOGRAFÍA URBANA

La cinematografía es susceptible de aportar interesantes representaciones e imaginarios que, por su sustancia simbólica y por su indeterminación o su polisemia, no admiten métodos de análisis (supuestamente) objetivos. Una porción del corpus filmico, en especial las producciones que se deben a creadores **dotados de sensibilidad, agudeza mental y rica experiencia** vital, contiene amplias potencialidades como fuentes de información y conocimiento a la hora de que la ciencia geográfica, en sus variantes cultural, humanística y de la percepción, plantee dibujar una nueva cartografía de la sociedad y de la acción humana sobre el territorio y sus consecuencias. Los geógrafos Agustín Gámir y Carlos Manuel en un trabajo reciente subrayan la legitimación del cine como vehículo para abordar, con la imprescindible cautela, el estudio de muchos elementos y hechos del espacio geográfico, al tiempo que verifican las numerosas investigaciones que han ligado la cinematografía con nuestra disciplina (GÁMIR y MANUEL, 2007). El presente estudio, que se enmarca en el proyecto «Cine y Geografía: las implicaciones entre producciones cinematográficas y espacio geográfico en España», plantea un acercamiento a las representaciones que algunas fuentes audiovisuales transmiten sobre los mecanismos y los impactos de la especulación y la corrupción en la esfera del urbanismo expansivo. Los cineastas vienen plasmando su visión sobre los procesos de producción de la ciudad y los agentes que en ellos intervienen, de forma que en no pocas ocasiones los argumentos de las producciones filmicas se han acercado al cuerpo gangrenado de las prácticas especulativas, la inmoralidad y las corruptelas cuando éstas inciden sobre la producción de suelo urbano. Sin duda son verdaderos «urbicidios», cometidos en aras del enriquecimiento personal y que han sido objeto de críticas y denuncias por parte de diversos realizadores. La propuesta de esta investigación se centra en el examen de las representaciones que determinadas fuentes audiovisuales muestran acerca de la implicación de diversos agentes públicos y privados en las citadas prácticas, los cambios de usos del suelo y los conflictos sociales que ellas conllevan, y la alteración negativa del paisaje y el carácter insostenible, tanto física como humanamente, del modelo urbano basado en la ocupación extensa y descontrolada del territorio. Se consideran a tal efecto dos ámbitos geográficos, de una parte los Estados Unidos de Norteamérica con su *urban sprawl* difuso, y de otra el litoral mediterráneo español con su eclosión inmobiliaria, asociada en parte al turismo residencial y a la segunda residencia.

## 2. HOLLYWOOD DENUNCIA PRÁCTICAS ILÍCITAS O AMORALES EN EL *URBAN SPRAWL* DE NORTEAMÉRICA

Un triple frente de intereses desempeña el papel más destacado en el asunto de las actuaciones especuladoras y las corruptelas, a saber, el suelo, el agua y las infraestructuras para la movilidad, tres ingredientes que son claves en la mayoría

de los desarrollos urbanísticos y en especial los vinculados al crecimiento netamente expansivo de la ciudad estadounidense. Dos de los filmes escogidos para la ocasión se ubican en Los Angeles, la ciudad mítica de Hollywood y prototipo de la metrópoli desmesurada. En los años noventa se reveló como un modelo de distopía, un espacio de segregación y de enfrentamiento social, cuyos conflictos étnicos y sociales latentes tuvieron su eclosión en los *riots* de 1992. Mike Davis y Norman M. Klein rescataron la tradición de las novelas distópicas y del cine negro que con anterioridad habían presentado a Los Angeles «como lugar de la violencia, la desintegración y el colapso civil» (MONTANER, 2006:360). Las películas en cuestión son «*Chinatown*», en cuya trama es asunto decisivo el dominio del agua, y «*L. A. Confidential*», en la que hay un revelador apunte sobre el control de las infraestructuras para la movilidad en coyuntura del despegue de la expansión de esa ciudad sin confines. Por último, para ilustrar el asunto del control del suelo por medio de la filmografía estadounidense se ha elegido el largometraje «*La tierra prometida*», rodado por J. Sayles, cuya trama ahonda en el acaparamiento de tierras para la construcción de un complejo turístico residencial de carácter disperso en las costas de Florida.

## 2.1. El control del agua

El largometraje «*Chinatown*» es una muestra paradigmática de la capacidad del cine para denunciar el «urbanicidio». En la prodigiosa película rodada en 1974 por Polansky el área central de Los Ángeles, la *inner city* donde se sitúa el gueto que da título al filme, nunca aparece como plató si se exceptúa la secuencia final. Por el contrario, el argumento, ambientado en los años 1930, remite especialmente al entonces incipiente proceso de expansión periférica de esa no-ciudad por antonomasia. El cineasta anunció su propósito de mostrar de qué manera la codicia humana había configurado la historia y las fronteras de Los Ángeles. Es un *largometraje neo-noir*, en la más pura tradición del género negro, que se sumerge en una compleja intriga de oscuras maquinaciones encaminada a apoderarse de los recursos hídricos, limitados en un entorno de aridez climática, con el objetivo último de incorporar unas tierras agrícolas al proceso urbanizador de los extrarradios, con la consiguiente ganancia de suculentos beneficios. Una frase pronunciada en el filme «O se lleva agua a Los Ángeles o se lleva Los Ángeles al agua» remite claramente a la importancia vital que tienen los recursos hídricos en los procesos de urbanización. El detective (Jack Nicholson) descubre la manipulación criminal de un promotor inmobiliario sin escrúpulos (John Huston), que desvía las aguas de riego, vitales para un valle de naranjales, para después despojar a los campesinos acaparando a bajo precio esas tierras reseca, arruinadas para la agricultura, pero que reúnen grandes potencialidades para la futura expansión suburbana y le pueden reportar ingentes plusvalías. La cinta es una alegoría de los crímenes contra la ciudad. Respecto al género *noir* clásico hay una variante y es que los crímenes cometidos, incesto, asesinato y corrupción

inmobiliaria quedan sin castigo (BOYER, 1998). Al igual que muchas prácticas urbanizadoras contemporáneas que, con el lema de Woody Allen ‘*take the money and run*’, participan de ilegalidades y corruptelas. «*Chinatown*» plantea otra cuestión, la del poder del cine para generar efectos mensurables sobre el mundo real. Es un magnífico ejemplo de conexión entre el arte filmico y unos impactos sociales directos. En su momento la proyección de la película en California creó opinión pública y concienció al ciudadano de Los Ángeles sobre el problema del agua, hasta el punto de que la consiguiente presión sobre el City Hall obligó a los municipales a replantear la política medioambiental en el tema de los recursos hídricos (WALTON, 2001).

## 2.2. El control de la movilidad, o mejor dicho, de la accesibilidad

La manipulación ilícita de los planes de construcción de vías de comunicación en las áreas de futura expansión de la ciudad es otro de los mecanismos utilizados para enriquecerse por medio de la especulación urbanística. Para ilustrar este aspecto el cine brinda una producción cuyas localizaciones también se centran en la megalópolis californiana de Los Angeles, producto arquetípico del *urban sprawl*. Se trata de «*L. A. Confidential*» es un *thriller* policíaco muy notable que en 1997 filmara Curtis Hanson en la línea del buen cine negro y cuya trama alude, aunque de manera tangencial, a intereses bastardos ligados al trazado de autopistas metropolitanas impulsoras de la urbanización difusa. Los hechos narrados se sitúan en los años 1950, precisamente la época que conoció el gran impulso de las áreas suburbanas extensas que en muchas ciudades estadounidenses se desarrollaron en paralelo a la construcción de vías rápidas periféricas. El eje argumental es una pesquisa sobre la corrupción del cuerpo de la policía local que está en concomitancia con el crimen organizado. Llamen la atención un par de secuencias breves que forman parte de una de las subtramas del filme. En ellas un concejal es chantajeado para conseguir que su voto en el *City Hall* de Los Angeles propicie que el trazado de la futura autopista cuya aprobación debate la corporación municipal (se habla de conectar en veinte minutos a Los Angeles con Santa Mónica) sea favorable para los intereses inmobiliarios de un mafioso propietario de terrenos en la periferia. El triángulo de ficción ‘drogas, prostitución y autopistas’ que denuncia Curtis Hanson en «*L. A. Confidential*» se transmutó en la Norteamérica real en un *high-way lobby* que coaligó a ‘fabricantes de automóviles, compañías petrolíferas y constructoras de autopistas’ al objeto de potenciar la movilidad privada. Carme Miralles, geógrafa especialista en estos temas, recoge testimonios de otros autores quienes manifiestan que uno de los resultados del *high-way lobby* fue la completa aniquilación de las redes de transporte colectivo (MIRALLES, 1997:116-119). Los tranvías eléctricos, de tan usual presencia en las calles de Los Ángeles cuando las filmaba el cine mudo, desaparecieron ante la embestida del *lobby*. Incluso el mapa social de Los Ángeles viene condicionado por las autopistas metropolitanas, las cuales han sajado



barrios enteros y con frecuencia ocultan la pobreza y la segregación étnica al automovilista que circula por ellas a gran velocidad, tal como suele mostrarnos las producciones de Hollywood. Con todo, la densidad viaria no evita que la exacerbación de la movilidad privada llegue a colapsar el tráfico, al punto de que el actor Michael Douglas abandone su coche en un colosal atasco para recorrer a pie, algunos de aquéllos barrios en «*Falling down*» («*Un día de furia*», Joel Schumacher, 1992), de forma que la totalidad del largometraje se desenvuelve, excepcionalmente, en sus calles.

### 2.3. El control del suelo y del planeamiento

La meta última de la especulación urbana es el control del suelo y la manipulación del planeamiento. No es infrecuente que esos propósitos se obtengan por procedimientos espurios, cuya meta es el enriquecimiento ilícito. Terrenos, edificios y viviendas, se convierten en mercancías y los agentes de la producción de suelo urbano sólo buscan el valor de cambio por cualquier medio, incluso —o preferentemente— a través de directas manipulaciones políticas. La producción de suelo urbano es el tema central de la película casi paradigmática en la materia, «*Le mani sulla città*» dirigida por Francesco Rosi en 1963, la cual constituye un demoledora crítica de las maquinaciones y desmanes cometidos en la Nápoles de la época (COSTA, 2010b). Dado que la citada cinta de Francesco Rosi remite al patrón compacto de ciudad, se ha elegido otro largometraje que fuese, mutatis mutandis, su equivalente para el caso del urbanismo extenso: «*La tierra prometida*» (2002), del cineasta independiente norteamericano John Sayles. La película tiene como marco espacial un lugar paradisíaco de la costa del ‘Estado del Sol’ —como reza su título original (*Sunshine state*)— esto es, de Florida, con su estereotipo de turismo de sol y playa. Los temas argumentales por excelencia son la conservación de la naturaleza (manglares, bosque frondoso, majestuosa vegetación, aguas limpias...) y preservación, asimismo, de la historia e idiosincrasia de una pequeña comunidad isleña. La comunidad local, una ex colonia de esclavos negros, ha ido cediendo espacio ante la presión de los blancos. En la segunda secuencia parecen unos ancianos jugando al golf que dialogan sobre el tipo de terrenos que había en ese campo (humedales llenos de caimanes...). Ellos compraron ese terreno a razón de diez centavos y especularon con él. Unos promotores inmobiliarios han centrado su ambición en las playas de Plantation Island, un enclave de lujo para el negocio turístico, y pretenden manejar a su antojo a los vecinos del lugar tratando de comprar sus tierras para después, recalificarlas con la ayuda de un mandatario corrupto. Unos cuantos lugareños se opondrán a la venta. En medio de un paisaje de arena y plantas silvestres y con el murmullo del mar, un lugareño manifiesta: «Intentamos salvar una especie en peligro de extinción: nosotros». De nuevo los ancianos aparecen jugando al golf y conversan acerca del calentamiento global, del que echan la culpa a los motores de combustión interna y al aire acondicionado. Afirma uno de ellos: «La

naturaleza está sobrevalorada»; y el otro replica: «Pero la añoraremos cuando ya no esté». Al término del filme, cuando comienzan las excavaciones para preparar el terreno pese a las protestas de los vecinos, aparece de pronto un antiguo cementerio de los indios. La televisión difunde la noticia y se paralizan las obras. Por la autovía de acceso, desfilan en retirada promotores, paisajistas, obreros y maquinaria pesada... Un crítico de cine describe a la comunidad vecinal de «*La tierra prometida*» como «gente que con calma y astucia planta cara a la regresión que conlleva someter la identidad de su isla a un mercado. Son gente que deja ver la superioridad de su cultura, de su forma de vida, sobre una anticultura, una forma de muerte, que les amenaza con enriquecerlos como forma de destruirlos» (A. F.-S., «Mirada generosa de un hombre libre», *El País*, 02/05/2003).

### 3. CORRUPCIÓN Y URBANISMO DISPERSO EN LAS COSTAS MEDITERRÁNEAS ESPAÑOLAS

En España, como también en otros muchos países de Europa, el *urban sprawl* ha estallado con virulencia y los suburbios de sus ciudades y las urbanizaciones de sus costas han tomado el relevo a la ciudad. La especulación inmobiliaria y la corrupción en los despachos de la política y de las empresas son por desgracia cuestiones de candente actualidad. Existe una impresión generalizada de que el sistema promueve con desmesura la cultura del pelotazo frente a la del trabajo y el esfuerzo y alienta la codicia, el fraude y el enriquecimiento fácil. Aunque no cabe demonizar la actividad urbanística, en vista de su contribución a la crisis que padecemos y a otros muchos impactos negativos, conviene encararla desde una perspectiva crítica. Muchos constructores y promotores son honrados profesionales, pero resulta escandalosa la salvaje espiral especulativa que, apareada en no pocos casos con la corrupción a varios niveles, ha acompañado al llamado *boom* inmobiliario desatado a principios de la centuria y que, tras provocar un enorme desajuste entre la oferta y la demanda, finalmente estalló en 2008 coadyuvando de forma decisiva al agravamiento de la crisis actual. El cine español se ha ocupado de estos problemas en algunas ocasiones, aunque pocas veces en relación al ámbito de los espacios urbanos difusos. Una cinta donde se aúnan estas dos facetas es el *thriller* titulado «*La caja 507*», de Enrique Urbizu, que viene avalada por haber merecido dos premios Goya y el de mejor película policíaca 2003 en el Festival de Cine de Cognac (Francia). Es una obra testimonial, emparentada con el cine de denuncia, que combina la vena narrativa con un buscado aire documentalista y se adentra en la complejidad de los fenómenos que interaccionan en el lado oscuro de la urbanización del litoral español. El director vasco escogió realizar la filmación en localizaciones exteriores del frente litoral de la Costa del Sol y del Campo de Gibraltar y más concretamente en La Línea de la Concepción, Tarifa, Algeciras, Marbella, Málaga y Torremolinos. Fuera de éste ámbito, se rodó una secuencia importante en la ciudad de Tánger. El argumento de «*La caja 507*» remite a importantes personajes corruptos de nuestra sociedad y

a criminales especulaciones financieras. Estrenada la película en agosto de 2002 (así se trata al cine español, incluso al bueno) el espectador pudo reconocer en las pantallas los embrollados asuntos que sobre la Costa del Sol invadían por entonces los titulares de prensa, también identificables por el espectador y lector de nuestros días pues continúan siendo de candente actualidad. No pasa el tiempo... Según declaraciones propias, el cineasta bilbaíno, se documentó durante un par de años con las crónicas que los medios publicaban acerca de la Costa del Sol. La burbuja inmobiliaria, el *boom* del ladrillo y el urbanismo salvaje ya se habían cebado en esta zona turística del mediterráneo andaluz, muy azotada por un desarrollo urbanístico desmesurado y en demasiadas ocasiones fraudulento. Con sabiduría narrativa el filme transcurre entre tramas turbias, dinero negro, especulación de suelo a gran escala —con complicidad de las autoridades— y operaciones mafiosas. «*La caja 507*» enfatiza que al final de los oscuros intereses siempre hay una cuenta corriente o un banco. El protagonista de la ficción, Modesto Pardo (interpretado por Antonio Resines), es un ciudadano medio, gris, persona honesta y director de una sucursal bancaria que será objeto de un atraco. Tendrá que lidiar contra un ex oficial de policía corrupto (José Coronado) y contra el crimen organizado extendido por la Costa del Sol al calor de los negocios inmobiliarios. A manera de prólogo en la pantalla se escenifica un trágico suceso: una adolescente que había acampado en un idílico paraje natural, costero, de nombre Las Zarzuelas, muere en el incendio de los pinares que un informe policial, artatamente trucado, dictaminará que fue accidental. Un violento saqueo del banco de Pardo es el punto de partida que pone en marcha la concatenación de acontecimientos que componen el argumento, pues en una caja de seguridad reventada por los asaltantes, la número 507, el banquero descubre unos documentos que le inducen a replantearse los motivos subyacentes en la pérdida de su joven hija y empieza a sospechar que el fuego que prendió aquella zona costera pudo ser provocado. A partir de ese descubrimiento el banquero para vengar aquella muerte se lanza, sin parar mientes en los métodos, a desvelar una enrevesada urdimbre de corrupción urbanística y política que opera en el litoral andaluz. La gangrena de la especulación ha involucrado a una larga lista de implicados: empresarios y agentes del sector inmobiliario, policías corruptos, mafia italiana, traficantes de diamantes, cargos municipales, inversionistas de sociedades transnacionales, un magnate de la prensa... Nadie escapa a la acritud del vengador. Cuando insta a un reportero a investigar y relacionar el incendio de 1996 con la recalificación de los terrenos dos años después, periodista le pregunta: «Señor Pardo ¿por qué no lleva esto a los jueces?» y el banquero le responde: «Ustedes [los medios] hacen más daño: destruyen la reputación de la gente». En su búsqueda de venganza Pardo no duda en recurrir a métodos perversos como la extorsión, el chantaje y la manipulación, aspecto que ha sido resaltado por un ensayista para quien «el banquero emula la empresa criminal, utilizando sus tácticas y beneficiándose de las riquezas correspondientes», moviéndose por «un espacio nebuloso entre la justicia y la venganza», y en conclusión «Pardo representa al típico ciudadano

‘manso’ que lo único que hace es defenderse a sí mismo, siendo el individuo, y no las instituciones judiciales, quien impone el orden. Por ello, *La caja 507* insinúa que el sistema judicial español es impotente y está cegado por la corrupción» (KLODT, 2009:72).

De gran interés para los objetivos del presente escrito es la tipología singular de la pieza urbanística finalmente erigida en la finca Las Zarzuelas, sobre una ladera antaño boscosa recayente a una playa virgen, un área de alto valor ambiental que, tras ser calcinada por el fuego, fue recalificada para su aprovechamiento urbanístico con la finalidad de construir un complejo de viviendas unifamiliares lujosas.

Cuando el protagonista Modesto Pardo visita el antaño escenario del incendio se encuentra con que unos guardias de seguridad privados le prohíben acercarse al complejo:

- Guardia: «Oiga, oiga, aquí no se puede estar.»
- Modesto: «Solo estaba mirando»
- Guardia: «Ya, pero es que no les gusta que les miren».

Las Zarzuelas han sido convertidas en un espacio privado inaccesible a personas ajenas al mismo. El resultado de la corrupción inmobiliaria ha sido en este caso un enclave residencial fortificado al estilo de las *Gated communities*, un bunker excluyente reservado para privilegiados (quizá extranjeros), el cual se articula alrededor, como no, de un campo de golf.

El complejo residencial blindado que muestra «La caja 507» no es excepción. Se trata de un tipo de urbanismo que ha venido proliferando en la periferia de Madrid y de otras urbes y, por supuesto, en nuestras costas. La expansión de las comunidades cerradas o encastilladas marca una tendencia hacia la ‘privatopia’. Son reductos para una clientela acomodada, excluyentes y segregadores.

El cine de Hollywood se ha ocupado de ese urbanismo del miedo y del privilegio. La película «*The Village*» (Shyamalan, 2004) explora la influencia de los miedos como coartada de los núcleos-bunker y los exteriores de «*The Truman Show*» (Peter Weir, 1998) fueron rodados íntegramente en Seaside, Florida, una *new town*-fortaleza (COSTA, 2003). En el cine latinoamericano también hay largometrajes que tratan el tema de las comunidades privadas y lo hacen desde una perspectiva crítica: «*La zona*» (R. Pla, 2007) versa sobre un ‘barrio cerrado’ de México D. F. y «*Las viudas de los jueves*» (M. Piñeyro, 2009) destapa aspectos de la vida en un ‘*country*’ del gran Buenos Aires.

Otra cuestión ligada con la especulación inmobiliaria es el blanqueo de capitales ilícitos. De este tipo de operaciones fraudulentas se hace eco la película «*Incautos*» que el director Miguel Bardem rodara en el año 2003 durante la eclosión del ladrillo y del pelotazo urbanístico. Un falso empresario hace creer que tiene invertidos millones en dinero negro en la Costa del Sol. Al comentar esta cinta J. E. Klodt manifiesta: «La venta inmobiliaria se convierte en la vía perfecta para blanquear grandes cantidades de euros y las operaciones son, por supuesto, puros simulacros que explotan la codicia de la víctima con la promesa de obtener

riquezas instantáneamente. Los delincuentes utilizan el mercado inmobiliario para prometer el enriquecimiento inmediato estafando a los inocentes. Entendida como metáfora y vista dentro del contexto del altísimo precio de la vivienda, la trampa en *Incautos* insinúa que el engaño es inherente al mercado inmobiliario español donde los compradores rinden su dinero a una infraestructura financiera corrupta» (KLODT, 2009: 73).

La provincia de Alicante es un territorio de vocación turística (la Costa Blanca) que, al igual que el litoral andaluz antes referido, ha nucleado en la construcción residencial el principal y casi único motor de su economía. *Costa Hormigonera*, dirigido por Manuel Tolosana (en red: <http://video.google.es/videoplay?docid=-4358899582000918512#>), es un cortometraje documental de 2005 que presenta una serie de opiniones de expertos, formuladas desde una óptica crítica, sobre las actividades de la construcción y sus impactos en la provincia alicantina durante los primeros años de la burbuja.

El tema que nos ocupa da mucho de sí para la industria audiovisual española. En enero de 2011 TVE ha estrenado «*Operación Malaya*» una miniserie de ficción que se inspira - aunque le faltó rigor - en un asunto de corrupción muy mediático que estalló en Marbella en el año 2006. Más recientemente Canal + ha ofrecido a los televidentes «*Crematorio*», una serie basada en la novela de Rafael Chirbes del mismo título, que se desarrolla en las costas de la Marina Alta y tiene por trasfondo la criminalidad inmobiliaria que corrompe por doquier y que asola el patrimonio de la comarca encabezada por Dénia.

#### **4. A MODO DE BALANCE FINAL. CRÍTICAS A LA URBANIZACIÓN DIFUSA. A FAVOR DE LA COMPACIDAD**

Existe un rico imaginario filmico sobre el *suburb* estadounidense desde una perspectiva crítica, con posicionamientos de claro rechazo. Destacan en este sentido la ópera prima de Sam Mendes «*American Beauty*», el citado largometraje «*Ice Storm*» de Ang Lee y «*Edward Scissorhands*» de Tim Burton. Más recientemente en *Revolutionary Road* Mendes vuelve sobre este tema. Cintas como «*Avalon*» (Levinson, 1990) y «*El nadador*» (Perry, 1968) también exhiben escenas que gozan de gran tradición en la historia norteamericana del *suburb* y en el tratamiento del *American Way of Life* tan ligado a este tipo de urbanismo laxo (COSTA, 2010a).

En la publicación de Alejándrez y colaboradores «*La obra civil y el cine*» se define la *suburbia* como una ciudad fragmentaria, una yuxtaposición de espacios sin jerarquía, seccionado por las autopistas que, a la vez que unen, construyen barreras entre zonas residenciales, de manera que la fragmentación social se corresponde con la propia atomización de la metrópoli posmoderna, cuyo crecimiento se basa en una potente red de infraestructura viaria y en la yuxtaposición de piezas urbanas, ligadas a un *mall* y separadas de otros por las autopistas, y se afirma que en los filmes «*Vidas cruzadas*» de Robert Altman y «*Ice Storm*» de

Ang Lee, la extensa Los Ángeles es presentada como un mosaico desarticulado y repetitivo de urbanizaciones, cuyos modos de vida están dominados por el individualismo y el consumismo (ALEJÁNDREZ, 2005).

El urbanismo 'a la californiana' dispersa urbanizaciones donde se alojan clases medias-altas en casas unifamiliares con jardín (se habla de la *schizophrénie du vert*). Esos suburbios han sido tachados de triviales, anodinos y carentes de variedad, es decir que entran de lleno en la categoría que un geógrafo ha bautizado como 'urBANALización' (MUÑOZ, 2008).

Forma parte de ese modo de vida más o menos banal el *shopping mall* o centro comercial planificado que es una invención del mundo suburbano de los Estados Unidos de Norteamérica dirigida a quienes viven al margen de la ciudad, sin apenas vida social. La pareja protagonista de la cinta «*Escenas en una galería*» («*Scenes from a mall*», 1991), residente en un suburbio de Los Ángeles, pasa un día entero en un centro comercial, ejerciendo de consumidores en ese 'no lugar' (COSTA, 2008a).

El patrón californiano es muy cuestionado tanto por sus problemas físicos y sociales como por dificultar gravemente el desarrollo sostenible. Entre sus características más negativas, que aparecen perfectamente reflejadas en las películas antes mencionadas, cabe reseñar las siguientes:

- Auspicia los procesos de fragmentación espacial en piezas inconexas.
- Son suburbios-dormitorio, casi exclusivamente residenciales.
- Las grandes distancias y la separación de funciones provocan la exacerbación de la movilidad.
- Prioridad absoluta del automóvil privado: el paseante ha sido sustituido por el automovilista.
- Un considerable despilfarro de suelo, de agua y de energía.
- Suscita la segregación social e incluso el aislamiento y la insolidaridad.

Con todo, en España la urbanización diluida, difusa, fragmentada y banal se ha convertido posiblemente en la horma urbana más objeto de deseo. Ya en 1979 el largometraje de José Luis Garci «*Las verdes praderas*» anunciaba, con perspicaz mordacidad, la eclosión en nuestro país de la segunda residencia y de un *sprawl* a la 'californiana', de tan rabiosa actualidad en los desarrollos residenciales de los últimos lustros.

Como reacción contra el *suburb* hacia 1980 arrancó en los Estados Unidos de Norteamérica el *New Urbanism* que, inspirándose en parte en la ciudad mediterránea tradicional, aboga por los vecindarios densos y no especializados, con sociabilidad y calidad de vida, aunque es discutido por su conservadurismo.

«La ciudad compacta es continua y densa, compleja y diversa, no zonificada, con mezcla funcional y social, sin grandes distancias y con espacios públicos que propician el contacto y la interferencia, y es el modelo más sostenible» (COSTA, 2010a). Un modelo que aparece reflejado asiduamente en el universo filmico: desde «*Viaggio in Italia*» (Rossellini, 1954) a «*Roma*» (Fellini, 1972) pasando por «*Mon oncle*» (Tati, 1958) y «*El cielo sobre Berlín*» (Wenders, 1987).

El barrio neoyorquino de Brooklyn tal como es representado en el ‘documentación’ que lleva por título «*Blue in the face*» (1995) es una apropiada metáfora de la compacidad urbana. Sus creadores, Paul Auster y Wayne Wang, enfatizan las propiedades positivas del modelo, como son su comercio de vecindad, su vida social y su condición de ‘laboratorio de las relaciones humanas’ (COSTA, 2009).

El patrón compacto de ciudad es a menudo imperfecto e incluso problemático (COSTA, 2008b), pero son muchos quienes lo valoran y apuestan por él por atesorar un acervo de cualidades medioambientales que, al menos en potencia, le califican como el modelo más idóneo. Para mejorarlo es cuestión –se ha dicho– de conectar, ‘cualificar’, articular, ‘acupunturar’, vertebrar, integrar y ‘policentralizar’. El futuro de lo urbano pasa por la recuperación de la ciudad compacta, la reconquista del espacio público y una voluntad firme de vivir en una sociedad integrada y de que la ciudad sea sinónimo de equilibrio y bienestar duraderos.

## BIBLIOGRAFÍA

- ALEJÁNDREZ, V. J. y otros (2005): *La obra civil y el cine: una pareja de película*, Madrid, Cinter Divulgación Técnica.
- COSTA, J. (2003): «Visiones de la ciudad funcional europea y de la ciudad blindada norteamericana en el imaginario del celuloide», *Scripta Nova. Revista Electrónica de Geografía y Ciencias Sociales*, Universidad de Barcelona, Vol. VII, núm. 146(037), < [http://www.ub.es/geocrit/sn/sn-146\(037\).htm](http://www.ub.es/geocrit/sn/sn-146(037).htm) >
- COSTA, J. (2008a): «Los formatos comerciales: factores de cambio y prácticas socio-espaciales. Reflexiones a partir del imaginario cinematográfico», en ANTÓN, F. J. y SÁNCHEZ, S. (eds.): *Comercio, servicios y transporte. Patrones de una sociedad avanzada*, Grupo Geografía de los Servicios, AGE, p. 51-60.
- COSTA, J. (2008b): «Segregación y diversidad cultural. Los barrios marginales en los documentos filmicos», en VALERO, J. R. (ed.): *La inmigración en los centros históricos de las ciudades*, Universidad de Alicante-Departamento de Geografía Humana, Alicante, p. 169-183.
- COSTA, J. (2009): «Corolario de las migraciones: la mezcla étnica en la Inner City neoyorquina según Auster y Wang», en HERNÁNDEZ, J. y GONZÁLEZ, D. L. (eds.): *La emigración en el cine: diversos enfoques*, Cátedra UNESCO 226 sobre Migraciones, Actas del Coloquio Internacional, U. de Santiago de Compostela, 2007, p. 107-122.
- COSTA, J. (2010a): «Las ciudades en el cine. Perspectivas desde la Geografía», en ÁLVAREZ ARECES, M. A. (ed.): *Patrimonio y Arqueología de la Industria del Cine*, Gijón, INCUNA: Asociación de Arqueología Industrial, Patrimonio Cultural y Natural, p. 71-78.
- COSTA, J. (2010b): «Cartografías filmicas de la exclusión en los espacios residenciales», en DELGADO, C. et al. (eds.), *Espacios y paisajes urbanos: reflexionar sobre su presente para proyectar su futuro*, Santander, X Coloquio

- Grupo de Geografía Urbana, AGE y Dptos. de Geografía de las Universidades de Oviedo, Cantabria y País Vasco, p. 32-42.
- FERNÁNDEZ-SANTOS, A. (2002): «Marbella negra», *El País*, 23/08/2002, <[http://www.elpais.com/articulo/revista/agosto/Marbella/negra/elpepirdv/20020823elpepirdv\\_11/Tes](http://www.elpais.com/articulo/revista/agosto/Marbella/negra/elpepirdv/20020823elpepirdv_11/Tes)>
- GÁMIR, A. y MANUEL, C. (2007): «Cine y Geografía: espacio geográfico, paisaje y territorio en las producciones cinematográficas», *Boletín de la AGE.*, 45, p. 157-190.
- KLODT, J. E. (2009): «La corrupción, la estafa y la ciudad costera en el cine español contemporáneo», en TORRES-POU, J. Y JUAN-NAVARRO, S. (eds.), *La ciudad en la literatura y el cine*, Barcelona, Promociones y Publicaciones Universitarias, S. A., Diputación de Barcelona, p. 49-56.
- MIRALLES, C. (1997, 1ª ed.): *Transport i ciutat : reflexió sobre la Barcelona contemporània*, Bellaterra, Universitat Autònoma de Barcelona, Servei de Publicacions.
- MONTANER, J. M. (2006): «Vulnerabilidades urbanas: separar, olvidar, deshabitar», en NOGUÉ, J. y ROMERO, J. (eds.): *Las otras geografías*, Tirant lo Blanch, Valencia, p. 353-368.
- MUÑOZ, F. (2008): *Urbanización. Paisajes comunes, lugares globales*, Barcelona, Gustavo Gili.
- WALTON, J. (2001): «Film Mystery as Urban History. The Case of Chinatown», en SHIEL, M. y FITZMAURICE (eds.): *Cinema and the city: film and urban societies in global context (Studies in Urban and Social Change)*, London, Blackwell Publishers, p. 46-58.



# LA SOSTENIBILIDAD DEL MODELO DE DESARROLLO URBANO DE ALGUNAS AGLOMERACIONES ANDALUZAS\*

Gwendoline De Oliveira Neves  
*gsaroli@upo.es*  
*Universidad Pablo de Olavide, Sevilla*

**Resumen:** Cuando se habla de sostenibilidad urbana, pocas veces se plantea su estudio desde una perspectiva socioespacial si bien dicha aproximación es esencial en la evaluación de las políticas desarrolladas en materia de ordenación del territorio. Por ello, en el marco de este artículo se pretende aportar una primera reflexión sobre el alcance de este concepto y sobre el aporte de algunos indicadores sencillos para su apreciación. Su aplicación en una selección de aglomeraciones metropolitanas de Andalucía Occidental, se acompaña de una reflexión sobre la adecuación de las fuentes y la pertinencia de los resultados alcanzados.

**Palabras claves:** Sostenibilidad social, Indicadores, Andalucía, Aglomeraciones Urbanas.

## THE SPATIAL AND SOCIAL SUSTAINABILITY OF ANDALUSIAN METROPOLITAN DYNAMICS

**Abstract:** When we are talking about urban sustainability, rarely raises his study from a social perspective, although this approach is essential in the assessment the policy issues in the field of spatial planning. Therefore, this article proposes an initial reflection on this concept and the contribution of some simple indicators for assessment. Its implementation in selected metropolitan agglomerations of Western Andalusia is accompanied by a reflection on the appropriateness of the sources and the pertinence of the results achieved.

**Key words:** Social sustainability, indicators, Andalusia, Urban Agglomerations.

---

\* El estudio se enmarca dentro del proyecto de Excelencia de la Junta de Andalucía Guía metodológica para la integración metropolitana sostenible de los sistemas de metro ligero —dirigido por Valenzuela Montes L.M.) y se pudo realizar gracias a la eficiencia de Claudia Hurtado Rodríguez quien realizó el tratamiento de la información estadística y gráfica.

## 1. INTRODUCCIÓN

La sostenibilidad del modelo de desarrollo urbano suele abordarse desde una perspectiva medio ambiental siendo la dimensión sociodemográfica menos analizada aunque las dos aproximaciones sean complementarias y básicas para el desarrollo de unas políticas integrales en materia de gestión del territorio. La dificultad se debe en parte al carácter complejo de los dos conceptos y de sus interrelaciones para alcanzar una mejora de la calidad de vida fundamentada en la equidad económica, el bienestar y la diversidad social.

Por ello, en el marco de este ensayo metodológico, se propone en un primer tiempo proponer algunas claves de entendimiento para abordar el concepto de sostenibilidad socioespacial a través de su dimensión tanto espacial como sociodemográfica para después caracterizar y evaluar el grado de sostenibilidad socioespacial de la dinámica metropolitana de algunas aglomeraciones andaluzas en el cambio de siglo y concluir sobre la idoneidad de las fuentes e indicadores utilizados en este contexto.

## 2. DEFINICIÓN DEL MARCO CONCEPTUAL: LA DIMENSIÓN SOCIO-ESPACIAL DEL DESARROLLO SOSTENIBLE

Los últimos treinta años se han caracterizados por un profundo cambio de paradigma científico, político y social con la aceptación de una aproximación holística y sistémica de la complejidad del medio, basada en un modelo de desarrollo sostenible (Informe Brundtland). Sin embargo, de la definición de las tres dimensiones de dicha nueva aproximación: natural, social y económica y del marco teórico y metodológico asociado, se observa que la dimensión social es escasamente investigada y desarrollada en la práctica. Una de las razones de este profundo desequilibrio se puede encontrar en el hecho de que la dimensión social del desarrollo sostenible implica una aproximación desde una doble perspectiva que puede a veces parecer contradictoria. A la vez espacial y social, individual y colectiva, subjetiva aunque cuantificable en algunos parámetros, es una aproximación, tanto en su ámbito temático como en su relación con los dos otros pilares del paradigma: el medio natural y el modelo económico, que se fundamenta en un número limitado de modelos pero que a la misma vez ha dado lugar a la creación de múltiples indicadores, ilustrando la pluralidad del concepto y de sus aspectos.

Su análisis a escala regional o nacional, ilustra también el carácter muy confuso de los planteamientos teóricos asociados incluyendo de forma indiscriminada las dinámicas socioespaciales propias del medio rural y las intrínsecas del medio urbano donde se concentra la mayoría de la población. Con ello, se han ido diluyendo gran parte de las problemáticas socioespaciales del siglo XXI, impidiendo el análisis, la gestión y el seguimiento de las problemáticas asociadas.

En el marco de este artículo, se parte del postulado según el cual el desarrollo social sostenible se considera como un modelo mediante el cual el desarrollo de

las capacidades personales generan un proceso de crecimiento continuo tanto a nivel intra como intergeneracional, mediante la búsqueda de la equidad en la distribución intrageneracional de sus capacidades y la transmisión intergeneracional.

A nivel territorial, esta aproximación de la dimensión social del desarrollo sostenible fundamentada en la diversidad conlleva la discusión del modelo funcionalista de planificación urbana propuesto en la Carta de Atenas.

La difusión espacial del tejido urbano y la segregación socioespacial surgen como los problemas más importantes asociados a este modelo de desarrollo transcribiéndose en el territorio por la expansión de la población y de sus actividades fuera del núcleo principal de poblamiento, a través de unos procesos de periurbanización de menor densidad y un empobrecimiento del tejido sociodemográfico.

### **3. DEFINICIÓN DEL MARCO TERRITORIAL, DE LOS CRITERIOS Y DE LA METODOLOGÍA DE APROXIMACIÓN**

Como reflexión teórica y ensayo metodológico, este artículo asume como objetivo principal una primera aproximación de la sostenibilidad socioambiental de una selección de áreas metropolitanas andaluzas a partir de indicadores demográficos y espaciales sencillos. La justificación territorial de la delimitación de las zonas metropolitanas como unidades espaciales de aproximación y de la metodología diseñada permite profundizar en el entendimiento del planteamiento desarrollado.

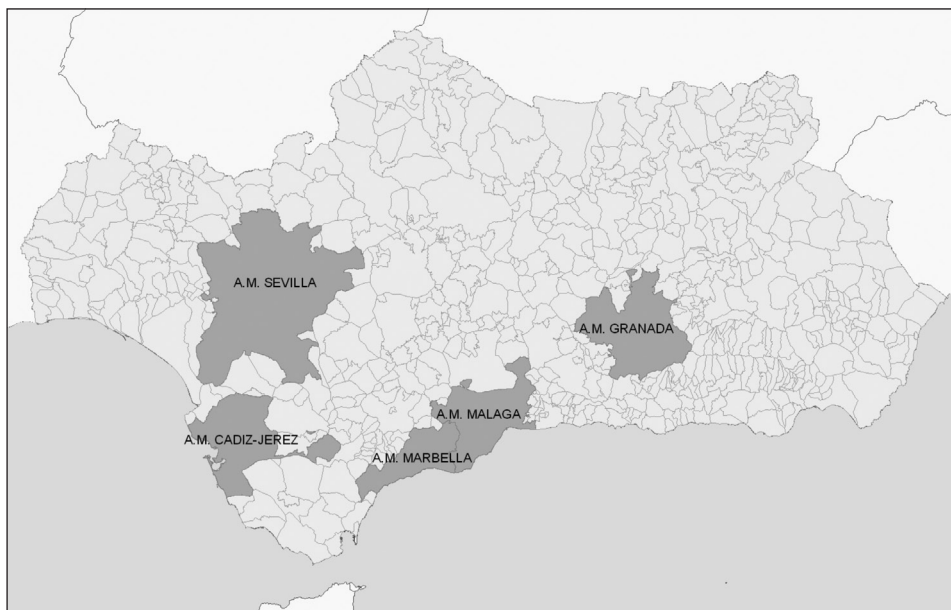
#### **3.1. Definición de las aglomeraciones metropolitanas analizadas**

La definición del marco territorial aparece en el planteamiento desarrollado como un paso previo de gran importancia para alcanzar unos resultados acordes con los objetivos propuestos. Para ello, se ha privilegiado la delimitación espacial fundamentada en el análisis de la movilidad residencia/trabajo y residencial para proponer un proceso de agregación de los municipios que se aproxime a una buena definición de las áreas metropolitanas, basada en el uso compartido del espacio (Ferria Torribio, J.M., 2008).

El desarrollo de este planteamiento en el marco andaluz ha dado lugar a múltiples publicaciones que permiten no solamente entender las delimitaciones realizadas sino también aportar elementos de respuesta novedosos sobre los procesos de consolidación en relación con el resto del conjunto nacional llevándonos a elegir cinco aglomeraciones por sus diferencias en sus procesos de creación, niveles de consolidación y diversidades organizacionales: Cádiz-Jerez de la Frontera, Granada, Málaga, Marbella y Sevilla, siendo Sevilla y Málaga las más importantes por su tamaño poblacional y Marbella la más pequeña (Figura 1).

Desde una perspectiva territorial, si bien se debe subrayar que las características de las unidades básicas de agregación hacen del tejido urbano un elemento residual en el entendimiento del conjunto, dicho componente es fundamental en

FIGURA 1. Áreas metropolitanas incluidas en el estudio



Fuente: Elaboración propia.

el entendimiento de la lógica global (De Oliveira Neves, G., 2009). En el caso de Sevilla como Granada y Cádiz-Jerez de la Frontera, el espacio construido no representa más del 6% del territorio con una organización del tejido urbano que responde a un modelo radiocéntrico, bastante compacto, mientras la aglomeración gaditana se caracteriza por una distribución policéntrica discontinua y las aglomeraciones de la costa mediterránea, lineales, ostentan un nivel de urbanización que dobla las anteriores ya que son asentamientos urbanos que han experimentado el mayor incremento de su densidad de población entre 1999 y 2007 (De Oliveira Neves, G., 2010).

### **3.2. Definición de los criterios y métodos de evaluación de la sostenibilidad socioespacial de la dinámica metropolitana**

La definición de los criterios de evaluación de la sostenibilidad socioespacial de la dinámica metropolitana de dichas aglomeraciones se basa en la evaluación del nivel de crecimiento de los diversos parámetros seleccionados, en función de un modelo que preserva tanto la diversidad espacial como sociodemográfica en un marco que responde a criterios de sostenibilidad claros.

Debido al carácter profundamente experimental de esta primera aproximación y a la escasez de publicaciones relacionadas con ella, se plantea el estudio a partir de la evaluación de la dinámica espacial y sociodemográfica

del conjunto, no exclusivamente desde una perspectiva de crecimiento sino también desde la preservación de la diversidad de tal forma que responda a las definiciones acordadas.

A partir del análisis de la dinámica general de ocupación del suelo y más concretamente del suelo urbanizado con la cartografía de Usos y Coberturas Vegetales de Andalucía a escala 1:25.000 (MUCVA25), que se actualiza cada 4 años desde 1999, se consigue una buena aproximación de la dinámica de la cobertura del suelo ofreciendo la posibilidad de una evaluación de los procesos de crecimiento y una valoración de su nivel de sostenibilidad a partir del análisis de cambios netos producidos entre 1999 y 2007.

Paralelamente, la utilización de los datos sociodemográficos producidos a partir del padrón Municipal a las mismas fechas, permite obtener una buena aproximación del crecimiento poblacional y de la estructura demográfica de los distintos conjuntos metropolitanos.

Si consideramos la definición acordada para el desarrollo social sostenible, el acento se debe poner en los indicadores preseleccionados, no tanto en la existencia de los distintos grupos sino más bien en la diversidad de cada uno de los espacios de estudio, poniendo el acento, en el marco sociodemográfico sobre la probabilidad de que dos individuos dentro de una misma aglomeración tengan las mismas características. Para ello, se ha privilegiado el índice de diversidad de Simpson que si bien se suele utilizar para el estudio de la biodiversidad, ha demostrado su interés como elemento para el análisis de la diversidad social.

Aplicado a escala metropolitana se ha evaluado la diversidad demográfica respecto a la edad a partir de 4 grandes grupos (0-20, 21-40, 41-60, más de 60). En su vertiente migratoria, se ha estimado la probabilidad de que un español se encuentre con un extranjero pudiendo ofrecer un interesante punto de partida para la apreciación de la sostenibilidad social de los distintos modelos metropolitanos analizados en los últimos años.

#### **4. LA SOSTENIBILIDAD SOCIOESPACIAL DE LOS ÁREAS METROPOLITANAS DE ANDALUCÍA OCCIDENTAL**

En el marco de esta producción, consideramos que la caracterización y evaluación de la sostenibilidad socioespacial de los conjuntos estudiados pasa por el análisis del modelo de crecimiento de las componentes tanto espacial como poblacionales de las distintas aglomeraciones.

En este sentido el cuadro 1 ilustra el hecho de que desde 1999 en el conjunto de los espacios analizados el crecimiento urbano siempre fue más rápido que el crecimiento poblacional, desvelando una incongruencia entre los dos indicadores.

*CUADRO 1. Relación entre el crecimiento urbano (has) y el crecimiento poblacional (Nº habitantes) entre 1999 y 2007*

	1999 - 2003		2003 - 2007	
	Crec. urbano	Crec. Poblac	Crec. urbano	Crec. Poblac
<b>Cádiz</b>	392,74	18.913	1.149,21	28.662
<b>Granada</b>	134,34	16.450	1.229,38	41.946
<b>Málaga</b>	268,71	77.700	986,25	81.129
<b>Marbella</b>	482,85	25.120	730,84	27.340
<b>Sevilla</b>	507,34	56.834	3.127,04	57.563

Fuente: Elaboración propia a partir del MUCVA para el crecimiento urbano – y el padrón municipal del IEA para el crecimiento de población.

Las diferencias observadas desvelan unos modelos en materia de ordenación del espacio heterogéneos, sobre todo en el segundo periodo donde los procesos de crecimiento se aceleran revelando una mayor difusión del modelo global de organización del espacio que no se adecúa con el crecimiento de la población.

En el primer intervalo, existen dos grupos de aglomeraciones: un primero incluye Málaga, Granada y Sevilla donde el ratio entre los dos crecimientos desvela un proceso intensivo de aprovechamiento del espacio, mientras en Cádiz-Jerez de la Ftra y Marbella destacan por el carácter extensivo de sus modelos de crecimiento espacial, desvinculados del crecimiento poblacional. En el segundo periodo, todas las áreas metropolitanas desligan los dos modelos de desarrollos formando tres grupos en función de su grado de independencia, siendo el desajuste más elevado en las áreas metropolitanas de Sevilla y Cádiz-Jerez de la Ftra y el menos en Málaga.

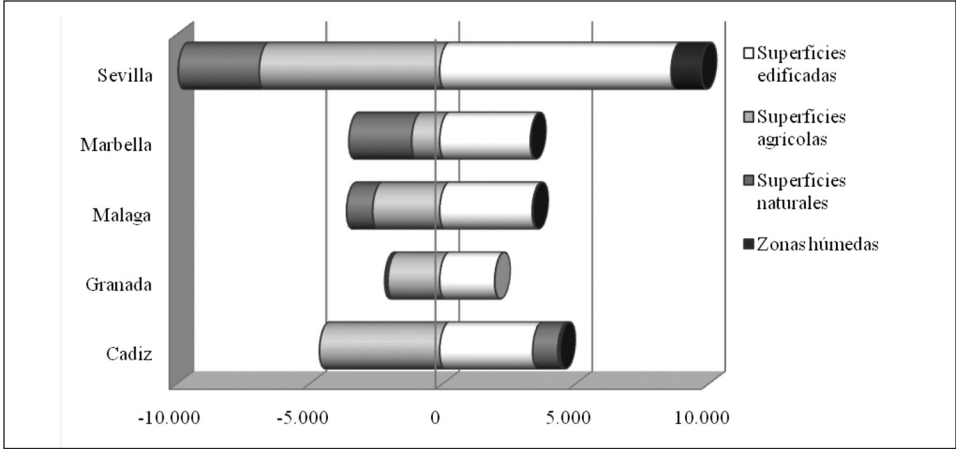
De ahí el gran interés de estudiar la organización socioespacial de cada conjunto poblacional ya que en él subyacen unas lógicas organizacionales que responden a políticas y modelos de desarrollo distintos.

#### **4.1. Sostenibilidad espacial del crecimiento urbano en las aglomeraciones urbanas andaluzas**

Como lo hemos avanzado en el apartado anterior, la aproximación espacial del crecimiento pone de manifiesto la importancia del desarrollo urbano en el entendimiento de las dinámicas metropolitanas contemporáneas, ello en detrimento, en la mayoría de los casos, de tierras agrícolas o en el caso Marbellí, a costa de la cobertura vegetal natural del entorno. En el caso sevillano y gaditano aparecen paralelamente y de forma muy puntual, algunos cambios en los usos no urbanos del suelo que permiten la recuperación de pequeñas zonas húmedas y agrícolas pero que no tienen la suficiente envergadura para poder contrarrestar

el gran consumo de espacios agrarios que conlleva el crecimiento espacial del tejido urbano metropolitano (Figura 2).

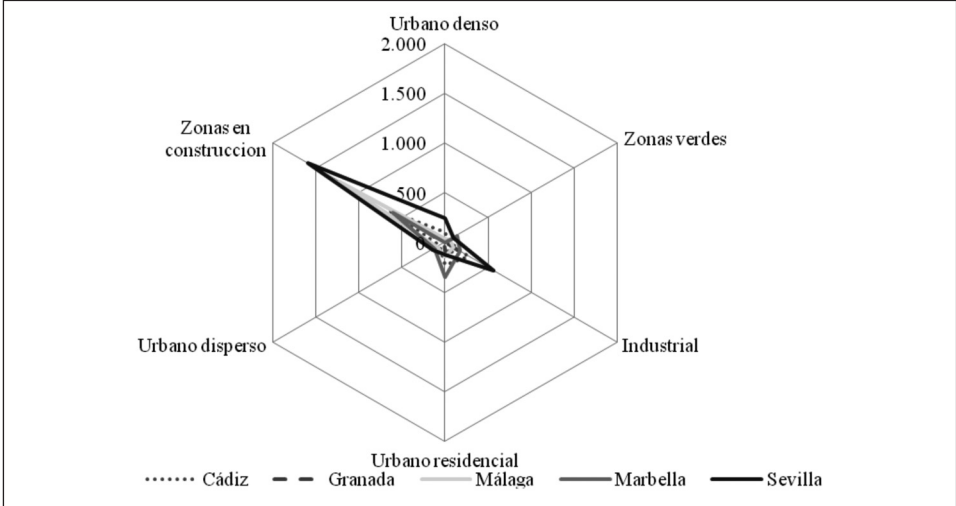
FIGURA 2. Cambio neto de uso del suelo entre 1999 y 2007 en las áreas metropolitanas del estudio



Fuente: Fuente: Elaboración propia a partir del MUCVA.

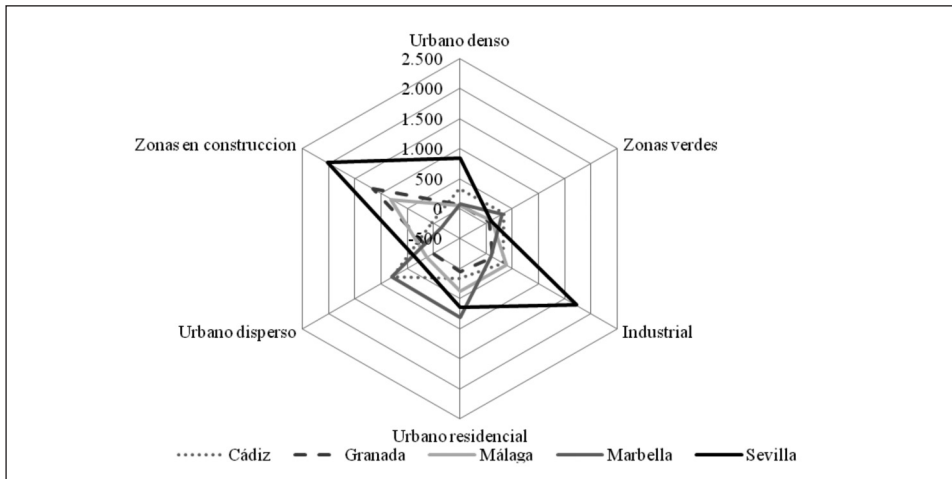
Este carácter secundario en la organización del espacio metropolitano, pero prioritario en el entendimiento de la dinámica espacial del tejido urbano, invita a un análisis más detallado de su organización y dinámica. Nos permite confirmar

FIGURA 3. Modelo de crecimiento urbano en las áreas metropolitanas del estudio entre 1999 y 2003



Fuente: Elaboración propia a partir del MUCVA.

FIGURA 4. Modelo de crecimiento urbano en las áreas metropolitanas del estudio entre 2003 y 2007



Fuente: Elaboración propia a partir del MUCVA.

que entre 1999 y 2003, se ha producido unos cambios muy profundos en las pautas urbanizadoras de las distintas aglomeraciones que poco tienen que ver con las necesidades básicas de la población residente.

Así, si en el primer periodo el conjunto de los espacios de estudio seguían pautas de desarrollo territorial similares, estas se diversifican en el segundo periodo (Figura 3 y 4).

Entre 1999 y 2003 en todas las aglomeraciones urbanas analizadas, los espacios en construcción explicaban la gran mayoría de las superficies de cambios, reflejando la dinámica global observada a nivel nacional.

En el caso de los áreas metropolitanas de Málaga y Sevilla, los dos áreas metropolitanas más importantes del estudio, dichas zonas superan las 1.000 ha y representan más del 60% de los cambios urbanos del intervalo estudiado. No obstante, los áreas metropolitanas como Granada o Sevilla, de estructuras radio-céntricas habían anticipado ya sus desarrollos espaciales con la consolidación de nuevos espacios industriales y comerciales en el primer periodo, mientras el área metropolitana de Marbella orientaba su crecimiento espacial hacia la producción de importantes zonas residenciales, proponiendo un modelo de desarrollo urbano claramente difuso sin llegar a ser disperso (Figura 3).

En el segundo periodo de estudio (2003-2007), las tendencias se diversifican extraordinariamente, teniendo cada aglomeración su propia estrategia territorial de desarrollo (Figura 4).

Las áreas metropolitanas de Sevilla, Málaga y Granada siguen construyéndose. El caso granadino es en este contexto muy llamativo ya que su despegue inmobiliario se observa precisamente en el periodo 2001/2009, cuando el resto



de las aglomeraciones ralentizan el proceso a niveles muy inferiores al observado en el cambio de siglo.

Recíprocamente, la mayoría del suelo en construcción del primer periodo en el conjunto de los espacios estudiados ha permitido la creación de nuevas zonas comerciales e industriales, la colmatación del tejido urbano y la creación de espacios residenciales. Esta tendencia se observa sobre todo en el área metropolitana de Sevilla donde las superficies de los dos primeros epígrafes se han multiplicado por tres.

El área metropolitana de Marbella destaca, por su parte, por los primeros síntomas de agotamiento del modelo de desarrollo urbano extensivo y la necesidad de un cambio sin hacer olvidar que en el periodo estudiado el área metropolitana de Marbella tiene un proceso de crecimiento residencial superior al de la aglomeración de Sevilla.

Así que los procesos constructivos del periodo anterior, plasmados en un fuerte aumento de los espacios residenciales y dispersos asociados a la creación de zonas verdes, siendo casi exclusivamente campos de golf, que aparecían como una nueva apuesta de desarrollo espacial, se ven trastornados en el segundo periodo con la fuerte disminución del número de hectáreas en construcción: dividiéndose por cuatro las superficies de cambio afectadas.

En menor medida, algo parecido se observa en el área metropolitana de Cádiz-Jerez de la Frontera con un aumento substancial de los campos de golf asociado al urbano disperso pero en este último caso, acompañado de una importante colmatación de los bordes urbanos del tejido consolidado.

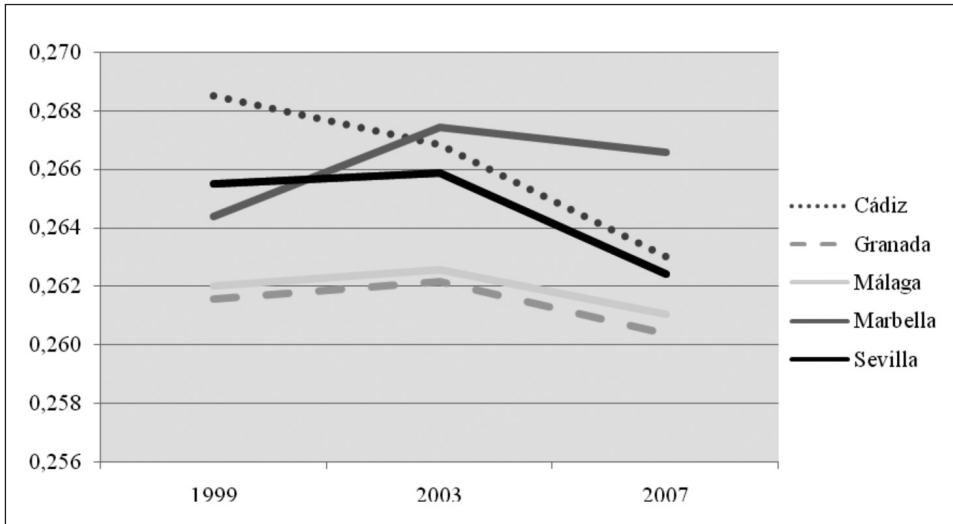
Todo ello hace pensar que el nivel de sostenibilidad del crecimiento urbano varía en función de la configuración territorial de los municipios incluidos en las distintas aglomeraciones urbanas e implica un estudio más detallado para analizar las disparidades, sobre todo cuando el análisis se plantea a partir de una aglomeración multicéntrica. Esta reflexión no impide, sin embargo, subrayar que las dos últimas aglomeraciones marítimas no gozan a priori de un modelo de desarrollo territorial muy sostenible.

## **4.2. Sostenibilidad demográfica de las aglomeraciones urbanas andaluzas en el cambio de siglo**

Paralelamente, se observa una cierta homogeneidad demográfica entre las distintas aglomeraciones a pesar de las grandes diferencias de poblamiento. Dicha semejanza se traduce por un alto grado de diversidad intergeneracional con una tendencia a una mayor complejidad en los últimos años (Figura 5).

En 1999 tres grupos destacan en función de ligeros matices en el índice de diversidad de Simpson: el área metropolitana de Cádiz-Jerez de la Frontera, menos consolidado, aparece como el menos diverso, mientras el de Granada o Málaga ostenta el índice más bajo, reflejando una mayor pluralidad. En los ocho años siguientes, todos los espacios metropolitanos han ido ganando en comple-

FIGURA 5. Diversidad intergeneracional de las áreas metropolitanas del estudio entre 1999 y 2003



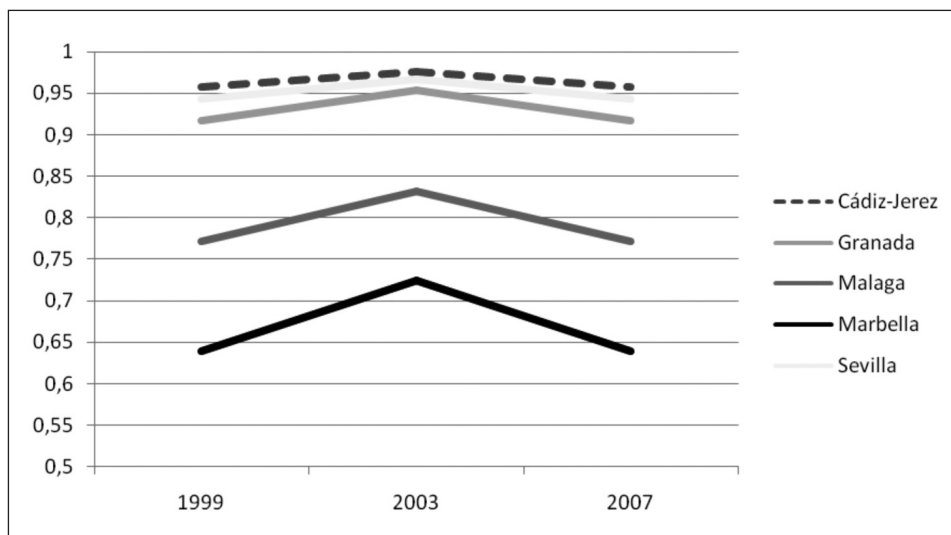
Fuente: Elaboración propia a partir del padrón municipal del IEA.

alidad y consiguiendo casi la equiparación a excepción del área metropolitana de Marbella.

En realidad, las áreas metropolitanas de Sevilla y Marbella forman un grupo aparte: si bien la aglomeración de Sevilla es sin lugar a duda la más grande y poblada del estudio, se caracteriza, como la de Marbella, por una diversidad intergeneracional intermedia en el primer periodo. Es a partir de 2003, cuando el área metropolitana de Sevilla experimenta su mayor cambio de tendencia, para asemejar su diversidad intergeneracional al resto de las aglomeraciones más complejas mientras el área metropolitana de Marbella, a la inversa del resto de los lugares examinados, pierde variedad entre 1999 y 2003 y el indicador se mantiene en 2007 muy por encima del resto de los espacios.

La complejidad intergeneracional no se acompaña de una pluralidad cultural ya que la probabilidad de que un español se encuentre con un extranjero es mínima en las aglomeraciones interiores, destacando solo las zonas costeras con un índice más bajo por la presencia de una importante comunidad europea (Figura 6). Es de destacar asimismo que en todos los ámbitos estudiados, la tendencia observada entre 1999 y 2003 es la inversa de la enfatizada entre 2003 y 2007 haciendo del balance entre los dos periodos nulos y de la dinámica entre 1999/2003 muy estable. En término de sostenibilidad social del conjunto, estos hechos deben considerarse como factores negativos ya que reducen drásticamente la diversidad poblacional de las aglomeraciones metropolitanas estudiadas.

FIGURA 6. Pluralidad cultural de las áreas metropolitanas del estudio



Fuente: Elaboración propia a partir del padrón municipal del IEA.

## 5. CONCLUSIÓN

Este artículo ilustra de forma clara, a partir de informaciones espaciales y sociodemográficas, el profundo cambio en la organización territorial de algunas aglomeraciones metropolitanas andaluzas, observándose una desvinculación de los procesos de crecimientos demográficos con los procesos de expansión espacial. Esto se traduce en el territorio a partir de 2003 por una gran diversificación en las estrategias de desarrollo territorial, más acorde con la función metropolitana propia de cada área.

Dicha desvinculación, tiene algunas consecuencias en la diversidad intergeneracional y la pluralidad cultural de la población habitante ya que en todos los casos, a partir de 2003, la diversidad, medida a través del índice de diversidad de Simpson, aumenta.

A nivel metodológico, las fuentes utilizadas permiten una buena aproximación de la sostenibilidad del modelo de desarrollo urbano, pero para ser completo es preciso un estudio a una escala de mayor detalle. Escala que por otra parte, permite mejorar considerablemente la representatividad de los indicadores utilizados.

## BIBLIOGRAFÍA

DE OLIVEIRA NEVES, G. (2009) «Los paisajes de las áreas metropolitanas españolas a partir de la cartografía Corine Land Cover», in *Geografía, terri-*

- torio y paisaje: el estado de la cuestión: actas del XXI congreso de geógrafos españoles*, Ed. Universidad de Castilla-La Mancha, Ciudad Real.
- DE OLIVEIRA NEVES, G. (2010): «Formas y organización de las aglomeraciones metropolitanas» in *La ciudad metropolitana en España: Procesos urbanos en los inicios del Siglo XXI*, Ed. Thomson Reuters, Civitas, Pamplona.
- 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*, 46, 49-68.

# DEMANDA DE VIVIENDA, CRECIMIENTO RESIDENCIAL Y SEGREGACIÓN SOCIO-ESPACIAL: EL CASO DE LOS PAUS MADRILEÑOS\*

De La Riva Ámez, J.M<sup>a</sup>  
*josemaria.delariva@uam.es*  
Palacios García, Antonio J.  
*antonio.palacios@uam.es*  
Vinuesa Angulo, J.  
*julio.vinuesa@uam.es*  
*Universidad Autónoma de Madrid*

**Resumen:** La historia del boom inmobiliario, que se inicia a mediados de los 90, ha de tener entre sus principales referencias ideológicas y empíricas la puesta en marcha de los Programas de Actuación Urbanística (PAUs) en Madrid. Esta comunicación tiene por objeto mostrar por un lado, el planteamiento y el desarrollo de estas áreas residenciales, por otro, demostrar la ineficiencia de estas actuaciones y, por último, poner de manifiesto la marcada segregación socio-espacial que caracteriza a los PAUs, especialmente en lo relativo a la localización de la vivienda social.

**Palabras clave:** Madrid; PAUs; vivienda; crecimiento residencial; segregación socio-espacial.

## HOUSING DEMAND, RESIDENTIAL GROWTH AND SOCIO-SPATIAL SEGREGATION: PAU'S OF MADRID CASE STUDIES

**Abstract:** The real estate boom that took place last years has meant, among other things, the implementation of major urban development operations such as the Urban Development Programs (Programas de Actuación Urbanística – PAU's) in Madrid. This paper intends to show the approach and development of these residential areas, to demonstrate the inefficiency of these actions, and finally to show

---

\* Esta comunicación se enmarca en el proyecto «Las ciudades españolas en la etapa autonómica (1978-2008). Dinámicas, procesos y políticas. CS2009-11261 (subprograma GEOG), del Ministerio de Ciencia e Innovación.

the marked spatial segregation that characterizes PAU's, especially regarding the territorial distribution of social housing.

**Key words:** Madrid; PAUs; housing; residential growth; socio-spatial segregation.

## 1. INTRODUCCIÓN

El proceso de construcción del espacio urbano de Madrid en estos últimos años se ha visto condicionado, como en el resto de España, por la influencia de un boom inmobiliario sin parangón, en el que la supuesta satisfacción de la «necesidad de vivienda» ha sido utilizada como coartada para el desarrollo territorial. Sin restarle un ápice de importancia a lo anterior, no es menos cierto que el proceso de producción del espacio urbano madrileño también se ha caracterizado por la ausencia de un modelo, de un proyecto definido y claro de la ciudad deseada con el único objetivo de anticipar un proceso que, más tarde, materializaría la Ley 6/98, es decir, poner suelo en el «mercado», con el objetivo de «abaratarlo», sin tener en cuenta ni las necesidades de la ciudad ni permitir un proceso de participación en la decisión de un crecimiento de tanta importancia. En el desarrollo de la urbe, el papel protagonista no lo ha jugado la iniciativa pública sino los intereses inmobiliarios privados, en aras del mayor beneficio económico en el más breve plazo posible. Un magnífico ejemplo de ello son los Programas de Actuación Urbanística (PAUs) del Plan General del año 1997, teniendo en cuenta además, que surgen en un contexto de crisis inmobiliaria más o menos semejante al actual. Por su filosofía y por sus dimensiones (una magnitud similar a la de Pamplona), los PAUs han sido la principal apuesta para el desarrollo urbano del municipio madrileño<sup>1</sup>. En este sentido, esta comunicación tiene por objeto mostrar por un lado, el planteamiento y el desarrollo de estas áreas residenciales y, por otro, demostrar la ineficiencia que, a día de hoy, más de una década después de la aprobación del plan, supone el despilfarro de un sistema que no aprovecha la capacidad de alojamiento prevista (a pesar de que la urbanización esté finalizada), a lo que habría que sumar la pérdida irrevocable de territorio que ello supone. En suma, se manifiesta el abandono de la responsabilidad pública en el proceso negociador de los beneficios económicos de los planes generales, con grave perjuicio para el conjunto de los ciudadanos como destinatarios de los beneficios sociales.

Del mismo modo, el estudio de la realidad urbanística, a partir de la información suministrada por la administración responsable, permitirá poner de ma-

---

<sup>1</sup> Además de los PAUs, el PG97 decidió calificar como urbanizable programado un importantísimo paquete de suelo de más de 5.000 hectáreas de superficie y 61.000 viviendas entre los que figuran los denominados «Desarrollos del Noreste» (UZP.1.01 Ensanche de Barajas y UNP.4.01 Ciudad Aeroportuaria- Parque de Valdebebas) y «Desarrollos del Sureste» (UZP.1.04 La Atalayuela; UZP.2.01 El Cañaveral; UZP.2.02 Los Cerros; UZP.2.03 Los Ahijones; UZP.2.04 Los Berrocales y UZP.3.01 Valdecarros).

nifiesto no sólo la falta de eficiencia sino también la marcada segregación socio-espacial que caracteriza a los PAUs, especialmente en lo relativo a la distribución territorial de la vivienda social.

## 2. PLANTEAMIENTO Y DESARROLLO DE LOS PAUs

Aunque en esta aportación nos vamos a centrar exclusivamente en los PAUs como nuevos desarrollos residenciales de la ciudad de Madrid, no podemos olvidar que la situación del urbanismo que hoy vivimos, tiene sus raíces muy ancladas en una determinada forma de concebir el desarrollo de las ciudades. Más aún si de lo que hablamos es de Madrid, ciudad cuyo crecimiento, tal y como indican Pinto y Madrazo (1995), «desde tiempos inmemoriales, siempre ha sido muy poco racional».

En el caso concreto de los PAUs, éstos nacen de los dos documentos de planeamiento desarrollados en la etapa democrática, los planes generales de 1985 (PG 85) y 1997 (PG 97). Ambos, como instrumentos de planificación de la ciudad que son, están sujetos a aspectos como el marco legal, pero también a factores humanos, socioeconómicos o incluso ideológico-políticos que tienen más influencia de la que de forma inmediata se percibe. Los PAUs (Figura 1)

FIGURA 1. Localización de los PAUs



Fuente: VINUESA *et al.*, 2009.

tienen su origen en el programa municipal de vivienda puesto en marcha por el alcalde Álvarez del Manzano desde su elección en 1991. El programa partía de dos hechos, el elevado precio de la vivienda y, como consecuencia, la expulsión de Madrid de los jóvenes que querían acceder a la primera vivienda, propiciando así el crecimiento residencial periférico (SANTOS PRECIADO, 2001:178). Además, se aseguraba que la ejecución del programa precisaba de la reclasificación de suelo en el término municipal. Estas cuestiones dieron lugar a la delimitación en febrero de 1992 de una serie de ámbitos en los que se pretendía construir nuevos barrios, que acogieran las viviendas programadas, gestionando el suelo mediante Programas de Actuación Urbanística que serían tramitados como modificaciones puntuales de plan general. Estos hechos marcan el inicio de un largo debate urbanístico y del proceso de reclasificación de suelo más ambicioso, costoso y mutable de la historia del urbanismo español.

Los antecedentes urbanísticos de los PAUs eran diversos. Unos, como Carabanchel y Arroyo del Fresno, eran ámbitos delimitados en el PG85 cuyo aprovechamiento se incrementaba notablemente. Otros, como Sanchinarro o Vallecas, correspondían en parte a suelos clasificados por el PG85, cuyos ámbitos, techo edificable y capacidad residencial se aumentaron. Otros, como las Tablas y Montecarmelo, serían actuaciones de nuevo cuño.

Otra de las características de estos nuevos desarrollos se fundamenta en el hecho de que para ponerlos en marcha se utiliza una reedición de las fórmulas de urbanismo concertado esgrimida con anterioridad durante la década de los setenta. Ésta consiste en que el coste de la urbanización lo cobran los promotores en especie, es decir con edificabilidad para vivienda libre y otros usos, los propietarios de suelo y los urbanizadores con la edificabilidad de precio tasado y el Ayuntamiento de Madrid con la edificabilidad de la vivienda de protección oficial.

El desarrollo urbano de la capital mediante estas piezas urbanas propiciaría una intensa polémica sobre la necesidad de estas operaciones y también sobre los tipos de vivienda en que debía centrarse la acción pública, sobre la confluencia de intereses entre los operadores inmobiliarios y los dirigentes políticos y también en torno a la validez de su instrumentación. El contexto político cambiante y de diferente signo en ocasiones en las instancias regional y local también ha sido otra de las cuestiones fundamentales que han rodeado siempre el debate acerca de la idoneidad, eficacia y eficiencia del modelo de PAUs. Han sido disputas en torno a una diferente cultura de la ciudad y un distinto entendimiento del papel que las políticas de suelo pueden desempeñar, así como un diferente modo de entender el urbanismo como soporte para el gobierno del territorio.

Tanto en el planteamiento como en el desarrollo de los PAUs también tendría incidencia la aprobación de la Ley 6/98 de 23 de abril «Sobre régimen del suelo y valoraciones». La exposición de motivos de esta ley era bien clara en cuanto a sus intenciones. El argumento era que la pretendida mayor oferta de suelo urbanizado propiciaría una mayor oferta de vivienda a un precio asequible mediante



la protección pública, es decir, con un marcado carácter social. El resultado de ese planteamiento ideológico-político-económico-¿social? sería el desarrollo de 6 nuevos barrios o ensanches que servirían de cierre perimetral de la ciudad tanto por el norte como por el sur (sustituyendo el anillo verde que se había mantenido, incluso, durante la dictadura de Franco), en un supuesto objetivo de equilibrar en términos de suelo y vivienda, dado que la heterogeneidad de estas unidades residenciales habría de ser uno de sus signos distintivos. Los datos básicos referidos al conjunto de los PAUs (Cuadro 1) dan una idea de la importancia de este desarrollo territorial<sup>2</sup> de baja densidad (24 viv/Ha). Estamos hablando de más de 2.000 hectáreas de superficie y de más de 74.000 viviendas con una capacidad para más de 200.000 nuevos residentes (ocupado en la actualidad por algo más de 105.000 empadronados). Como ya se ha dicho, uno de los pilares ideológicos de los PAUs era su carácter social que se concreta a través del elevado porcentaje de vivienda protegida (55,4%) a pesar de la dudosa legalidad de incluir la VPT en este apartado<sup>3</sup> (VINUESA *et al.*, 2009). Por sus dimensiones destaca sobremanera el Ensanche de Vallecas (736 hectáreas y 26.000 viviendas), seguido a distancia por el PAU de Sanchinarro con 400 hectáreas y 13.500 viviendas. En ambos casos se trata de crecimientos residenciales de gran importancia para esta ciudad, comparables al tamaño de numerosos núcleos urbanos españoles.

CUADRO 1. Datos básicos de los PAUs

PAU	Superficie (Ha)	Viviendas Libres	Viviendas Protegidas			Total Viviendas
			Total	VPO	VPT	
Montecarmelo	255,8	3.882	4.655	2.850	1.815	8.547
Las Tablas	362,3	5.021	7.251	3.450	3.801	12.272
Sanchinarro	401,07	5.622	7.946	3.837	4.109	13.568
Carabanchel	356,5	5.224	6.126	3.386	2.740	11.350
Arroyo del Fresno	148,6	1.254	1.500	760	740	2.754
Ensanche de Vallecas	736	12.240	13.806	7.214	6.592	26.046
<b>Total</b>	<b>2.260,90</b>	<b>33.243</b>	<b>41.294</b>	<b>21.497</b>	<b>19.797</b>	<b>74.537</b>

Fuente: Elaboración propia a partir de los expedientes aprobados en los Plenos del Ayto. de Madrid.

Además de la superficie directamente vinculada a la vivienda, los PAUs nacen con la intención de albergar otros usos. El industrial ocupa una extensión notable en alguno de ellos, entre los que destacan los 126.000 m<sup>2</sup> en el Ensanche de Ca-

<sup>2</sup> Una información más detallada de las características básicas de los PAUs en lo referente a sus características morfológicas y funcionales puede encontrarse en las obras de MIRET, 2010; FERNÁNDEZ, 2010 y BRANDIS y DEL RÍO, 2007.

<sup>3</sup> La VPT es vivienda libre que se adquiere a precio tasado. En ellas se establece una limitación en la facultad de venta de las mismas por un período de cinco años, a partir del cual se convierten en viviendas libres.

rabanchel. Aunque en el caso de Arroyo del Fresno, Montecarmelo y Las Tablas no hay espacio dedicado a este uso, lo que pone de manifiesto un proceso de segregación socio-espacial, concentrando, una vez más, el desarrollo industrial en el sur de la ciudad. En lo referente al terciario, destacan por encima de los demás los 275.000 m<sup>2</sup> del Ensanche de Vallecas, seguidos muy de lejos por los cerca de 200.000 de Las Tablas y los más de 150.000 de Sanchinarro. A grandes rasgos se concentra en grandes «parcelas-isla» y está formada básicamente por centros comerciales y «ciudades corporativas» de grandes empresas (MIRET, 2010:223). Por último, el uso dotacional está encabezado nuevamente por Vallecas con casi 6 millones de m<sup>2</sup>, a los que habría que añadir los cerca de 3 millones de m<sup>2</sup> de Las Tablas, Sanchinarro y Carabanchel. Como suele ser lo habitual, han sido estas parcelas las últimas en ser desarrolladas, quedando aún desocupadas un buen número de ellas.

### **3. LAS DEBILIDADES DEL SISTEMA. SU INEFICIENCIA**

Como se ha visto hasta ahora, los PAUs han estado siempre envueltos en la polémica acerca de su idoneidad. Pero no es menos cierto que también sobre ellos se ciernen oscuros nubarrones en algunas cuestiones relativas a su origen, al tiempo de desarrollo de los mismos y a su estado actual.

Respecto a las dos primeras cuestiones, las relativas a su origen y desarrollo, se ha indicado que: a) el crecimiento urbanístico aparejado a éstos tiene como coartada la vivienda social, a pesar de que ya el PG85 disponía de suelo remanente para satisfacer las necesidades unos años más; b) se apoya en un aumento de población notable sobre una infraestructura de transporte ya sobrecargada como es la M-40; c) la actuación no garantiza que el mercado, de acuerdo con su capacidad y con los ritmos mantenidos en los años anteriores, absorba la operación (lo que supone el perjuicio de los intereses generales), pero materializa las plusvalías expectantes sobre dichos suelos creando derechos a los propietarios y a los urbanizadores de suelo (primando pues los intereses privados). En palabras de Santos Preciado (2001), «el procedimiento de compensación ha permitido la acumulación de terreno en pocas manos y la especulación como forma de acumulación del capital»; d) la sobreclasificación y la flexibilidad no redundan ni en el abaratamiento de los precios de suelo y vivienda, ni en la atracción o mantenimiento de actividades, ni en la mejora de la calidad de la vida de nuestras ciudades; e) el desarrollo temporal de los PAUs muestra un evidente retraso en la construcción de las viviendas (27 meses transcurren entre que se concede la Licencia de Nueva Edificación y la Licencia de Primera Ocupación) y en la ocupación efectiva de las mismas (transcurren otros 7 meses más hasta que se produce la inscripción en el Padrón de sus inquilinos) (VINUESA *et al.*, 2009). Para complementar lo anterior es interesante analizar la situación de algunos de estos crecimientos urbanos atendiendo al grado de ocupación de los mismos en la actualidad (Cuadro 2).

CUADRO 2. Estado de desarrollo de los PAUs en abril de 2011

PAU	Viviendas programadas	Licencias de nueva edificación		Licencias de nueva ocupación		Registros padronales		
		Viviendas		Viviendas		Hogares <sup>(1)</sup>		
	(A)	(B)	%(B)/(A)	(C)	%(C)/(A)	(D)	%(D)/(A)	%(D)/(C)
Montecarmelo	8.547	7.275	85,1	7.316	85,6	4.881	57,1	66,7
Las Tablas	12.272	11.620	94,7	11.007	89,7	7.241	59,0	65,7
Sanchinarro	13.568	13.521	99,6	12.822	94,5	8.715	64,2	67,9
Carabanchel <sup>(2)</sup>	12.365	12.186	98,5	10.636	86,0	8.866	71,7	83,3
Arroyo del Fresno	2.754	0	-	0	-	0	-	-
Vallecas <sup>(2)</sup>	28.058	23.723	84,5	17.195	61,2	10.524	37,5	61,2
<b>Total</b>	<b>74.810</b>	<b>68.325</b>	<b>91,3</b>	<b>58.976</b>	<b>78,8</b>	<b>40.227</b>	<b>53,7</b>	<b>68,2</b>

Fuente: Elaboración propia a partir de datos facilitados por la D.G. de Estadística del Ayto. de Madrid.

(1) Datos de enero de 2010.

(2) Número de viviendas incrementado por modificaciones del planeamiento.

Los datos muestran que catorce años después de la aprobación del PG97 todavía quedan por iniciarse una décima parte del total de las viviendas programadas, no tienen posibilidades de ocupación más de una quinta parte y están sin habitar más del 30%, lo que pone de manifiesto que en el conjunto de los PAUs se alcanza por poco la mitad de su capacidad prevista de alojamiento. Los dos casos más llamativos son el de Vallecas, el de mayor extensión y capacidad residencial, que con sus más de 10.000 hogares y 25.000 empadronados en la actualidad no llega al 40% de su cabida. En el otro extremo se situaría Arroyo del Fresno, el de menor extensión y capacidad residencial, donde, a día de hoy, y a pesar de haberse completado su urbanización, no han comenzado las labores de edificación aunque esté en funcionamiento, eso sí, un campo de golf previsto en el proyecto<sup>4</sup>.

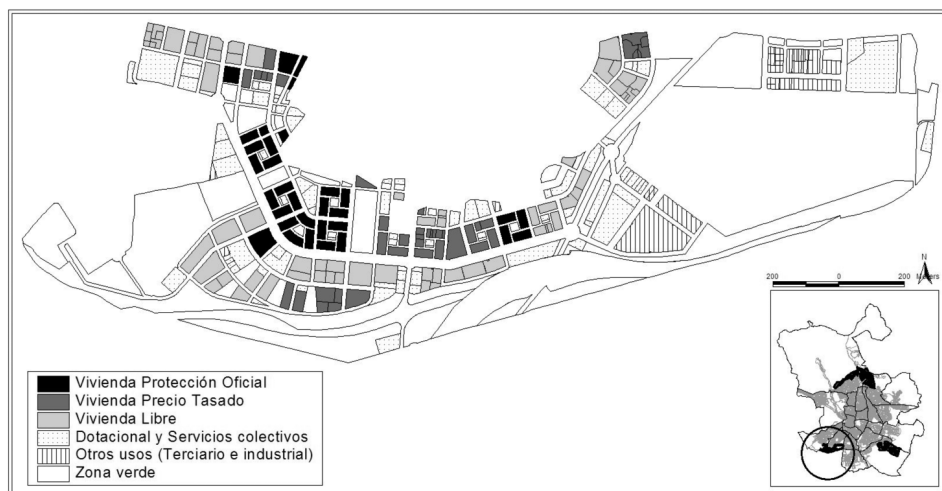
#### 4. LA SEGREGACIÓN SOCIO-ESPACIAL COMO RASGO DE LOS PAUs

La información relativa a la promoción pública de vivienda se caracteriza por su ausencia, escasez y dudosa fiabilidad (MOYA *et al.*, 2005). Partiendo de esta premisa, en Madrid, como en otras ciudades españolas, la intervención pública en materia de vivienda, resultado de una intensa política intervencionista en la producción inmobiliaria con una larga tradición, presenta como rasgo característico su segregación respecto al resto de la ciudad consolidada. En principio, la fórmu-

<sup>4</sup> El campo de golf citado es resultado de un convenio firmado por el ayuntamiento y la Real Federación Española de Golf en 1999 en terrenos afectados por el Sistema General Deportivo, suelo que aporta el ayuntamiento a través de la constitución de un derecho de superficie gratuito por 75 años (BRANDIS y RÍO, 2007).

la de los PAUs responde al objetivo de insertar bloques, parcelas o manzanas de vivienda protegida en el tejido proyectado de la ciudad. De este modo, sobre el papel se trata de reducir el efecto «gueto» de otras fórmulas anteriores, buscando la mezcla de grupos sociales heterogéneos (MOYA, 2004:128). Sin embargo, las figuras que incorporamos en este apartado lo que muestran es precisamente la segregación espacial de esta modalidad residencial. La concentración territorial de la vivienda de protección oficial como se aprecia con una claridad meridiana en los casos de Carabanchel, Las Tablas o Sanchinarro, es el resultado de una ordenación urbana excesivamente funcionalista que ha configurado de este modo barrios monofuncionales y socialmente homogéneos<sup>5</sup> (VALENZUELA, 1996). La conjunción de segregación y diseño arquitectónico ¿novedoso? ¿rutilante? ¿moderno? ¿funcional? dan una imagen de conjunto de algunos PAUs «diferente» del resto de la ciudad aunque no hayan supuesto la solución a los problemas de vivienda de la población madrileña con menos posibilidades de acceso.

FIGURA 2. Uso del suelo según tipo de vivienda en el PAU de Carabanchel

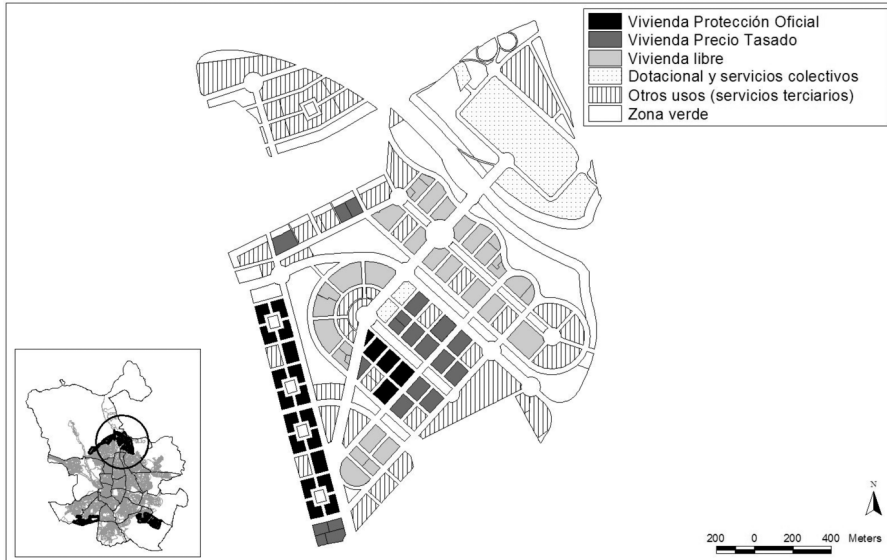


Fuente: Elaboración propia a partir de la información de la Gerencia de Urbanismo del Ayto. de Madrid.

En los tres casos presentados, la concentración espacial de la vivienda protegida es evidente. En el PAU de Carabanchel (donde residen a día de hoy más de 24.000 personas) se localiza en la zona occidental de la Avenida de la Peseta y fundamentalmente en el espacio comprendido entre las calles Fagot y Salvador Allende. En Las Tablas (19.000 residentes), las promociones públicas se dispo-

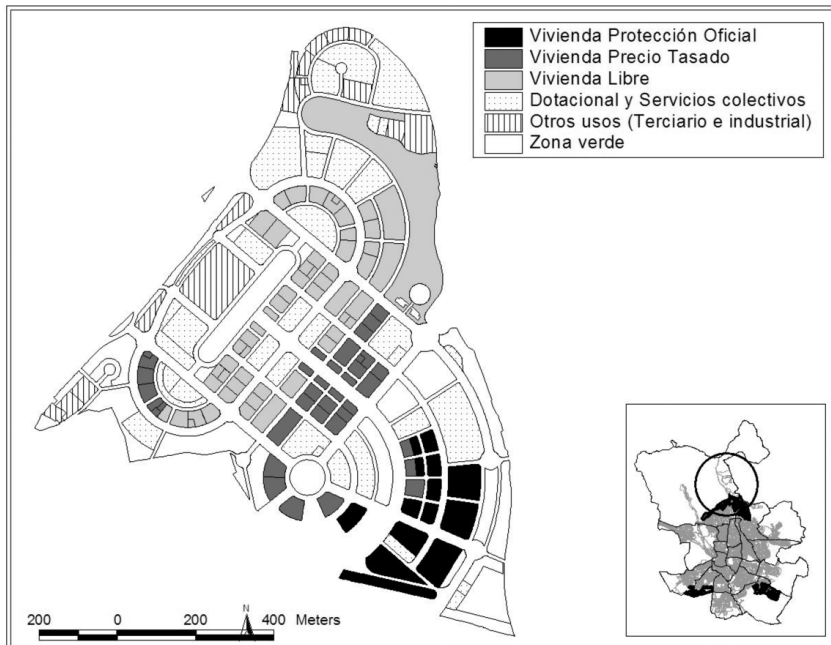
<sup>5</sup> El 40% de los habitantes tienen edades comprendidas entre los 25 y los 39 años y más del 50% de los hogares están formados por una o dos personas, siendo la edad promedio los 30 años (MIRET, 2010).

FIGURA 3. Uso del suelo según tipo de vivienda en el PAU de Las Tablas



Fuente: Elaboración propia a partir de la información de la Gerencia de Urbanismo del Ayto. de Madrid.

FIGURA 4. Uso del suelo según tipo de vivienda en el PAU de Sanchinarro



Fuente: Elaboración propia a partir de la información de la Gerencia de Urbanismo del Ayto. de Madrid.

nen a modo de barrera longitudinal entre las calles Castiello de Jaca y Castillo de Candanchú. Paradójicamente se trata de las viviendas colindantes con las vías del tren de Cercanías y las instalaciones de Renfe-Adif en Fuencarral. Por último, en el PAU de Sanchinarro, cuya población roza los 25.000 habitantes, la concentración de la vivienda protegida también se concreta en su ángulo sureste, entre las calles del Príncipe Carlos y la Avenida Francisco Pi i Margall. Curiosamente también las más próximas a las vías rápidas de alta capacidad M-40 y M-11.

A esta clara segregación socio-espacial habría que añadirle la peculiaridad, presente en alguno de los PAUs, de haber desarrollado algunas promociones de vivienda en base a los proyectos de afamados estudios de arquitectura, tales como los de Thom Mayne, Zaera Polo, Legorreta, Chipperfield o MVRDV. El debate está servido en cuanto al diseño de los edificios y a su pretendida funcionalidad por quienes allí residen<sup>6</sup>.

## 5. CONCLUSIONES Y PROPUESTAS

Casi dos décadas después de la aprobación inicial de la operación urbana que supone el desarrollo de los PAUs, habría que considerar el fracaso de dos de los pilares en los que se fundamentó dicha operación. Por un lado, el relativo al precio de la vivienda relacionado con el precio del suelo. El argumento del «todo urbanizable» ha resultado ineficaz. La disponibilidad de suelo por su liberalización no ha traído consigo, como bien sabemos todos, la reducción del precio de la vivienda. De hecho, se ha apuntado en numerosas ocasiones como esta cuestión, junto a otras, participa de manera notable en la crisis inmobiliaria y financiera en la que nos encontramos inmersos en la actualidad. Han sido los intereses privados, bien como propietarios del suelo, bien como agentes urbanizadores o bien como promotores de las viviendas, los que se han llevado la parte más sustancial de los beneficios<sup>7</sup> que deberían haberse materializado en ventajas para el conjunto de la ciudadanía, especialmente para los más desfavorecidos.

Por otro lado, las dificultades de acceso a la vivienda de la población con menos recursos tampoco han desaparecido con estos desarrollos residenciales. La protección a la vivienda, ha de abordarse desde la accesibilidad: entendiéndolo por tal la enorme dificultad que una parte importante de la población —los jóvenes— tiene para resolver su problema de alojamiento a través del mercado. Una política de protección a la vivienda no consiste en actuaciones aisladas que consigan el abaratamiento del suelo o la mejora de la construcción. Es una operación llevada

---

<sup>6</sup> «Una ruina muy sofisticada» (*EL PAÍS* 13/9/2009).

<sup>7</sup> Basten algunos datos que verifican la afirmación anterior. Si se tiene en cuenta que en el año 90 los suelos en los que se han desarrollado los PAUs, al ser mayoritariamente no urbanizables, no tenían apenas valor económico, y que las últimas ventas conocidas han alcanzado los 1.850 €/m<sup>2</sup>, la recalificación, a precios de hoy y descontando los costes de urbanización, ha significado una plusvalía, según los datos verbales manejados en el sector inmobiliario, de aproximadamente 12 mil millones de €, para los propietarios de esos suelos.

a cabo en forma conjunta u ordenada, contemplando un panorama integrado e interrelacionado, que es el que nos ofrece la realidad. De otra manera, la solución del problema permanece tan lejana como inasequible y pasa necesariamente por considerar los elementos que interrelacionados dan lugar a: la retención del suelo urbano y urbanizable por motivos especulativos; la escasez del suelo público gestionado; la descoordinación administrativa que incrementa los costes de los promotores; la falta absoluta de transparencia que hace del mercado inmobiliario de Madrid uno de los más opacos del país. Para que una operación de suelo tenga efectos positivos sobre el mercado de la vivienda tendrá que contemplar, de forma simultánea, ordenada y sistemática, actuaciones no sólo sobre suelo, sino también sobre edificación, financiación y fiscalidad, sin estos ingredientes la operación de suelo será simplemente eso: una operación de suelo.

El desarrollo de los PAUs, la forma de construir ciudad, de entender la ciudad en definitiva, tiene mucho que ver con la falta de identidad de barrio que se manifiesta en algunas de estas unidades residenciales como pueden ser los casos de Montecarmelo y Las Tablas (no digamos ya el de Arroyo del Fresno). Su paisaje urbano delata la falta de actividad comercial en las calles, al estar toda agrupada en los centros comerciales. El escaso movimiento de transeúntes pone de manifiesto su carácter de «barrio dormitorio» (FERNÁNDEZ, 2010), donde durante el día predominan las personas de edad avanzada cuidando de recién nacidos y por la tarde parejas jóvenes paseando. La ausencia de un sentimiento de barrio e incluso de ciudad es evidente y constituye además una de las principales reclamaciones vecinales. Hay que destacar igualmente otra cuestión que por obvia a menudo se olvida. Los planes urbanísticos no deberían estar prioritariamente al servicio de la obtención de plusvalías que genera la promoción inmobiliaria, deberían centrar sus objetivos en la generación de beneficios sociales (espacios libres, calles, equipamientos, viviendas asequibles, etc.) en esa confrontación cotidiana entre agentes sobre cómo va a utilizarse un recurso escaso como es el del suelo.

Finalmente, habría que aprender de los errores consustanciales al modelo de desarrollo urbano y aprovechar la crisis inmobiliaria para que la experiencia acumulada permita implantar nuevos modos de hacer ciudad y de afrontar el problema de la vivienda.

## BIBLIOGRAFÍA

- BRANDIS, D.; RÍO, I. (2007): «Los últimos desarrollos urbanos en la periferia de la ciudad de Madrid», en *Actas del VIII Coloquio y Jornadas de Campo de Geografía*, AGE y Universitat de les Illes Balears, p. 71-89.
- FERNÁNDEZ, J. (2010): «Los nuevos barrios de Madrid: en busca de su identidad», en CORNEJO, C.; MORÁN, J.; PRADA, J. (coords.): *Ciudad, territorio y paisaje. Reflexiones para un debate multidisciplinar*, CSIC, Madrid, p. 378-392.

- MIRET, A. (2010): «Criterios para cualificar y valorar los nuevos espacios públicos de la periferia metropolitana desde la perspectiva de la diversidad a través del estudio de caso de los PAUs de Madrid», en CORNEJO, C.; MORÁN, J.; PRADA, J. (coords.): *Ciudad, territorio y paisaje. Reflexiones para un debate multidisciplinar*, CSIC, Madrid, p. 221-233.
- MOYA, L.; VINUESA, J.; INGLÉS, F. (2005): *La vivienda de Promoción Pública. Análisis de la actividad en Madrid en los últimos años y propuestas de futuro*, Madrid, Cuadernos Investigación Urbanística, 43, Dpto. de Publicaciones de la ETSAM, 99 p.
- MOYA, L. (2004): «La nueva vivienda pública. El caso de Madrid», *Urban*, nº 9, p. 126-136.
- PINTO, V.; MADRAZO, S. (1995): *Madrid. Atlas histórico de la ciudad. Siglos IX-XX*, Madrid, Fundación Caja de Madrid/Lunweg Editores.
- SANTOS PRECIADO, J.M. (2001): «Los nuevos barrios en construcción en el municipio madrileño. ¿Una solución al problema de la vivienda de la capital?», *Espacio, Tiempo y Forma, Serie VI, Geografía*, t. 14, p. 177-189.
- VALENZUELA, M. (1996): «Bienestar-malestar en las periferias urbanas», en LÓPEZ TRIGAL, L. (dir.): *Ciudad y alfoz. Centro y periferia urbana*, Secretariado de Publicaciones de la Universidad de León, p. 25-42.
- VINUESA, J.; DE LA RIVA, J.; PALACIOS, A. (2009): «Política de vivienda y urbanismo», *Ciudad y Territorio. Estudios Territoriales*, XLI, nº 161-162, p. 505-520.



# EFFECTOS TERRITORIALES, SOCIOECONÓMICOS Y LEGISLATIVOS DEL URBANISMO EXPANSIVO EN CANTABRIA

Carmen Delgado Viñas

*delgadoc@unican.es*

*Departamento de Geografía, Urbanismo y Ordenación del Territorio  
Universidad de Cantabria*

**Resumen:** En Cantabria ha tenido lugar un proceso progresivamente acelerado de urbanización de buena parte de su territorio, en particular de la franja litoral. En gran medida, el espacio urbanizado corresponde al suelo consumido para la edificación de viviendas cuya construcción ha sido considerada como uno de los principales factores de crecimiento económico. A tal fin se han elaborado proyectos desmedidos, se ha adoptado una actitud tolerante con las irregularidades y se ha dilatado *sine die* la demolición de lo ilegalmente construido. Incluso, como ocurre ahora, se han modificado los instrumentos de planeamiento para dar cobertura legal a las irregularidades cometidas y atajar los conflictos sociales.

**Palabras clave:** Ordenación territorial, Urbanismo expansivo, Construcción residencial, Cantabria.

## TERRITORIAL, SOCIOECONOMIC AND LEGISLATIVE EFFECTS OF URBAN SPRAWL IN CANTABRIA

**Abstract:** A progressively accelerated process of urbanization of a great part of the territory has taken place in Cantabria, above all in the coastal area. The urbanized space corresponds mainly to land used for the building that has been considered like one of the main factors of economic growth. For this purpose, excessive projects have been developed, it has adopted a tolerant attitude to the irregularities and the demolition of illegally built has delayed *sine die*. As it happens now, the planning instruments have even modified to give legal cover to the committed irregularities and to stop the social conflicts.

**Key words:** Town and country planning, Urban sprawl, Building, Cantabria.

## 1. EL APOGEO DE LA CONSTRUCCIÓN RESIDENCIAL

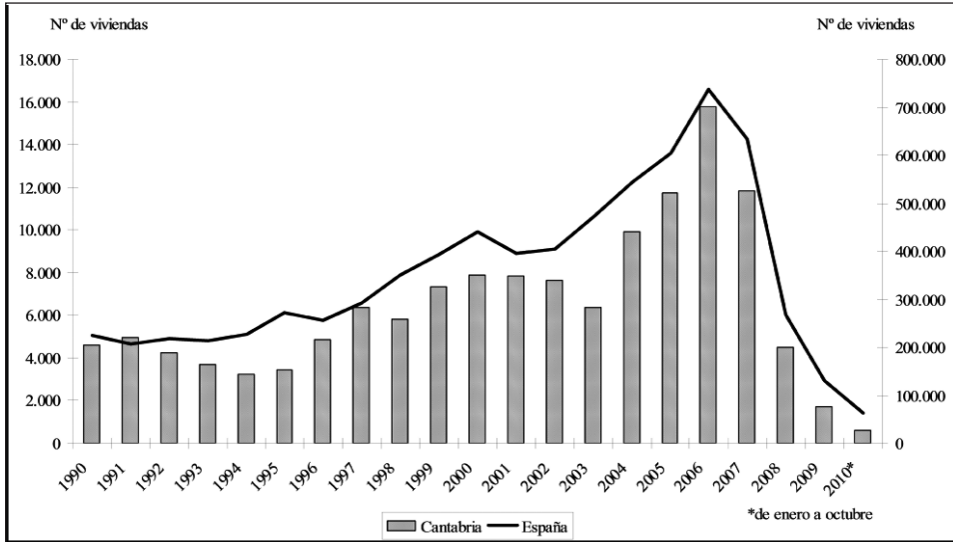
En Cantabria, como ha sucedido en la práctica totalidad del territorio español, ha tenido lugar un proceso continuamente acelerado de artificialización del suelo y, en definitiva, del territorio. Si tomamos como referencia los datos aportados por el Observatorio de la Sostenibilidad en España (OSE) en su informe sobre los *Cambios de ocupación del suelo en España* (2006), en el período 1987-2000 la superficie artificial ha aumentado en Cantabria en 22,1%. La mayor parte de ese incremento ha correspondido a las zonas urbanas, que han experimentado un crecimiento en términos absolutos de 879,9 ha, pasando a representar en el año 2000 el 70,7% de la superficie artificial. En los primeros cinco años del siglo XXI se han artificializado casi otras 2.000 ha más, prácticamente el doble que en el período 1987-2000 (OSE, 2010).

Desde esta perspectiva es obligado destacar el predominio que ha adquirido el tejido urbano discontinuo en el nuevo crecimiento de la superficie artificial hasta representar el 66,2% de las nuevas zonas urbanas cántabras. Asimismo es preciso llamar la atención sobre el hecho de que es en la franja litoral donde se ha producido el mayor aumento de zonas urbanizadas como consecuencia de la expansión de las ciudades a partir del crecimiento de nuevas urbanizaciones y áreas urbanas laxas asociadas al desarrollo de la autovía A-8 y al aumento de las actividades turísticas y de ocio en las zonas costeras (Delgado, 2008a).

Buena parte del territorio artificializado corresponde al suelo consumido para la construcción de viviendas, una actividad que ha experimentado en Cantabria un auge espectacular desde mediados de los años noventa del siglo XX. Según los datos proporcionados por el último Censo de Población y Vivienda, sólo en el decenio 1991-2001 se han edificado en España 3.737.601 viviendas que representan el 21,7% del parque de viviendas existente en la primera fecha; en el mismo período de tiempo se han construido en Cantabria 58.683 viviendas, el 26,0% del parque inmobiliario regional a comienzos del siglo actual. Las cifras son similares a las aportadas por el Ministerio de Fomento y obtenidas a partir de las licencias de obra concedidas por los Ayuntamientos; según estos datos, en los once años comprendidos entre 1990 y 2000, ambos inclusive, se han construido en España 3.092.634 viviendas de nueva planta, de las que 56.443 corresponden a Cantabria (Figura 1).

El ritmo constructivo se ha ido activando progresivamente hasta culminar a mediados de la primera década del siglo XXI; en este plazo las estadísticas del Ministerio de Fomento arrojan valores mucho más elevados: entre el año 2000 y

FIGURA 1. Auge y declive de la construcción residencial en España y Cantabria



Fuente: Elaboración propia a partir de datos del Ministerio de Fomento. Estadísticas de Edificación y Vivienda. Licencias de obra nueva.

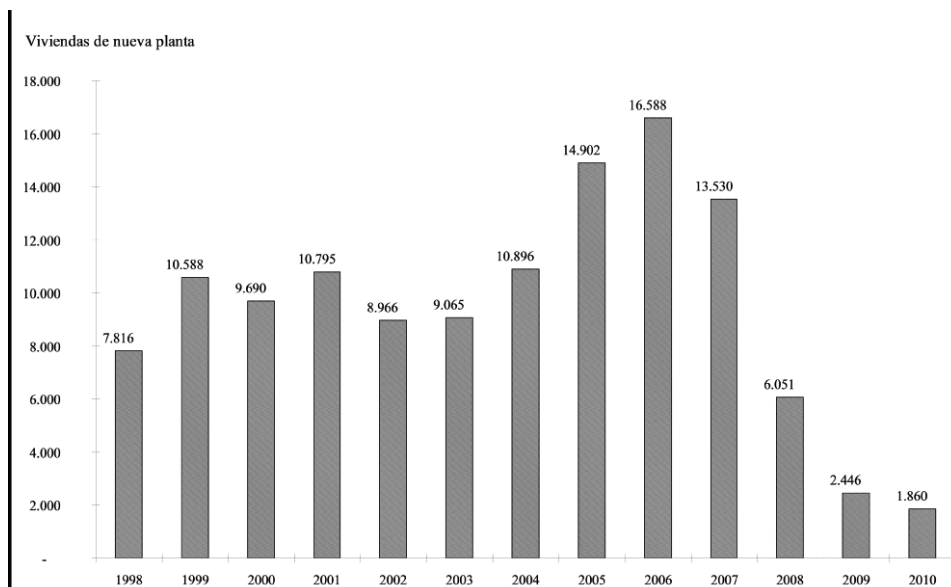
octubre de 2010 se han otorgado licencias para construir 4.692.869 viviendas en España de las cuales 85.869 en Cantabria<sup>1</sup>.

Los datos proporcionados por los Colegios de Arquitectos Técnicos a partir de los visados concedidos, tanto de inicio como de final de obra, tal vez constituyan una referencia más ajustada a la realidad. En Cantabria, en los trece años comprendidos entre 1998 y 2010, el Colegio Oficial de Aparejadores y Arquitectos Técnicos ha visado contratos de obra para la edificación de 123.193 viviendas de nueva planta, que representan el 54,6% del total de viviendas censadas en 1991. La mayor parte de esas viviendas (77,2%) se han construido durante la primera década del siglo XXI.

Asimismo, según datos del anterior Ministerio de la Vivienda, si entre 1991 y 2000 se iniciaron 36.183 viviendas y se acabaron 24.535, entre 2001 y 2009 se empezaron otras 65.449 y se terminaron 67.766; estas últimas representan el 23,6% del parque de viviendas censadas en 2001. El resultado último de este vertiginoso proceso constructivo ha sido un llamativo aumento del parque de viviendas cántabro, que ha pasado de 286.901 viviendas en 2001 a 353.827 en 2009; el incremento regional ha sido de 23,3% mientras que el del conjunto español era 21,5%.

<sup>1</sup> Ministerio de Fomento, Estadísticas de Edificación y Vivienda.

FIGURA 2. Evolución de los visados para la construcción de viviendas en Cantabria



Fuente: Elaboración propia a partir de datos del Colegio Oficial de Aparejadores y Arquitectos Técnicos de Cantabria. Visados de dirección de obra nueva.

CUADRO 1. Evolución y composición del parque de viviendas de Cantabria según el tipo de uso predominante

Año	Viviendas Principales	Δ %	% del total	Viviendas no Principales	Δ %	% del total
2001	182.645		63,7	104.256		36,3
2002	183.838	0,7	62,5	110.201	5,7	37,5
2003	189.135	2,9	62,5	113.562	3,0	37,5
2004	192.182	1,6	61,7	119.121	4,9	38,3
2005	201.479	4,8	63,4	116.216	-2,4	36,6
2006	203.439	1,0	62,1	124.279	6,9	37,9
2007	208.536	2,5	61,9	128.511	3,4	38,1
2008	211.864	1,6	61,4	133.281	3,7	38,6
Δ 2001-2008	29.219	16,0		29.025	27,8	

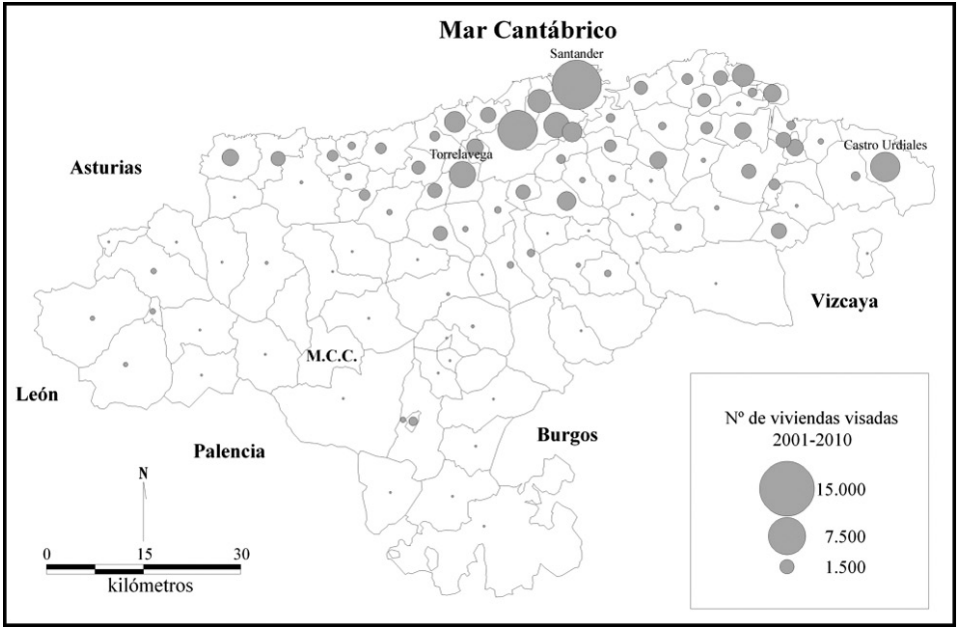
Fuente: Elaboración propia a partir de datos del Ministerio de Fomento. Estimación del Parque de Viviendas. Serie 2001-2008.

Este apogeo inmobiliario, como es de sobra conocido, no responde nada más que parcialmente a la demanda generada por las necesidades de vivienda de una población que en ese mismo período ha tenido un crecimiento mucho menor, aunque se contemple también la demanda originada por necesidades anteriormente insatisfechas, o mal satisfechas. Prácticamente la mitad de las 58.244 viviendas en que aumentó el parque cántabro entre 2001 y 2008 fueron viviendas no principales (Cuadro 1). En ese mismo período de tiempo las viviendas no principales experimentaron en Cantabria un crecimiento de 27,8% en tanto que las principales lo hacían en un porcentaje mucho menor, 16%; los valores equivalentes en el conjunto de España fueron 22,4% y 18% respectivamente. En consecuencia, el peso del parque cántabro de viviendas no principales ascendió a 38,6%, más de 5 puntos porcentuales por encima del español.

Este tipo de uso explica, igualmente, el absoluto predominio que ha tenido en Cantabria la construcción de vivienda libre frente a aquellas otras con alguna forma de protección. La vivienda libre ha representado algo más del 95% de las construidas entre 2001 y 2008, casi un punto por encima del mismo valor para el conjunto español.

La reciente intensificación de la construcción de viviendas, a pesar de su carácter generalizado y masivo, se ha traducido en una mayor concentración en determinadas áreas costeras y en una distribución del parque inmobiliario cada vez

*FIGURA 3. Distribución espacial de los visados de viviendas de nueva planta en Cantabria (2001-2010)*



Fuente: Elaboración propia a partir de datos del Colegio Oficial de Aparejadores y Arquitectos Técnicos de Cantabria. Visados de dirección de obra nueva.

más irregular y desequilibrada. Los datos de visados de obra nueva del Colegio Oficial de Aparejadores y Arquitectos Técnicos de Cantabria ponen de manifiesto que los ámbitos preferentes de construcción de nuevas viviendas son los espacios próximos a los principales núcleos urbanos regionales, Santander y Torrelavega (figura 3). El mayor número de viviendas construidas en la primera década del siglo XXI corresponde a la capital regional, Santander, y los municipios de su área periurbana más inmediata, que acumulan un tercio del total de visados. El segundo territorio en orden de importancia cuantitativa es Torrelavega y, más aún, su respectiva área periurbana, que prácticamente forma un *continuum* con la anterior. Entre ambos espacios urbanizados suman casi la mitad de los visados para construcción de viviendas de obra nueva del período señalado.

Además, el proceso constructivo ha alcanzado gran intensidad en el litoral oriental de Cantabria, un área donde confluyen varios factores que responden a lógicas socioeconómicas y espaciales urbanas y, más específicamente, metropolitanas: el aumento de la demanda de vivienda de uso principal para población permanente procedente de la aglomeración bilbaína, en particular en torno a la ciudad de Castro Urdiales, y una creciente especialización en la función residencial vacacional también relacionada con la población de la región urbana de la Ría del Nervión.

## 2. LA CONFLICTIVIDAD TERRITORIAL Y URBANÍSTICA

Al igual que en otras regiones españolas, también en Cantabria, la ordenación del territorio y el planeamiento urbanístico se han retrasado demasiado para poder controlar o, al menos, gestionar el desmesurado desarrollo de la construcción residencial. Entre otras razones porque los instrumentos básicos de ordenación del territorio en la Comunidad Autónoma son muy recientes y limitados, hasta hace poco, a la Ley 2/2001, de 25 de junio, de *Ordenación Territorial y Régimen Urbanístico del Suelo de Cantabria* (LOTRUSCA) y la Ley de Cantabria 2/2004, de 27 de septiembre, del *Plan de Ordenación del Litoral* (POL) (Delgado, 2010).

Por otra parte, aunque el POL ha sido valorado muy positivamente, también se reconoce de forma casi unánime que ha llegado cuando ya estaba muy avanzada la urbanización de buena parte de los espacios litorales, después de que durante muchos años se hubiera permitido una ocupación casi incontrolada de la franja costera. Una situación que el POL apenas podía modificar puesto que excluye los terrenos que ya eran urbanos, urbanizables y tenían aprobado previamente un plan parcial. Es esto lo que explica, hasta cierto punto, que en el litoral de Cantabria persistan, algunos años después de la entrada en vigor del POL, numerosas situaciones conflictivas calificadas como «puntos negros» en la terminología de los informes anuales elaborados por Greenpeace bajo el título *Destrucción a toda costa* (Castro Urdiales, Laredo, Noja, Arnuero, Santander, Piélagos, Miengo, Suances, Valdáliga y San Vicente de la Barquera).

El retraso en la elaboración y tramitación de los planes de ordenación y urbanísticos adecuados y las deficiencias y carencias de los vigentes ha generado confusión e inseguridad jurídica, como ha sido criticado con frecuencia y al unísono por distintos sectores implicados, en particular por la organización ecologista ARCA (Asociación para la defensa de los Recursos Naturales de Cantabria). Esta situación es puesta de manifiesto por la frecuencia con que se produce la anulación judicial de instrumentos de planificación territorial y se emiten sentencias de derribo de viviendas construidas ilegalmente. Entre las causas que la han provocado destaca la renuencia de muchos municipios a adaptarse a la nueva normativa regional y el «bloqueo general del planeamiento». Y son precisamente los términos municipales con mayor presión constructora los que presentan más resistencia a la elaboración, revisión y actualización de sus instrumentos y figuras de planeamiento urbanístico. Aunque en menor medida que en otras regiones españolas, que tienen una presión urbanística más fuerte, también en Cantabria numerosos términos municipales del litoral y algunos del interior han elaborado planes urbanísticos desproporcionados, casi siempre vinculados a la construcción de viviendas vacacionales. Bastantes de estos planeamientos desmesurados, entre los que se encuentran los de algunos de los municipios que estaban teniendo mayor crecimiento edificatorio, han sido anulados por sentencias del Tribunal Superior de Justicia de Cantabria (TSJC), como ha sucedido, entre otros, con los de Alfoz de Lloredo, Santa Cruz de Bezana, Polanco, Bareyo o Colindres.

### **2.1. La presión urbanística en el entorno de los Espacios Naturales Protegidos**

En no pocas ocasiones, los conflictos urbanísticos están relacionados con las agresiones directas que sufren los Espacios Naturales Protegidos carentes de planeamiento o con planeamiento insuficiente. Entre otras razones porque la elaboración y puesta en vigor de los instrumentos básicos de ordenación y gestión se están retrasando mucho y, en consecuencia, todavía son bastante limitados.

Tal es el caso, no excepcional, del Parque Natural de Oyambre en cuyo interior la empresa Golf Santa Marina promovió a finales de los años noventa la construcción de un complejo turístico-residencial de 72 ha que constaba de un campo de golf, 350 chalets y un hotel de lujo. En 1998 la Comisión Regional de Urbanismo de Cantabria (CRU) aprobó definitivamente el Plan Especial de Protección de la Zona Periférica Agrícola-Ganadera de Oyambre; a partir de él se procedió a la Revisión de las Normas Subsidiarias del Ayuntamiento de San Vicente de la Barquera y a la redacción del Plan Parcial de la Urbanización Santa Marina (1999) al que, en diciembre de 2000, la Comisión Regional de Urbanismo y el Gobierno de Cantabria dieron luz verde. En noviembre de 2002 el TSJC declaró ilegal el Plan Parcial, después de haber anulado sucesivamente el Plan Especial y las Normas Subsidiarias del Ayuntamiento de San Vicente de la Barquera. El proceso se prolongó durante los años siguientes hasta que, en

junio de 2006, el Tribunal Supremo confirmó los sucesivos fallos emitidos por el tribunal cántabro. La urbanización no terminó de construirse, pero sí algunas infraestructuras, los viales y un campo de golf que, por otro lado, no es el único localizado en el interior del Parque<sup>2</sup>. Igualmente, es también víctima del acoso urbanístico el Parque Natural de las Dunas de Liencres, que todavía carece de PORN. En febrero de 2002 se inició una campaña en defensa del Parque Natural para tratar de frenar la destrucción de la ladera norte del monte de La Picota, que forma una unidad paisajística y ecológica con el Parque; en esos momentos los planes para La Picota incluían la urbanización de una superficie de 200.000 m<sup>2</sup> y la construcción de 196 viviendas unifamiliares.

Uno de los casos más complejos, más expresivos de la conflictividad vinculada a los retrasos y deficiencias del planeamiento ambiental y urbanístico en Cantabria y que mayor impacto mediático ha tenido en los últimos tiempos, ha sido el de la construcción en el municipio de Piélagos<sup>3</sup> de la urbanización «Costa Verde» ubicada en el Alto del Cuco, en la ladera meridional del citado monte de La Picota<sup>4</sup>, colindantes con el Parque Natural de las Dunas de Liencres (Delgado, 2008 y 2010). En respuesta a los recursos interpuestos antes por la organización ecologista ARCA y, más tarde, también por el Gobierno de Cantabria, el TSJC, basándose en un informe pericial negativo a la urbanización, calificada de «intervención traumática», emitió a principios de abril de 2007 una sentencia de anulación del Plan Parcial del Alto del Cuco «por su impacto brutal sobre el paisaje» y por vulnerar la Ley del Suelo de Cantabria<sup>5</sup>. Transcurridos cuatro años, el conflicto urbanístico sigue abierto ya que queda pendiente del pronunciamiento sobre el recurso de casación interpuesto contra la anulación del Plan Parcial del Alto del Cuco que el Tribunal Supremo admitió a trámite. Los daños paisajísticos y medioambientales producidos persisten varios años después de iniciarse el conflicto y su reparación es aun más difícil, cuando no imposible. La amenaza urbanística se cierne, asimismo, sobre el Parque Natural de las Marismas de Santoña, Victoria y Joyel. Recientemente el Tribunal Superior de Justicia de Cantabria ha vuelto a anular la licencia de obras concedida en 1997 por el

---

<sup>2</sup> En las proximidades del campo de golf de Santa Marina se encuentra otro, el Golf de las Dunas de Oyambre, ubicado sobre el propio sistema dunar y en la zona de servidumbre de protección del dominio público marítimo terrestre, incumpliendo la Ley de Costas.

<sup>3</sup> El término municipal de Piélagos, situado en el sector occidental del área periurbana de Santander, ha experimentado un crecimiento espectacular y continuamente acelerado de su población en los últimos veinte años: 3,1% anual entre 1991 y 2001 y 7,8% anual de 2001 a 2010. En este último período el Colegio Oficial de Aparejadores y Arquitectos Técnicos de Cantabria ha visado contratos para la construcción de 8.337 viviendas en un municipio que en el Censo de 2001 disponía de un parque inmobiliario formado por 5.235 viviendas, lo que, de haberse edificado todas, representaría un incremento de 159,3%.

<sup>4</sup> El proyecto consistía en la construcción de 107 viviendas colectivas, 165 chalets adosados, 78 pareados y 45 en parcelas aisladas. En total 395 viviendas levantadas sobre 70.187 m<sup>2</sup> a las que hay que añadir otros 1.607 m<sup>2</sup> para usos comerciales y sociales; el presupuesto total ascendía a 8,7 millones de euros.

<sup>5</sup> *El País*, «Monte rebanado para chalets», 31/12/2006.



Ayuntamiento de Argoños para construir noventa y un viviendas unifamiliares al considerar que es contraria al Plan de Ordenación de los Recursos Naturales. A esta problemática se añade e incluso, a veces, se superpone, la derivada de la aplicación de la Ley de Costas con una gran incidencia en Cantabria, que tiene algo más de seiscientos kilómetros de costa y rías sobre los que, salvo excepciones, se encuentran emplazados un denso tejido productivo, equipamientos y espacios de uso residencial, afectados por el deslinde del dominio público marítimo terrestre. La conflictividad emergente proviene del retraso con que se ha realizado el proceso de deslinde: a principios de 2009, tras más de veinte años de vigencia de la Ley, sólo se había completado el deslinde del 73% del litoral cántabro, pero aún quedaba pendiente de hacer en algunos municipios del entorno del área periurbana de Santander (Miengo, El Astillero, Camargo, Villaescusa, Marina de Cudeyo, Medio Cudeyo) y, parcialmente, en Ribamontán al Mar, Laredo, Limpias, Santoña, Noja, Santander y Polanco. El Gobierno de Cantabria y el Ministerio de Medio Ambiente, Medio Rural y Marino han acordado hace poco tiempo buscar soluciones individualizadas con el objetivo de desafectar la mayor superficie de terreno posible y, en caso de que no sea posible, otorgar una nueva concesión por otros treinta años con la finalidad de garantizar la actividad económica y el empleo.

## **2.2. La multiplicación de las sentencias judiciales de derribo**

Las sentencias sobre el Plan Parcial del Alto del Cuco elevaron a casi mil trescientas el número de las viviendas que han sido declaradas ilegales en Cantabria desde 1994, cuando el Tribunal Superior de Justicia de la Comunidad dictó la primera orden de derribo. En la actualidad, tienen sentencia firme de derribo en la costa de Cantabria más de seiscientos viviendas (663 sin contabilizar las del Alto del Cuco), la mayoría de ellas localizadas en municipios litorales de la Marina Oriental (Argoños, Arnuelo, Escalante) y del área costera periurbana (Piélagos y Miengo). El primero de los casos, y tal vez el más emblemático, es el de la urbanización El Encinar situada en la playa de La Arena (Arnuelo) sobre la que, desde mayo de 1994, gravita una orden de derribo por considerar que los terrenos sobre los que se asienta no reunían los requisitos para ser clasificados como urbanos. Dichos terrenos corresponden a 26.000 m<sup>2</sup> que el Ayuntamiento de Arnuelo había calificado como suelo urbanizable a través de una modificación del Proyecto de Delimitación de Suelo Urbano vigente desde 1987. En el proyecto de las Normas Subsidiarias, que fueron aprobadas en 1990, ese suelo figuraba como urbanizable, pero la Comisión Regional de Urbanismo (CRU), al aprobarlas definitivamente, lo clasificó como suelo urbano. A partir de esta indebida clasificación, no recurrida por el Ayuntamiento, éste concedió en 1991 licencia para construir ciento cuarenta y cuatro apartamentos. Sobre el municipio de Argoños, próximo al anterior, pesan doce sentencias de derribo que afectan a doscientas sesenta y tres viviendas cuyo coste de demolición, incluida la re-

dación del proyecto de ejecución y las indemnizaciones, podría ascender a más sesenta millones de euros, una suma inasequible para el Ayuntamiento. Los casos de Argoños fueron el germen de la organización en 2004 de una asociación de afectados con el nombre de Asociación de Maltratados por la Administración (AMA) que, al parecer, ha ejercido algún tipo de influencia sobre las posibles empresas adjudicatarias de los contratos de demolición y protagonizado casi en exclusiva el movimiento contra la ejecución de las sentencias de derribo. En el término municipal de Piélagos tienen sentencias firmes de derribo varias urbanizaciones localizadas principalmente en la localidad costera de Liencres. Tal es el caso de la urbanización Entrelinde con sentencia de septiembre de 2001 del Tribunal Supremo por levantarse en suelo no urbanizable. Igualmente las urbanizaciones Cerrías I y II sobre las que pesan sentencias basadas en la falta de publicación del Estudio de Detalle, la clasificación improcedente de los terrenos como suelos urbanos y, en el segundo caso, además, incumplimiento del artículo 138 del Texto Refundido de la Ley del Suelo de 1992.

### **3. LA RECIENTE ACOMODACIÓN DE LOS INSTRUMENTOS DE ORDENACIÓN A LA CONFLICTIVIDAD TERRITORIAL Y URBANÍSTICA**

En diciembre de 2007 el Parlamento de Cantabria aprobó por unanimidad encomendar al Gobierno regional que estableciera, en el plazo más breve posible, un plan encaminado a dar solución a los problemas planteados en la medida de lo legalmente viable. El Gobierno regional comenzó por elaborar un informe para analizar «caso por caso» las veintitrés resoluciones judiciales que ordenaban la demolición de viviendas en los municipios costeros. Poco después la Consejería de Obras Públicas, Ordenación del Territorio, Vivienda y Urbanismo anunciaba la elaboración inmediata de un Plan de Actuación con las posibles medidas que, desde el punto de vista legal, podrían adoptarse para normalizar algunas de las situaciones. Seguidamente aumentaron las presiones ejercidas por AMA a través de diferentes fórmulas de movilización en demanda de una solución basada en la legalización y regularización mediante la adecuación de las normativas, compensación a partir de los aprovechamientos urbanísticos municipales, indemnización previa al derribo y amnistía general de las viviendas a través de Ley. El Plan de Actuación fue remitido en julio de 2009 al TSJC que, a principios de 2010, resolvió que el documento del Plan de Actuación carecía de utilidad para detener el cumplimiento de las sentencias de derribo. De esta forma, el Plan de Actuación quedó desactivado casi al mismo tiempo que se empezaban a tramitar algunas de las medidas que contemplaba. La reacción de los afectados, que no se hizo esperar, fue amenazar con denunciar a la Sala de lo Contencioso-Administrativo del TSJC ante el Consejo General del Poder Judicial, presentar querrelas criminales contra las instituciones y cargos políticos responsables y exigir la tramitación del Plan de Actuación del Gobierno de Cantabria como proyecto de ley en el Parlamento.

Esta última exigencia fue aceptada con la finalidad de modificar algunos detalles de la ordenación territorial y el planeamiento (Ley del Suelo de Cantabria, Plan de Ordenación del Litoral, PORN del Parque Natural de las Marismas de Santoña y PGOU municipales) que permitieran rectificar las condiciones que hicieron a los tribunales declarar ilegales, en su día, las licencias de obra concedidas<sup>6</sup>. La tramitación parlamentaria de la conocida como «Ley contra los Derribos» se inició a principios de julio y el Parlamento de Cantabria, tras acordar la admisión a trámite de la iniciativa, habilitó un periodo extraordinario de sesiones y estableció las pautas que regirían la tramitación parlamentaria del texto legislativo por el procedimiento de urgencia y lectura única. Por fin, el 26 de julio de 2010, el Parlamento ha aprobado por unanimidad la ley que permitirá legalizar algunas viviendas con sentencia firme de derribo<sup>7</sup> y una proposición no de ley en la que se instaba al Gobierno regional a proponer las modificaciones normativas que sean necesarias para que los propietarios de las viviendas sentenciadas a causa de la ilegalidad de las licencias puedan cobrar las indemnizaciones por perjuicio patrimonial con carácter previo al derribo efectivo del inmueble. Especialmente elocuente de la filosofía que subyace en la Ley es la consideración relativista del concepto de paisaje que, de hecho, representa una absoluta desnaturalización de algunos de los aspectos más novedosos y mejor valorados de la Ley del Suelo de Cantabria y del Plan de Ordenación del Litoral, como es la preservación paisajística. En este sentido resalta la modificación del apartado 3 del artículo 34 de la Ley 2/2001 y el añadido de un nuevo artículo, el 211 bis, de manera que las deficiencias de preservación y el deterioro previo del paisaje de un territorio como consecuencia de actuaciones legales parecen justificar, con carácter retroactivo, las actuaciones ilegales que iniciaron la degradación paisajística.

La Ley 6/2010 introduce también algunas alteraciones puntuales del POL, sobre todo referidas a la Disposición Transitoria 3ª sobre reclasificación de suelos.

Pese a ello, no cesaron las movilizaciones de AMA, ahora más intensas si cabe, para exigir que el Gobierno regional elaborase una ley para garantizar el patrimonio de los afectados por la ejecución de sentencias de derribo, independientemente de que las demoliciones se consumen o no. El Gobierno de Cantabria ha buscado una fórmula excepcional y elaborado una propuesta que ha sido calificada como «Al límite legal» y electoralista. Finalmente, el Parlamento de Cantabria ha aprobado el 21 de marzo de 2011 una nueva modificación de la Ley del Suelo de Cantabria con el fin de cambiar los procedimientos de reclamación patrimonial para los supuestos en que la legalización no sea posible y, así, facilitar el cobro de las indemnizaciones a los afectados<sup>8</sup>.

#### **4. CONCLUSIONES**

<sup>6</sup> El *Diario Montañés*, 16/02/2010.

<sup>7</sup> Ley de Cantabria 6/2010, de 30 de julio, de *Medidas Urgentes en Materia de Ordenación del Territorio y Urbanismo*. BOC nº 156, de 13 de agosto de 2010.

<sup>8</sup> El *Diario Montañés*, 22/03/2011.

Como colofón puede afirmarse que las nuevas formas que presentan los procesos de crecimiento residencial y expansión urbana dispersa, unidas a las carencias y deficiencias que hasta ahora han caracterizado la ordenación territorial y ambiental y el planeamiento urbanístico, están desencadenando numerosos conflictos y provocando importantes y nocivos efectos de desarticulación espacial y de degradación ambiental y paisajística en Cantabria, en particular en las áreas litorales. Pero si grave es lo anterior, más peligrosa parece la actual utilización de los escasos instrumentos de planeamiento territorial disponibles para adaptarlos a la solución de problemas inmediatos a través de alteraciones poco explicitadas y faltas de coherencia con los principios, criterios y objetivos con que fueron elaborados, hasta el punto desvirtuarlos y desnaturalizarlos. Tal es el caso de las recientes modificaciones puntuales de las Leyes del Suelo y del Plan de Ordenación del Litoral, cuya finalidad primigenia de protección del territorio y del paisaje se ha reorientado hacia la conservación de urbanizaciones con múltiples problemas de legalidad añadidos. Como temeraria es, igualmente, la instauración legal de mecanismos de complicidad entre la normativa y los planeamientos de ordenación territorial, ambiental y urbanística para eludir las determinaciones judiciales contra las irregularidades y las ilegalidades cometidas previamente.

## BIBLIOGRAFÍA

- AGENCIA EUROPEA DE MEDIO AMBIENTE (2008): *Expansión urbana descontrolada en Europa*, Madrid, Ministerio de Medio Ambiente, Medio Rural y Marino.
- DELGADO VIÑAS, C. (2007): «¿Ordenación y planeamiento territorial versus urbanización especulativa y depredadora?», en *La Geografía en la frontera de los conocimientos*, Universidad Pablo de Olavide/AGE, Sevilla.
- DELGADO VIÑAS, C. (2008a): «Urbanización sin fronteras. El acoso urbanístico a los espacios naturales protegidos», *Boletín de la Asociación de Geógrafos Españoles*, nº 47, pp. 271-310, Madrid.
- DELGADO VIÑAS, C. (2008b): «Vivienda secundaria y turismo residencial como agentes de urbanización y segregación territorial en Cantabria», *Scripta Nova. Revista electrónica de geografía y ciencias sociales*, vol. XII, nº 269, <http://www.ub.es/geocrit/sn/sn-269.htm>, Barcelona.
- DELGADO VIÑAS, C. (2009): «Planeamiento y conflictos urbanísticos en España», en *De los instrumentos programados a la planificación aplicada*, Fundicot, Madrid, pp. 475-493.
- DELGADO VIÑAS, C. (2010): «La ordenación territorial en Cantabria: normas, planes, proyectos y realidades», *Cuadernos Geográficos de la Universidad de Granada*, nº 47, pp. 453-491.
- DELGADO VIÑAS, C. (en prensa): «Protección y ordenación medioambiental

- en Cantabria: normativa, planeamiento y conflictos», *Boletín de la Asociación de Geógrafos Españoles*.
- ECOLOGISTAS EN ACCIÓN (2010): *Banderas Negras 2010. Caos en la costa*, Madrid.
- OBSERVATORIO DE LA SOSTENIBILIDAD EN ESPAÑA (2006): *Cambios de ocupación del suelo en España. Implicaciones para la sostenibilidad*, Madrid, Ministerio de Medio Ambiente.
- OBSERVATORIO DE LA SOSTENIBILIDAD EN ESPAÑA (2010): *Informe anual de Sostenibilidad en España*, Madrid, OSE, Ministerio de Medio Ambiente, Medio Rural y Marino.



## LA BARCELONA EMPRENDEDORA: EL PLAN 22@BARCELONA Y LOS AGENTES DE CAMBIO

Esteve Dot Jutgla

*esteve.dot@uab.cat*

Montserrat Pallares-Barbera

*montserrat.pallares@uab.cat*

Antònia Casellas

*antonia.casellas@uab.cat*

*Universitat Autònoma de Barcelona*

**Resumen:** En este trabajo se analiza la estrategia de revitalización urbana y económica del barrio de Poble Nou, en Barcelona, implementada a través de la ejecución del proyecto 22@Barcelona. Como base teórica se utiliza el marco analítico aportado por los trabajos de Lakshmanan y Chatterjee (2006, 2009) en torno al concepto de ciudad emprendedora. Este enfoque teórico permite explorar por qué y cómo este nuevo espacio urbano de Barcelona se está ejecutando a nivel proyectual, quienes son los agentes implicados y en qué medida la tradición emprendedora de la ciudad se materializa en el distrito tecnológico.

**Palabras clave:** economía del conocimiento, patrimonio industrial, revitalización urbana, ciudad emprendedora, Barcelona.

### THE ENTREPRENEURIAL BARCELONA: THE 22@BARCELONA PROJECT AND ITS DYNAMIC AGENTS

**Abstract:** The objective of this paper is to analyze the strategy of urban and economic revitalization of the neighborhood of Poble Nou in Barcelona, implemented through the execution of 22@Barcelona's project. The analytical framework provided by the work of Lakshmanan and Chatterjee (2006, 2009) on the concept of entrepreneurial city constitutes the basis of this paper. Entrepreneurial city focus on how the public and private actors involved are entrepreneurs and proactives in constructing the city; and to what extent this links to the entrepreneurial tradition of the city, which now is embodied in the technology district.

**Key words:** knowledge economy, industrial heritage, urban revitalization, entrepreneurial city, Barcelona.

## 1. INTRODUCCIÓN

Durante las tres últimas décadas, las grandes ciudades desarrolladas han experimentado un creciente proceso de transformación incluyendo sectores de nueva economía en sus distritos centrales. El cambio de estructura económica ha llevado a una conversión del espacio hacia usos terciarios diversos. Esta transformación se experimenta en barrios de industria tradicional obsoleta a partir de intervenciones públicas y privadas. Este proceso ha provocado una reinterpretación funcional y un cambio en la composición urbanística y económica de estos barrios.

La ciudad es un espacio innovador donde se hacen más evidentes las funciones económicas, sociales y culturales. La ciudad emprendedora (Lakshmanan y Chatterjee (2006 y 2009)) analiza el papel de los agentes locales emprendedores como piezas clave de su progreso o fracaso. En este artículo se estudia cómo el espacio urbano está formado por un sistema de relaciones económicas, políticas y sociales, articuladas a través de una evolución histórica, las cuales definen y condicionan los posibles procesos de cambio estructural económico de la ciudad. En esta implicación de agentes emprendedores hay ciudades que triunfan y ciudades que fracasan en sus objetivos. Algunas interpretaciones apuntan que es el proceso histórico, de relaciones y de dinamismo, de la ciudad el elemento que produce, o no, la calidad de emprendedor de los agentes implicados en su evolución urbana actual.

En este artículo, la ciudad emprendedora se utiliza para analizar el nuevo espacio productivo del barrio del Poblenou de Barcelona. Por una parte, es importante resaltar que el cambio productivo ha estado impulsado por el conjunto de los agentes públicos y privados. La definición de ciudad emprendedora permite definir términos y condiciones bajo las que los sistemas productivos y agentes locales articulan sus respuestas y estrategias para alcanzar y mantener una posición competitiva; además permite identificar los principales conflictos del nuevo entorno innovador y tecnológico de Barcelona en un contexto de competencia global.

## 2. LA CIUDAD EMPRENDEDORA

El concepto de ciudad emprendedora incorpora la teoría de desarrollo productivo y urbano introducida por Lakshmanan y Chatterjee (2006, 2009). Incorpora en el análisis, el papel que juega la política urbana en la dinámica productiva y territorial como respuesta a los desafíos globales de finales de siglo XXI. La ciudad emprendedora es el resultado del surgimiento de nuevas fuerzas estructurales económicas y políticas globales que tienen incidencia en los espacios locales. La reestructuración del espacio productivo urbano viene dado por la transformación económica y político-social. Estos procesos generan una competencia entre territorios que lleva a los agentes urbanos privados y públicos a actuar con estrategias de desarrollo para obtener territorios competitivos.



Desde este marco conceptual, la ciudad emprendedora está formada por «un sistema de agentes y elementos económicos, socioculturales, políticos e institucionales, que poseen modos de organización, cooperación y regulación específicos» (Lakshmanan y Chatterjee, 2006:157). La innovación productiva en la ciudad depende de las nuevas funciones de organización económica y urbana del territorio, del carácter emprendedor de las personas y las instituciones, de la interacción entre los sectores urbanos y las organizaciones y, por lo tanto, de la propia historia local. De esta forma, la concepción de la ciudad emprendedora queda contextualizada en el desarrollo endógeno, dónde el territorio es generador activo de recursos específicos que resultan estratégicos para impulsar la competitividad. Los agentes son los que, aprovechando racionalmente los propios bienes del contexto local (culturales, históricos, entre otros), pueden convertir los recursos genéricos en específicos. La ciudad emprendedora se caracteriza pues por las dinámicas de interacción que alcanzan los agentes emprendedores. La dinamización del entramado económico, ambiental, sociocultural y territorial de los ámbitos locales resulta fundamental para reforzar sus ventajas competitivas y lograr con ello su mejor inserción en el espacio global.

Una ciudad se convierte en ciudad emprendedora cuando en el cambio estructural se identifica el efecto de unas funciones organizativas que permiten la transición/formación de las ciudades emprendedoras. Las claves interpretativas que permiten el contexto de transformación económica y urbanística en un entorno territorial emprendedor son las siguientes:

1) la capacidad de transformación de roles anteriores por parte del gobierno urbano, y su adaptación a la gestión de actividades en la nueva ciudad;

2) el mercado de bienes urbanos (capital y suelo) debe funcionar de una manera transparente y segura;

3) las relaciones entre los agentes del sector público y social complementan la función de los agentes privados para producir conjuntamente un valor urbano público. Esto se realiza en condiciones de interdependencia y cooperación en el mercado, el gobierno y la sociedad civil;

4) las normas de compromiso han de asegurar el surgimiento de nuevos modelos de gestión urbana que incluyan por igual el colectivo político, privado y social (modelo urbano de la gobernabilidad);

5) la relaciones de cooperación horizontal entre los agentes; y finalmente,

6) la reducción de los costes de innovación en el ámbito de la sociedad del conocimiento.

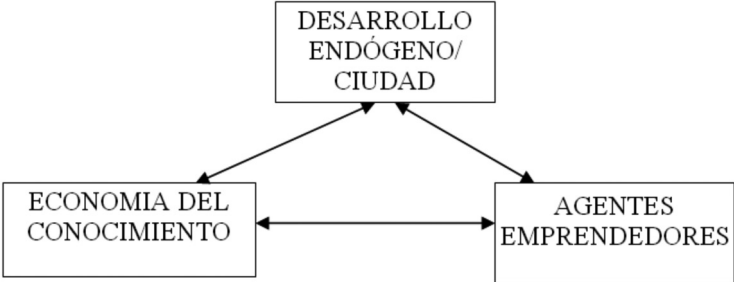
Pero, dadas las condiciones que definen el contexto de organización territorial en la ciudad emprendedora, ¿cuál es el perfil de agente emprendedor? Los atributos que caracterizan el carácter emprendedor del conjunto de los agentes urbanos, públicos y privados deben ser definidos. La literatura teórica sobre el comportamiento emprendedor (Schumpeter, 1961; Heber y Link, 1982; Kirzner, 1973) identifica en el agente económico los atributos de la previsión y visión de futuro, la capacidad de identificación de innovaciones y descubrimientos, la

asunción de riesgos en la ejecución y, la flexibilidad con un comportamiento que se adapte a las circunstancias del momento. En la ciudad emprendedora tales proposiciones teóricas de la iniciativa emprendedora, aplicadas normalmente a los agentes privados, son también aplicadas en la conducta emprendedora generalizada de los actores urbanos, sociales y políticos. El emprendedor puede ser una persona o una organización económica o política. La gran aportación de la ciudad emprendedora es que los agentes públicos tienen que ser emprendedores para que la ciudad pueda evolucionar y ser competitiva mundialmente.

Los atributos espaciales y de organización que caracterizan la ciudad que se está transformando a través de las acciones de individuos públicos y privados dan lugar a ciudades emprendedoras. Lo más importante es que las acciones innovadoras de los agentes que generan estos cambios se comparten e imparten en la geografía local y permiten a la ciudad ajustarse y competir.

La ciudad deviene el generador activo de los recursos específicos, de las actividades productivas, y de las relaciones económicas y sociales que resultan estratégicos para impulsar la competitividad. La ciudad emprendedora es el lugar donde los agentes emprendedores públicos y privados se organizan utilizando sus capacidades y conocimientos de modo cooperante, y producen los recursos, los bienes y los servicios en el contexto de la economía del conocimiento (Figura 1).

FIGURA 1. Elementos de la Ciudad Emprendedora



Fuente: Elaboración propia (2011).

**3. LA CIUDAD Y LA ECONOMÍA DEL CONOCIMIENTO A FINALES DEL SIGLO VEINTE Y PRINCIPIOS DEL VEINTIUNO**

A finales del siglo XX el incremento de las actividades relacionadas con las tecnologías de la información y la comunicación han modificado los factores clásicos de localización de la actividad industrial. En la llamada economía del conocimiento la innovación viene dada por la incorporación del input digital (agrupado bajo las tecnologías de la información y la comunicación) como factor de producción que, aplicado en alguna de las fases productivas, permite la mejora en términos tecnológicos, de procesos, de productos y de gestión (Castells, 1995).

Las actividades innovadoras de la economía del conocimiento se han concentrado principalmente en los núcleos urbanos con unas características territoriales locales atractivas para el desarrollo empresarial. La innovación resulta un factor clave para mejorar la competitividad de las empresas y favorecer el desarrollo en los territorios (Dot, 2009).

A pesar de que algunos autores han hablado de la desnaturalización espacial en cuanto a la distancia (Ondategui, 2001), la proximidad al centro urbano sigue siendo vigente. El sector terciario avanzado es en las economías desarrolladas un tipo de actividad eminentemente urbana debido a la importancia del factor cara a cara. Aunque si bien muchos de los servicios ya no necesitan el contacto humano directo, los factores que hacen posible la transmisión de flujos no materiales, como se podrían definir los servicios, se encuentran también en las grandes concentraciones urbanas y su área de influencia (Pallares-Barbera, 2004).

Las ciudades del último cuarto del siglo veinte y principios del veintiuno presentan un espacio modelado con la construcción de edificios emblema y la organización de grandes eventos (Sassen, 2000). Tal como Sassen señala, los cambios de la economía han reconfigurado ciudades como Nueva York, Londres, Tokio, Barcelona, San Pablo, México o Buenos Aires, entre otros, con la articulación de la nueva economía. El ajuste hacia la economía del conocimiento implica una revalorización del entramado urbano y un desplazamiento de actividades tradicionales. Sassen remarca la expansión de un cierto tipo de empresa, y de un cierto tipo de trabajador (de oficina, de alto nivel profesional) que tiene una capacidad de renta alta, y que se encuentra en un mercado global competitivo.

En este espacio urbano las políticas públicas intervienen a favor de la transformación de los centros históricos experimentando la implantación de la actividad de nuevas economías. La evolución de la ciudad de Barcelona sirve como ejemplo para el estudio del proceso, ejemplificando cómo la transformación del espacio urbano se extrapola a otras áreas a pesar de tener un volumen poblacional, extensión territorial y posición en los rankings económicos muy diferentes. En el año 2008, el European Cities Monitor, un estudio anual que examina las motivaciones que las empresas tienen en cuenta para escoger su ubicación, situaba a Barcelona como la mejor ciudad europea para vivir dada la alta calidad de vida que ofrece a los trabajadores, y la quinta mejor para hacer negocios, por delante de Ámsterdam, Madrid, Berlín y Múnich. La misma encuesta revelaba que Barcelona junto con Londres eran las mejores ciudades a la hora de atraer la inversión (Cushman & Wakefield, 2008).

En el contexto de cambio de estructura económica la ciudad se convierte en un complejo juego en el que participan conjuntamente las tradicionales ventajas genéricas y las ventajas específicas que se sepan crear. La competitividad de la ciudad y su capacidad de atracción de actividades industriales y de servicios depende de la contribución que pueda hacer la calidad organizativa de su propio tejido económico (Méndez, 2002). Más allá de los factores internos a la propia empresa (innovadora) en cuanto a la posición de mercado, la estructura organiza-

tiva, la I+D, o los recursos financieros, entre otros, en el análisis de las empresas innovadoras hay que añadir la importancia del lugar. A partir de la teoría de los territorios innovadores se puede analizar las características específicas resultado de la existencia de un capital territorial (social, económico, cultural) y que hace posible la concentración de las empresas innovadoras en un número limitado de puestos (Albertos, 2004). Desde esta perspectiva se pone la atención a los factores externos de las empresas y, al mismo tiempo, internos en el territorio referidos a los factores de localización (fuerza de trabajo calificada, servicios de apoyo a la I+D, servicios de transferencia tecnológica, factores de atracción, entre otros), a la política de innovación tecnológica (incentivos a la inversión en I+D, incentivos a redes de cooperación, entre otros) y al entorno competitivo de la organización (demanda de mercado, situación competitiva, inserción en mercados globales, progreso tecnológico, entre otros). En este sentido la ciudad pasa a tener un papel activo donde se llevan a cabo las fases de invención e innovación tecnológica y de producción y adquisición de conocimientos. La ciudad, como espacio innovador es el espacio más apropiado para analizar las dinámicas de los territorios innovadores, en cuanto que éstas interactúan de forma más directa con los agentes y los recursos, y donde son más evidentes las funciones social y cultural.

Siguiendo a Knight (1997) en la ciudad del conocimiento se distinguen diferentes elementos que pueden ser clave para la atracción de actividad (Cuadro 1).

*CUADRO 1. Elementos de la ciudad del conocimiento*

Sedes centrales empresas	Sector TIC	Sistema educativo	Formación permanente
Servicios avanzados	Elementos de la ciudad del conocimiento		Capital intelectual empresarial
Cultura			Universidades
Actividades artísticas	Ciencias de la salud	Centres tecnológicos	Universidad empresa, R+D

Fuente: Elaboración propia adaptado de R.V. Knight (1997).

En el cambio de desarrollo de las ciudades iniciado en los años 80, Knight reconoce que las ciudades del conocimiento no deben ser muy grandes pero tienen que ser abiertas, atractivas para los trabajadores, y con acceso a los recursos globales. Por tanto, el concepto conocimiento y los elementos económicos que estructuran el mismo se convierten en un recurso básico de estrategia, donde la parte humana y sociocultural, y económica son perfectamente competentes. Para el autor los trabajadores del conocimiento requieren asentamientos urbanos donde se valora la calidad de vida. Por eso, para ser competentes en el mercado global, las ciudades deben diseñar estrategias de atracción de personal con talen-

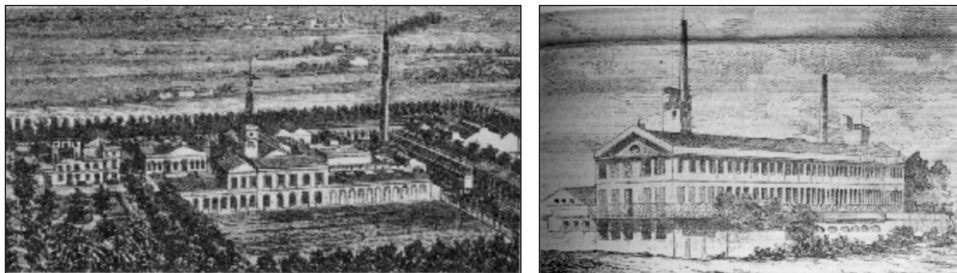
to. En este sentido, la oferta de oportunidades atractivas y ambientes atractivos es una apuesta clara a fin de retener la clase económica con talento que busca normalmente las mejores opciones de vida, y por eso se quedan con aquellos beneficios culturales, sociales, y recursos de algunas ciudades (Florida, 2005; Pallares-Barbera, 2010).

#### 4. EL 22@BARCELONA Y LA CIUDAD EMPRENDEDORA

El barrio del Poblenou es la zona donde se ubica el distrito tecnológico 22@Barcelona. El barrio del Poblenou es uno de los diez barrios que forman el distrito de Sant Martí de Barcelona, y nació como tal a finales del siglo XIX con el ensanche de la ciudad, cuando formaba parte del municipio de Sant Martí de Provençals. En 1897, Sant Martí de Provençals y otras poblaciones del Plan fueron anexadas en Barcelona. El Poblenou pasaba a ser un barrio más de la ciudad condal. El espacio ocupado por el barrio había sido, hacía muchos años, una zona húmeda y pantanosa. Entre los siglos XII y XIII se asentaron grupos humanos —campesinos y pastores— que comenzaron a aprovechar los pastos para el ganado. A partir del siglo XVIII, con la Revolución Industrial, se instalaron los fabricantes de indianas (tejidos de algodón estampados) en lo que fue el inicio de la industrialización de Cataluña que transformaría profundamente la zona. El pueblo creció en industria y habitantes, hasta ser a finales del siglo XIX el área con mayor concentración industrial de Cataluña (Figura 2). La proximidad a Barcelona, la abundancia de agua o el precio de los terrenos fueron factores clave para el desarrollo industrial. Esta transformación supuso un importante crecimiento demográfico y de la edificación.

En la década de 1950 la caída económica hizo cerrar muchas grandes industrias e hizo aparecer pequeños talleres y obradores textiles donde se trabajaba manualmente, así como pequeñas empresas de economía sumergida. Durante la década de 1970 el Poblenou sufrió fuertemente la crisis del sector textil y vio como muchas de sus empresas desaparecían, dejando sin trabajo cientos de tra-

*FIGURA 2. Fábricas de indianas Ricart y Jaumeandreu en el barrio del Poblenou a mediados del siglo XIX*



Fuente: Archivo Histórico del Poblenou (2011).

bajadores. Hasta estos años el barrio sufrió una gran carencia de equipamientos, problema agravado por la llegada masiva de inmigrantes durante el franquismo. La década de los 70 fue la década en que se incrementan las organizaciones vecinales y, con ellas, la demanda de una vida más digna para las personas que viven en el barrio (Huertas, 2001).

Con las intervenciones realizadas con motivo de la celebración de los Juegos Olímpicos se inició la recuperación del Poblenou: rondas de Barcelona, Villa Olímpica, recuperación de las playas, entre otros. En febrero de 1999 se abrió el último tramo de la avenida Diagonal, permitiendo la conexión del barrio con el centro de Barcelona mediante el principal eje de negocios de la ciudad. En julio de 2000 se firmó el Plan 22@Barcelona de Modificación del Plan General Metropolitano, que creó un nuevo modelo de espacio urbano y renovó el uso exclusivamente industrial del barrio para adaptarlo a las necesidades de la sociedad del conocimiento, con la transformación de 200 hectáreas de suelo industrial donde se desarrollarían actividades de nueva creación vinculadas a la innovación y al conocimiento. La iniciativa también incluía un proyecto de renovación urbana, respetuoso con el medio ambiente, con un alto potencial inmobiliario y una inversión pública del plan de infraestructuras de 180 millones de euros. El proyecto 22@Barcelona afectaba 115 manzanas y 1.160.000m<sup>2</sup> de suelo, de los cuales 114.000m<sup>2</sup> eran de nuevas zonas verdes y 145.000m<sup>2</sup> de nuevos equipamientos. Se planeó la creación de más de 4.000.000m<sup>2</sup> de nuevo techo, la reurbanización de 37 km de calles y el reconocimiento de 4.600 viviendas preexistentes, además de la creación de 4.000 viviendas nuevas de protección oficial. También se previó un incremento de puestos de trabajo de 150.000 personas (22@Barcelona, 2008).

Los nuevos procesos de urbanización y cambio de la base económica del Poblenou se articulan a partir de distintos agentes que producen una nueva estructura urbana. En la transformación del barrio con la elaboración de la estrategia del 22@Barcelona para hacer frente a la competencia se reconoce a diferentes sectores.

El sector público tiene un papel central en el proceso urbano contribuyendo decisivamente en la producción del espacio tecnológico. Como recoge Casellas (2007), el sector privado de Barcelona (constructores, empresariado, propietarios de bienes inmuebles, sector financiero, entre otros) en comparación a otras ciudades Europeas y norteamericanas, no juega un papel primordial en el liderazgo del proceso de transformación urbana de la ciudad. En el caso del 22@Barcelona el sector público planifica a través de la Modificación del Plan General Metropolitano que se produce en el año 2000, con la reconfiguración del espacio urbano a través de una refuncionalización del suelo industrial, reconvirtiéndolo en suelo residencial o de servicios más intensivo en capital. Genéricamente, la MPMGM tiene una importante acción de transformación en términos de acción colectiva territorial por medio de diferentes tipos de planes derivados, como el Plan Especial de Infraestructuras o el Plan de Equipamientos.

Por lo tanto, el propio sector se muestra clave en la planificación urbana y la prestación de los servicios públicos (como es el transporte y las infraestructuras de comunicación, la inversión en I+D, la educación y los centros de investigación competitivos), operando a través del planeamiento y la práctica urbana.

En segundo lugar hay que destacar a los agentes del sistema productivo, diferenciando las empresas, los promotores e inmobiliarias, y los propietarios. Las empresas vinculadas a actividades @ aparecen como las destinatarias de las operaciones y las que permiten el desarrollo del distrito tecnológico, aunque no como impulsoras directas<sup>1</sup>. De ahí la nueva clave urbanística, el incentivo a la edificabilidad y la mejora de los servicios tecnológicos, necesarios para este tipo de usos. En la localización de las actividades son decisivos la centralidad, las comunicaciones, la disponibilidad de espacios y un precio asequible (Busquets, 2004). Así, para entender la creación y ubicación de empresas en el distrito hay que destacar la estrategia de la ciudad y la formulación de políticas.

En relación a la implantación de empresas, según el censo del año 2009 presentado por la empresa 22@Barcelona, desde el año 2000 se han incorporado 1.502 empresas al distrito 22@Barcelona (que han generado 44.600 nuevos puestos de trabajo), de las cuales 1 de cada 2 empresas (54%) forma parte o está relacionada con alguno de los cinco clústers del distrito 22@Barcelona (TIC, medios, tecnologías médicas, energía y diseño).

Los agentes promotores e inmobiliarios son los productores directos de espacio. Definido el planeamiento, los promotores inmobiliarios actúan como los grandes impulsores de las transformaciones. Estos se han beneficiado económicamente del proceso por el valor de las operaciones. Con el paso del tiempo han emergido distintas líneas de conflicto entre promotores y Ayuntamiento debido al control del suelo dedicado o usos que no son vivienda. Este es el caso que recoge Boixader (2005) dónde el promotor E. Reyna afirmaba que el 22@Barcelona dedicaba excesivo suelo a usos que no son vivienda.

El bloque de los agentes económicos integra también a los propietarios de suelo. Los propietarios de suelo participan del proceso de producción de espacio como especuladores, ya que se apropian del valor total general sin haber realizado ninguna inversión.

En tercer y último lugar están los ciudadanos que aparecen en distintas formas de acción y organización social. La política urbanística centrada en temas de crecimiento económico aparecen a menoscabado de otras posibilidades (sociales). Esta dinámica ha originado reivindicaciones populares debido a la exclusión en la toma de decisiones o al cambio morfológico.

---

<sup>1</sup> A diferencia de otras transformaciones del pasado, como puede ser el área del Fòrum o de la nueva centralidad de Sant Andreu-Sagrera, dónde el desarrollo del distrito se basó en la iniciativa pública (Boixader, 2005).

## 5. REFLEXIONES FINALES

En los años 1990, Barcelona insertada en el cambio del panorama internacional, presenta un nuevo escenario para la competitividad donde las ventajas del pasado no son suficientes para hacer frente a los nuevos desafíos. La innovación y el conocimiento tecnológico se han convertido en el elemento clave para beneficiarse de mejores niveles de productividad y de una mayor proporción del comercio internacional. En este contexto el conjunto de organismos políticos, sociales y económicos se dedican a proporcionar nuevas estrategias de desarrollo local con el fin de crear, y no sólo imitar, mejores condiciones productivas para hacer frente al nuevo entorno competitivo.

Las políticas de desarrollo urbano están siempre vinculadas a un proceso particular y a la necesidad de una etapa de maduración. En el caso de Barcelona, a finales del siglo veinte se han buscado otros intentos para la transformación urbana y la dinamización económica. En el año 2000, el proyecto 22@Barcelona ha planificado un nuevo modelo de distrito tecnológico ubicado en el antiguo barrio industrial del Poblenou.

El proyecto 22@Barcelona nace con la voluntad de desarrollar nuevos sectores económicos con mayor valor añadido para seguir generando empleo de calidad en la ciudad. Se trata de un ejemplo del papel catalizador de Barcelona para transformar la generación de conocimiento en desarrollo económico a través de la innovación. Barcelona y, en concreto más concretamente el barrio del Poblenou, con su proyecto del distrito tecnológico, se ha convertido en una ubicación privilegiada para la inversión y los negocios. El proyecto de renovación urbanística y económica se ha visto reconocido con premios en la ciudad, justificado por los resultados económicos obtenidos. A pesar del contexto actual de crisis económica, los buenos resultados y la actividad siguen creciendo en el distrito, aunque a un ritmo inferior al previsto inicialmente. Si en 1970 había un censo de 4.000 empresas en el barrio, en 1990 se redujeron a 3.000 debido a la bajada y, en 2010, ya son unas 7.000 las empresas ubicadas en la zona.

A pesar de la creciente actividad empresarial, también se hace necesario apuntar que el desarrollo del plan 22@Barcelona liderado por el sector público no incluye de manera total los mecanismos para integrar de forma efectiva el comportamiento emprendedor del conjunto de los sectores urbanos y la gobernabilidad multisectorial. De la misma forma que el ayuntamiento de Barcelona ha fomentado la relación público-privada por considerarla básica para el futuro desarrollo de Barcelona, con el fin de encontrar respuestas innovadoras y efectivas, la administración no capitaliza suficientemente en el capital social y humano de su ciudad. Para ello es necesario consolidar mecanismos de la inclusión de la sociedad civil en la gobernabilidad local (Casellas, 2007).

El 22@Barcelona ha mostrado más problemas en la ejecución que en el planteamiento urbanístico, con algunos errores de los gestores municipales poco acostumbrados quizás a la participación ciudadana. El ejemplo de Can Ricart es



significativo. En el año 2005, el ayuntamiento retiró el plan especial que afectaba a la fábrica de Can Ricart, a instancias de la movilización de los ciudadanos. Al año siguiente, tras un largo tira y afloja por la protección del patrimonio industrial, al que puso punto y final una proposición no de ley del Parlamento de Cataluña, el consistorio catalogó el patrimonio industrial del Poblenou como pedía la asociación de vecinos desde hacía casi una década. La relevancia urbanística del patrimonio histórico quedó manifiesta con la declaración de Can Ricart como patrimonio nacional de Cataluña por parte de la Generalitat. Del estudio revisionista del 22@Barcelona, encargado en el año 2010 por la Comissió d'Urbanisme, Infraestructures i Habitatge del ayuntamiento de Barcelona con el fin de la revisión del Plan en plena ejecución, con redacción por parte del departamento de Urbanisme del 22@Barcelona, se puede deducir que el tiempo ha ido confirmando la necesidad de planificar con visión de conjunto. Como recoge el movimiento vecinal el estudio reconoce que el Poblenou es un tejido urbano con identidad, que la belleza urbana radica en la suma de sus fragmentos y que «hay que reforzar con las nuevas intervenciones las preexistencias tan variadas que conforman una parte relevante de la imagen que da la identidad del Poblenou» (Clarós, 2010:5). Por lo tanto de ahí deriva la importancia de la identidad como un factor urbanísticamente relevante.

En definitiva, la estrategia de la ciudad de Barcelona considerando el distrito tecnológico 22@Barcelona, demuestra una falta parcial de mecanismos eficientes de relaciones entre agentes para la inclusión como ciudad emprendedora.

## BIBLIOGRAFÍA

- ALBERTOS, J.M. *et al.* (2004): «Desarrollo y proceso de innovación socioeconómica en sistemas productivos locales», En ALONSO, J. L. *et al.*, eds. *Recursos territoriales y geografía de la innovación industrial en España*, Salamanca, U. de Salamanca, p. 15-60.
- BOIXADER, J. (2005): «La acción colectiva de los agentes urbanos en la transformación de Barcelona: aproximación al distrito 22@Barcelona», *Scripta Nova*, IX, 194 (80).
- BUSQUETS, J. (2004): *Barcelona. La construcción urbanística de una ciudad compacta*. Barcelona, Ediciones del Serbal.
- CASELLAS, A. (2007): «Gobernabilidad, participación ciudadana y desarrollo económico: adaptaciones locales a estrategias globales», *Scripta Nova*, XI (243).
- CASTELLS, M. (1995): *La ciudad informacional: tecnologías de la información, reestructuración económica y proceso urbano-regional*, Madrid, Alianza Editorial.
- CLARÓS, S. (2010): «La cara oculta del 22@», *Carrer 115*, p. 5 <http://www.favb.cat/carrer115>.

- CUSHMAN & WAKEFIELD (2008): Datos estadísticos. Adaptado de Internet: <http://www.cushwake.com>
- DOT, E. (2009): «L'espai econòmic del Poblenou al segle vint-i-u: Nous contextos, noves activitats», Memoria de Investigación, Dpto. de Geografia, U. Autònoma de Barcelona.
- FLORIDA, R. (2005): *Cities and the Creative Class*, Nueva York, Routledge.
- HERBERT, R.F. y LINK, A.N. (1982): *The Entrepreneur: Mainstream Views and Radical Critiques*, Nueva York, Praeger.
- HUERTAS, J. M. (2001): *La gent i els barris de Sant Martí*, Barcelona, Ajuntament de Barcelona, Districte de Sant Martí.
- KIRZNER, I. (1973): *Competition and Entrepreneurship*, Chicago, Univ. of Chicago Press.
- KNIGHT RICHARD V. K. (1997): «Knowledge-based Development: Policy and Planning Implications for Cities», *Urban studies*, 32, p. 225-260.
- LAKSHMANAN, T.R. y CHATTERJEE, L. (2006): «The entrepreneurial city in the global marketplace», *Int. J. Entrepreneurship and Innovation Management*, 6(3), p. 155-172.
- (2009): «New governance institutions in the entrepreneurial urban region», *Innovation: The European Journal of Social Science Research*, 22(3), p. 371-391.
- MÉNDEZ, R. (2002): «Innovación y desarrollo territorial: algunos debates teóricos recientes», *EURE*, 28 (84), p. 63-83.
- ONDATEGUI, J.C. (2001): «Parques científicos y tecnológicos: los nuevos espacios productivos del futuro», *Investigaciones Geográficas*, 25, p. 95-118.
- PALLARES-BARBERA, M. (2004): «Estructura productiva i potencials de localització de l'àrea d'influència de Barcelona al tomb del segle XXI», *Rev. de Geografia*, 3, p. 63-92.
- (2010): Com canviar quan els canvis són difícils? Avantatges i desavantatges de la Barcelona competitiva des de l'economia simbòlica», *Treballs de la Societat Catalana de Geografia* (en prensa).
- SASSEN, S. (2000): *Cities in a World Economy*, Thousand Oaks: Pine Forge Press.
- SCHUMPETER, J.A. (1961): *The Theory of Economic Development*, Nueva York, Oxford University Press.
- 22@BARCELONA (2008): Adaptado de Internet: [www.22barcelona.com](http://www.22barcelona.com)

# ¿CONTRIBUYEN LAS FINCAS DE RECREO A LA DIVERSIFICACIÓN DEL PAISAJE? UN ANÁLISIS EN EL ENTORNO DE LOGROÑO\*

M. Paz Errea Abad

*paz@ipe.csic.es*

T. Lasanta

*fm@ipe.csic.es*

*Instituto Pirenaico de Ecología (CSIC)*

**Resumen:** El objetivo de este trabajo es analizar los efectos de las fincas de recreo en la estructura del paisaje rururbano del área próxima a Logroño. A partir de la cartografía del Sistema de Información de Ocupación del Suelo de España (SIOSE) se utilizan índices de ecología del paisaje y métricas espaciales. Los resultados obtenidos muestran que el número de manchas y, consiguientemente, la fragmentación es mayor en las áreas con fincas de recreo. Asimismo, son más elevados los índices de diversidad y equitatividad de Shannon, mientras que son menores los de dominancia y dimensión fractal.

**Palabras clave:** Espacio rururbano; expansión urbana; ciudad difusa; ecología del paisaje; paisaje rural.

WHAT IS THE CONTRIBUTION OF COUNTRY LEISURE ESTATES TO LANDSCAPE DIVERSIFICATION? AN ANALYSIS IN THE AREA NEARBY LOGROÑO

**Abstract:** The aim of this work is to analyze the effects of the country estates (country houses, hobby farm, etc) on the landscape structure of the rural-urban space in the area close to Logroño. By means of the cartographical information provided by the SIOSE (Information System of Land Occupation in Spain), indices of landscape

---

\* Este trabajo se ha realizado en el marco de los proyectos de investigación: PROBASE: (CGL2006-11619/HID) y FIREGLOBE (CGL2008-01083/CLI), financiados por el Ministerio de Ciencia y Tecnología. Ha contado también con el apoyo de la DGA al Grupo de Excelencia «Geomorfología y Cambio Global».

ecology and spatial metrics have been measured. The results obtained show that the number of patches and, consequently, landscape fragmentation is greater in the areas with country houses. Moreover, the diversity and evenness of Shannon's indices are higher, while those of dominance and fractal dimension are lower.

**Key words:** Rural - urban space, urban sprawl, diffused town, landscape ecology, rural landscape.

## 1. INTRODUCCIÓN

La concentración de la población, la industria y los servicios en las ciudades ha dado lugar a un destacado proceso de urbanización con ocupación de los espacios rurales próximos a los núcleos urbanos. En el entorno de las ciudades se desarrollan, así, diferentes coronas, en función del grado de artificialización del territorio y la distancia al núcleo central. DELGADO BUJALANCE (2009) distingue la corona suburbana, periurbana y rururbana. Esta última es la más alejada de la ciudad, caracterizándose por el reconocimiento claro del paisaje rural y la creciente implantación de usos urbanos que se empastan dentro de una matriz dominada por usos agrícolas.

Entre los usos rururbanos se incluyen las denominadas fincas de recreo, fincas de fin de semana, chalets, huertos de ocio o huertos familiares, una rica terminología que la bibliografía emplea para identificar el mismo fenómeno (CAMARERO BULLÓN, 1985; SANCHO MARTI, 1989; MARTÍN HERNANDO y SERRANO MARTÍNEZ, 1995; MATA-OLMO, 2007). Ocupan el espacio de forma difusa, con un coeficiente de edificación muy bajo y un área afectada muy amplia; de ahí, que a este tipo de ocupación del territorio se le ha denominado espacio urbano residencial difuso (MONCLÚS, 1998). Se trata de parcelas de pequeño tamaño (inferior casi siempre a 0,5 ha) que son valladas e individualizadas dentro del espacio agrícola. Existe una tipología muy amplia (ver NOGUÉS y LASANTA, 2001), que incluye desde las que tienen sólo una pequeña caseta para los aperos de labranza hasta las que cuentan con construcciones, que pueden servir de segunda residencia, e instalaciones deportivas y de ocio. En no pocas de ellas se cultiva un huerto familiar.

El espacio urbano difuso implica efectos ambientales y socioeconómicos: disminución de la biodiversidad, afecciones a la fauna, competencia por el suelo, el agua, los caminos, modificaciones en los flujos de escorrentía y erosión del suelo, etc. (KAREIVA *et al.*, 2007; GRIMM *et al.*, 2008; BELLOT *et al.*, 2007). Sin embargo, las consecuencias más visibles de esta modalidad de urbanización del campo tienen que ver con la estructura del paisaje; ésta experimenta profundas modificaciones ligadas al desarrollo de nuevos usos (áreas pavimentadas, residenciales, complejos de ocio y deportivos), la desaparición de espacios con vegetación autóctona, la fragmentación de las teselas o manchas, cambios en el parcelario, la introducción de elementos distorsionantes (postes, casas, caminos

asfaltados,...) y el sellado de paisajes tradicionales, con frecuencia de elevado valor cultural (WENG, 2007; SCHNEIDER y WOODCOCK, 2008).

Las transformaciones paisajísticas de los espacios rururbanos han sido poco estudiadas, dominando los autores que se inclinan por ver más aspectos negativos que positivos (LUCK y WU, 2001). No obstante, parece poco justificada la exclusión absoluta de los efectos positivos, ya que en algunas áreas rururbanas los huertos familiares constituyen pequeños islotes de diversidad ambiental y paisajística en medio de amplios espacios de uso extensivo muy homogéneo o en proceso de abandono, a la vez que contribuyen al mantenimiento de infraestructuras agrarias (acequias, caminos,...) y a la socioeconomía rural (NOGUÉS y LASANTA, 2001).

El objetivo de este trabajo es analizar los efectos de las fincas de recreo en la estructura del paisaje rururbano. Se trata de aportar información cuantitativa del papel que desempeñan estos usos recientes del suelo en el entorno de una ciudad de tamaño medio: Logroño. Para ello se utilizan índices de ecología del paisaje y métricas espaciales.

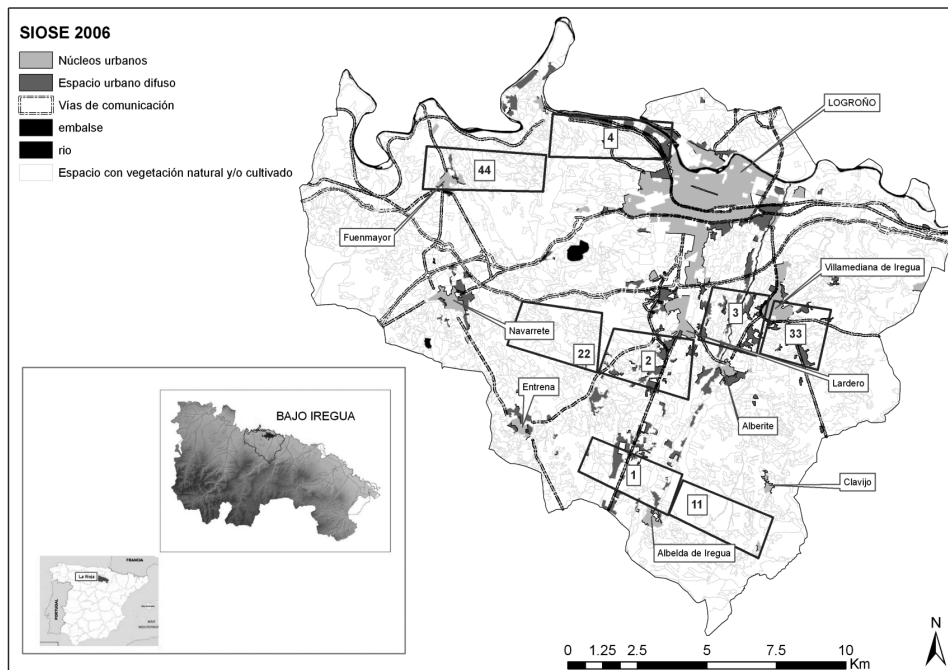
## 2. ÁREA DE ESTUDIO

NOGUÉS y LASANTA (2001) comprobaron que las fincas de recreo se localizan básicamente en el Bajo Iregua y el propio municipio de Logroño. De ahí que el área seleccionada para este trabajo coincida con el Bajo Iregua, incluyendo el término de Logroño (Fig. 1). La mayor parte del territorio está recorrido por el río Iregua que sigue una dirección Norte- Sur, si bien el sector más septentrional es cruzado por el Ebro, con dirección Oeste-Este. Desde un punto de vista físico, el área de estudio posee un alto grado de diversidad, al ponerse en contacto en muy poca distancia las estribaciones más septentrionales del Sistema Ibérico con el eje de la Depresión del Ebro. Estamos ante un paisaje de piedemonte, terrazas y glacis, que se escalonan en varios niveles a ambos lados de los cursos del Iregua y Ebro (JULIAN, 1996).

Para los objetivos de este trabajo interesa destacar dos rasgos fundamentales del área de estudio. Por un lado, la localización de la ciudad de Logroño con su clara influencia en los usos y cubiertas del suelo, destacando el consumo de espacio agrícola con fines urbanos e industriales. Logroño puede considerarse como una ciudad de tamaño medio, que en 2010 alcanzaba una población de 152.650 habitantes. El crecimiento de Logroño fue muy rápido desde mediados del siglo XX, ya que en 1950 contabilizaba tan sólo 51.975 habitantes, siendo una ciudad pequeña y muy rural. También los municipios del Bajo Iregua han evolucionado al alza, especialmente durante las últimas décadas. En conjunto, el área de estudio reunía 182.067 habitantes en 2010, aproximadamente el 56% del total regional.

Por otro lado, hay que destacar que los usos agrícolas del suelo han perdido superficie y han tendido hacia la extensificación. LASANTA y NOGUÉS (2001)

FIGURA 1. Área de estudio, localización del espacio urbano difuso y ventanas seleccionadas



Fuente: <http://www.iderioja.larioja.org/>

señalan que entre 1969 y 2000 se perdió el 27,3% de la superficie agrícola, siendo superiores las pérdidas en el regadío que en el secano, como consecuencia fundamentalmente del proceso urbanizador e industrial seguido por los municipios. También demuestran que la variedad de cultivos ha disminuido entre ambas fechas, con contracción de los cultivos intensivos y expansión de los cereales y el viñedo.

### 3. METODOLOGÍA

La información utilizada procede del SIOSE (Sistema de Información de Ocupación del Suelo de España). Se trata de la cartografía a escala 1:25.000 realizada en 2006, fruto del Convenio entre el Consejo Superior Geográfico (Ministerio de Fomento) y las Comunidades Autónomas. Dada la enorme diversidad de categorías incluidas en dicha cartografía se procedió a su simplificación mediante la agrupación de categorías. La leyenda resultante incluye 9 categorías de vegetación natural (Encina; Quejigo-Encina; Otras frondosas; Coníferas; Vegetación de ribera; Matorral; Pastizal-Matorral; Pastizal y Prados naturales), 7 usos agrícolas (Almendro; Olivar; Viñedo; Cultivos herbáceos de secano; Frutales de rega-

dío; Cultivos herbáceos de regadío y Huerta), 4 usos urbanos (Espacio urbano difuso: fincas de recreo y huertas familiares; Superficies artificiales: polígonos industriales, comerciales,...; Núcleos Urbanos y Vías de comunicación) y otras 4 categorías: Canteras; Terreno improductivo; Ríos y Embalse.

Con el fin de destacar la influencia del espacio urbano difuso en la estructura del paisaje se utilizó la técnica de las ventanas, que consiste en recortar el paisaje en una red de ventanas y caracterizar cada una de ellas. Con este método se obtiene una información muy válida para cuantificar la heterogeneidad interna de un paisaje (BUREL y BAUDRY, 2002). En este caso, se seleccionaron 4 zonas (V1, V2, V3 y V4) con alta representación de las fincas de recreo (Fig. 1). Las 4 incluyen espacios próximos a los cauces de los ríos (las 3 primeras del Iregua y la 4 del Ebro). NOGUÉS y LASANTA (2001) comprobaron que los fondos de valle eran áreas preferentes para las fincas de recreo, debido al pequeño tamaño de las parcelas, la alta fertilidad del suelo (por ser regadíos tradicionales utilizados durante siglos para huertos) y la belleza del paisaje. Al lado de cada una de las 4 zonas seleccionadas se delimitaron otras 4 ventanas (V11, V22, V33 y V44) del mismo tamaño, forma y superficie, pero sin huertos de ocio (V11 y V22) o con menos que el primer grupo de ventanas (V33 y V44). En definitiva, se seleccionaron un total de 8 zonas: 4 con amplia representación de espacio urbano difuso, 2 sin la presencia de éste y otras 2 con una situación intermedia.

Para cuantificar la estructura del paisaje en ambos ambientes se emplearon índices de ecología del paisaje y métricas espaciales. Se trata de metodologías habituales en este tipo de estudios por aportar información sobre la composición y configuración del paisaje, incluyendo índices de diversidad y dimensión fractal (JENERETTE y WU, 2001; LUCK y WU, 2001; DI BARI, 2007; WENG, 2007; SCHNEIDER y WOODCOCK, 2008, entre otros). Para el cálculo de tales índices se empleó el programa V-LATE (Vector-Based Landscape Analysis Toolds; extensión de ArcGis 9.3). Una síntesis de la formulación aplicada para el cálculo de los distintos parámetros y para la interpretación de los valores obtenidos puede consultarse, por ejemplo, en ERREA *et al.* (2007).

## 4. RESULTADOS

### 4.1. Distribución espacial del espacio urbano residencial difuso

La figura 1 refleja las áreas de localización del espacio urbano difuso en el entorno de Logroño. Claramente se observa que la mancha más extensa se sitúa al Sur de Logroño, siguiendo un amplio corredor por las terrazas del Iregua y laderas próximas, con mayor concentración a ambos lados de la carretera de Soria (N-111). Tradicionalmente este espacio ha sido el área preferida para la construcción de chalets y fincas de recreo, al reunir varias condiciones favorables: buena accesibilidad, paisaje atractivo, proximidad a la zona preferida por los logroñeses como área de esparcimiento (el tramo montañoso del Iregua o Cameros Nuevo),

y suelo de regadío muy fértil (NOGUÉS y LASANTA, 2001). Además, hay que tener en cuenta que desde 1974, año en que entró en vigor el Plan Comarcal de Ordenación Urbana, se delimitó una franja ancha como área residencial. Esta franja se extiende por ambos lados de la carretera de Soria desde el límite con Logroño hasta más al sur del cruce con la carretera de Alberite.

El resto de las manchas ocupan menos superficie y no llegan a formar áreas continuas. No obstante, se observa una distribución con algunas tendencias espaciales muy claras. La mayor densidad aparece en los municipios próximos de Villamediana y Alberite, que configuran la segunda área de localización del espacio urbano residencial difuso. Además de la proximidad a Logroño reúnen dos condiciones favorables: el ser municipios recorridos por un río (en este caso el Iregua) y por una red de carreteras relativamente densa, destacados atractivos para la localización de fincas de recreo y huertos (NOGUÉS y LASANTA, 2001). En la figura 1 se observa un rosario de manchas que siguen el cauce del Iregua hasta ocupar la mayor parte de la terraza baja. Otras manchas se superponen a los ejes de carretera. Destacan, por un lado, las de la LR-460 que forman un espacio urbano casi continuo desde el cruce con la carretera de Villamediana hasta Clavijo. Más arriba el tamaño de las manchas, o lo que es lo mismo la densidad de fincas, disminuye y se hacen más dispersas para ir desapareciendo conforme nos alejamos de Alberite. Una segunda vía de comunicación con elevada concentración de fincas de recreo es la que une Alberite con Albelda (LR-255), coincidiendo con una buena perspectiva paisajística. Se trata de un mirador desde el que se contempla el fondo del Iregua, teniendo inmediatamente a las espaldas el relieve acaravado que se forma en las arcillas del contacto del glacis de Clavijo con la terraza alta del Iregua.

Por el resto de las carreteras de Villamediana y Alberite aparecen otras manchas de forma más dispersa. Además, en el primer pueblo se encuentran fincas de recreo y huertos a cierta distancia de las carreteras, hecho que no se produce en Alberite. De ello parece deducirse que el factor accesibilidad cobra más importancia a medida que nos alejamos de Logroño: se establece, pues, que una accesibilidad deficiente puede ser compensada por la proximidad a la primera residencia.

Todo el término de Logroño aparece también salpicado por fincas de recreo, si bien la concentración es mayor en las proximidades del Ebro, coincidiendo con la terraza 1, aguas arriba de Logroño, entre la capital y el barrio de El Cortijo. Las fincas de recreo ocupan antiguas huertas que abastecían en frutas y hortalizas a la capital, con suelo muy fértil, pero ahora poco atractivas para el cultivo intensivo por su pequeño tamaño.

En los municipios del antiguo cauce del Iregua (Entrena, Navarrete y Fuenmayor) existe presencia de fincas de recreo, aunque no se llega a alcanzar la densidad que se observa en los municipios recorridos por el Iregua en la actualidad, quizás como consecuencia de la ausencia de río.



## 4.2. Los contrastes en la estructura del paisaje entre el espacio urbano difuso y las áreas próximas

El cuadro 1 incluye información sobre diferentes parámetros del paisaje en las cuatro áreas seleccionadas de espacio urbano difuso, mientras que el cuadro 2 se refiere al espacio rural sin fincas de recreo. Las ventanas seleccionadas son relativamente extensas, oscilando entre 438,7 hectáreas, la más pequeña, y 617,5 hectáreas la de mayor superficie. La primera cuestión que destaca al comparar ambos cuadros es que el número de manchas es siempre superior en las zonas con fincas de recreo que en las que no tienen. Lógicamente, el tamaño medio de las manchas (teselas o patches) es menor en las primeras, dando lugar a un paisaje más fragmentado.

*CUADRO 1. Estructura y diversidad del paisaje en el espacio urbano difuso del Bajo Iregua (2006)*

		V1	V2	V3	V4
Área	Superficie total (ha)	508,3	590,3	438,7	617,5
	Número de manchas	64	76	72	60
	Tamaño medio de las manchas	7,9	7,8	6,1	12,35
Bordes	Longitud de bordes (Km)	96,1	131,4	118,4	119,9
	Densidad de bordes	189,2	222,6	269,9	194,1
	Longitud media (m)	1502,3	1729,1	1644,7	1998,4
Diversidad	Shannon's diversity	1,932	1,998	1,94	2,051
	Shannon's evenness	0,778	0,779	0,756	0,757
	Dominancia	0,553	0,567	0,625	0,657
Formas	Índice medio de formas	1,731	1,934	1,957	1,956
	Relación perímetro - área	0,119	1,24	0,251	0,138
	Dimensión fractal	1,405	1,52	1,408	1,413

El menor número de manchas en las zonas sin espacio urbano difuso implica que la longitud de los bordes sea inferior; así en la V11 es de 77,1 Km, mientras que en su ventana correspondiente (V1) alcanza una longitud de 96,1 Km. Parecidas proporciones muestran las V22 y V2, y las V33 y V3. Sin embargo, no se mantiene la misma relación entre las V44 (132,4 Km) y V4 (119,9 Km), como consecuencia de que en ambas ventanas existe abundante presencia de fincas de recreo, lo que ha dado lugar a un paisaje muy fragmentado en las dos zonas. La densidad de bordes presenta una fuerte correspondencia con la longitud de bordes, es decir que las ventanas que tienen más longitud de bordes también tienen mayor densidad de los mismos. Lógicamente, la longitud media de los bordes es menor cuando las manchas son más pequeñas y tienen mayor densidad de bordes.

CUADRO 2. Estructura y diversidad del paisaje en el espacio rural del Bajo Iregua (2006)

		V11	V22	V33	V44
Área	Superficie total (ha)	508,3	590,3	438,7	617,7
	Número de manchas	27	50	59	59
	Tamaño medio de las manchas	18,8	11,8	7,4	10,5
Bordes	Longitud de bordes (Km)	77,1	126,2	107,7	132,4
	Densidad de bordes	151,6	213,7	245,4	214,4
	Longitud media (m)	2854	2523,8	1825,3	2244,1
Diversidad	Shannon's diversity	1,288	1,58	1,701	1,635
	Shannon's evenness	0,502	0,636	0,663	0,604
	Dominancia	1,277	0,905	0,846	1,073
Formas	Índice medio de formas	2,109	2,094	1,988	2,106
	Relación perímetro - área	0,06	0,133	0,042	0,074
	Dimensión fractal	1,384	1,419	1,362	1,393

El índice de diversidad de Shannon es superior siempre en los espacios con fincas de recreo. Así, tenemos valores de 1,932 en la V1 frente a 1,288 en la V11, de 1,998 en la V2 frente a 1,58 en la V22, de 1,94 en la V3 frente a 1,701 en la V33, y de 2,051 en la V4 frente a 1,635 en la V44, poniendo de relieve que la distribución de teselas es más compensada donde hay fincas de recreo. El índice de equitatividad (Shannon's evenness) demuestra una distribución espacial de las manchas más equilibrada en las áreas con fincas de fin de semana, que aportan valores superiores a los que se obtienen en las áreas sin huertos de ocio. Lógicamente, la dominancia ofrece los valores contrarios, mostrando el predominio de unos pocos usos en los espacios sin fincas de recreo; de ahí, que los valores del índice de dominancia son siempre superiores en el cuadro 2 que en la ventana correspondiente del cuadro 1.

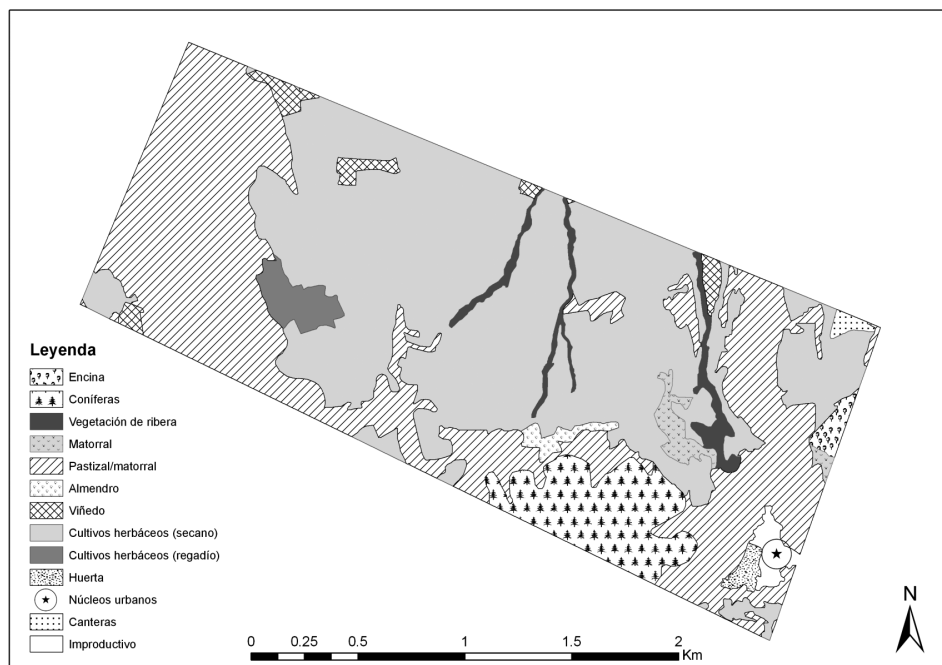
Los resultados sobre la geometría del paisaje (Formas) son menos claros que los señalados hasta ahora. El Índice Medio de Formas es superior en las ventanas del cuadro 2, lo que parece mostrar una mayor probabilidad a que los perfiles sean más lineales, es decir más artificiales, en el espacio urbano difuso que en otro de cultivos sin edificaciones. La relación perímetro-área da valores más altos en las ventanas representativas de áreas con fincas de recreo, debido posiblemente al menor tamaño de las manchas. La dimensión fractal muestra valores ligeramente superiores en el cuadro 1, dando a entender que en el espacio urbano difuso los polígonos o manchas son menos regulares.

Algunos de los resultados obtenidos pueden observarse visualmente al comparar las figuras 2 y 3, que incluimos a modo de ejemplo. Se aprecia la mayor fragmentación del paisaje en la V1 que en la V11, como consecuencia del di-

FIGURA 2. Distribución de usos y cubiertas del suelo en la Ventana 1 (año 2006)



FIGURA 3. Distribución de usos y cubiertas del suelo en la Ventana 11 (año 2006)



ferente número de manchas. En el mismo sentido, se observa que las manchas de la VI son más pequeñas, lo que contribuye a incrementar la diversidad y equitatividad, mientras que el tamaño mayor de las teselas de la V11 favorece la dominancia y homogeneización del paisaje. Por otro lado, se constata que los perfiles de la VI son más rectilíneos que los de la V11.

## 5. CONCLUSIONES

En las páginas precedentes se ha comprobado que el espacio urbano difuso se localiza principalmente en las cercanías de Logroño, junto al cauce del Ebro, aguas arriba, en los márgenes de la carretera de Soria y en las terrazas bajas del Iregua, por donde discurre la N-111. Un área también preferente de localización corresponde a los municipios próximos de Villamediana y Alberite. No obstante, las fincas de recreo se distribuyen por buena parte del área de estudio, lo que implica que el área afectada sea muy extensa y con un grado de urbanización muy desigual, al contrario de lo que ocurre con los polígonos industriales, las áreas residenciales y de servicios, que ocupan espacios más reducidos, pero con mayor densidad de construcción y, consiguientemente, mayor artificialización del territorio.

La presencia de espacio urbano difuso tiene destacadas implicaciones ambientales, socioeconómicas y paisajísticas. Este trabajo se ha centrado en las últimas desde una perspectiva de la ecología del paisaje. Se ha comprobado que la estructura del paisaje es más compleja en las áreas con fincas de recreo que en las que no tienen. En las primeras, el mosaico de usos y cubiertas del suelo está compuesto por pequeñas y numerosas unidades de paisaje (teselas, manchas o patches), que implican una elevada fragmentación y altos índices de diversidad y equitatividad. Por el contrario, en las áreas puramente rurales, sin afecciones urbanísticas, la estructura del paisaje es más simple y homogénea, con índices de dominancia más elevados, fruto del reducido número de manchas y su amplia extensión. Los resultados obtenidos sobre la geometría del paisaje no son muy claros, quizás como consecuencia de que el conjunto del área de estudio es un espacio muy humanizado, con apenas enclaves naturales, haya o no fincas de fin de semana. Aún así, se intuye que en espacios muy humanizados, como el estudiado, el espacio urbano difuso crea un paisaje menos regular y geométrico que el derivado de un uso exclusivamente agrícola y muy extensivo.

La estructura del paisaje más diversa y compleja de las áreas con fincas de recreo tiene mucho que ver con la simplificación reciente de los espacios agrícolas, tanto de regadío como de secano. LASANTA y NOGUÉS (2001) comprobaron en el área de estudio que desde los años setenta el paisaje agrícola se ha homogeneizado mucho, como consecuencia de la desaparición de cultivos por falta de rentabilidad o elevada exigencia en mano de obra, y por el impulso a otros cultivos más competitivos en mercados nacionales e internacionales (el ejemplo más claro es el viñedo), al contrario de lo que ocurría tradicionalmente, cuando

la competencia era a escala local o regional. En estos paisajes homogéneos, las fincas de recreo contribuyen a construir un paisaje más heterogéneo, al fragmentar usos y cubiertas del suelo muy extensos y poco diversos.

También hay que tener en cuenta que los huertos de ocio utilizan parcelas pequeñas, lo que es un factor positivo para diversificar usos del suelo e incrementar el número de discontinuidades. El resultado es un paisaje más complejo y mayor grado de biodiversidad. A cambio, se dificulta el laboreo de los campos (menor índice de mecanización) y la introducción de economías de escala (menores rendimientos y beneficios económicos, y redes de comercialización más locales).

Por último, hay que señalar que en este trabajo sólo se aporta información de la estructura del paisaje a partir de índices ecológicos y métricas espaciales, lo que no cubre toda la complejidad del problema de las fincas de recreo, que —como ya se ha dicho— tienen otras implicaciones de carácter ambiental, socioeconómico, urbanístico e incluso de valoración estética y cultural de los paisajes.

## BIBLIOGRAFÍA

- BELLOT, J., BONET, A., PEÑA, J. y SÁNCHEZ, J.R. (2007): «Human impacts on land cover and water balances in a coastal Mediterranean county», *Environmental Management*, 39, p. 412-422.
- BUREL, F. y BAUDRY, J. (2002): *Ecología del paisaje. Conceptos, métodos y aplicaciones*, Madrid, Ediciones Mundi-Prensa, p. 353.
- CAMARERO BULLÓN, C. (1985): «Los huertos familiares, una nueva forma de uso y aprovechamiento del suelo en el área periurbana de Madrid», *XI Coloquio de Geografía*. AGE, Tomo II, Murcia.
- DELGADO BUJALANCE, B. (2009): «Los paisajes periurbanos en los planes subregionales de las aglomeraciones urbanas andaluzas: logros, carencias y contradicciones», *Boletín de la Asociación de Geógrafos Españoles*, 49, p. 105-128.
- DI BARI, J.N. (2007): «Evaluation of five landscape-level metrics for measuring the effects of urbanization on landscape structure: The case of Tucson, Arizona, Az, *Landscape and Urban Planning*, 79, p. 308-313.
- ERREA, M.P., ARNÁEZ, J., ORTIGOSA, L., OSERIN, M., RUIZ-FLAÑO, P. y LASANTA, T. (2007): «Marginación y paisaje en una montaña submediterránea (1956-2001): El ejemplo de Camero Viejo (Sistema Ibérico, La Rioja)», *Nimbus*, 19-20, p. 53-71.
- GRIMM, N.B., FAETH, S.A., GOLUBIEWSKI, N.E., REDMAN, C.L., WU, J. BAI, X. y BRIGGS, J.M. (2008): «Global change and the ecology of cities», *Science*, n.316, p. 756-760.
- JENERETTE, G.D. y WU, J. (2001): «Analysis and simulation of land use change in the Central Arizona-Phoenix region, USA, *Landscape Ecology*, 16, p. 611-626.

- JULIAN, A. (2006): «*Cartografía y correlación general de las acumulaciones cuaternarias de la Depresión del Ebro*», Tesis Doctoral, Universidad de Zaragoza.
- KAREIVA, P., WATTS, S., McDONALD y BOUCHER, T. (2007): «Domesticated nature: shaping landscapes and ecosystems for human welfare», *Science*, 316, p. 1866-1869.
- LASANTA, T. y NOGUÉS, D. (2001): «Evolución de los usos agrícolas del suelo en el Bajo Iregua: Su influencia en la homogeneización del paisaje agrario», *Zubia, monográfico 13*, p. 211-226.
- LUCK, M.A. y WU, J. (2001): «A gradient analysis of the landscape pattern of urbanization in the Phoenix Metropolitan Area of USA», *Landscape Ecology*, 17, p. 327-329.
- MARTIN HERNANDO, M.A. y SERRANO MARTÍNEZ, J.M. (1991): «Nuevas formas de expansión y crecimiento urbano: Estudio del área periurbana al sur de la ciudad de Murcia», *XII Congreso Nacional de Geografía*. AGE, p. 533-542.
- MATA OLMO, R. (2007): «El paisaje, patrimonio y recurso para el desarrollo territorial sostenible. Conocimiento y acción pública» *Arbor*, 729, p. 157-172.
- MONCLÚS, J., Ed. (1998): *La ciudad dispersa. Suburbanización y nuevas periferias*, Barcelona, Centro de Cultura Contemporánea de Barcelona, p. 223.
- NOGUÉS, D. y LASANTA, T. (2001): «Patrones de distribución del espacio urbano difuso en el entrono de Logroño», *Berceo*, 141, p. 195-212.
- SANCHO MARTI, J. (1989): *El espacio perirubano de Zaragoza*, Zaragoza, Ayuntamiento de Zaragoza, 2 vols.
- SCHNEIDER, A. y WOODCOCK, C.E. (2008): «Compact, dispersed, fragmented, extensive? A comparison of urban growth in twenty-five global cities using remotely sensed data, pattern metrics and census information», *Urban Studies*, 45, p. 659-692.
- WENG, Y.C. (2007): «Spatiotemporal changes of landscape pattern in response to urbanization», *Landscape and Urban Planning*, 81, p. 341-353.

## CONSECUENCIAS AMBIENTALES DEL CRECIMIENTO URBANO-TURÍSTICO EN EL SISTEMA DE DUNAS DE CORRALEJO (FUERTEVENTURA-ISLAS CANARIAS)\*

E. Fernández-Cabrera  
*efernandez@becarios.ulpgc.es*

E. Pérez-Chacón Espino  
*eperez@dgeo.ulpgc.es*

N. Cruz Avero  
*ncruz@becarios.ulpgc.es*

A. Hernández-Cordero  
*hernandezcordero@hotmail.com*

L. Hernández-Calvento  
*lhernandez@dgeo.ulpgc.es*

*Departamento de Geografía, Las Palmas de Gran Canaria*

**Resumen:** Se analiza el crecimiento urbano-turístico del entorno del sistema de dunas de Corralejo (Fuerteventura, islas Canarias), con el objetivo de conocer qué afecciones ha producido a la dinámica del sistema de dunas, y cuáles han sido las consecuencias ambientales. Los resultados muestran que en algunos sectores las edificaciones han interrumpido la entrada de sedimentos desde la playa, y que las dunas se han estabilizado en otros sectores próximos a las áreas urbanizadas. Estas alteraciones pueden poner en riesgo la supervivencia del sistema de dunas, recurso fundamental para la actividad turística.

**Palabras clave:** Desarrollo urbano-turístico, sistema de dunas litoral, alteración antropogénica, problemática ambiental, análisis multitemporal.

---

\* Esta investigación ha sido realizada en el marco de los proyectos de I+D «SEJ2007-64959» y «CSO2010-18150», financiados por el Ministerio de Ciencia e Innovación y por fondos FEDER, cuyas aportaciones agradecemos.

ENVIRONMENTAL CONSEQUENCES OF URBAN-TOURISTIC  
DEVELOPMENT ON THE DUNES SYSTEM OF CORRALEJO  
(FUERTEVENTURA- CANARY ISLANDS)

**Abstract:** This paper analyses the urban-touristic development produced around the dunes system of Corralejo (Fuerteventura, Canary Islands), in order to identify what effects have been produced on the dune system dynamics, and the ensuing environmental consequences. The results show that in some sectors the buildings have interrupted the input of sediment from the beach, and that the dunes have been stabilized in other areas close to the urban areas. These alterations may jeopardize the survival of the dunes system, which is a key resource for tourism.

**Key words:** Urban-touristic development, coastal dune system, anthropogenic alteration, environmental problems, multi-temporal analysis.

## 1. INTRODUCCIÓN

Los sistemas de dunas litorales son muy frágiles ante determinadas intervenciones humanas. Dependen de un ciclo geodinámico complejo, donde los diferentes procesos que los caracterizan están interconectados. La mayoría de estos sistemas han sufrido alteraciones importantes en Canarias (HERNÁNDEZ-CALVENTO *et al.* 2009), pues han sido intensamente explotados por la industria turística derivada del turismo de masas.

El trabajo que se presenta forma parte de un conjunto de estudios en los que ha participado nuestro grupo de investigación, desarrollando diferentes contratos de I+D, así como proyectos obtenidos en convocatorias públicas de I+D nacionales (REN2003-05947, SEJ2007-64959, CSO2010-18150). Estas investigaciones, elaboradas a partir de diagnósticos ambientales (HERNÁNDEZ-CALVENTO, 2006), han tenido la finalidad de formular propuestas de gestión del litoral, aplicadas a la especificidad de los sistemas de dunas de Canarias.

En este contexto, el objetivo principal del trabajo es analizar el crecimiento urbano-turístico del entorno del sistema de dunas de Corralejo (Fuerteventura, islas Canarias), para determinar cómo ha afectado a la dinámica del sistema de dunas, y conocer las consecuencias ambientales que de ello se han derivado. Como objetivo complementario se estudia la incidencia de los planes de ordenación en la zona, con la finalidad de comprobar si los crecimientos urbanos se han desarrollado o no al margen del planeamiento vigente en cada momento.

El sistema de dunas objeto de esta investigación ha sido estudiado por diversos autores que, entre otros aspectos, han abordado su geología-geomorfología (CRIADO, 1987; CRIADO *et al.*, 2004) o sus características botánicas. Algunos de estos trabajos han tenido un carácter pionero como, por ejemplo, los realizados por ASCAN (1981) y FERNÁNDEZ *et al.* (1982) que —ya en la década de los ochenta del siglo pasado— alertaban sobre la problemática



ambiental que la actividad turística estaba generando en el campo de dunas de Corralejo. Unas décadas más tarde, tanto el plan rector de uso y gestión (GOBIERNO DE CANARIAS, 2006), como un informe encargado por la Dirección General de Costas (DIRECCIÓN GENERAL DE COSTAS, 2006), señalan el progresivo deterioro de este sistema y la necesidad de adoptar medidas para reconducir la situación.

## **2. METODOLOGÍA**

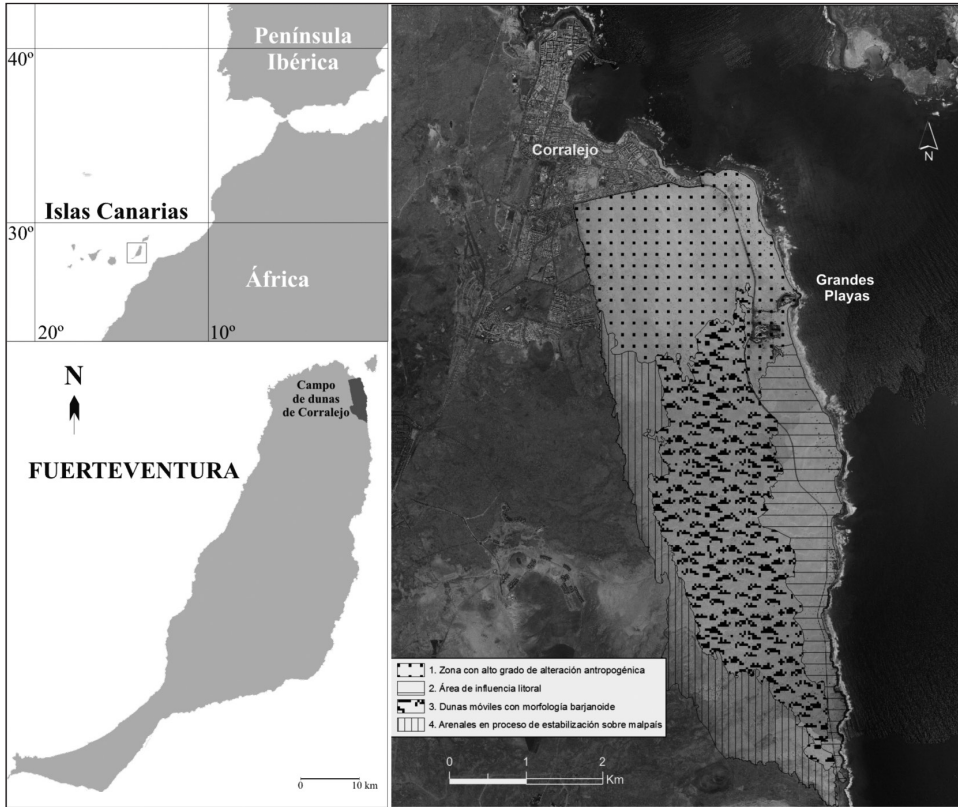
En esta primera fase del estudio, el análisis se ha centrado en identificar, espacial y temporalmente, elementos antrópicos que hayan podido afectar a la dinámica del sistema sedimentario. En una fase posterior se pretende completar la investigación a partir del análisis de fuentes documentales e históricas, así como de la utilización de técnicas de historia oral.

La metodología utilizada en esta fase se basa en la comparación de imágenes aéreas, utilizando como indicadores los cambios que se han producido en las geoformas, la vegetación, las coberturas de suelo, especialmente de la edificación y las infraestructuras, y los impactos ambientales. Para ello se ha realizado un análisis multitemporal, con apoyo de SIG, de documentos aéreos captados entre 1969, antes de que se produjera el desarrollo turístico del entorno, y 2009, una vez que éste ha alcanzado proporciones muy significativas. La secuencia temporal considerada comprende los siguientes años: 1969, 1977, 1987, 1991, 2005 y 2009. Los fotogramas de los vuelos históricos se han escaneado y georreferenciado, para poder realizar los trabajos de interpretación de la dinámica multianual y establecer las comparaciones oportunas.

## **3. CARACTERÍSTICAS DEL SISTEMA DE DUNAS**

El campo de dunas de Corralejo se localiza en el norte de la isla de Fuerteventura (figura 1), ocupando en la actualidad una extensión de 18,35 km<sup>2</sup>. Se trata de un sistema sedimentario eólico poligénico que ha estado funcionado, al menos, durante el Cuaternario, tal y como lo atestiguan las dataciones realizadas en depósitos de eolianitas. Los sedimentos eólicos se han depositado esencialmente sobre materiales volcánicos de la etapa de reactivación volcánica insular, caracterizada por erupciones estrombolianas de una edad inferior a 1,7 Ma. El entorno del sistema de dunas, hacia el oeste y el sur, está formado por malpaíses y edificios volcánicos procedentes, en la mayor parte de los casos, de esas erupciones. Desde esa zona, algunos barrancos inciden y atraviesan el sistema de dunas, aportando sedimentos aluviales. Hacia el norte y el este el sistema de dunas limita con la costa. Ésta se caracteriza por la alternancia de pequeñas calas y extensas playas de arena, interrumpidas en unas ocasiones por coladas basálticas cuaternarias que forman costas bajas rocosas y, en otras, por acantilados de dimensiones métricas.

FIGURA 1. Unidades ambientales del sistema de dunas de Corralejo



Fuente: Elaboración propia.

Por lo que respecta a las condiciones climáticas, la aridez es el rasgo dominante. La media anual de precipitaciones se sitúa en torno a 85 mm, y las lluvias se suelen concentrar en invierno, durante un reducido número de días. La temperatura media anual es de 20,5 °C, con veranos calurosos (la temperatura media mensual máxima en agosto es 24,1 °C) e inviernos suaves (la temperatura media mensual mínima en enero es 17,3 °C). Sin embargo la humedad es alta y la nubosidad significativa, debido a la situación del campo de dunas, en el norte de la isla, y a la cercanía del mar. Por lo que respecta a los vientos, predominan las componentes N (25%) y NNO (16%); lo que unido a una velocidad media más alta (20 km/h), en ambas direcciones, explica que el tránsito de los sedimentos en el campo de dunas se produzca fundamentalmente desde el norte hacia el sur.

La vegetación dominante está formada por matorrales que, desde la costa hacia el interior, presentan la siguiente distribución: tras una primera banda de vegetación en el litoral compuesta por *Traganum moquinii*, que favorece la formación de dunas en montículos (las cuales, en conjunto, conforman la duna costera), en las zonas con actividad eólica se desarrollan comunidades de *Euphorbia*

*paralias*, de *Ononis natrix* y aulagares de *Launaea arborescens*. Hacia el interior, en las áreas más estabilizadas, donde la arena se funde con el malpaís, predominan salsolares de *Salsola vermiculata*, y en los cauces de antiguos barrancos aparecen aulagares de *Launaea arborescens*.

### 3.1. Dinámica eólica

Las arenas del sistema playa-duna son muy organógenas, presentando casi un 90% de bioclastos carbonatados, mientras que los litoclastos se sitúan en torno al 10%. Ello indica que la principal área fuente de estos sedimentos es marina, y procede de la plataforma costera situada en el norte y noreste de la isla de Fuerteventura. Desde esa zona los sedimentos son transportados por el oleaje hacia el sur la mayor parte del año, conformando una deriva litoral de sedimentos N-S bajo el dominio de los alisios. No obstante, los temporales del suroeste deben jugar estacionalmente un papel significativo en ese transporte, aun sin estudiar.

Desde las áreas de entrada, situadas en el norte y noreste del sistema de dunas, los vientos efectivos transportan los sedimentos hacia el sur. Una parte de ellos retorna al mar por algunas zonas situadas al sur de las Grandes Playas, otra se acumula en el extremo sur del sistema de dunas, rellenando los barrancos que se localizan en esa parte de la isla. Existe una diferencia notable entre los sectores septentrional y meridional de este sistema eólico: mientras que en el primero predominan actualmente láminas de arena y dunas en montículos, hacia la mitad sur aparecen geoformas libres, como dunas barjanas, de unos 3 metros de altura en su frente de avalancha, o cordones barjanoides de escasa longitud.

### 3.2. Unidades ambientales

Dentro del sistema de dunas se pueden diferenciar cuatro grandes unidades (figura 1), que han sido denominadas a partir del dominio de sus elementos estructurantes. En la parte norte, próxima a las áreas edificadas e infraestructuras, se localiza una zona con alto grado de alteración antropogénica (unidad 1), donde predominan las láminas de arena relativamente estabilizadas por la vegetación. Hacia el este se encuentra el área de influencia litoral (unidad 2), cuya parte norte presenta una alternancia de playas de arena y salientes rocosos, en contraposición con el extremo sur, de relieve más accidentado. En esta unidad se localizan dunas barjanas y cordones barjanoides móviles. La parte central del sistema de dunas está ocupada por dunas móviles con morfología barjanoide (unidad 3) y depresiones interdunares intercaladas. Finalmente, en el sector occidental del sistema se localiza la unidad 4, formada por arenales sobre coladas basálticas tipo aa, denominadas «malpaís».

En las pautas de distribución espacial de estas unidades se combinan dos gradientes: uno que va de norte a sur, y otro que lo hace de este a oeste. Por una parte, el desplazamiento de los sedimentos eólicos se produce fundamentalmen-

te desde el norte hacia el sur, siendo la mitad meridional del campo de dunas donde se acumulan los volúmenes mayores de arena; por otra, siguiendo una disposición este-oeste, los cambios ambientales se organizan desde las áreas con mayor influencia litoral en el este, hasta aquellas que marcan la transición con los malpaíses en el extremo oeste.

#### 4. EL PROCESO DE EDIFICACIÓN

El desarrollo turístico de Corralejo, a diferencia de lo sucedido en otras islas del archipiélago, es un poco más tardío. Si bien desde la década de los setenta del pasado siglo se instalan algunos hoteles, será en los noventa cuando se produzca un crecimiento espectacular (figura 2), con la proliferación de hoteles y de extensos complejos de apartamentos. Así, mientras que en 1969 la superficie ocupada por edificaciones era de 6,72 ha, en 2009 alcanza la cifra de 320,94 ha. Durante la fase de construcción generalizada, el crecimiento de la población es también muy significativo: en tan sólo 13 años, Corralejo pasa de tener 3.412 habitantes (1996) a los 14.117 censados en 2009.

FIGURA 2. Evolución de la superficie edificada en Corralejo, Fuerteventura



Fuente: Elaboración propia a partir de la interpretación de imágenes aéreas.

Si bien estas cifras ya resultan significativas, todavía lo es más el análisis de la distribución espacial de los crecimientos urbanos (figura 3). Apoyados inicialmente en el pequeño núcleo tradicional de Corralejo, éstos van rodeando progresivamente el sistema de dunas por el norte y el oeste; mientras que por el este se localiza el vial de acceso (FV-1) y los hoteles construidos a finales de los setenta del siglo pasado.

FIGURA 3. Evolución y distribución espacial de la superficie edificada en Corralejo, Fuerteventura

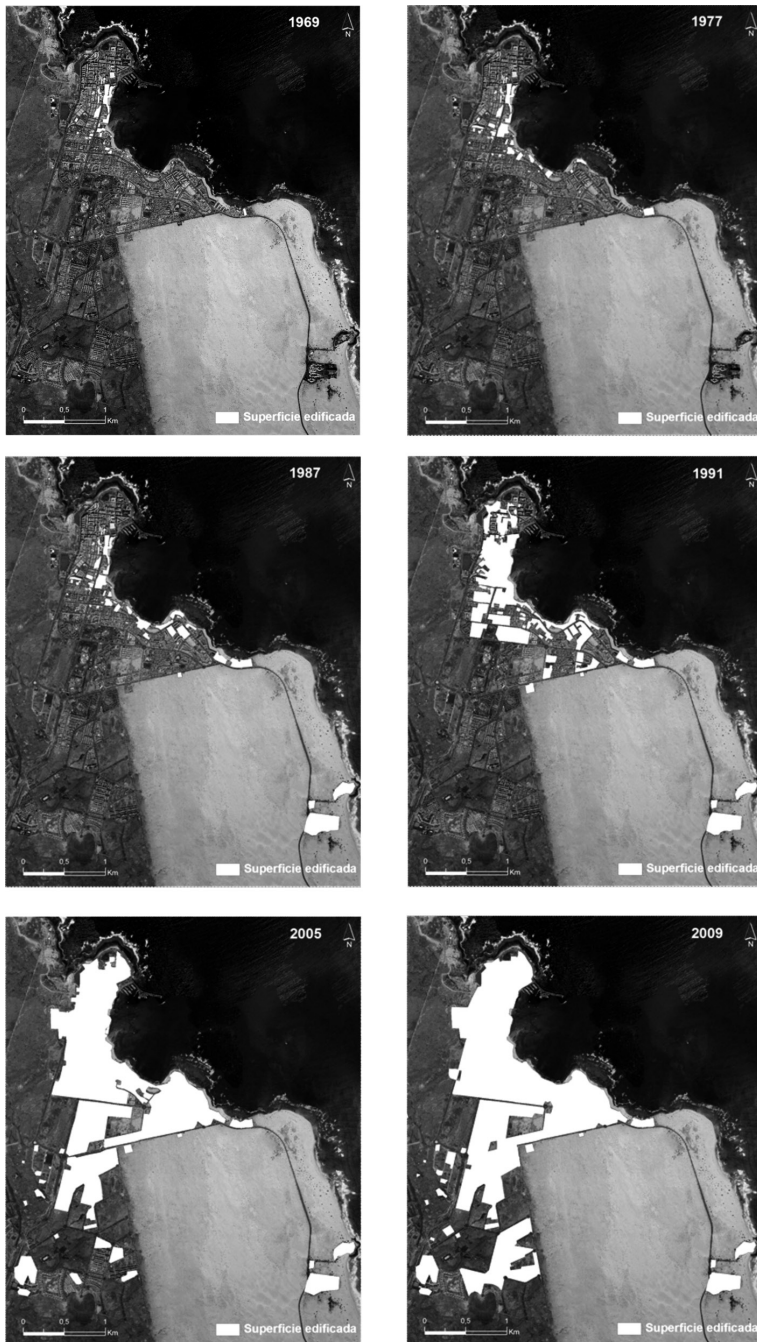


Imagen aérea de referencia: Ortofoto digital obtenida a través de vuelo fotogramétrico, 2009.

Fuente: Elaboración propia.

El crecimiento de las edificaciones e infraestructuras sobre el campo de dunas no ha sido mayor gracias a las iniciativas que, desarrolladas por diversos colectivos de científicos y conservacionistas, lograron la protección de este espacio desde 1982, y su posterior inclusión entre los espacios protegidos de Canarias, a partir de 1987, con la categoría de Parque Natural.

La importancia ecológica de este sistema de dunas será también reconocida posteriormente por otras figuras de carácter europeo, como la de zona de especial protección para las aves (ZEPA) o la de zona de especial conservación (ZEC). Sin embargo, todo ello no ha impedido que actualmente el sistema de dunas se encuentre sometido a una intensa presión antrópica.

Los desarrollos urbanos mencionados se han pretendido realizar desde el planeamiento. Pero se da la paradoja de que, a día de hoy, el municipio al que pertenece Corralejo (La Oliva) no cuenta con un Plan General de Ordenación. El documento en vigor, unas Normas Subsidiarias aprobadas en el año 2000, ha servido de apoyo para el planeamiento de desarrollo. De éste, resulta significativo que 19 planes parciales se encuentren actualmente recurridos, y con sentencias desfavorables para la administración municipal, aunque algunas de las urbanizaciones ya habían comenzado a ejecutarse. Todo ello pone de manifiesto los conflictos que se producen en la zona entre desarrollo urbano y conservación, entre interés público y privado.

## 5. LAS CONSECUENCIAS AMBIENTALES

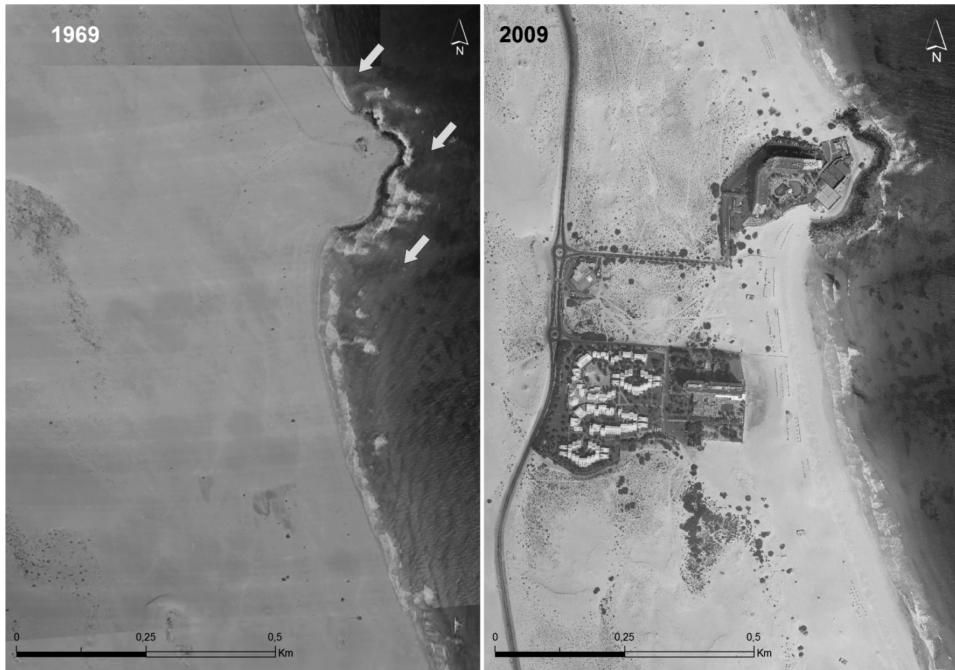
El modelo de desarrollo adoptado en Canarias ha convertido la urbanización en el principal proceso transformador del territorio, con una incidencia especial en el litoral. Las consecuencias ambientales directas han sido la alteración de procesos ecológicos básicos, la pérdida de una parte del patrimonio natural y cultural y la degradación de muchas zonas costeras (PÉREZ-CHACÓN *et al.* 2007: 180). Entre ellas, los litorales arenosos han sido especialmente vulnerables ante las transformaciones territoriales inducidas por el turismo de masas, tal y como ha sucedido también en amplias zonas del litoral español (GÓMEZ-PINA *et al.*, 2002).

En este contexto, el caso de Corralejo es un ejemplo significativo de la relación entre actividad turística de «sol y playa» y problemática ambiental. Este sistema de dunas presentaba un alto grado de naturalidad a finales de los sesenta del siglo pasado. En las áreas de entrada de sedimentos al sistema no había interferencias significativas, aunque ya existían algunas edificaciones. Por su parte, la duna costera, formada por dunas en montículos, tenía una amplia extensión. Sin embargo, ya en la imagen de 1969 se constata la impronta de las extracciones de arena, especialmente en el norte del campo de dunas. Entre finales de los setenta y principios de los ochenta, la construcción de hoteles en el área de las Grandes Playas modifica uno de los sectores por los que entraban sedimentos al sistema (figura 4), y también se generalizan las extracciones de arena. Pero será a partir de la década

de los noventa cuando los crecimientos urbanos, al norte y oeste del sistema de dunas, incrementen de forma exponencial la presión humana sobre el sistema.

El desarrollo urbano en torno a los sistemas de dunas supone una fuente importante de impactos ambientales directos e indirectos, cuyos efectos se manifiestan con mayor determinación a largo plazo (VAN DER MEULEN y SALMAN, 1996). En el caso de Corralejo, la barrera de edificios, así como las infraestructuras, han ocupado físicamente una parte del sistema de dunas (figura 5), y también han interceptado el flujo de sedimentos en varios lugares. Mientras que en 1969 existían 2.304 m lineales de costa donde las playas estaban en contacto directo con el sistema de dunas, permitiendo la incorporación puntual de sedimentos desde el mar; en 2009 la cifra es de tan sólo 1.609 m. A ello se suma que prácticamente el 70% de la unidad 1 ha estado afectada por actividades extractivas, aunque esa afección se ha reducido en las últimas décadas gracias a la protección de este espacio. Por su parte, a sotavento del área edificada, los sedimentos se han estabilizado y la cobertura vegetal se ha incrementado. Ya no se observan geoformas dunares libres como en la imagen de 1969, sino tan sólo láminas de arena. El informe para la Dirección General de Costas (DIRECCIÓN GENERAL COSTAS, 2006) identificó un importante déficit sedimentario, que afecta especialmente a la mitad septentrional del sistema eólico.

*FIGURA 4. Evolución del sector de las Grandes Playas entre 1969 y 2009, Corralejo, Fuerteventura. Se observa que la edificación de hoteles ha alterado la entrada de sedimentos (indicada mediante flechas) al sistema de dunas*



Fuente: Elaboración propia.

A todo ello habría que sumar los vertidos de aguas residuales, que deben haber afectado durante décadas la parte sumergida, alterando las praderas marinas, que son fundamentales para la producción de arenas organógenas y el control de la erosión de las playas.

En las zonas de influencia litoral (unidad 2) la apertura de viales, la edificación de hoteles y las actividades de los usuarios (como la construcción de goros para protegerse del viento y la arena), son las afecciones más significativas. Entre 1975 y 2009 se observa una ligera progradación de la línea de costa que, en algunos sectores, como en las inmediaciones de los hoteles, avanza hacia el mar unos 50 m. Es muy probable que ello esté relacionado con labores de acondicionamiento de las playas.

En el sector de dunas móviles (unidad 3) los espacios interdunares se ha reducido y los cordones barjanoides aparecen más agrupados que en 1969. Entre 1975-2009, la morfología de los frentes de avance de las dunas experimenta una modificación significativa, cuestión que pudiera estar relacionada con fuertes alteraciones de la dinámica eólica debidas a interferencias con la topografía, la vegetación o las actividades antrópicas.

FIGURA 5. Transformación del sector norte del sistema de dunas entre 1969 y 2009. Corralejo, Fuerteventura. Las flechas indican la entrada de sedimentos



Fuente: Elaboración propia.

Finalmente, en el límite occidental del sistema de dunas (unidad 4), se observa un avance de los sedimentos sobre el malpaís, así como un cambio en las geoformas: mientras que en 1969 aparecían puntualmente dunas barjanas libres, en 2009 se localizan únicamente dunas en montículos, paralizadas por la vegetación; al tiempo que se ha incrementado la cobertura vegetal en amplios sectores. En el norte de esta unidad, durante la construcción de las urbanizaciones limítrofes al espacio protegido, se ha vertido un volumen importante de escombros, afectando incluso a poblaciones de *Caralluma burchardii*, especie endémica de Lanzarote y Fuerteventura incluida en el Catálogo de Especies Amenazadas de Canarias.

En síntesis, la alteración antropogénica es más intensa cuanto más al norte nos situemos; mientras que, de este a oeste, es máxima en los extremos —oriental y



occidental— y mínima en la parte central. La localización de las áreas edificadas y de las vías de comunicación explica, en gran medida, esta distribución.

La comparación, entre el estudio de campo realizado y las determinaciones del Plan Rector de Uso y Gestión del Parque Natural de Corralejo (Gobierno de Canarias, 2006), pone de manifiesto que el 60% de los usos prohibidos por la normativa se incumplen; mientras que solamente una de las veinte actuaciones previstas por el PRUG se han ejecutado.

## 6. CONCLUSIONES

Los resultados preliminares muestran evidencias de que en algunos sectores las edificaciones han interrumpido la entrada de sedimentos desde la playa hacia el campo de dunas, y de que éstas se han estabilizado en algunas zonas próximas a las áreas urbanizadas. Asimismo, las extracciones de arena para la construcción también han supuesto un impacto significativo. Los efectos sinérgicos de estas intervenciones conllevan la ruptura del ciclo de la arena: se contamina la zona sumergida en la que se producen los sedimentos, se ocupan por edificaciones e infraestructuras las zonas por las que los sedimentos acceden al sistema, y todo ello altera la circulación y sedimentación. De esta constatación se deriva una consecuencia muy importante para la gestión: en estos ecosistemas complejos no es suficiente limitar la protección a las áreas en las que se localizan playas y dunas, sino que es necesario garantizar el funcionamiento del ciclo geodinámico completo. Ello es relevante porque hasta ahora las estrategias de conservación, al menos en Canarias, se han limitado a proteger tan sólo la parte más visible de los sistemas de dunas, pero no a garantizar que su entorno tenga las condiciones necesarias para mantener el equilibrio dinámico que requieren este tipo de sistemas. En definitiva se vive la paradoja de poner en riesgo, con el modelo de ocupación territorial adoptado, un recurso que resulta esencial para la actividad turística de la isla.

## BIBLIOGRAFÍA

- ASCAN (1981): *En defensa del Jable de Corralejo*, Las Palmas de Gran Canaria, ASCAN, 27 p.
- CRIADO, C. (1987): «Evolución geomorfológica y dinámica actual del Jable de Corralejo», *Revista Geográfica de Canarias*, n. 2, p. 29-52.
- CRIADO, C.; GUILLOU, H.; HANSEN, A.; HANSEN C.; LILLO, P., TORRES, J.M. y NARANJO, A. (2004): «Geomorphological evolution of Parque Natural de Las Dunas de Corralejo (Fuerteventura, Canary Islands)», en Benito y Díez Herrero A. (Ed.) *Contribuciones Recientes sobre geomorfología* (Actas de la VIII Reunión Nacional de Geomorfología, Toledo), SGE y CSIC, p. 291-297.
- DIRECCIÓN GENERAL DE COSTAS (2006): *Estudio del estado actual de los sistemas dunares de Corralejo y Jandía (Fuerteventura)*. *Identificación de*

- problemas y propuestas de actuación*, Madrid, Ministerio de Medio Ambiente (memoria inédita).
- FERNÁNDEZ, M.; SANTOS, A. y DOMÍNGUEZ, F. (1982): «El complejo dunar de Corralejo (Fuerteventura)», *Gaceta de Canarias*, n. 3, p. 73-83.
- GOBIERNO DE CANARIAS (2006): *Plan Rector de Uso y Gestión del Parque Natural de Corralejo*, Dirección General de Ordenación del Territorio, Consejería de Medio Ambiente y Política Territorial, Gobierno de Canarias.
- GÓMEZ-PINA, G., MUÑOZ-PÉREZ, J., RAMÍREZ, J. y LEY, C. (2002): «Sand dune management problems and techniques, Spain», *Journal of Coastal Research*, SI n. 36, p. 325-332.
- HERNÁNDEZ, L., ALONSO, I., HERNÁNDEZ, A., PÉREZ-CHACÓN, E., YANES, A. y CABRERA, L. (2009): «Características propias de los sistemas eólicos actuales de Canarias. Notas Preliminares», en MORALES, J.A., CANTANO, M., RODRÍGUEZ, A. y DELGADO, I. (Eds.) *Nuevas contribuciones sobre Geomorfología Litoral*, Universidad de Huelva, Sociedad Geológica de España y Sociedad Española de Geomorfología, Huelva, p. 39-43.
- HERNÁNDEZ CALVENTO, L. (2006): *Diagnóstico sobre la evolución del sistema de dunas de Maspalomas (1960-2000)*, Las Palmas de Gran Canaria, Cabildo de Gran Canaria, 361 p.
- PÉREZ-CHACÓN ESPINO, E., HERNÁNDEZ CALVENTO, L. y YANES LUQUE, A. (2007): «Transformaciones humanas y sus consecuencias sobre los litorales de las islas Canarias», en PARIS, R. y ETIENNE, S. (Eds.): *Les littoraux volcaniques: une approche environnementale*, Clermont-Ferrand, Presses universitaires Blaise Pascal, p. 173-191.
- VAN DER MEULEN, F., SALMAN, A. H. P. M. (1996): «Management of Mediterranean coastal dunes», *Ocean and Coastal Management*, 30, p. 177-195.

# SUBURBANIZACIÓN EN ENTORNOS METROPOLITANOS

Concepción Foronda Robles

*foronda@us.es*

*Departamento de Geografía Humana, Universidad de Sevilla*

**Resumen:** Los procesos de «suburbanización» se generalizaron impulsados por la conquista de las áreas centrales por las actividades terciarias, por el traslado de actividades productivas a las periferias, la construcción de polígonos residenciales para hacer frente al déficit de vivienda y la expansión rururbana de la población. Se consagra la dualidad centro-periferia. El crecimiento urbano es un proceso territorial versátil, de ahí que la evolución de Mairena del Aljarafe en la aglomeración urbana de Sevilla haya dado lugar a un municipio conformado por paisajes dinámicos resultado de la pérdida de usos tradicionales, de la permanencia de otros y de la implantación de nuevos elementos. De hecho, lo que define este espacio no es tanto el cambio producido, sino la celeridad con la que se ha producido. El urbanismo de Mairena del Aljarafe es un buen ejemplo de lo que ha pasado en la corona metropolitana en las dos últimas décadas: crecimiento extensivo. Durante los 90 fue el municipio de mayor crecimiento demográfico de la provincia, y casi de la comunidad andaluza. Por ello, se detallan los procesos y cambios territoriales producidos, desde la desruralización, el fenómeno de la Exposición Universal de 1992 de Sevilla, hasta la fase de transición hacia la suburbanización.

**Palabras claves:** suburbanización; crecimiento extensivo; aglomeración urbana de Sevilla.

## SUBURBAZATION IN METROPOLITAN AREA

**Abstract:** The process of «suburbanization» is driven by widespread conquest of the central areas of tertiary activities, by moving manufacturing operations to the suburbs, the construction of housing estates to tackle the housing shortage and the spread of behaviors rururban of the population. It enshrines the core-periphery duality. Urban growth is a versatile territorial process, hence the evolution of Mairena del Aljarafe in the urban agglomeration of Seville, has led to a municipality made up of dynamic landscapes result from the loss of some traditional uses of the permanence

of other and the introduction of new elements. In fact, what defines this space is not so much the change, but as it is characterized by the speed with which it has occurred, so as dizzying. The urbanism of Mairena del Aljarafe is a good example of what has happened in the metropolitan area of Seville in the last two decades, extensive growth. During the 90 was the fastest growing city population of the province, and most of Andalusia. The groves were disappearing to make way for housing developments. Therefore, detailed processes and territorial changes produced from that of deruralization, the phenomenon of the 1992 World Expo in Seville, to the transition to suburbanization. The planning of the subsidiary regulations Mairena del Aljarafe was adopted in 1985, but behind it, one discovers the influence of a series of exogenous factors that are outside local control itself.

**Key words:** Suburbanization; extensive growth, urban agglomeration.

## 1. INTRODUCCIÓN

El proceso de crecimiento urbano en las áreas metropolitanas se inició en la revolución industrial. Hoy estamos ante cambios sociales experimentados por las sociedades avanzadas que se ha venido a denominar la tercera revolución industrial y que se ajusta al proceso de tránsito de un modelo industrial a otro terciarizado (BARRIENTOS, 2006). Y donde más allá del ámbito supramunicipal imperan los rasgos funcionales del territorio, entendiéndose el fenómeno del mercado de trabajo-residencial y sus propias interacciones, los cambios de los usos de suelo (residencial, comercial, etc.) y la concentración progresiva de la población. Ya BERRY (1973) expresaba que la residencia no requería la inmediatez a los lugares de trabajo como sucedía en la época industrial. Y éste es un fenómeno producido por la ralentización y el descenso demográfico de los distritos centrales, la relocalización de las empresas y el empleo, así como la modificación de los estilos de vida de la población. Nos encontramos con nuevos conceptos que les otorga su diversidad espacial: contraurbanización (ARROYO, 2001; FERRÁS, 2007), periurbanización y suburbanización (DEMATTEIS, 1998; ENTRENA, 2005), desurbanización, entre otros. El área metropolitana de Sevilla es la mayor aglomeración de Andalucía. Abarca 4.900 km<sup>2</sup>, con una población de casi 1,5 millones de habitantes. En el sistema urbano español, es una aglomeración de tamaño medio, que ocupa la cuarta posición, detrás de Madrid, Barcelona y Valencia. Está integrada por 46 municipios heterogéneos desde el punto de vista territorial, demográfico y funcional, y que conforman dos coronas metropolitanas, una de ella ya enteramente consolidada y otra, en fase de consolidación. El objeto de este trabajo es analizar las transformaciones urbanísticas producidas en el municipio de Mairena del Aljarafe de la aglomeración urbana de Sevilla, que ha conformado la pérdida de unos usos tradicionales, la permanencia de otros y la implantación de nuevos elementos. De hecho, lo que define este espacio no es tanto el cambio producido, sino como éste está caracterizado por su celeridad. Es frecuente asociar la suburbanización con fenómenos de segre-

gación social y de especulación urbanística, por lo que las áreas suburbanas han recibido tradicionalmente una atención especial en las políticas planificadoras de las ciudades (FLOWERDEW y BOYLE, 1992). En nuestro caso, el concepto de *área suburbana* se utiliza como una unidad administrativa diferenciada de la ciudad de Sevilla y localizada en su periferia. En definitiva, la suburbanización es un proceso de desconcentración demográfica hacia su periferia que genera conflictos de competencia sobre los usos del suelo (FERRÁS, 2000). El urbanismo de Mairena es un buen ejemplo de lo que ha pasado en la corona metropolitana en las dos últimas décadas: crecimiento extensivo, principalmente a partir de la Exposición Universal de 1992 de Sevilla (ALMOGUERA, 2008). Durante los años 90 fue el municipio de mayor crecimiento demográfico de la provincia, y casi de la comunidad, con un incremento intercensal 1991-2001 de 45,92%. Algunas de las causas que explican este proceso son la evolución de su urbanismo, el cambio de los usos de suelo hacia dinámicas residenciales y los condicionantes del fenómeno de la movilidad.

## **2. EVOLUCIÓN DE LA URBANIZACIÓN**

A mediados del siglo XVIII el municipio no alcanzaba las 800 casas, 13 calles y 2 plazas, configuración que apenas se alteró hasta mediados de los años 60. Un espacio poco transformado, donde la agricultura era el eje de la organización y producción. Las primeras huellas de este proceso urbanizador son consecuencia de la crisis de la agricultura y el incremento de los componentes urbanos en el paisaje. Cultivos, haciendas, caminos rurales, elementos tradicionales del hábitat rural, que apenas resisten a los cambios derivados por el proceso urbanístico. Unas haciendas desaparecen, otras caen en el abandono y otras se conservan tanto en manos privadas como públicas, rehabilitadas para albergar dependencias del Consistorio. Sin embargo, éstas siguen detentando un lugar importante en el imaginario de los habitantes del casco urbano, aunque las nuevas poblaciones desconocen la existencia de las mismas y no parecen interesarse demasiado por su protección, conservación y salvaguardia (HERNÁNDEZ, 2006). Lo más significativo de la década de los 60 fue como el fuerte impacto metropolitano de Sevilla provoca el crecimiento del municipio vecino de San Juan de Aznalfarache y como éste invade el término de Mairena del Aljarafe, originando la barriada de Lepanto. La creación de estas nuevas zonas urbanizadas, la transformación del pueblo como base rural, la configuración de nuevos contornos espaciales y sociales nos aproxima a nuevas identidades que se irán generando. En esta fase, el Aljarafe experimenta un intenso proceso de captación de población propiciado por el menor coste de la vivienda, por un modelo residencial propio y por el incremento de la motorización que hacia viable esta estructura. Esto se traduce en un retraso en la proporción de empleos en relación con la proporción de activos y ocupados, provocando una acentuación de la función territorial como ciudad dormitorio de Sevilla (ASOCIACIÓN DE EMPRESARIOS DEL ALJARAFE

(AEA), 2005). Dicho crecimiento se articula en torno a algunos proyectos urbanísticos de gran calado como son Ciudad Aljarafe, Los Alcores<sup>1</sup> y La Prusiana. Urbanizaciones plurifamiliar de bloques, que propicia la fisonomía de los primeros grandes pisos que copan el término municipal, a semejanza de lo que se hacía en Sevilla, y que ejercen gran impacto visual. Se crea una «pequeña ciudad» de cerca de 5.000 nuevos residentes, y donde hoy viven más de 10.000. Otros proyectos como alternativa es la vivienda unifamiliar sobre el modelo de ciudad jardín. De manera singular destaca la urbanización Simón Verde, localizada en el escarpe, con dotaciones deportivas y recreativas que aumentarán la confortabilidad. El suelo de Mairena del Aljarafe ha sido transformado debido a sus propios condicionantes físicos (paisaje, cauces hidráulicos, etc.), a los establecidos en la propia legislación urbanística (crecimientos urbanos deseables, criterios de reordenación de la estructura urbana, etc.) y a los nuevos usos que han ido conquistando su lugar a costa de los tradicionales, lo que significa la reducción del paisaje agrícola frente al avance de los usos residenciales, industriales y terciarios. El planeamiento de las Normas Subsidiarias (NN.SS) de Mairena del Aljarafe se aprobó en 1985, pero tras sí, se descubre la influencia de una serie de factores exógenos que están al margen del propio control local. Diferentes circunstancias justifican posteriormente la redacción del Plan General de Ordenación Urbana (PGOU, 2004), entre sus razones: la expansión creciente del sector central del Aljarafe, dejando aquel documento obsoleto; los continuos cambios de las NN.SS. con un fin de modificaciones; o los cambios en la legislación urbanística durante la década de los 90<sup>2</sup>. Otra etapa en el proceso urbanístico municipal lo marca la Exposición Universal de 1992, evidenciado por el negocio inmobiliario. En este contexto arraiga el sentido de oportunidad y se genera una etapa de crecimiento y prosperidad, en parte justificada por las modificaciones al planeamiento en el primitivo PP Cavaleri y que será aprovechado ante la necesidad de edificar unas 2.000 viviendas para alojamiento de los comisarios, técnicos y empleados de los países participantes en la Exposición Universal de 1992. Finalmente, en este complejo residencial se construyeron 1.289 viviendas. Fue detonante la mejora de las infraestructuras, desdoblándose la variante de San Juan de Aznalfarache y conectando con la autovía de Coria del Río (FERNÁNDEZ, 1993). La Expo 92 también trajo consigo la oportunidad de instalaciones industriales. Según DELGADO (2004) en el informe de la ponencia técnica para el seguimiento del planeamiento urbanístico de 1985 se apunta tres razones para ampliar este tipo de suelo: equilibrar el efecto dormitorio del sector central del Aljarafe; crear una estructura empresarial que generará empleo y obtener beneficios económicos municipales. Desde su nacimiento el Parque Industrial y de Servicios del Aljarafe (PISA)<sup>3</sup> tuvo connotaciones propias

---

<sup>1</sup> Plan parcial de extensión del polígono Los Alcores, 1968, 1973.

<sup>2</sup> Ley 8/90 de Reforma de la Ley del Suelo. Ley 7/2002, de 17 de diciembre, de Ordenación Urbanística de Andalucía.

<sup>3</sup> Modificación puntual de NN.SS de Mairena del Aljarafe, 1988; Plan Parcial (PP) para la ampliación del polígono PISA, 1990; Propuesta de ampliación del PP, 1999.

en calidad, muy distinta a los tradicionales polígonos industriales que poblaban nuestra región<sup>4</sup>. Ya que en esa época, lo más habitual en otras zonas industriales próximas según CARAVACA (1991) era la falta de diseño específicamente industrial, el escaso planeamiento urbanístico y la ausencia de infraestructuras y servicios necesarios. La experiencia del PISA, con 640.000 m<sup>2</sup> de suelo de uso empresarial, tras cuatro fases se ha convertido en buque insignia del desarrollo económico del Aljarafe, y viene a corroborar el acierto de impulsar espacios productivos de cierta dimensión, en la medida que este tipo de territorio favorece la cooperación empresarial en un momento en el que las economías de escala y la integración vertical han dado paso a la descentralización de los procesos productivos. La flexibilidad y la especialización de las pymes, han posibilitado, que en un espacio tan reducido, se manifieste la representación de la mayoría de los subsectores que aportan valor y que están bien posicionados dentro de la economía del siglo XXI (AEA, 2007). Hoy nuevos proyectos permiten al PISA estar en la vanguardia industrial con la aplicación del reciente estudio de movilidad<sup>5</sup>, la elaboración del Plan de gestión de residuos, la mejora de la instalación eléctrica, etc. A partir de ese momento tenemos un municipio con una lógica exógena que soporta una mezcla de infraestructuras, desarrollos residenciales heterogéneos y difusos, polarizadas actividades industriales y terciarias, y restos de explotaciones agrarias en constante regresión. Según DELGADO (2006) surge un espacio sin identidad específica pues sus rasgos se dividen diacrónicamente entre la permanencia, los nuevos componentes urbanos y los espacios de indefinición y cambio. Finalmente se inicia un nuevo periodo de consolidación y colmatación, principalmente para rellenar los vacíos de suelos existentes en torno al Centro Histórico son los llamados Ensanches Noreste y Sur del municipio. Más allá de crecimiento del suelo residencial, la proliferación del Centro Comercial y de Ocio, Metromar<sup>6</sup>, no es casual, convirtiéndose en el principal espacio donde confluyen los habitantes del centro y periferia, a ello hay que unir la llegada de la línea 1 de Metro (2009) y donde se ha generado un nuevo espacio de centralidad «Aljarafe Central»: con el mayor intercambiador de transportes de Andalucía; una gran plaza pública; edificios con establecimientos comerciales y de restauración, centro de negocios, hotel de cuatro estrellas de la cadena Husa y biblioteca

---

<sup>4</sup> La instalación de empresas no contaminantes; cuidado ambiental y extensas zonas verdes (10%); cuidada imagen de las edificaciones; inmediata ejecución de obras debido a una cláusula que penalizaba si no se construía a los 4 años de la compra; cerramiento perimetral; buena señalización; dotaciones modernas, tanto sociales como deportivas; red telemática, fibra óptica, zonas wifi, localizadores de empresas; servicio mancomunado de prevención de riesgos laborales y formación y asesoramiento empresarial.

<sup>5</sup> Facilitar su acceso desde la parada del Metro, crear una pasarela peatonal, carril bici, ampliar la frecuencia de las líneas de autobuses, aumentar los aparcamientos ante las necesidades de las empresas instaladas, incluso crear zonas azules en los puntos más conflictivos y aumentar las salidas a la autovía.

<sup>6</sup> Edificio de tres plantas con 69 locales, 1.189 plazas de estacionamiento, 10 sales de cines, SPA, restauración. Inaugurado en 2006.

pública. Todo ello para convertirse en un referente y signo identitario de la vida social, cultural y empresarial.

### 3. LAS CLAVES DE LA DINÁMICA RESIDENCIAL

El planeamiento vigente se publica en 2004<sup>7</sup>. Los cambios de calificación del suelo, la implantación de nuevos usos y la aprobación de proyectos de construcción de cualquier tipo (infraestructuras, viviendas, etc.) se convierten en hitos que conducen a continuas modificaciones de la legislación urbanística y de la ordenación del territorio en el ámbito local<sup>8</sup> y en la escala metropolitana<sup>9</sup>. La ordenación urbanística ha evolucionado en los últimos años: se ha pasado de la ordenación territorial de un término municipal a concebir la ordenación mediante planeamientos supramunicipales. Por ello, el principal reto que afronta Mairena con su PGOU es integrar a este municipio en la aglomeración de Sevilla. La superficie total del suelo urbano 2004 es de 651,04 ha (37,2% del total). En éste se distinguen el predominio del uso residencial (86%), frente al industrial (3,5%) y terciario (10,5%), categorías definidas con la LOUA. En cuanto al suelo urbanizable, en el PGOU hay clasificada un total de 458,99 ha, con el fin de estructurar el territorio municipal, colmatar las zonas vacías entre suelos urbanos y establecer nuevos límites. La vivienda se ha convertido en el principal configurador del espacio urbano y el primer consumidor del territorio, valorado como un síntoma de dinamismo económico. La idea de «la construcción como motor de la economía» y la vinculación del crecimiento del espacio urbano con el progreso y la prosperidad son argumentos que inducen a pensar en la conveniencia de un aumento de la construcción sin límites (VINUESA, 2008). En los últimos años la expansión suburbana se ha acelerado, ante el fenómeno de la movilidad residencial. MÓDENES (2007) ha calificado el proceso de suburbanización como «un saldo territorial» de los procesos de movilidad residencial urbana, resultante de multitud de movimientos en diferentes direcciones, distancias y motivaciones. En líneas generales, el modelo residencial español está basado en el acceso temprano a la propiedad en contextos residenciales relativamente densos. Domina una estrategia que intenta mantener al máximo la proximidad residencial con el lugar de origen, ya que puede ser una estrategia relacionada con el interés de mantener al máximo las redes sociales y familiares de apoyo. Casi como norma, las viviendas construidas en las zonas de expansión de las áreas urbanas superan

---

<sup>7</sup> Aprobación definitiva del PGOU (CPOTU, 09/12/2003), publicación del PGOU (BOP, 29/01/2004).

<sup>8</sup> NN.SS de 1985, PGOU de 2004, 1ª modificación del PGOU (20/07/2005), 2ª modificación del PGOU (30/11/2007), 3ª modificación del PGOU (29/01/2010), adaptación del PGOU a la LOUA (marzo 2010).

<sup>9</sup> Directrices para coordinación de las políticas urbanísticas del área metropolitana de Sevilla (1989), Plan de ordenación territorial de la aglomeración urbana de Sevilla (1990) Plan de ordenación de la aglomeración urbana de Sevilla (2010).



ampliamente la previsible demanda endógena. Tras ello están las estrategias de desarrollo inmobiliario con las que se busca capturar a la oferta de otros ámbitos. El último Censo de Viviendas elaborado por el Instituto Nacional de Estadística (INE) en 2001, anticuados si consideramos el crecimiento experimentado, recoge un parque de casi 15.000 viviendas en Mairena del Aljarafe, y los cambios producidos en los últimos diez años son espectaculares, a pesar de no existir cifras oficiales de esta década. Este dato implica el considerable crecimiento desde 1981 hasta triplicar las del 2001, concentrando la atención en la evolución durante la última década (1981-2001). El número total de viviendas ha crecido en 9.496, donde ha existido una expansión del sector inmobiliario. Un aumento de la oferta, como consecuencia de la demanda acumulada del sector, que ha venido favorecida por los tipos de interés, el aumento del precio de la vivienda, el incremento producido, principalmente, por la escasez de suelos disponibles y el encarecimiento de los costos de construcción. La oferta de viviendas de nueva planta no ha dejado de aumentar. El fenómeno de extensión residencial ha sido, sin duda, el de mayor transcendencia territorial. La generalización de urbanización «autosuficiente» de baja densidad y con edificación unifamiliar en diversas modalidades: adosados, pareados y vivienda en parcela, ha sido la base de un floreciente negocio inmobiliario que ha ofrecido un producto interesante para las parejas jóvenes (AEA, 2005). Mairena ocupa el primer puesto en el ranking de los municipios con más viviendas construidas entre 2002-2007 del Aljarafe, seguidas de Bormujos, Bollullos de la Mitación, Sanlúcar la Mayor y Pilas, según el Colegio de Arquitectos de Sevilla. El aumento de población que originó la construcción de éstas, no vino acompañado de más servicios, equipamientos o infraestructuras, lo que ha ocasionado graves problemas de movilidad. Así desde el 2007, la brusca caída en la demanda inmobiliaria ha provocado un descenso en el número de viviendas visadas. Según el Censo 2001, el 75,2% del total del parque de viviendas se emplea como *vivienda principal* de los hogares y las viviendas secundarias ocupan el 9,7%. Hay un 14% de viviendas vacías similar a la media española. Éste es un fenómeno de gran relevancia con graves carencias de información estadística adecuadas y de conocimiento. Se trata de una situación de consecuencias negativas: desde el punto de vista económico, porque hay un patrimonio sin aprovechamiento; desde una perspectiva social, porque podría estar produciéndose un uso inadecuado de la propiedad, al no respetarse el principio de su función social. El exceso de viviendas vacías da lugar a un funcionamiento ineficiente del espacio urbano. Además desde criterios de sostenibilidad hay que subrayar que el territorio es un bien básico y limitado, y que los desarrollos residenciales por encima de las necesidades de alojamiento pueden estar suponiendo consumos excesivos del territorio, en detrimento del paisaje y de otros posibles usos no residenciales (VINUESA, 2008). La desocupación puede producirse por deficiencias de habitabilidad, por decisión de los propietarios que deciden renunciar a obtener una renta por temor a los posibles riesgos del arrendamientos o, simplemente, porque hay un exceso de viviendas, como consecuen-

cia de despoblamiento o porque se construyen más viviendas de las necesarias. Puede también ocurrir que, dentro de una estrategia previsora, la compra, para sí o para los hijos, se anticipe varios años a la necesidad de alojamiento, y que al mantenerse esas viviendas vacías durante varios años por la aversión social a alquilar, se eleve de forma permanente, y en cierta medida engañosa, la proporción de desocupadas. También hay una parte importante de la demanda, especialmente en los mercados más dinámicos, para la que la vivienda, más que un bien de uso (alojamiento) es una inversión. Por razones de sostenibilidad, los planes territoriales y urbanísticos deberían anteponer la renovación y la puesta en uso del parque de viviendas vacías, a los nuevos desarrollos. *La fórmula de acceso* más usual de los hogares españoles a la vivienda es la propiedad. Las cifras recogidas en el censo de 2001 muestran que el 80,9% de los hogares españoles son en propiedad, el 11,3% utilizan la modalidad del alquiler y sólo el 7,7% utilizan una vivienda de cesión gratuita. En Mairena del Aljarafe, el régimen de propiedad alcanza el 91%, esencialmente hipotecada (54%), frente a la pagada (43,5%) y de herencia (2,5%). *La superficie media de la vivienda* en España es de 85,3 metros, algo inferior a la media comunitaria (87,1 metros) y muy lejos de la cifra más elevada (Dinamarca: 107 m<sup>2</sup>). La superficie media de las viviendas familiares principales de Mairena del Aljarafe es de 60 a 105 m<sup>2</sup> (63,5%), a gran diferencia se sitúan las de 106 a 150 (20,5%). La calidad de vida del municipio también se manifiesta por el 9% de viviendas de extensión superior a 150 m<sup>2</sup>, en cambio lo menos habitual son las menores de 60 (7%). *La dimensión media* de los hogares maireneros es de 3 habitantes por vivienda, una cifra relativamente alta si se tiene en cuenta la media del núcleo familiar europeo (2,5 personas). En la práctica, la media actual de los hogares españoles es resultado de una distribución irregular de los hogares, al haber aumentado de forma sensible los de una o dos personas, ya sea por la elevación de la esperanza de vida, las familias monoparentales o la proliferación de parejas sin hijos, ello se aprecia principalmente en el caso de Ciudad Expo que es zona con más bajo coeficiente de habitabilidad (1,58). Una cuestión con influencia decisiva también en el tipo de necesidades de la vivienda. La Consejería de Vivienda de la Junta de Andalucía ha constatado que la relación entre la población y la vivienda principal ha tenido una evolución descendente tanto a nivel nacional como en Andalucía, de manera que el índice de tendencia estimado por el INE hasta el próximo Censo de Población se ha visto modificado a la baja, fijándolo en 2008 en 2,4 hab/viv., una medida adoptada para modular los crecimientos de población de los municipios y establecer el número de viviendas que se ajustan al Plan de Ordenación del Territorio de Andalucía (POTA). Finalmente, el nuevo coeficiente de habitabilidad, unido a los procesos de adaptación de los planeamientos urbanísticos municipales a la LOUA, permite también impulsar la construcción de más VPO en los municipios andaluces. Esta medida se podrá adoptar puesto que aumenta el número global de viviendas, de las que el 30% tendrán que ser protegidas (PGOU, modificación segunda).

#### 4. LOS HÁBITOS DE MOVILIDAD

El crecimiento de la urbanización ha ido acompañado, a su vez, por un incremento espectacular de la motorización. Las características del transporte en Mairena del Aljarafe están derivadas de la dispersión de la edificación, la distancia entre viviendas y puestos de trabajo, el uso masivo de medios de locomoción para el traslado de personas, la saturación de la red de movilidad, la congestión, accidentes y costes ecosociales o el ruido. En parte los principales culpables de la degradación del medio ambiente urbano son el vehículo privado y el tráfico masivo de automóviles. Es inviable continuar con el modelo actual de crecimiento, basado en urbanización extensiva y vehículo privado. El Aljarafe puede crecer, pero con otras bases de organización territorial. De hecho, debe utilizarse el margen de crecimiento existente para corregir los graves déficits estructurales existentes y propiciar la generación de una nueva estructura urbana que sea viable y más sostenible que la actual. Para lograr algo así es preciso rediseñar la función básica de la comarca y pasar de una situación de ciudad-dormitorio a un espacio productivo capaz de proporcionar empleo a una parte sustancial de su población activa y capaz de prestar los servicios públicos y privados que la dimensión y rango de esta población requiere. Por ello, se debe otorgar prioridad a la estructuración comarcal de las relaciones residencia-trabajo y residencia-estudio mediante un reforzamiento extraordinario de la dimensión productiva y formativa. En este sentido, es estratégica la definición correcta de la articulación del transporte de conexión con Sevilla (mediante la solución metro) con fórmulas comarcales de transporte público. Para ello se deben estudiar, potenciar y adoptar las medidas urgentes que sean precisas para que existan líneas de transporte público circulares y radiales que conecten las paradas del metro con espacios urbanos amplios y dispersos (AEA, 2005). El urbanismo y la ordenación del territorio determinan buena parte del patrón de movilidad, ya que de cara a medio y largo plazo la movilidad sostenible exige planificar la ciudad y su área de influencia con criterios de reducción de la dependencia respecto al automóvil y de las necesidades de desplazamiento motorizado. El transporte público debe ser una alternativa real al transporte en vehículo privado, pues aunque éste se facilite con las mejoras sobre la red viaria metropolitana, y se potencien nuevas áreas de centralidad metropolitana, la necesidad de desplazamientos a Sevilla, va a seguir existiendo, y deberán canalizarse una parte significativa de estos desplazamientos al transporte colectivo, para evitar los problemas de congestión de accesos y de aparcamiento en el centro de Sevilla. El Consorcio de Transporte Metropolitano del Área de Sevilla encargó en el 2007 la Encuesta Domiciliaria de Movilidad del Área Metropolitana de Sevilla al Instituto Apolda para obtener una visión actual de las prácticas de movilidad con la intención de conocer los hábitos de desplazamiento de los usuarios y establecer una correcta planificación de los sistemas de transporte. El número de encuestas fue de 35.199 entre octubre y noviembre de 2007, de las cuales en el municipio de Mairena se realizaron 944,

las cuales son interpretadas a continuación. Actualmente, en el Área de Sevilla se producen 2 millones de viajes mecanizados al día generado por los residentes metropolitanos, lo que supone una tasa de movilidad relativamente alta (2,33 viajes mecanizados/hab/día). La Encuesta sobre movilidad es una radiografía de las pautas territoriales (origen-destino) de la movilidad en la aglomeración urbana de Sevilla, atendiendo especialmente a los cambios en cuanto a motivo de los desplazamientos y modos de transporte empleados. No hay que olvidar, la relación existente entre el incremento de movilidad, tanto en volumen de población implicada como en distancias recorridas, y transformaciones sociodemográficas subyacentes. La intensidad cambiante de la movilidad se pone en relación con la actividad económica (pauta de localización de los empleos) y con perfiles profesionales (niveles de cualificación y condiciones socioeconómicas) de la población. Algunos de los resultados de los residentes de Mairena del Aljarafe son:

1. El transporte que predomina para el desplazamiento de la población de Mairena es privado (78%), muy por encima del transporte público (7%). Por lo que el transporte público cumple un papel subordinado, ya que al estar sustentado sobre un medio de transporte que no cuenta con plataforma propia, queda sometido a la congestión, obtiene unas velocidades comerciales escasamente competitivas con el vehículo privado, limitando así su papel dentro del sistema de transporte al de personas que no disponen de vehículo propio.
2. Se comprueba que la posesión de un vehículo cambia notablemente las formas de comportamiento de las familias en relación a sus desplazamientos, y la mayoría son mecanizados (83%). Realizando una media de 2,33 viajes por persona y día.
3. Respecto al perfil de los usuarios que usan los vehículos privados y públicos, el grupo de edad que más movilidad desarrolla son los de 30-40 años (36%), con características similares de 20-29 años (25%) y de 45-64 años (23%), segmento de edad que estudia o trabaja fuera del municipio. Mairena es el tercer municipio de la provincia de Sevilla con mayor número de estudiantes de grado superior universitario (1.135 vecinos) que da lugar a este tipo de desplazamiento.
4. Según el tipo de personas atendiendo a su actividad principal, los ocupados dominan con un 60%, los estudiantes con un 14%, seguido de personas dedicadas a las tareas del hogar (11%). Y en menor medida, jubilado/pensionistas (8%), parados (6%) o incapacitados (1%).
5. Los cambios operados en relación a la población y la vivienda han incidido en una profunda interrelación del Aljarafe con la aglomeración urbana de Sevilla, concretada en la intensificación de las relaciones residencia-trabajo, residencia-estudios superiores y residencia-ocio y compras. La razón de la movilidad obligada es del 51%, fundamentalmente desplazamientos de la fuerza de trabajo (40% viajes al trabajo u 11% vinculados al consumo improductivo de la plusvalía (de estudios). En cambio, el carácter no

- obligado (49%) agrupa un amplio conjunto de razones (acompañamiento, compras, ocio/diversión, gestiones personales, visita de amistad, etc.).
6. La movilidad cotidiana es uno de los elementos que mayor trascendencia tiene sobre la forma y dimensión de la ciudad y, en consecuencia, sobre las condiciones de su sostenibilidad, tanto económica como ambiental. La frecuencia de los desplazamientos de los usuarios es mayoritariamente diaria (62%), frecuente (21%) y esporádica (16%).
  7. Un factor de orden espacial que incide en la movilidad es la accesibilidad. Respecto a la duración media del desplazamiento, el 40% de los usuarios tarda entre 10-20 minutos en el desplazamiento de Mairena a su lugar de actividad, y el 21% entre 20-30 minutos, debido a importantes problemas de congestión.
  8. Otra variable temporal de interés es la distribución horaria de los desplazamientos, concentrándose la gestión en tres «horas puntas», la primera de 7,30 a 8,30 de la mañana, viajes con destinos al trabajo y estudios. La segunda «punta» se extiende desde las 13,00 a las 15,30 horas, en este espacio de tiempo coinciden comportamientos muy diversos: vuelta a casa del trabajo y viajes a compras. Por último, la tercera «punta» se produce de 20,00 a 21,00, donde vuelven a coincidir comportamientos muy diversos.
  9. El coche es el vehículo principal en la movilidad de la población (73%). Otros son a pie (17%), en autobuses (6,5%), moto (2,5%) y otros (furgoneta, bicicleta y taxi).

## 5. CONCLUSIONES

La suburbanización en los entornos metropolitanos ha generado el crecimiento extensivo de la ciudad con los correspondientes conflictos. Algunas de las causas que explican este proceso son la evolución de su urbanismo, el cambio de los usos de suelo hacia dinámicas residenciales, y los condicionantes del fenómeno de la movilidad, derivados de la dispersión de la edificación, las relaciones residencia-trabajo, el uso masivo del transporte privado y la saturación de la red de transporte. Las actuales tendencias apuestan por la búsqueda de una ciudad sostenible, más compacta. Hay que repensar el modelo de desarrollo urbano-extensivo de las ciudades, y buscar que el urbanismo permita la cohesión social, participación y promoción económica.

## BIBLIOGRAFÍA

- ALMOGUERA, M.P. (2008): *La ciudad cambia de escala: Sevilla Metropolitana*, Sevilla, Servicio de Publicaciones de la Universidad de Sevilla.
- ARROYO, M. (2001): «La contraurbanización: un debate metodológico y conceptual sobre dinámica de áreas metropolitanas», *Scripta Nova*, Nº 97, pp. 79-104.

- ASOCIACIÓN EMPRESARIAL DEL ALJARAFE, ARENAL (2005): *Estrategia territorial para el desarrollo económico del Aljarafe*. Documento resumen. <<http://www.adta.es/documentos/otrosdocumentos/2005%2003%2001%20LibroBlancoAljarafe.pdf>> (consulta: 20/07/2010).
- ASOCIACIÓN EMPRESARIAL DEL ALJARAFE, ASISTENCIA TÉCNICA CLAVE (2007): *Análisis del tejido empresarial del Aljarafe*, Caja San Fernando. <<http://www.adta.es/documentos/otrosdocumentos/2007%2003%2029%20AEA%20AnálisisTejidoEmpresarialAljarafe.pdf>> (consulta: 20/07/2010)
- AYUNTAMIENTO DE MAIRENA DEL ALJARAFE (varios años): NN.SS de 1985, PGOU de 2004, adaptación del PGOU a la LOUA (marzo 2010).
- BARRIENTOS, G. (2006): «La evolución del poblamiento en la dinámica rural-urbano», *Norba, revista de geografía*, 11, pp. 107-127.
- BERRY, B.J.L. (1973): *Las consecuencias humanas de la urbanización*, Pirámide.
- CARAVACA, I. (dir) (1991): *Área metropolitana de Sevilla. Localización de las actividades y del suelo industrial*, Gabinete de estudios metropolitanos, Centro de estudios territoriales y urbanos. Consejería de Obras Públicas.
- DELGADO, B. (2004): *Cambio de paisaje en el Aljarafe durante la segunda mitad del siglo XX*, Archivo hispalense, Diputación de Sevilla.
- DELGADO, B. (2006): «Transformaciones rápidas en los paisajes metropolitanos del Aljarafe sevillano». *Ería*, 70, pp. 161-173.
- DEMATTEIS, G. (1998): «Suburbanización y periurbanización. Ciudades anglosajonas y ciudades latinas», MONCLÚS, F.J. (ed.): *La ciudad dispersa*, Barcelona, Centro de Cultura Contemporánea de Barcelona, pp. 17-33.
- ENTRENA, F. (2005): «Proceso de periurbanización y cambios en los modelos de ciudad: un estudio europeo de caso sobre sus causas», *Papers*, 78: 59-88.
- FERNÁNDEZ, V. (1993): «Las grandes transformaciones urbanas de Sevilla durante los años previos a la Exposición Universal», *Estudios geográficos*, 54: 387- 407.
- FERRÁS, C. (2000): «Ciudad dispersa, aldea virtual y revolución tecnológica. Reflexión acerca de sus relaciones y significado social», *Scripta Nova*, vol. 69.
- FERRÁS, C. (2007): «El enigma de la contraurbanización: Fenómeno empírico y concepto caótico», *EURE*, nº 98, pp. 5-25.
- FLOWERDEW, R.; BOYLE, P. (1992): «Migration trends for the West Midlands: suburbanisation, counterurbanisation or rural depopulation?», in STILLWELL, J., REES, P. and BODEN, P. (eds.): *Population Redistribution in the United Kingdom. Migration Processes and Patterns*, Londres, Belhaven Press, vol. 2, p. 144-161.
- HERNÁNDEZ, J.; MOYANO, A. (2006): *Patrimonio cultural, movimientos sociales y construcción de la identidad en Andalucía*, Centro de Estudios Andaluces.

- MODENES, J.A. (2007): «Una visión demográfica de la movilidad residencial reciente en España», en Feria Toribio, J.M. (coord.): *La vivienda y el espacio residencial en las áreas metropolitanas*, Centro de Estudios Andaluces.
- VINUESA, J. (2008): «La vivienda vacía en España: un despilfarro social y territorial insostenible», *Scripta Nova*, vol. XII, nº 270 (39).





# IMPLICACIONES TERRITORIALES Y ASPECTOS SOCIALES DEL URBANISMO DIFUSO EN ÁREAS DE TRANSICIÓN RURAL-URBANA. SU ANÁLISIS EN LA PROVINCIA DE MÁLAGA (ESPAÑA)

Federico Benjamín Galacho Jiménez

*fbgalacho@uma.es*

*Departamento de Geografía, Universidad de Málaga*

**Resumen:** El proceso urbano en el medio rural se viene produciendo bajo un modelo de urbanismo difuso que se caracteriza por la dispersión de las viviendas y de los residentes. Se desarrolla de modo espontáneo, desordenado y no planificado lo que está derivando en una ocupación indiscriminada del territorio y generando una problemática territorial de gran complejidad y magnitud. En este trabajo se aborda, con referencia a la provincia de Málaga, la modelización del proceso de extensión de la vivienda residencial al suelo rústico y se hace una aproximación a sus principales consecuencias y aspectos sociales.

**Palabras clave:** urbanismo difuso; proceso urbano; medio rural.

TERRITORIAL IMPLICATIONS AND SOCIAL APPEARANCES OF THE URBANISM DIFFUSE IN AREAS OF RURAL-URBANA TRANSITION. IT'S ANALYSIS IN THE PROVINCE OF MÁLAGA (SPAIN)

**Abstract:** The urban process in the rural spaces comes producing under a model of urbanism diffuse that characterises by the dispersion of the houses and of the residents. It develops of spontaneous way, disordered and no scheduled what is deriving in a completely occupation of the territory and generating a problematic territorial of big complexity and magnitude. In this work tackles, with reference to the province of Málaga, the modelling of the process of extension of the residential house to the rural soil and does an approximation to his main consequences and social appearances.

**Key words:** urbanism diffuse; urban process; rural spaces.

## 1. INTRODUCCIÓN

La extensión del proceso urbano a todo el territorio generado por el furor urbanístico que ha vivido nuestro país durante los últimos años ha afectado con especial virulencia al medio rural y ha acentuado los procesos de transformación económica que en él se venían dando. La evolución experimentada a lo largo del último medio siglo (1960-2010) en la provincia de Málaga pone de manifiesto la sustitución de un modelo de organización del territorio, propio de un entorno agrario tradicional, articulado por un poblamiento de pequeños núcleos articulados por una cabecera urbana comarcal, por otro caracterizado por la difusión de la actividad turística, el desarrollo de la construcción, el abandono desigual de la agricultura de secano y en vertiente y la adopción irregular desde el punto de vista espacial de una agricultura basada en nuevas técnicas agrícolas ligadas al regadío (productos extratemperanos y subtropicales).

En este marco, los espacios rurales cercanos a los grandes focos urbanos de la provincia: la aglomeración urbana de Málaga y la conurbación turística de la Costa del Sol están siendo objeto de una ocupación intensiva a raíz de un nuevo giro de tuerca dado por el modelo económico que ha otorgado a la construcción y a la promoción inmobiliaria un protagonismo casi absoluto. Así, la extensión del proceso urbano a estos espacios resulta especialmente grave. En primer lugar, por la forma como se ha venido desarrollando: sobre una base especulativa, se ha generado un modelo territorial espontáneo, desordenado y no planificado, que ha producido una ocupación indiscriminada del espacio rural. En segundo lugar, porque sus efectos se han visto acentuados al desarrollarse sobre espacios de funcionalidad rural predominante hasta hace poco, y que, por tanto, adolecen de una fragilidad y vulnerabilidad característica. En tercer lugar, porque el modelo se fundamenta en una fuerte demanda residencial de élites socio-económicas de orígenes diversos con un nexo en común: que huyen de la ciudad. Se instaura, pues, un hábito de comportamiento social de delicado tratamiento, basado en el que todo ciudadano aspira a tener una casa en el campo. Y en cuarto lugar, por la dejadez de la responsabilidad política de las distintas administraciones que ha permitido un modelo de especulación ajeno a los intereses colectivos; que muestra un comportamiento político basado en el culto al desarrollismo como objetivo indiscutible. Como resultado, la urbanización del suelo rústico está generando un problema territorial y una serie de conflictos de tal complejidad y dimensión que de seguir así llevará a cuestionar la sostenibilidad de esos asentamientos en un futuro y a calificar los problemas ambientales y paisajísticos derivados como inabordables.

En este contexto, el objetivo principal de este trabajo será una aproximación a la modelización del proceso que ha llevado a la extensión de la vivienda residencial al medio rural bajo la tipología de la expansión suburbana difusa y el análisis de sus consecuencias territoriales y sociales. Para conseguir este objetivo se aborda un proceso metodológico que parte de la descripción y caracterización del

fenómeno, la valoración lo más objetiva posible de su magnitud a través de su cuantificación y la exposición de cómo se está produciendo; qué consecuencias territoriales y sociales está generando y qué alternativas de futuro se presentan.

## **2. BASES PARA EL ANÁLISIS**

El estudio del fenómeno urbano contemporáneo en el medio rural se caracteriza fundamentalmente por dos aspectos: la complejidad de su análisis y la dificultad de su cuantificación. Para su análisis abordamos un proceso metodológico que parte, en primer lugar, de la valoración del fenómeno en el contexto geográfico de la provincia de Málaga; basándonos en la estimación del número de viviendas en el suelo rústico y su posible situación irregular. Dicha estimación se ha realizado por medio de un estudio ortofotogramétrico con SIG y Teledetección, en el que se han relacionado un conjunto de variables (ausencia de planeamiento, abandono de cultivos agrícolas, determinaciones del planeamiento municipal, catastro etc.) que pueden ayudar a determinar la irregularidad por el incumplimiento manifiesto de Ley de Ordenación Urbanística de Andalucía (Ley 7/2002, de 17 de diciembre), por no estar vinculadas al uso agrícola, ganadero o forestal. En segundo lugar, hemos evaluado la magnitud de la problemática que se trata mediante su cuantificación en una comarca: la Axarquía, la cual consideramos especialmente ilustrativa de la problemática derivada del proceso urbano en el medio rural.

### **2.1. Contextualización del fenómeno y aspectos sociales**

El hecho de que la presente comunicación esté concebida como un intento de abordar el «marco general» de la implantación del fenómeno urbano en el medio rural mediante un modelo específico de ocupación: el residencial, obliga a realizar unas aclaraciones de tipo metodológico. La primera de ellas es que no se entra en definir la «legalidad o ilegalidad», ni en analizar los criterios o causas que la determinan, ya que esta circunstancia viene condicionada por una serie de factores complejos que centrarían casi exclusivamente el discurso, aunque sí se darán cifras. La segunda es que, si bien se mencionan los aspectos sociales que generan y caracterizan el fenómeno, no se han podido desarrollar con la intensidad que nos hubiera gustado. Y finalmente, se observará que el hilo conductor se ha centrado en los aspectos territoriales del fenómeno analizado.

Partimos de la consideración de que el fenómeno de la vivienda en el campo se relaciona directamente con el modelo de desarrollo de la urbanización capitalista, siendo una de las múltiples manifestaciones que de él se derivan. En este sentido, la vivienda en el campo se ha venido configurando como expresión de este modelo a través de determinadas formaciones sociales, que son alimentadas por el mismo modo de producción capitalista. Este modelo implica nuevas concentraciones de población que llevan inevitablemente a una espiral de crecimiento y

difusión del fenómeno urbano y a una generalización del intercambio del suelo, convertido éste ahora en mercancía. Así, el liberalismo económico actúa como un depredador de territorios, que reconstruye para comercializar como «paisajes mercantiles», según palabras de HARVEY (1996). El espacio imprescindible para la vida cotidiana, se vende y se compra, llevando a la generalización de la realidad urbana. MARGALEF (1999) denomina el proceso como «inversión topológica del paisaje». Así los nuevos paisajes rurales han pasado a ser fruto de una heterogeneidad de prácticas, herramientas, soluciones y lenguajes que se están desarrollando para reproducir nuevas condiciones de lo urbano. Ya lo exponía LEFEBVRE (1983) cuando consideraba una organización puramente urbana en la ocupación del espacio, partiendo de la hipótesis de la «urbanización completa de la sociedad», presentando al fenómeno urbano como una realidad global-total que afecta al conjunto de la práctica social.

Cada vez son más notorios los deseos y las aspiraciones de la población que entran en conflicto con la funcionalidad misma del propio sistema urbano y la organización material que éste hace de la vida cotidiana. Las condiciones de vida impuestas por la organización de las grandes ciudades contradice los valores y necesidades de la mayor parte de los grupos sociales (CASTELLS, 1981). Como aglomeraciones humanas y marco decisivo de actividad social, los espacios urbanos han pasado a ser un problema en sí mismos; están diseñados sin pensar en la calidad de vida de sus residentes. Por consiguiente, cuando éstos consiguen un determinado nivel de vida es cuando se materializa las aspiraciones de adquirir una segunda residencia en la que valoración de la calidad ambiental de su entorno adquiere especial relevancia, mixtificándose con ello los espacios rurales y naturales.

En el litoral mediterráneo es precisamente el motor de la actividad turística, el que ha propiciado esta nueva forma de desarrollo urbanístico, como ya ha ocurrido otras veces; pero ahora llevando el modelo de urbanismo difuso al medio rural. Así, una gran parte de esta dinámica viene generada por la «inmigración climática» de residentes de origen europeo que, bien en una etapa avanzada de su ciclo vital, compatibilizan el modo de vida mediterráneo con el de sus orígenes, o bien forman parte del colectivo de empresarios y profesionales liberales que ha fijado su residencia en nuestro país pero mantienen sus actividades económicas tanto en sus países de origen como en sus nuevos lugares de residencia. A ellos se unen unas nuevas categorías de residentes españoles: los insertos directamente en la aglomeración urbana malagueña, que combinan residencia y ocupación; los habitantes de las cabeceras municipales de los núcleos de carácter rural definidos por los agricultores a tiempo parcial que compatibilizan la explotación agrícola con otras actividades desarrolladas en los espacios urbanos litorales; y los que fijaron su residencia en estos últimos pero mantuvieron sus propiedades en sus lugares de origen, recuperándolas como segunda residencia o de residencia de fin de semana (OCAÑA y GÓMEZ, 2008: 70).

La dinámica generada por el desarrollo de la actividad turística en los espacios litorales en la provincia de Málaga durante los años 80 del siglo pasado ha

favorecido la irrupción de la «inmigración climática» en el medio rural y ha propiciado un proceso de transformación de la actividad agraria mediante la intensificación del cultivo a través de la ampliación del espacio regado. La coincidencia de estos fenómenos en tiempo y espacio dará lugar a que la actividad agrícola fuese capaz de absorber la mano de obra antigua en paro encubierto y demandará nuevos efectivos de ocupación temporal para la recogida de la cosecha. Por su parte, la construcción y los servicios también supondrán una importante fuente de empleo. Serán los pueblos situados en los espacios rurales del interior los que suministrarán esta mano de obra. En este caso, los antiguos agricultores pasarán a serlo a tiempo parcial o incluso a abandonar sus tierras (principalmente los secanos). Los agricultores con propiedades más cercanas a la costa procederán de distintas formas. En unos casos, estos agricultores venderán tierras marginales y dedicarán el dinero conseguido a transformar sus explotaciones mediante la introducción de cultivos lo más rentables posibles, así empiezan a surgir los primeros invernaderos y enarenados. Y en otros casos, venderán buenas tierras para el cultivo y no invertirán en agricultura, sobre todo cuando se trata de agricultores de edad avanzada sin descendientes dispuestos a seguir con la actividad agrícola. Sus descendientes serán los más beneficiados ya que recibirán las plusvalías de la venta del suelo que reinvertirán principalmente en actividades relacionadas con la construcción, bien creando empresas relacionadas con ella o convirtiéndose en pequeños constructores. Sin embargo, los artífices principales de las transformaciones agrícolas de mayor magnitud no serán los agricultores tradicionales sino otros grupos sociales y económicos que invertirán en suelo, con diversas finalidades y que impondrán a las explotaciones agrarias una estructura empresarial en sentido amplio. Finalmente, las transformaciones agrícolas se verán frenadas, produciéndose consecuentemente un progresivo abandono de la dedicación agraria y dándose una dedicación a tiempo completo en la construcción. Se inicia entonces un nuevo ciclo en el que aparecerán nuevos cultivos de poca exigencia de mano de obra y alta rentabilidad. Los precursores de los nuevos cambios serán ahora personas provenientes de profesiones liberales y pequeños empresarios que se han enriquecido con la construcción, antiguos agricultores o descendientes de ellos en muchos casos. Estos entenderán estas nuevas iniciativas como una inversión, fijarán su residencia en el entorno donde extenderán sus cultivos y construirán su «chalet» (GALACHO, 2010).

Siguiendo este modelo, las fuerzas del mercado del mercado inmobiliario, verán un nuevo nicho de negocio e intensificarán sus estrategias de ocupación del espacio rural con un nuevo producto: la vivienda en el campo, que tras la saturación de los espacios urbanos litorales y la elevación del coste del suelo en ellos, ofrece importantes posibilidades y beneficios. El potencial de los espacios rurales pasa ahora de su valor productivo a las expectativas de su revalorización a través del alcance de las plusvalías que pueda generar en su incorporación al proceso urbano, bien como suelos con expectativas de desarrollo urbanístico o como producto urbanístico en sí mismo. En cierta medida, y aunque como se sabe es

un tema mucho más complejo, son estos comportamientos sociales los que en el fondo han impulsado el desarrollo de la ocupación con fines residenciales del medio rural en la provincia de Málaga y, creemos, que en otros muchos lugares. De esta manera, las formas que adquiere el modelo de organización del medio rural en la provincia de Málaga evolucionan espoleadas por los nuevos comportamientos económicos descritos hacia su ocupación intensiva. Esta situación no es un hecho aislado, si no que la provincia de Málaga es un espacio significativo más de las nuevas funciones que el litoral mediterráneo ha adquirido durante las últimas décadas.

## **2.2. Análisis territorial en la provincia de Málaga**

Según nuestras estimaciones, en la provincia de Málaga existen unas 49.270 viviendas en situación de irregular en el medio rural. Si bien es cierto que se trata de una cifra estimativa, creemos que es una estimación bastante aproximada a la realidad, ya que hemos realizado las comprobaciones oportunas por medio de un inventario y trabajo de campo en los municipios que hemos considerado más representativos de cada comarca. La distribución en el territorio provincial de este volumen de vivienda viene determinado por unos patrones y grado de intensidad que podemos relacionar con la distancia a la aglomeración urbana de Málaga y a la conurbación de la Costa del Sol: mayor intensidad en los espacios próximos y menor en las áreas más alejadas donde la persistencia de la funcionalidad rural es mayor.

En este contexto destacan dos comarcas en las que el fenómeno se muestra con especial intensidad: las comarcas del Guadalhorce y la de la Axarquía. En la primera se puede estimar que una cifra aproximada de 15.000 viviendas se encuentran en situación irregular, mientras que en la segunda los están entorno a 22.000 viviendas. La comarca del Guadalhorce responde a un comportamiento de influencia metropolitana de la aglomeración urbana de Málaga, y la de la Axarquía al producido por la que hemos denominado «inmigración climática». En otras dos: las comarcas de Antequera y Ronda, que presentan una mayor persistencia de la funcionalidad rural, la presencia del fenómeno es menos generalizada, estimándose que unas 1.500 en Antequera y 1.600 viviendas en Ronda pudieran estar en situación irregular. Por otra parte, en la comarca de la Costa del Sol Occidental se puede estimar que unas 8.000 viviendas se encuentran en situación irregular, mientras que en Málaga la cifra se puede situar entorno a las 1.170 viviendas. Estas dos comarcas las podemos considerar como focos de irradiación del fenómeno.

El valle del río Guadalhorce se constituye en un eje de penetrabilidad de la influencia metropolitana dada su accesibilidad. Como consecuencia de ello, los municipios situados a ambos márgenes del valle acusan de forma virulenta esta creciente influencia que se materializa en la pérdida de la funcionalidad propia para adquirir la impuesta por la aglomeración urbana de Málaga y la conurbación

de la Costa del Sol Occidental. En los municipios de la comarca del Guadalhorce la funcionalidad residencial está sustituyendo a la funcionalidad rural o casi la ha sustituido. En ellos se está produciendo una masiva y espontánea edificación residencial sobre una estructura parcelaria propia del regadío; entre ellos destacamos por la intensidad del fenómeno los municipios de Álora, Pizarra, Coín (3.432 viviendas; ha sido seleccionado este municipio como zona de muestreo en esta comarca), Alhaurín El Grande (1.500 viviendas), Alhaurín de la Torre y Cártama (3.500 viviendas).

En la comarca de Antequera el hábitat tradicional se ha caracterizado por asentamientos urbanos típicos de la campiña andaluza, por tanto, diferente al modelo de la montaña mediterránea. El modelo territorial bascula entre las ciudades medias de Antequera y Archidona. El poblamiento es concentrado sin apenas poblaciones secundarias. Y en la estructura de la propiedad ha predominado el latifundio en contraposición al diseminado propio del minifundismo de la montaña; con ello el diseminado rural es menos abundante y se sitúa en las zonas de contacto con las comarcas del Guadalhorce y la Axarquía. Aquí podemos mencionar a los municipios de Villanueva del Trabuco y Villanueva del Rosario: en ellos la presencia de residentes en la capital que han buscado o construido una segunda residencia en el campo ha crecido de modo importante durante los últimos 30 años. A causa de ello han triplicado su entramado urbano pero también han aparecido zonas de concentración de viviendas en diseminado sin vinculación a la actividad agrícola. En el municipio de Antequera existen una serie de parajes rurales en los que abundan las edificaciones en diseminados, se trata de los denominados «huertos familiares», que de momento canalizan la demanda de este tipo de segunda residencia en el campo de una forma que evita en cierta medida el salpicar todo el territorio con la implantación aislada de edificaciones. Son áreas semiconsolidadas compuestas por asentamientos de pequeños huertos en donde se han ido ubicando viviendas de primera y de segunda residencia. Conforman un paisaje de campiña rural donde la tipología edificatoria es muy desigual.

La comarca de Ronda se constituye por dos espacios diferenciados articulados por el núcleo urbano de Ronda: la Serranía al sur y las Dehesas al norte. En general, este territorio se ha quedado al margen del urbanismo masivo, tanto por su desvinculación de la costa como por su lejanía a grandes ejes de comunicación. Sin embargo, se han planteado proyectos urbanísticos de gran envergadura e importante respuesta social, como el caso de la macrounificación de los Merinos y en su momento el circuito automovilístico Ascari. Una vez más, en los municipios cercanos a la conurbación litoral, como son los casos de Gaucín y Monda, es donde se ha empezado a observar la presencia del urbanismo disperso, si bien en escasa cuantía: entorno a dos centenares de viviendas, pero de problemática ubicación: zonas de bosque mediterráneo de excelente conservación hasta la fecha.

### 2.3. Cuantificación del fenómeno en la comarca de la Axarquía. Un caso de especial relevancia

El análisis del caso de la Axarquía tiene su significancia en ser un ejemplo del conjunto de cambios socioeconómicos que han tenido lugar en el medio rural del ámbito litoral español ligados a la nuevas relaciones entre territorio y economía surgidas al albor del furor urbanístico de los últimos años.

La denominada comarca de la Axarquía se localiza en la zona oriental de la provincia de Málaga (España), abarcando una extensión de 1.023,72 km<sup>2</sup> y una población empadronada en 2008 de 198.357 habitantes (el 14 % de la población en el 12,68 % de la superficie provincial). De este total 163.606 habitantes son españoles (82,48 %) y 34.751 extranjeros (17,52 %). Engloba a 31 municipios que pueden ser agrupados en dos realidades territoriales: una, la costa en la que se sitúan 5 municipios que abarcan una superficie de 331,26 km<sup>2</sup> y una población de 154.147 habitantes (32,36 % de la superficie de la comarca y el 77,71 % de la población), y otra, el interior en el que se localizan 26 municipios en una superficie de 692,46 km<sup>2</sup> con una población de 44.210 habitantes (67,64 % de la superficie y el 22,29 % de la población). De estos habitantes 34.751 son extranjeros (17,52 % del total del área); de los cuales 25.591 (73,64 %) se localizan en municipios costeros y 9.160 (26,36 %) en municipios de interior.

Sobre este espacio, considerado un área de transición rural-urbana, pero en la que la funcionalidad rural aun es predominante, el proceso urbano, espontáneo y sin planificación, ha irrumpido siguiendo un modelo de urbanismo difuso en suelo rústico. El germen de este fenómeno en la comarca de la Axarquía se encuentra en el proceso de ocupación territorial del litoral de la provincia de Málaga durante las últimas décadas, que ahora se extiende hacia el interior, viéndose afectados tanto los suelos agrícolas más productivos como los que no, y aquellos otros que responden a sus cualidades paisajísticas o a su vocación forestal. Los municipios rurales aportan el suelo para el desarrollo de este fenómeno y se resarcan así de haberse quedado fuera del proceso de desarrollo económico del litoral de las últimas décadas. Los ayuntamientos de la comarca ven en estas nuevas iniciativas la única fuente de actividad que da empleo a la población de sus municipios y proporciona ingresos a las arcas municipales, situación que consideran puede llevar a una ansiada dinamización o revitalización. Sin embargo, esto supone un proceso de sustitución no vinculado directamente a los sistemas de producción (OCAÑA y GÓMEZ, 2008). Para entenderlo es fundamental conocer las acuciantes necesidades de desarrollo económico de los municipios de la comarca (GALACHO, 2010: 55). Estas necesidades han derivado en una situación territorial en la que cualquier iniciativa ha tenido cabida: legal o ilegalmente. Aquí hay que destacar dos cuestiones sociales: una, las enormes implicaciones sociales que tiene el ser alcalde de un municipio rural de pequeñas dimensiones y otra, ¿cómo un alcalde puede evitar que su municipio se quede al margen cuando ve que sus vecinos se enriquecen con la especulación urbanística?



CUADRO I. Viviendas en suelo rústico en la comarca malagueña de la Axarquía

Municipio	Población	Superficie km <sup>2</sup>	%Españoles	%Extranjeros	Parcelas Rústicas	Edificaciones	Viviendas
Alcaucín	2.469	45,13	59,13	40,87	4.647	1.420	3.225
Alfarnate	1.362	33,99	98,09	1,91	864	38	922
Alfarnatejo	516	20,36	77,13	22,87	1.196	205	502
Algarrobo	6.144	9,73	82,91	17,09	1.916	354	6.560
Almáchar	1.896	14,40	96,68	3,32	3.913	438	1.794
Árchez	437	4,80	72,31	27,69	1.236	299	558
Arenas	1.421	26,30	81,91	18,09	4.502	827	1.860
Benamargosa	1.642	12,12	82,58	17,42	3.531	262	1.280
Benamocarra	3.080	5,74	95,42	4,58	707	174	1.648
Borge (El)	1.046	24,39	95,89	4,11	2.745	452	1.311
Canillas Aceituno	2.320	42,03	82,63	17,37	10.333	839	2.148
Canillas Albaida	902	33,21	64,75	35,25	2.106	367	990
Colmenar	3.625	65,95	87,39	12,61	3.477	985	3.097
Comares	1.570	25,50	67,32	32,68	6.250	931	2.225
Cómpeta	3.794	54,23	58,51	41,49	3.836	1.392	4.547
Cútar	655	19,42	83,51	16,49	3.389	327	972
Frigiliana	2.978	40,51	68,37	31,63	3.099	1.336	4.065
Iznate	918	7,47	86,71	13,29	1.301	326	952
Macharaviaya	492	7,24	85,16	14,84	967	164	464
Moclinejo	1.264	14,29	92,01	7,99	4.085	316	976
Nerja	21.621	85,12	70,77	29,23	3.347	633	20.578
Periana	3.600	58,76	86,97	13,03	4.922	834	3.348
Rincón Victoria	37.145	28,48	90,97	9,03	3.641	916	30.598
Riogordo	3.090	39,98	86,80	13,20	4.491	546	2.118
Salares	210	10,29	80,00	20,00	1.412	67	345
Sayalonga	1.532	18,30	66,51	33,49	4.354	850	1.546
Sedella	694	31,62	66,57	33,43	5.110	429	1.290
Torrox	16.395	50,05	63,75	36,25	11.521	1.885	25.360
Totalán	724	9,21	94,34	5,66	1.769	275	661
Vélez-Málaga	72.842	157,88	87,75	12,25	13.188	3.422	57.203
Viñuela	1.973	27,22	60,47	39,53	4.605	825	2.468
AXARQUÍA	198.357	1.023,72	82,48	17,52	122.460	22.134	185.611

Fuente: Elaboración propia a partir de los siguientes datos: Padrón Municipal de Habitantes, 2008, INE; Catastro, 2007 para parcelas rústicas; y YUS y TORRES (2010) para edificaciones y viviendas estimadas en suelo rústico, 2008.

En el cuadro núm. 1 se muestran unas cifras que tienen como finalidad poner en evidencia la magnitud del fenómeno y algunas de sus características más destacadas en la comarca. Los contrastes y matices entre los municipios de la comarca son muy fuertes, mostrando una notable complejidad interna. Se puede afirmar que los municipios situados en los espacios rurales cercanos al litoral más dinámicos han experimentado un reactivación demográfica directamente dependiente de su situación productiva, mientras que en otros menos dinámicos no es posible hablar de crecimiento poblacional, pero sí aludir a que se ha venido frenando la pérdida de efectivos demográficos. En esta circunstancia tiene un importante peso la población extranjera. En el análisis porcentual según el origen de la población existen tres municipios donde casi el 40 % de la población empadronada es de origen extranjero (Alcaucín, Competa y Viñuela). En 7 municipios (Canillas de Albaida, Comares, Frigiliana, Nerja, Sayalonga, Sedella y Torrox) esta proporción se sitúa entre el 30 y 36 %. Y en otros 9 municipios donde la población extranjera ha pasado de ser prácticamente inexistente en 1996 a suponer entre el 15 y el 27 % de la población residente doce años después (Alfarnatejo, Algarrobo, Árchez, Arenas, Benamargosa, Canillas de Aceituno, Cútar, Macharaviaya y Salares). Al mismo tiempo, podemos relacionar esta circunstancia con el número de viviendas en el medio rural, el cual ha sido fruto de una evolución que ha marcado crecimientos entre el año 1983 y 2007 del orden de un 743 % en Viñuela, 505 % en Alcaucín y 345 % en Competa. En el siguiente intervalo mencionado (entre el 30 y 36 %) se han producido incrementos que van desde un 391 % en Torrox, 357 % en Sayalonga, 336 % en Frigiliana, 286 % en Nerja, 253 % en Canillas de Albaida, 251 % en Sedella y 211% en Comares, (YUS y TORRES, 2010: 306-307).

Evidentemente el poder de atracción del campo que se muestra con los datos analizados no se debe a una repentina puesta en valor de la actividad agrícola, sino a una sistemática tendencia de ocupación de la parcela rústica por viviendas residenciales. Y, en este sentido, estos hechos se han traducido en una reparcelación extraordinaria del suelo rústico, allí donde el minifundismo ya era extremo, y que en algunos municipios se da lugar a que existan más viviendas en el campo que parcelas consideradas como rústicas. Esta circunstancia determina que contabilicen entorno a 20.000 viviendas en suelo rústico y en situación de irregularidad. Concretamente nosotros hemos contabilizado un total de 22.347 viviendas en esta situación y por su parte, YUS y TORRES (2010: 544) han contabilizado 22.134 viviendas. Ambos datos hacen referencia al año 2008. Más recientemente la Consejería de Obras Públicas y Vivienda de la Junta de Andalucía en un inventario de edificaciones ilegales dado a conocer a principios de 2011, respecto a 22 municipios de los 31 de la comarca, había detectado un total de 12.760 construcciones ilegales de las cuales 11.025 podrían entrar en un proceso de regularización. Si tenemos en cuenta que no se han suministrado los datos de municipios de especial relevancia como son todos los litorales: Rincón, Vélez-Málaga, Torrox y Nerja, estas cifras aumentarán considerablemente con toda seguridad.

Estos datos se complementan con los referidos al planeamiento urbanístico. En el momento actual, de los 31 municipios que la forman, 10 municipios han carecido de documentos de planeamiento: Plan General de Ordenación Urbana o Normas Subsidiarias, a ellos hay que sumar 6 municipios que sólo han dispuesto de Delimitación de Suelo Urbano. El suelo sin planeamiento se extiende a una superficie de 370,51 km<sup>2</sup> (el 36,19 % de la superficie de la comarca). De los 31 municipios ninguno tiene adaptado su planeamiento a la Ley de Ordenación Urbanística de Andalucía (Ley 7/2002, de 17 de diciembre). Proceso a lo que estaban obligados y que se ha comenzado a realizar recientemente. Esta situación ha propiciado el desorden territorial, la creación de estructuras basadas en las irregularidades urbanísticas y numerosos casos de corrupción. La ausencia de cualquier herramienta de planeamiento urbanístico ha venido teniendo una incidencia directa sobre los intereses generales de la población ya que no ha habido instrumento alguno para atender cuestiones fundamentales como la dotación de sistemas generales y equipamientos, la existencia de reservas para vivienda protegida, la recuperación para la comunidad de las plusvalías generadas por la actividad urbanística, la carencia de normas sustantivas aplicables al suelo no urbanizable o el adecuado tratamiento urbanístico del núcleo urbano y sus zonas de ensanche. La ausencia de planeamiento en estos 16 municipios coincide, además, con una difícil situación de indisciplina urbanística respecto a la legislación vigente, lo que ha derivado en un alto índice de litigiosidad. El hecho de que ninguno de los municipios de la comarca con planeamiento vigente lo haya adaptado a la Ley de Ordenación Urbanística de Andalucía como era preceptivo, evidencia importantes diferencias de criterio entre como se ha venido desarrollando la gestión del planeamiento durante los últimos años y cómo pretendía la ley que se hiciera.

### **3. CONCLUSIONES**

Ante todo lo expuesto parece evidente que un aspecto fundamental que debe ser acometido de modo urgente y regulado a través de las figuras de planeamiento municipal y territorial es el control de las edificaciones y viviendas en el suelo no urbanizable. De tal manera que es posible afirmar que la introducción en el medio rural del uso residencial no se viene produciendo de modo planificado ni de acuerdo con las condiciones naturales de éste, sino todo lo contrario, la irregularidad de las acciones e implantaciones es la nota predominante.

En este marco, los nuevos planes urbanísticos, como instrumento principal para regular la ocupación del territorio municipal, deben ser capaces de hacerlo no dejando al espacio rural, que conforma la mayoría de este territorio, al arbitrio de las iniciativas del mercado. En estos casos, los propios fundamentos de su redacción deben abordar con marcada intencionalidad la puesta en valor de los espacios rurales y naturales en el contexto territorial municipal; algo que no han venido haciendo hasta ahora; y establecer eficazmente el uso más adecuado

en los espacios rurales según las características de cada zona para preservar del proceso constructivo los espacios con otros valores y potencialidades distintas a la urbanística como son los de vocación forestal o las zonas agrícolas de especial interés. El argumento ha venido siendo que la vocación forestal no es algo tangible y que el uso agrícola está en declive o crisis permanente. En definitiva, se trata de definir y proteger los distintos espacios rurales, su grado de uso y de protección, utilizando para ello no solo normativas específicas sino además otros instrumentos que sirvan para detectar los efectos desfavorables sobre el equilibrio de cada zona y los posibles mecanismos correctores. Para ello se deben controlar y reconducir las actuaciones de viviendas aisladas en suelo no urbanizable, ofreciendo una alternativa legal a estas demandas en los suelos que así lo permitan, sin alterar sus valores agrícolas, medioambientales o paisajísticos.

## BIBLIOGRAFÍA

- CASTELLS, M. (1981): *Crisis urbana y cambio social*, Madrid, Editorial Siglo XXI, 328 p.
- GALACHO, F.B. (2010): «La irrupción del proceso urbano en los espacios rurales. Características y consecuencias de una nueva forma de relación entre territorio y economía», en DELGADO, C. (ed.): *Espacios y paisajes urbanos: reflexionar sobre su presente para proyectar su futuro*, Oviedo, AGE y Universidades de Oviedo, Cantabria y País Vasco, p. 55-66.
- HARVEY, D. (1996): «Cities or urbanization?», *City: Analysis of Urban Trends Culture, Theory, Policy Action*, n. 1-2, p. 45-78.
- LEFEBVRE, H. (1983): *La revolución urbana*, Madrid, Alianza Editorial.
- MARGALEF, R. (1999): «La Inversión Topológica del Paisaje». Conferencia Inaugural del Master de Medio Ambiente Urbano y Sostenibilidad, Universidad Politécnica de Cataluña, Barcelona, Centro de Política de Suelo y Valoraciones.
- OCAÑA, C. y GÓMEZ, M. L. (2008): «Estudio de caso: Dinámicas territoriales en Málaga. La Axarquía: ¿Qué organización del territorio? Entre la urbanización difusa y la nueva agricultura», en COMITÉ ESPAÑOL DE LA UGI (edit.): *España y el Mediterráneo. Una reflexión desde la geografía española*, Túnez, edita Comité Español de la Unión Geográfica Internacional, p. 67-71.
- YUS, R. y TORRES, M.A. (2010): *Urbanismo difuso en suelo rústico. Deterioro ambiental y corrupción en la provincia de Málaga (El caso de la Axarquía)*. Málaga. Gabinete de Estudios de la Naturaleza de la Axarquía (GENA-Ecologistas en Acción), 609 p.

# PATRONES DE AJARDINAMIENTO EN LAS URBANIZACIONES DEL SUR DE LA COMARCA DE LA SELVA (GIRONA)

Xavier Garcia

*xavier.garciaacosta@udg.edu*

Anna Ribas

*anna.ribas@udg.edu*

Albert Llausàs

*albert.llausas@udg.edu*

*Departamento de Geografía, Universitat de Girona*

**Resumen:** En este estudio se utiliza el análisis clúster para determinar las diferentes tipologías de jardín que se dan en las urbanizaciones del sur de la comarca de La Selva (Girona) a la vez que se relacionan estas distintas tipologías con las características sociodemográficas de sus respectivos propietarios y familias. La información para realizar estos análisis fue extraída de 240 encuestas realizadas en viviendas unifamiliares de urbanizaciones ubicadas en 9 municipios de la comarca de La Selva. Los resultados muestran la clara existencia de 4 tipologías de jardín diferenciadas en consonancia con los distintos perfiles de propietario existentes.

**Palabras clave:** jardín, urbanización, vivienda unifamiliar, análisis clúster.

## LANDSCAPING PATTERNS IN THE SUBURBAN RESIDENTIAL ESTATES OF THE AREA OF LA SELVA (GIRONA)

**Abstract:** This study used cluster analysis to determine the different landscape preferences that occur in the suburban estates of southern region of La Selva (Girona) while relating these different types with the sociodemographic profiles of their respective owners and households. The information for this analysis was drawn from 240 households surveyed in detached houses located in 9 towns in the region of La Selva. The results clearly show the existence of 4 different types of garden in line with the various existing proprietary profiles.

**Key words:** garden, urbanization, dwelling unit, cluster analysis.

## 1. INTRODUCCIÓN

El riego del jardín, al igual que el llenado de la piscina, se consideran usos del agua discrecionales, hecho que los sitúa en el punto de mira de las administraciones públicas cuando se requiere realizar restricciones del consumo de agua en momentos de sequía (sirva de ejemplo el Decreto 84/2007 de sequía del Gobierno Catalán) o en campañas de sensibilización ambiental. Sin embargo, la creciente expansión del modelo urbanístico de baja densidad en el litoral mediterráneo español se viene desarrollando de forma completamente ajena a las repercusiones que implica este modelo en la demanda y consumo de agua (EEA, 2006). El principal impacto de la expansión de este nuevo tipo de espacio urbano de baja densidad respecto a los consumos de agua en las viviendas es que posibilita la aparición de usos externos al hogar con fines recreativos, como las piscinas, los jardines o la horticultura. La comprensión de cómo los propietarios de estos espacios urbanos forman y mantienen su jardín privado tiene importantes implicaciones dado que, en un ambiente con escasez hídrica como el mediterráneo, la tipología de jardín puede llegar a ser un factor muy relevante para la gestión hídrica en el litoral mediterráneo peninsular.

Diferentes razones pueden motivar a los residentes en estas urbanizaciones a tener un jardín en la parte exterior de su vivienda. Una casa con jardín comporta, por ejemplo, el aumento del valor de venta de la vivienda (SYME y otros, 1980) o el aumento del sentido de pertenencia a un lugar (SIME, 1993). También se ha convertido cada vez más en una actividad de recreación, a la par que puede jugar una importante función en cuanto a las relaciones de uno mismo con la familia y las amistades (BHATTI y CHURCH, 2000) y puede resultar un elemento clave en términos de tendencia actual de presentación social, sobre todo en las partes más visibles del jardín (LARSEN y HARLAN, 2005). El objetivo de esta comunicación es determinar las diferentes tipologías de jardín que se dan en las urbanizaciones del sur de la comarca de La Selva (Girona) a la vez que relacionar estas distintas tipologías con las características sociodemográficas de sus respectivos propietarios (y sus familias) a fin de comprobar si existen diferencias significativas entre ellos.

### 1.1. Patrones de ajardinamiento y factores asociados

La elección de una determinada tipología de jardín por parte de cada propietario de una casa unifamiliar depende de una diversidad de factores concurrentes. B. HURD (2006), en un estudio llevado a cabo en 5 ciudades del estado de Nuevo México (EE.UU.), demostró que la superficie del jardín dedicada al césped tenía una relación directa con el precio del agua, el nivel educativo y el grado de concienciación de los residentes en relación al ahorro del agua. Otro factor importante (ZMYSLONY y GAGNON, 2000) resultó ser la configuración física del espacio exterior frontal de la vivienda en relación

a la calle o el barrio en el sentido que, cuanto mayor era la proximidad entre los jardines frontales, por ejemplo, más similar era su composición florística. También influyen en el tipo elegido de ajardinamiento factores como si este es visible (parte frontal de la parcela) o si está situado en la parte trasera de la vivienda (más orientado al ocio y al recreo) (LARSEN y HARLAN, 2005). En otro estudio llevado a cabo en la ciudad de Las Cruces (EE.UU.), se comprobó que cuanto mayor es el conocimiento sobre plantas de jardín del residente, mayor es la probabilidad de presencia de plantas no autóctonas en su jardín (St. HILAIRE, 2003). El nivel de ingresos de los hogares es también un factor clave en la preferencia de ajardinamiento, siendo el césped, por ejemplo, el elemento en superficie más importante en los jardines privados de los hogares de renta alta en el caso de la Región Metropolitana de Barcelona (DOMENE y SAURÍ, 2003). En una muestra de jardines de la ciudad de Mesa (Arizona), S.T. YABIKU y otros (2008) encontraron que los factores que controlaban de forma significativa la preferencia por el jardín xérico eran los años vividos en la ciudad y el género, siendo los propietarios que más años llevaban viviendo en la ciudad y, especialmente, las mujeres, los grupos que menos optaban por la opción del jardín xérico. Complementariamente, la preferencia por el jardín con plantas autóctonas de ambientes desérticos estaba relacionada con la valoración que sus propietarios tenían del factor estético del desierto y también los años vividos en la ciudad, de tal manera que a mayor valoración estética otorgada al desierto y a más años residiendo en la ciudad, mayor era la preferencia por el jardín con plantas propias de los ambientes desérticos. En cambio, la ausencia de valores proambientales entre los propietarios y la presencia de niños en el hogar explican la preferencia por el jardín con más césped. Sin embargo, otros estudios no siempre han encontrado una relación significativa entre estas variables y la presencia de césped en el jardín (HURD, 2006).

## **2. ÁREA DE ESTUDIO**

El área de estudio está integrada por 9 municipios situados en la parte más meridional de las comarcas gerundenses, más concretamente, en la parte sur de la comarca de La Selva (figura 1). Blanes, Lloret de Mar y Tossa de Mar son los únicos tres municipios litorales de la muestra. Los municipios de Vidreres, Sils, Maçanet de la Selva, Caldes de Malavella, Vilobí d'Onyar y Santa Coloma de Farners constituyen el resto de municipios del área de estudio. Dada su situación litoral o de segunda línea respecto a la costa y su proximidad también con la Región Metropolitana de Barcelona (RMB), estos municipios (y la comarca en general) se caracterizan por configurar un área donde, a lo largo de estos últimos decenios, se ha dado un claro proceso de metropolitanización bajo la influencia de la RMB (NEL·LO, 2001: 123). Mientras que originalmente las relaciones metropolitanas con este territorio se centraban en el turismo y la ubicación de la segunda residencia, actualmente se ha convertido en una extensión de la propia

RMB, tanto en ubicación de actividades económicas como por fijación de la primera residencia (DTS, 2010).

No es de extrañar, pues, que, la proliferación de urbanizaciones en esta zona (y con ellas el modelo de vivienda unifamiliar con jardín) responda, en un primer momento (décadas de 1960 y 1970), a la demanda de segundas residencias por parte de residentes en la RMB, el Área Urbana de Girona y, también en el caso de las urbanizaciones de los municipios litorales, de países europeos como Francia o Alemania. Actualmente, pero, estas urbanizaciones han dejado de ser casi exclusivamente de segunda residencia para dar paso a un fenómeno de establecimiento de población permanente siguiendo las dinámicas propias de la dispersión de la población urbana sobre el territorio. Según datos del INE del año 2000, el 14,8% de la población de los municipios del área de estudio (unos 12.068 habitantes) estaban empadronados en urbanizaciones de estos municipios, pasando a representar el 17,3% en 2005, y el 19,7% en 2010.

### **3. METODOLOGÍA**

#### **3.1. Muestreo e instrumentación**

La información utilizada en este estudio fue obtenida mediante encuestas presenciales en cada uno de los jardines de los hogares seleccionados. Todas las encuestas fueron realizadas en el verano del 2010, lo que hizo posible que, al ser período vacacional, se incluyera en la muestra a residentes temporales. El número final de viviendas encuestadas fue de 240, aunque sólo 234 encuestas serán utilizadas en los posteriores análisis debido a que 6 de las viviendas encuestadas no poseían ningún tipo de jardín. La encuesta incluye una batería de preguntas relativas a tres bloques de información: a) el perfil sociodemográfico del encuestado y su familia, b) las características físicas de la casa y su exterior, incluyendo el jardín, y c) las actitudes y conductas hacia la conservación del agua y las preferencias en jardinería. En esta comunicación sólo se utilizarán las relacionadas con las actitudes hacia el jardín y la jardinería. Se trata de un conjunto de preguntas que constan de 8 ítems tipo escalas de Likert, a las que el encuestado debe otorgar una puntuación que va de 1 (completamente en desacuerdo) a 5 (completamente de acuerdo). La mayoría de los ítems sobre las actitudes y comportamientos hacia el jardín que se incluyeron en el cuestionario fueron extraídos, previa adaptación a la realidad del contexto objeto de estudio, de G.J. SYME y otros (2004).

#### **3.2. Análisis de las encuestas**

##### *3.2.1. Análisis clúster*

A partir de un análisis clúster se obtuvo una clasificación empírica de las diferentes tipologías de jardín que se dan en las urbanizaciones de esta área de



estudio. Para ello se combinaron los dos métodos tradicionales de aglomeración (jerárquicos y no jerárquicos) para aprovechar los beneficios teóricos de cada uno de ellos. En primer lugar se utilizó el método de obtención de conglomerados jerárquicos de Ward para establecer el número de conglomerados (4 como solución óptima) y los perfiles de los centros de los conglomerados. Estos fueron utilizados como puntos de semilla iniciales de los conglomerados para obtener resultados menos sesgados utilizando el método no jerárquico *k-means*. Las variables que se introdujeron para cumplir con los objetivos exploratorios de este análisis responden a la lógica de la composición física del jardín en función de su composición vegetal, características morfológicas y otros elementos existentes. En concreto las variables introducidas fueron:

- *%\_afrutales*: porcentaje de la zona plantada de la parcela ocupada por árboles frutales,
- *%\_otrosarb*: porcentaje de la zona plantada de la parcela ocupada por otros árboles,
- *%\_pcrasas*: porcentaje de la zona plantada de la parcela ocupada por plantas crasas,
- *%\_arbustos*: porcentaje de la zona plantada de la parcela ocupada por arbustos,
- *%\_flores*: porcentaje de la zona plantada de la parcela ocupada por bancales de flores,
- *%\_cesped*: porcentaje de la zona plantada de la parcela ocupada por césped,
- *%\_huerto*: porcentaje de la zona plantada de la parcela ocupada por huerto,
- *Sup\_patio*: superficie total de la parte exterior de la vivienda (m<sup>2</sup>),
- *Piscina*: presencia de piscina de obra o prefabricada (0 o 1).

Para identificar variables subyacentes o factores que pudiesen explicar la configuración de las correlaciones dentro de este conjunto de variables observadas se aplicó previamente un análisis factorial (HAIR y otros, 1999). Al final del proce-

*CUADRO 1. Resultado de los grupos obtenidos del análisis cluster*

<b>Grupos</b>	<b>Frecuencia</b>	<b>Porcentaje (%)</b>
1	126	52,5
2	47	19,6
3	51	21,3
4	10	4,2
5*	6	2,5
Total	240	100,0

\* Exterior sin jardín.

Fuente: elaboración propia.

so, del conjunto de 9 variables originales se extrajeron 5 factores que explicaban aproximadamente un 73,2% de la varianza. Sólo se han tomado aquellos factores con un autovalor superior a 1. Estos mismos factores fueron utilizados posteriormente para obtener los 4 conglomerados resultantes de aplicar la metodología de aglomeración comentada anteriormente (cuadro 1).

### 3.2.2. *Perfiles sociodemográficos de los grupos*

Una vez obtenidas las distintas agrupaciones de tipologías de jardín a partir de la muestra de viviendas unifamiliares situadas en las urbanizaciones objeto de estudio, el siguiente paso fue comparar los perfiles de sus propietarios en función de un conjunto de variables, principalmente sociodemográficas. Un análisis de varianza unifactorial se aplicó mediante ANOVA y la prueba no paramétrica *H* de Kruskal-Wallis en aquellos casos donde se violaba el supuesto de homogeneidad de varianza (comprobado mediante el test de Levene). Estos procedimientos se utilizaron para determinar la relación entre los grupos de jardín (factor) y las variables continuas. El test Chi-cuadrado se utilizó para la comparación entre los grupos en relación a variables discretas. Este estudio estadístico solo fue aplicado a aquellos grupos de jardín con suficiente número de casos para no desprestigiar los resultados del análisis, como son los grupos 1 ( $n=126$ ), 2 ( $n=47$ ) y el 3 ( $n=51$ ) (cuadro 2).

## 4. RESULTADOS

### 4.1. Tipologías de jardín

La cuadro 3 presenta las características más remarcables de cada uno de los 4 tipos de jardín resultantes de la aplicación de la metodología descrita en el apartado anterior. *Clúster 1. Jardín ornamental*. Es el más numeroso ( $n=126$ ). Se caracteriza por tener la mayor proporción de plantas crasas (20%), arbustos (35%) y bancales de flores (26%). Los otros tipos de vegetación tienen poco protagonismo. Representa el grupo con la menor superficie exterior (699,04 m<sup>2</sup>) y la menor proporción de piscinas (el 47,62 % de las viviendas encuestadas no la tienen). *Clúster 2. Jardín con huerto* ( $n=47$ ). La parte vegetada del exterior de la vivienda suele estar ocupada en más de la mitad de su superficie (59%) por un huerto. *Clúster 3. Jardín con césped* ( $n=51$ ). El césped es el elemento más destacado en este tipo de jardín llegando a ocupar una proporción media del 63% del total de la superficie exterior de la vivienda. También cuenta con una elevada tasa de posesión de piscina (72,6 %). *Clúster 4. Jardín arbolado* ( $n=10$ ). Los árboles, tanto frutales como de otro tipo, ocupan el 51% y el 35%, respectivamente, de la superficie del jardín. Es el tipo de jardín que domina en los exteriores de mayor superficie (914,6 m<sup>2</sup>).

CUADRO 2. Variables sociodemográficas utilizadas para describir los perfiles de los propietarios de cada tipología de jardín

Variable	Descripción	Unidad
Edad	Edad del encuestado	Años
Tamaño de la familia	Número de miembros de la familia	Personas
Porcentaje de la familia <15 años	Porcentaje de la familia con edad inferior a los 15 años	%
Porcentaje de parados o jubilados	Porcentaje de la familia en situación de paro o jubilación	%
Piscina	Sin pisc.: La vivienda no posee piscina Obra: La piscina es de construcción Montable: La piscina es montable	%
Tipo de ocupación residencial	SBI: residencia secundaria con bajo índice de ocupación (menos de 127 días al año) SAI: residencia secundaria con alto índice de ocupación (127 días al año o más) RP: residencia principal	%
Nivel educativo	Sin estudios Primer grado: Mínimo EGB Segundo grado: Mínimo ESO Tercer grado: Mínimo diplomatura	%
Valor catastral	Valor que un tasador oficial asigna a una propiedad y sirve de base o como referencia en relación con determinadas actuaciones de las administraciones públicas. <i>Proxy</i> de ingresos del hogar	Euros
Volumen (m <sup>3</sup> ) del tanque de aguas pluviales	Capacidad máxima de almacenamiento de agua procedente de la lluvia	m <sup>3</sup>
Variable interés en la jardinería ( $\alpha$ de Cronbach=,79)	Variable procedente de la escala de tipo Likert de los siguientes 4 ítems: INT1: Me proporciona gran satisfacción dedicarme al jardín. INT2: La jardinería es una pérdida de tiempo INT3: Cuidar mi jardín es una manera agradable de romper con mi rutina INT4: No me gusta la jardinería	1(interés nulo)-5(elevado interés)
Variable recreación en el jardín ( $\alpha$ de Cronbach=,69)	Variable procedente de la escala de tipo Likert de los siguientes 3 ítems: REC1: Paso buenos ratos en mi jardín REC2: Los que viven en esta casa nunca hacen uso del jardín REC3: La parte exterior de la vivienda es un lugar ideal para hacer cenas o comidas	1(interés nulo)-5(elevado interés)

Fuente: elaboración propia.

CUADRO 3. Características particulares de cada uno de los grupos resultantes del análisis clúster

Variable	Clúster 1	Clúster 2	Clúster 3	Clúster 4
%_afrutales	○	○	○	⊙●⊙
%_otrosarb	○	○	○	⊙⊙
%_pccrasas	⊙	○	○	○
%_arbustos	⊙⊙	○	○	○
%_flores	⊙⊙	○	○	○
%_cesped	○	○	⊙●⊙	○
%_huerto	○	⊙●⊙	○	○
Piscina (% si)	⊙●⊙	⊙●⊙	⊙●●⊙	⊙●⊙
Sup_patio	699,04	761,40	791,35	914,60

Leyenda: 0-10% (○); 11-25% (⊙); 25-35% (⊙⊙); 35-70% (⊙●⊙); 70-100% (⊙●●⊙)

Fuente: elaboración propia.

#### 4.2. Perfiles sociodemográficos de los propietarios de cada tipo de jardín

Con el fin de identificar las principales características sociodemográficas de los propietarios de las diferentes tipologías de jardín, la cuadro 4 muestra el valor medio de las variables sociodemográficas seleccionadas para este análisis, un estadístico de prueba y la significación para comprobar si los grupos son o no significativamente diferentes entre sí. El grupo 4 no fue incluido en este análisis debido a que su menor cantidad de casos en comparación con los otros 3 grupos podría restar significación a los resultados estadísticos. El perfil sociodemográfico de propietario de las distintas tipologías de jardín se resume en los siguientes puntos:

- No existe una diferencia significativa en la edad de los encuestados para los distintos tipos de jardines.
- El tamaño de la familia es especialmente elevado en el grupo «*jardín con huerto*» respecto a los otros tipos de jardín, aunque no muy superior al del «*jardín con césped*».
- No se detectan diferencias estadísticamente significativas entre los distintos tipos de jardines respecto al porcentaje de la familia con edad inferior a 15 años. No obstante, es el grupo «*jardín con césped*» el que presenta una proporción superior de estos miembros en comparación al resto.
- El grupo «*jardín con huerto*» es el que presenta una mayor proporción de la familia en paro o jubilada, seguida de cerca por el «*jardín ornamental*».
- La proporción de hogares que poseen una piscina es abrumadoramente superior en el grupo «*jardín con césped*».
- Los residentes secundarios con alto índice de ocupación en las viviendas del grupo «*jardín con huerto*» y «*jardín ornamental*» dominan ampliamente

CUADRO 4. Perfiles sociodemográficos correspondientes a cada tipología de jardín y resultados de los análisis de varianza

	Clúster 1	Clúster 2	Clúster 3	Test estadístico	Significación
Etiqueta del clúster	Jardín ornamental	Jardín huerto	Jardín césped	-	-
n°	126	47	51	-	-
Edad	53,833	52,511	53,765	H de Kruskal-Wallis =0,129 ( $p=0,937$ )	$p>0,1$
Tamaño de la familia	2,833	3,511	3,392	$F = 5,365$ ( $p=0,005$ )	$p<0,01$
Porcentaje de la familia <15 años	16,561	17,667	20,393	H de Kruskal-Wallis =3,297 ( $p=0,192$ )	$p>0,1$
Porcentaje parados/jubilados	45,225	48,891	27,969	$F = 4,173$ ( $p=0,017$ )	$p<0,05$
Piscina	Sin pisc. 47,6%	Sin pisc. 40,4%	Sin pisc.27,5%	Chi-cuadrado= 7,867 ( $p=0,097$ )	$p<0,1$
	Obra 34,9%	Obra 42,6%	Obra 56,9%		
	Montable 17,5%	Montable 17,0%	Montable 15,7%		
Tipo de ocupación residencial.	SBI 18,25%	SBI 12,77%	SBI 31,37%	Chi-cuadrado=11,559 ( $p=0,021$ )	$p<0,05$
	SAI 23,81%	SAI 25,53%	SAI 5,88%		
	RP 57,94%	RP 61,7%	RP 62,75%		
Nivel educativo	Sin estudios 9,52%	Sin estudios 14,86%	Sin estudios 1,96%	Chi-cuadrado=14,330 ( $p=0,026$ )	$p<0,05$
	Primer grado 45,24%	Primer grado 44,68%	Primer grado 37,25%		
	Segundo grado 32,54%	Segundo grado 19,15%	Segundo grado 29,41%		
	Tercer grado 12,70%	Tercer grado 21,28%	Tercer grado 31,37%		
Valor catastral (Euros)	79.572	62.664	86.657	H de Kruskal-Wallis =3,988 ( $p=0,136$ )	$p>0,1$
Volumen (m <sup>3</sup> ) del tanque de aguas pluviales	7,650	11,426	1,863	H de Kruskal-Wallis =8,794 ( $p=0,012$ )	$p<0,05$
Variable interés por la jardinería	4,178	4,304	4,167	$F = 0,531$ ( $p=0,589$ )	$p>0,05$
Variable recreación en el jardín	4,024	3,978	4,314	$F = 3,126$ ( $p=0,046$ )	$p<0,05$

Fuente: elaboración propia.

te en relación a los de bajo índice de ocupación. Lo contrario sucede con el grupo «*jardín con césped*».

- El grupo de propietarios del grupo «*jardín con césped*» son los que presentan un mayor nivel educativo. Lo contrario sucede en el caso del «*jardín con huerto*».
- No se aprecian diferencias estadísticamente significativas en el valor catastral de la vivienda entre los distintos grupos de jardines. No obstante, el grupo *jardín con césped* es el que presenta un valor catastral más alto.
- El grupo *jardín con huerto* muestra una capacidad de almacenamiento de agua de lluvia en tanques de aguas pluviales significativamente superior a los otros tipos, en especial en comparación al grupo *jardín con césped*.
- No existe una diferencia estadísticamente significativa entre la variable «interés en la jardinería» entre los diversos grupos de jardines, siendo el valor resultante bastante elevado en todos los casos.
- El grupo *jardín con césped* presenta el valor más elevado en relación a la variable «nivel de recreación en el jardín», en especial en relación al grupo *jardín con huerto*.

## 5. DISCUSIÓN Y CONCLUSIONES

Este estudio ha permitido comprobar que no existe un patrón homogéneo de jardín en las urbanizaciones del sur de la comarca de La Selva sino todo lo contrario. El microcosmos social que representan estas urbanizaciones muestra también una heterogeneidad interna que genera un mosaico de estilos de vida, y en consecuencia, de preferencias de jardín muy diversas. Tres de los cuatro tipos de jardín han sido posteriormente analizados para describir los perfiles sociodemográficos de los propietarios y sus principales diferencias. El grupo etiquetado como poseedor de *jardín ornamental* se caracteriza por tener un tamaño de la familia considerablemente inferior al de los otros grupos. Si se suma este hecho al de ser el conjunto con el menor porcentaje de la familia con edad inferior a los 15 años y el porcentaje considerablemente elevado de parados y jubilados se puede llegar a la conclusión que puede resultar ser un perfil de familias que se acercan a la etapa de la jubilación, cuando no están ya en ella, y/o que presentan un nivel educativo y de ingresos económicos de nivel medio. Esta última característica concuerda con el hecho que el grupo registre un valor catastral promedio de la vivienda considerablemente superior al grupo 2, pero inferior al grupo 3. Este grupo también destaca por poseer una capacidad de almacenamiento de aguas pluviales para el riego substancialmente elevada.

El grupo poseedor de *jardín con huerto* reúne el mayor porcentaje de residentes sin estudios, con un tamaño mayor de familia y con el valor catastral de la parcela más bajo. Pero, a la par, es el grupo con el segundo mayor porcentaje de nivel de estudios de tercer grado. Este hecho puede probar la existencia de dos tipos de propietarios muy característicos que se podrían integrar en este grupo.

Por una parte, personas mayores, en buena parte jubilados, que tuvieron escasas oportunidades para acceder a la educación básica, originarios de zonas rurales, entre los que el huerto juega un papel de pasatiempo o forma de autoabastecerse de productos alimentarios para el propio consumo. Por otra parte, familias que poseen un huerto como vía para obtener los beneficios psicológicos que la horticultura (al igual que la jardinería) produce (KAPLAN, 1973; CLAYTON, 2007) o para autoabastecerse de alimentos de elevada calidad, más que por necesidad económica. Lo corrobora el hecho de ser el grupo con mayor interés en la jardinería. También es importante destacar su mayor capacidad de almacenamiento de aguas pluviales para el riego, hecho que demuestra la mayor implicación y concienciación de este perfil de residentes ante los elevados requerimientos hídricos del exterior de su vivienda (GREGORY y DI LEO, 2003).

El perfil de propietario que suele poseer un *jardín con césped* se caracteriza por contar con un nivel de ingresos medio-alto (valor catastral de la parcela considerablemente superior al resto de grupos) y alto nivel educativo. Otras variables significativas son el elevado número de residentes que no están jubilados o en paro, el dominio de los miembros de la familia con edad inferior a 15 años y un tamaño relativamente elevado de residentes en el hogar, aspectos estos que revelan que suelen ser familias donde los hijos aún residen en la vivienda. S.T. YABIKU y otros (2008) ya demostraron la significativa relación entre la posesión de césped y la presencia de niños en el hogar. La piscina es un elemento casi omnipresente (es el grupo con mayor frecuencia de posesión de piscina de obra), siendo un espacio clave para el ocio y la recreación de los miembros de la familia, lo que explica también la mayor puntuación de la variable «recreación en el jardín» en este grupo en comparación al resto.

Estos resultados aportan una primera aproximación general a como los residentes en las urbanizaciones del sur de la comarca de La Selva aplican la jardinería en sus viviendas y qué perfil de vivienda es más propenso a adoptar un tipo u otro de jardín. Aunque es un tema que merece de una exploración más detallada, se han detectado dos tipologías de jardín que podrían representar una proporción importante del consumo total de agua doméstica, el *jardín con huerto* y el *jardín con césped*. En ambas tipologías domina un tipo de vegetación que se caracteriza por unas necesidades hídricas muy elevadas. Un aumento del nivel de ingresos, educativo y de cambio de estilo de vida que comportaría concebir el espacio exterior de la vivienda como un espacio individualizado de ocio y recreación, podría hacer aumentar la preferencia hacia el *jardín con césped*. Un envejecimiento de la población, o un incremento del interés por la horticultura podrían incrementar el protagonismo del *jardín con huerto*. Por último, destaca la relación existente entre la presencia de huerto y la mayor capacidad de aprovechar el agua de lluvia para el riego; algo que no sucede con los hogares que optan por un jardín con césped.

## BIBLIOGRAFÍA

- BHATTI, M. y A. CHURCH (2000): «I never promised you a rose garden: gender, leisure and home-making», *Leisure Studies*, n. 19, p. 183-197.
- CLAYTON, S. (2007): «Domesticated nature: Motivations for gardening and perceptions of environmental impact», *Journal of Environmental Psychology*, n. 27, p. 215-224.
- DOMENE, E. y D. SAURÍ, (2003): «Modelos urbanos y consumo de agua: el riego de jardines privados en la región metropolitana de Barcelona», *Investigaciones Geográficas*, 32, p. 5-17.
- DTS (2010) [Dir.]: *Pla territorial parcial de les Comarques Gironines*, Departament de Territori i Sostenibilitat, Generalitat de Catalunya <[http://www.eea.europa.eu/publications/eea\\_report\\_2006\\_10](http://www.eea.europa.eu/publications/eea_report_2006_10)>, [10/10/2009].
- EEA (2006) [Dir.]: *Urban Sprawl in Europe: The ignored challenge*. Report Number 10/2006, European Environmental Agency. <[http://www.eea.europa.eu/publications/eea\\_report\\_2006\\_10](http://www.eea.europa.eu/publications/eea_report_2006_10)>, [10/10/2009].
- GREGORY, G.D., DI y M. LEO (2003): «Repeated behaviour and environmental psychology: the role of personal involvement and habit formation in explaining water consumption1», *Journal of Applied Social Psychology*, 33, p. 1261-1296.
- HAIR, J.F., ANDERSON, R.E., TATHAM, R.L., y BLACK, W.C. (1999): *Análisis multivariante*, Madrid, Prentice.
- HURD, B.H. (2006): «Water conservation and residential landscapes: household preferences, household choices», *Journal of Agricultural and Resource Economics*, 31, 173-192.
- KAPLAN, R. (1973): «Some psychological benefits of gardening», *Environment and Behavior*, 5, p. 145-162.
- LARSEN, L. y S.L. HARLAN (2005): «Desert dreamscapes. Residential landscape preference and behavior», *Landscape and Urban Planning*, 78, p. 85-100.
- NEL·LO, O. (2001): *Ciutat de ciutats: reflexions sobre el procés d'urbanització a Catalunya*, Barcelona, Empúries, 123 p.
- SIME, J. (1993): «What makes a house a home: the garden», en BULOS, M. y N. TEYMUR: *Housing: Design, Research, Education*, Aldershot, Avebury, p. 239-254.
- ST. HILAIRE, R., SPINTI, J.E., VANLEEUWEN, D. y SMITH, C. (2003): *Landscape Preferences and Attitudes Toward Water Conservation: A Public Opinion Survey of Homeowners in Las Cruces, New Mexico*, Agricultural Experiment Station, Research Report 750.
- SYME, G.J., KANTOLA, S.J. y THOMAS, J.F. (1980): «Water resources and the quarter acre block», en THORNE R. y ARDEN, S.: *People and the Man Made Environment*, Sydney, University of Sydney, p. 192-201.



- SYME, G.J., SHAO, Q., PO, M. y CAMPBELL, E. (2004): «Predicting and understanding home garden water use», *Landscape and Urban Planning*, 68, p. 121-128.
- YABIKU, S.T., CASAGRANDE, D.G. y FARLEY-METZGER, E. (2008): «Preferences for landscape choice in a Southwestern desert city», *Environment And Behavior*, 40, p. 382-400.
- ZMYSLONY, J. y GAGNON, D. (2000): «Path analysis of spatial predictors of front-yard landscape in an anthropogenic environment», *Landscape Ecology*, 15, p. 357-371



# ¿ES LA CRISIS UN FRENO A LA SUBURBANIZACIÓN?: SU IMPACTO SOBRE LA EVOLUCIÓN DE LA POBLACIÓN EN LAS PRINCIPALES ÁREAS METROPOLITANAS DE ESPAÑA

Fernando Gil-Alonso

*fgil@ub.edu*

Jordi Bayona

*jordibayona@ub.edu*

Isabel Pujadas

*ipujadas@ub.edu*

*Departament de Geografia Humana. Universitat de Barcelona*

**Resumen:** Las áreas urbanas españolas (>500.000 habitantes) se han caracterizado en las últimas décadas por el crecimiento de un urbanismo disperso, alimentado, desde finales de los 90, por la llegada masiva de ciudadanos extranjeros, que ha acentuado la suburbanización de la población española y, de manera incipiente, también entre los propios extranjeros. Utilizando el Padrón continuo, esta comunicación pretende analizar dichas dinámicas en la primera década del siglo XXI, así como el impacto que la crisis económica ha tenido en ellas desde 2008. Los resultados confirman la atenuación de la suburbanización desde 2008, aunque con diferencias entre urbes según su tamaño y el grado de madurez de su suburbanización.

**Palabras clave:** Movilidad residencial, suburbanización, áreas metropolitanas, población extranjera, España.

IS THE CRISIS ACTING AS A BRAKE TO SUBURBANIZATION?  
ANALYSING THEIR EFFECTS OVER POPULATION GROWTH IN THE  
MAIN SPANISH METROPOLITAN AREAS?

**Abstract:** These last decades, urban dispersion has been the main characteristic of Spanish urban areas over 500,000 inhabitants. Since the end of the 1990's, it has been mainly fed by the massive arrival of foreign immigrants, a flow which

has favoured Spanish people suburbanisation; a trend in which foreigners are also beginning to participate. Using the *Padrón continuo*, the paper intends to analyse these early 21<sup>st</sup> century trends as well as the impact of the crisis since 2008. Results indicate that, in general, suburbanisation is slowing down since 2008. However, size and suburbanisation maturity degree are elements introducing nuances.

**Key words:** residential mobility, suburbanisation, metropolitan areas, foreign population, Spain.

## 1. INTRODUCCIÓN

Las áreas urbanas españolas se han caracterizado, en las últimas décadas, por una constante expansión residencial (Pujadas, 2009) que ha roto con el modelo de ciudad compacta tradicional y que ha propiciado el crecimiento de un urbanismo disperso. Este proceso ha sido alimentado, desde finales de los años 90, por la llegada de alrededor de cinco millones de ciudadanos extranjeros, que se han concentrado principalmente en las áreas urbanas, donde —hasta el estallido de la actual crisis económica— se convirtieron en un factor clave del boom inmobiliario, no sólo como mano de obra del sector constructivo, sino como demandantes de viviendas (Bayona *et al.*, 2011). Su asentamiento contribuyó a alimentar las dinámicas de suburbanización, que se aceleraron entre la población española y se empezaron a insinuar entre los propios inmigrantes extranjeros (Bayona y Gil-Alonso, 2008; Bayona y López-Gay, 2011). Según Nel-lo (2007 y 2010), las ciudades españolas se encontrarían en estos últimos años, antes del estallido de la actual crisis, en pleno desarrollo de la tercera fase de su evolución metropolitana, después de una primera etapa de concentración absoluta (1959-1975), y una segunda fase caracterizada por la fuerte dispersión (1975-1996) en la que los mayores centros urbanos empezaron a perder población. A partir de esta última fecha, las grandes ciudades entrarían en esta nueva etapa que se caracterizaría por la continuación de la suburbanización hacia las periferias, al mismo tiempo que los centros urbanos recuperarían de nuevo población gracias a la inmigración extranjera. Sin embargo, esta tercera fase rompería en parte con la evolución lógica que, según el esquema clásico desarrollado por Van den Berg *et al.* (1982) de evolución urbana en cuatro fases —urbanización, suburbanización, desurbanización y reurbanización, cada una de ellas subdividida a su vez en dos fases de crecimiento o decrecimiento absoluto o relativo— debería haber seguido a la fase de «suburbanización con descentralización absoluta». En efecto, según este modelo, tras esta etapa vendría la de «desurbanización con descentralización absoluta» y, sin embargo, parece que es la de «suburbanización con descentralización relativa» la que se estaría produciendo en la mayoría de las grandes áreas urbanas españolas. ¿Es este cambio de ciclo un hecho anormal? Kabisch y Haase (2011) han sometido el esquema teórico de Van den Berg *et al.* a una verificación en las dos últimas décadas en Europa y han deducido que, a partir de 2001, se ha dado en nuestro continente una coincidencia en el tiempo de varias etapas y

no una evolución sucesiva de cada una de ellas, apareciendo además diferencias significativas entre las diferentes regiones de Europa, con predominio de la desurbanización en la Europa del Este, pero no en el resto del continente, donde la suburbanización es todavía el proceso más frecuente combinado con una presencia cada vez más numerosa de procesos de (re)urbanización.

Sin embargo, esta recuperación demográfica de las ciudades centrales junto a la continuación del crecimiento de sus suburbios tendría en España ciertas peculiaridades, ya que no se debería tanto al modelo habitual de recentralización y retorno al centro (Cheshire, 1995; Champion, 2001) de población de nacionalidad española, que continuaría disminuyendo en la mayoría de las urbes española —aunque López-Gay (2011) defiende la existencia de una reciente ralentización de las salidas de españoles de los centros urbanos y prevé una futura inversión de los flujos— sino, y de forma clave, a la entrada de inmigrantes extranjeros, sin los cuales quizás las áreas urbanas españolas sí que habrían entrado en procesos de desurbanización o, al menos, habrían reforzado su fase de suburbanización con descentralización absoluta. Este es uno de los dos puntos que queremos verificar en esta comunicación; el otro es evaluar cuál ha sido el impacto de la crisis sobre las dinámicas urbanas preexistentes. Nuestra hipótesis es que la crisis económica y del mercado de la vivienda debe de haber supuesto un punto de inflexión en las dinámicas anteriores, con una disminución tanto de los flujos de llegada de extranjeros como de los cambios de residencia de éstos y de la población de nacionalidad española. Para intentar comprobarlo, se analizará la evolución de la población urbana española y extranjera, tanto de centros urbanos como de sus periferias, en la fase de crisis (2008-2010), comparándola con la anterior de expansión (2000-08).

## 2. DATOS Y METODOLOGÍA

Se han seleccionado para este trabajo las áreas metropolitanas españolas con más de medio millón de habitantes, a partir de su población a 1 de enero de 2010, siguiendo la delimitación utilizada en el *Atlas Estadístico de las Áreas Urbanas en España* (Ministerio de la Vivienda, 2006), aunque para el caso de Madrid se ha ampliado su área metropolitana hasta comprender el total de la Comunidad Autónoma. Entre las quince áreas seleccionadas, once se corresponden a la clásica división entre una ciudad central y su periferia metropolitana; en cuatro, en cambio, se trata de una metrópolis construida a partir de un par de centros urbanos: es el caso del área urbana central de Asturias (con Gijón y Oviedo como ciudades principales), Alicante (Alicante y Elche), Bahía de Cádiz (Jerez de la Frontera y Cádiz) y Pontevedra (Vigo y Pontevedra). El tamaño de las áreas metropolitanas y la distribución de la población entre centro y periferia es muy dispar. También lo es el número de municipios considerados (cuadro 1, entre paréntesis), entre el mínimo de cuatro en el caso de Las Palmas de Gran Canaria, y los máximos de las regiones metropolitanas de Barcelona (164) y Madrid (178). En conjunto

suman 564 municipios (un 7,0% de los 8.114 municipios españoles), y más de 21 millones de habitantes, un 46,6% de la población española.

La fuente estadística utilizada en este trabajo es el *Padrón continuo*, entre 1 de enero de 2000 y de 2010, distinguiendo a los residentes según su nacionalidad española o extranjera. Se ha diferenciado dos periodos: el primero y más largo abarcaría entre 2000 y 2008, años de crecimiento económico marcados por una fuerte incorporación de extranjeros; y el segundo, de únicamente dos años, entre 2008 y 2010, que comprendería la actual crisis económica y en el que la población extranjera habría seguido aumentando pero a un ritmo muy inferior al del periodo anterior.

### 3. CRECIMIENTO DE LA POBLACIÓN EN ÁREAS URBANAS

Entre los años 2000 y 2010 la población española ha experimentado un fuerte crecimiento, al pasar de 40.499.790 personas empadronadas a 47.021.031. Como es sabido, en este crecimiento la población extranjera ha tenido un papel muy importante: de la diferencia de extranjeros empadronados en 2000 y 2010 (sin considerar nacionalizaciones ni hijos de parejas mixtas, su número se multiplica por seis, ascendiendo de 923.879 empadronados a 5.747.734, o lo que es lo mismo, del 2,3% de la población total al 12,2%) se deduce que su incremento es responsable, como mínimo, de tres cuartas partes del crecimiento total. Esta situación tan excepcional significa haber experimentado en la última década el mayor crecimiento de la población española desde inicios del siglo XX, tanto en números absolutos (con seis millones y medio de residentes más), como también en su crecimiento relativo.

Producto de esta situación, la población de las áreas metropolitanas estudiadas ha experimentado también un fuerte crecimiento: los 564 municipios han pasado de albergar 18.707.065 residentes a 21.908.157 (cuadro 1), con más de tres millones de nuevos residentes que suponen la mitad del crecimiento demográfico de la década en España. Con una tasa conjunta de crecimiento anual acumulativo del 1,59% (por 1,43% en el resto de España), no todas las áreas metropolitanas han conocido, sin embargo, un mismo comportamiento. En un contexto de aumento generalizado de la población, los máximos crecimientos anuales se han producido en la costa mediterránea (Murcia con 2,42%; Palma de Mallorca con 2,39%; Málaga con 2,28% o Alicante, con 2,19%) y Madrid (2,19%). Existe una clara correspondencia entre crecimiento demográfico y localización de extranjeros, aquellas áreas que han recibido una mayor inmigración son las que muestran los crecimientos más intensos (cuadrante NE en la figura 1, en el que los ejes marcados con mayor intensidad muestran los valores medios de España).

Al contrario, en las metrópolis menos dinámicas la inmigración extranjera ha sido poco importante (cuadrante SW). Los menores crecimientos se observan en Bilbao (0,04%), en el Área central de Asturias (0,37%), Vigo-Pontevedra (0,65%), Las Palmas de Gran Canaria (0,84%) o la Bahía de Cádiz (0,93%). És-

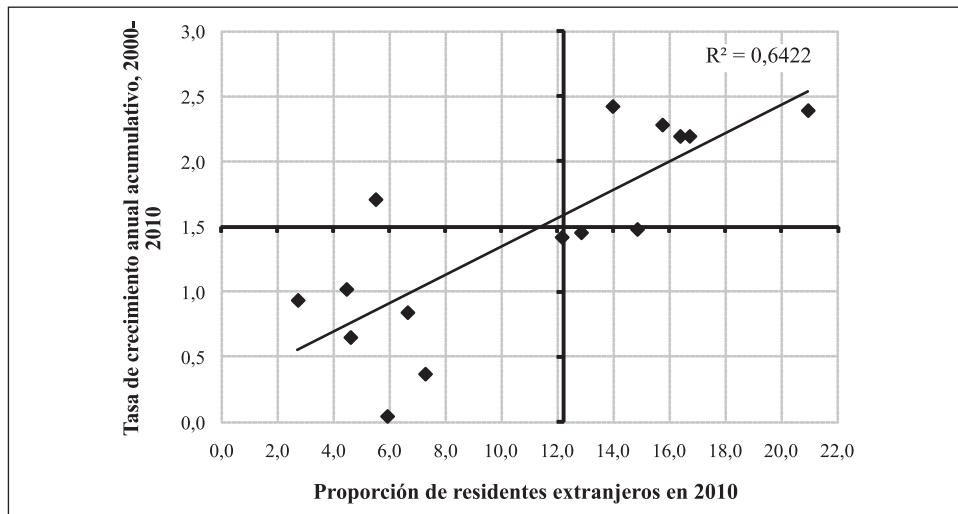
CUADRO 1. Evolución de la población según la nacionalidad en las mayores áreas metropolitanas españolas

	2000			2008			2010		
	españoles	extranjeros	total	españoles	extranjeros	total	españoles	extranjeros	total
Alicante-Elche (6)	535.488	25.582	<b>561.070</b>	576.781	108.973	<b>685.754</b>	582.830	114.209	<b>697.039</b>
Central de Asturias (18)	799.402	6.626	<b>806.028</b>	794.486	33.802	<b>828.288</b>	775.339	60.802	<b>836.141</b>
Palma de Mallorca (8)	408.141	22.556	<b>430.697</b>	426.503	106.156	<b>532.659</b>	431.241	114.309	<b>545.550</b>
Barcelona (164)	4.215.480	112.967	<b>4.328.447</b>	4.238.843	690.009	<b>4.928.852</b>	4.268.447	744.514	<b>5.012.961</b>
Bilbao (35)	898.720	7.502	<b>906.222</b>	860.330	46.069	<b>906.399</b>	856.255	53.830	<b>910.085</b>
Bahía de Cádiz (6)	578.907	3.527	<b>582.434</b>	615.417	15.409	<b>630.826</b>	621.799	17.373	<b>639.172</b>
Vigo-Pontevedra (14)	543.964	5.812	<b>549.776</b>	555.070	25.033	<b>580.103</b>	559.521	26.984	<b>586.505</b>
Granada (30)	427.731	4.331	<b>432.062</b>	468.459	26.340	<b>494.799</b>	483.665	28.150	<b>511.815</b>
Madrid (178)	5.033.135	165.487	<b>5.198.622</b>	5.266.257	1.005.381	<b>6.271.638</b>	5.378.740	1.079.944	<b>6.458.684</b>
Málaga (8)	712.001	40.501	<b>752.502</b>	780.756	134.959	<b>915.715</b>	794.434	148.485	<b>942.919</b>
Murcia (10)	497.736	6.798	<b>504.534</b>	539.634	83.585	<b>623.219</b>	551.482	89.561	<b>641.043</b>
Palmas Gran Canaria, L. (4)	484.169	12.585	<b>496.754</b>	500.620	34.288	<b>534.908</b>	504.225	35.863	<b>540.088</b>
Sevilla (24)	1.155.103	7.609	<b>1.162.712</b>	1.212.166	46.121	<b>1.258.287</b>	1.229.329	57.348	<b>1.286.677</b>
Valencia (45)	1.336.254	17.025	<b>1.353.279</b>	1.358.568	176.460	<b>1.535.028</b>	1.368.531	189.376	<b>1.557.907</b>
Zaragoza (14)	634.759	7.167	<b>641.926</b>	640.764	85.568	<b>726.332</b>	646.306	95.265	<b>741.571</b>
	<b>18.260.990</b>	<b>446.075</b>	<b>18.707.065</b>	<b>18.834.654</b>	<b>2.618.153</b>	<b>21.452.807</b>	<b>19.052.144</b>	<b>2.856.013</b>	<b>21.908.157</b>

Fuente: Padrón de población, 2000, 2008 y 2010, con datos del INE.

tas son precisamente las áreas urbanas con menor porcentaje de extranjeros (cuadro 2), con la excepción de Granada, que es el único caso donde a pesar de tener un porcentaje de extranjeros menor a la media, el crecimiento experimentado ha sido superior al del conjunto de España (véase su posición excéntrica, siendo el único caso en el cuadrante NW de la figura 1). En cambio, Barcelona, Zaragoza

FIGURA 1. Relación entre el crecimiento anual acumulado (r%) y la proporción de población extranjera en las principales áreas metropolitanas españolas, 2000-2010



Fuente: Padrón de población, 2000 y 2010, con datos del INE.

y Valencia combinan porcentajes de extranjeros elevados con crecimientos ligeramente inferiores al del conjunto (cuadrante SE).

CUADRO 2. Proporción de extranjeros residentes en las principales áreas metropolitanas españolas, 2000, 2008 y 2010

	2000	2008	2010		2000	2008	2010
Palma de Mallorca	5,2	19,9	21,0	<b>España</b>	<b>2,3</b>	<b>10,0</b>	<b>12,2</b>
Madrid	3,2	16,0	16,7	Central de Asturias	0,8	4,1	7,3
Alicante-Elche	4,6	15,9	16,4	Palmas de Gran Canaria, L.	2,5	6,4	6,6
Málaga	5,4	14,7	15,7	Bilbao	0,8	5,1	5,9
Barcelona	2,6	14,0	14,9	Granada	1,0	5,3	5,5
Murcia	1,3	13,4	14,0	Vigo-Pontevedra	1,1	4,3	4,6
Zaragoza	1,1	11,8	12,8	Sevilla	0,7	3,7	4,5
Valencia	1,3	11,5	12,2	Bahía de Cádiz	0,6	2,4	2,7

Fuente: Padrón de población, 2000, 2008 y 2010, con datos del INE.

Como se ha visto, la presencia de población extranjera en las áreas urbanas es muy irregular, con cifras muy contrastadas entre el máximo del 21% de extranjeros residentes en Palma de Mallorca y su área metropolitana, y el mínimo del 2,7% en la Bahía de Cádiz. De hecho, siete metrópolis tienen una proporción de extranjeros residentes muy inferior a la media española (cuadro 2).

#### 4. IMPACTO DE LA CRISIS ECONÓMICA SOBRE EL CRECIMIENTO

Diferenciando los dos periodos (2000-2008 y 2008-2010), se observa obviamente un mayor crecimiento en el primero que en el segundo (1,73 frente a 1,06), en ambos casos con mayores incrementos de los extranjeros, que incluso en época de crisis aumentan, según el número de empadronados, un 4,44% anual (cuadro 3). Es una cifra muy estimable, pero seis veces menor que en los años precedentes (24,76%), lo que indica que la crisis económica ha causado un fuerte descenso de su ritmo de crecimiento. Sin embargo, se da la paradoja de que la tasa de crecimiento anual de los españoles residentes en las grandes áreas urbanas es superior con posterioridad al 2008 que antes de esa fecha (pasa del 0,39% al 0,58% anual), evolución posiblemente marcada por un importante número de nacionalizaciones, más allá de un débil crecimiento vegetativo que no explicaría las cifras obtenidas (Bayona *et al.*, 2011).

Por áreas metropolitanas, se da la paradoja que la de Bilbao, que entre 2000 y 2008 prácticamente tiene la población estancada (sólo la incrementa en 177 habitantes), gana 3.686 residentes en los dos últimos años. El resto de metrópolis ganan menos población absoluta (ninguna pierde) en esos dos años que en los ocho precedentes, pero para que sean comparables nos hemos de fijar en las tasas de crecimiento anual, y en ese caso, además de Bilbao (0,20% en 2008-2010 frente a 0% en 2000-2008) también el área central de Asturias (0,47% frente a



0,34%) y la de Sevilla (1,12% frente a 0,99%) tienen una dinámica más positiva, paradójicamente, en la fase de crisis. Vigo-Pontevedra y Granada, por su parte, reducen su tasa de crecimiento en los dos últimos años, pero muy poco. Posiblemente, el hecho de que sean las cinco áreas urbanas con menor presencia relativa de extranjeros (cuadro 2) explique que sean las que menos hayan notado el impacto de la crisis, mientras que las metrópolis con mayor proporción de foráneos han visto cómo sus tasas de crecimiento han disminuido notablemente.

*CUADRO 3. Crecimiento de la población según la nacionalidad, en números absolutos y tasas de crecimiento anual acumulativo (r%), para las principales áreas metropolitanas españolas, 2000-08 y 2008-2010*

	2000-2008			2008-2010			2000-2008			2008-2010		
	españoles	extranjeros	total	españoles	extranjeros	total	esp.	extr.	total	esp.	extr.	total
Alicante-Elche	41.293	83.391	<b>124.684</b>	6.049	5.236	<b>11.285</b>	0,93	19,86	<b>2,54</b>	0,52	2,37	<b>0,82</b>
Central de Asturias	-4.916	27.176	<b>22.260</b>	-19.147	27.000	<b>7.853</b>	-0,08	22,59	<b>0,34</b>	-1,21	34,12	<b>0,47</b>
Palma de Mallorca	18.362	83.600	<b>101.962</b>	4.738	8.153	<b>12.891</b>	0,55	21,36	<b>2,69</b>	0,55	3,77	<b>1,20</b>
Barcelona	23.363	577.042	<b>600.405</b>	29.604	54.505	<b>84.109</b>	0,07	25,38	<b>1,64</b>	0,35	3,87	<b>0,85</b>
Bilbao	-38.390	38.567	<b>177</b>	-4.075	7.761	<b>3.686</b>	-0,54	25,47	<b>0,00</b>	-0,24	8,10	<b>0,20</b>
Bahía de Cádiz	36.510	11.882	<b>48.392</b>	6.382	1.964	<b>8.346</b>	0,77	20,24	<b>1,00</b>	0,52	6,18	<b>0,66</b>
Vigo-Pontevedra	11.106	19.221	<b>30.327</b>	4.451	1.951	<b>6.402</b>	0,25	20,03	<b>0,67</b>	0,40	3,82	<b>0,55</b>
Granada	40.728	22.009	<b>62.737</b>	15.206	1.810	<b>17.016</b>	1,14	25,32	<b>1,71</b>	1,61	3,38	<b>1,70</b>
Madrid	233.122	839.894	<b>1.073.016</b>	112.483	74.563	<b>187.046</b>	0,57	25,30	<b>2,37</b>	1,06	3,64	<b>1,48</b>
Málaga	68.755	94.458	<b>163.213</b>	13.678	13.526	<b>27.204</b>	1,16	16,24	<b>2,48</b>	0,87	4,89	<b>1,47</b>
Murcia	41.898	76.787	<b>118.685</b>	11.848	5.976	<b>17.824</b>	1,02	36,84	<b>2,68</b>	1,09	3,51	<b>1,42</b>
Palmas Gran Canaria, L.	16.451	21.703	<b>38.154</b>	3.605	1.575	<b>5.180</b>	0,42	13,35	<b>0,93</b>	0,36	2,27	<b>0,48</b>
Sevilla	57.063	38.512	<b>95.575</b>	17.163	11.227	<b>28.390</b>	0,60	25,26	<b>0,99</b>	0,71	11,51	<b>1,12</b>
Valencia	22.314	159.435	<b>181.749</b>	9.963	12.916	<b>22.879</b>	0,21	33,95	<b>1,59</b>	0,37	3,60	<b>0,74</b>
Zaragoza	6.005	78.401	<b>84.406</b>	5.542	9.697	<b>15.239</b>	0,12	36,34	<b>1,56</b>	0,43	5,51	<b>1,04</b>
	573.664	2.172.078	<b>2.745.742</b>	217.490	237.860	<b>455.350</b>	0,39	24,76	<b>1,73</b>	0,58	4,44	<b>1,06</b>

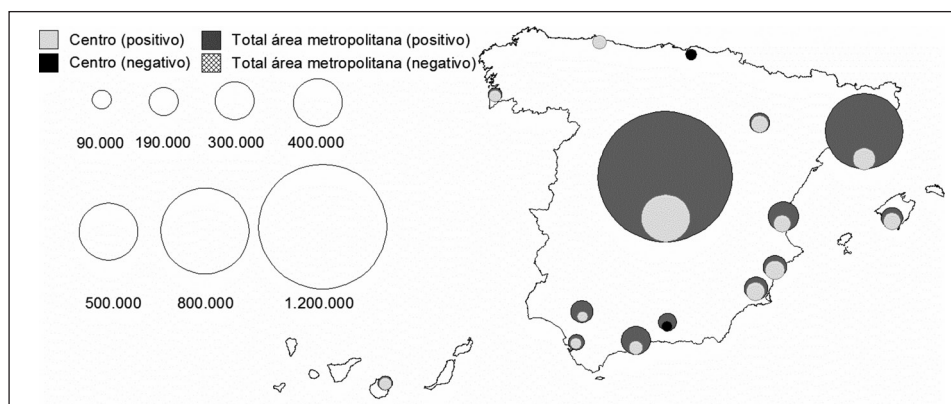
Fuente: Padrón de población, 2000, 2008 y 2010, con datos del INE.

## 5. EVOLUCIÓN DIFERENCIAL CENTRO-PERIFERIA

La diferente estructura de las metrópolis analizadas es patente en el peso de su ciudad central sobre el conjunto metropolitano, desde el mínimo de Barcelona, con un 32,3% de la población, al máximo de Zaragoza, con un 91%. Esto se debe tanto al número de municipios considerados como a la propia extensión del municipio central (del mínimo de 12 km<sup>2</sup> de Cádiz al máximo de 2.890 km<sup>2</sup> de Madrid). A pesar de las divergencias, la década considerada se caracteriza por el crecimiento demográfico y por la desconcentración, es decir, el mayor crecimiento de la periferia. El crecimiento, tanto del centro como de la periferia, se da en 12 de los 15 casos, tal como se aprecia en la figura 2 (crecimiento en números absolutos) y en la figura 3 (crecimientos relativos).

Las excepciones son las tres urbes situadas a la derecha en la figura 3: Granada y Bilbao (donde el centro pierde población) y el área central de Asturias, donde el centro crece y la periferia decrece. Excepto en esta área, que se encontraría, por lo tanto, en la fase inicial de urbanización con centralización absoluta

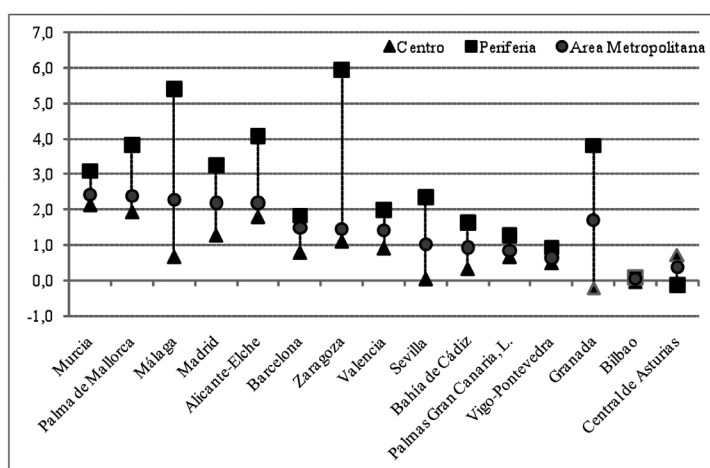
FIGURA 2. Crecimientos absolutos de la población de las áreas metropolitanas españolas, centro y total, 2000-2010



Fuente: Padrón de población, 2000 y 2010, con datos del INE.

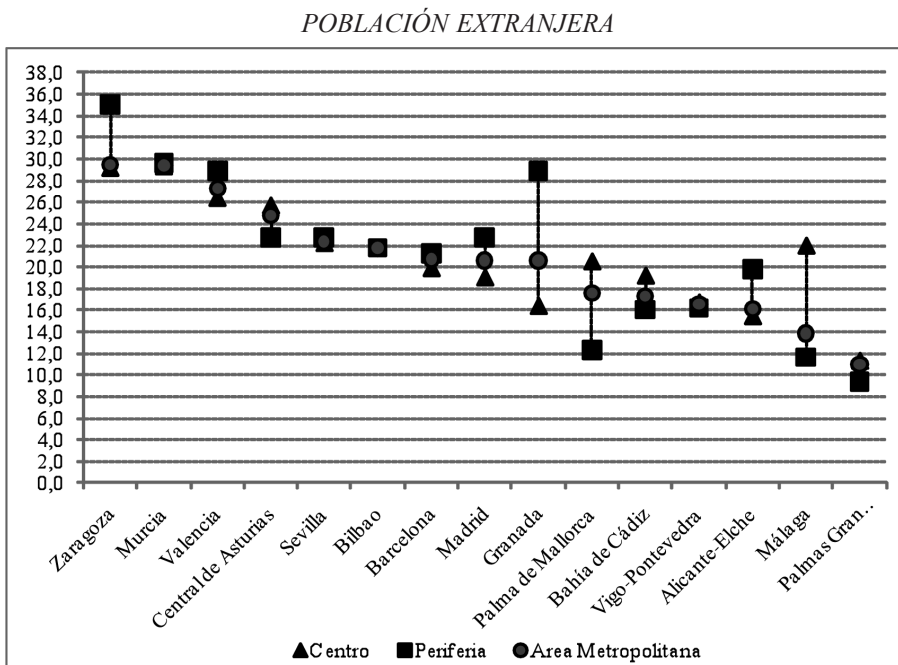
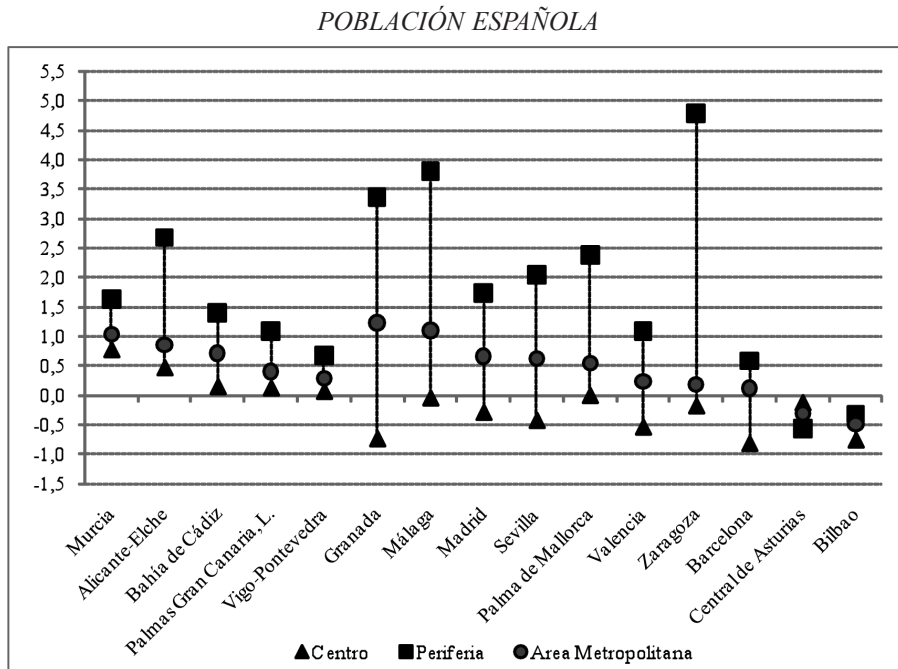
(Van den Berg *et al.*, 1982), la desconcentración se da en el resto de los casos, sea suburbanización absoluta (Granada y Bilbao), sea relativa (el resto de metrópolis). Málaga (donde la población que vive en el núcleo urbano pasa del 73,8% en 2000 al 60,3% en 2010) o Granada (del 56,4% al 46,7%) serían los casos más paradigmáticos de desconcentración. Como ya se ha indicado, esta última ciudad incluso experimenta un retroceso de su población (el centro decrece a un ritmo del 0,22%, y crece la periferia al 3,81%), dinámica similar a la de Bilbao, aunque el -0,03% del centro y el 0,09% de la periferia nos indica un estancamiento de la distribución de la población.

FIGURA 3. Tasa anual de crecimiento acumulado de las áreas metropolitanas españolas, centro y periferia, 2000-2010



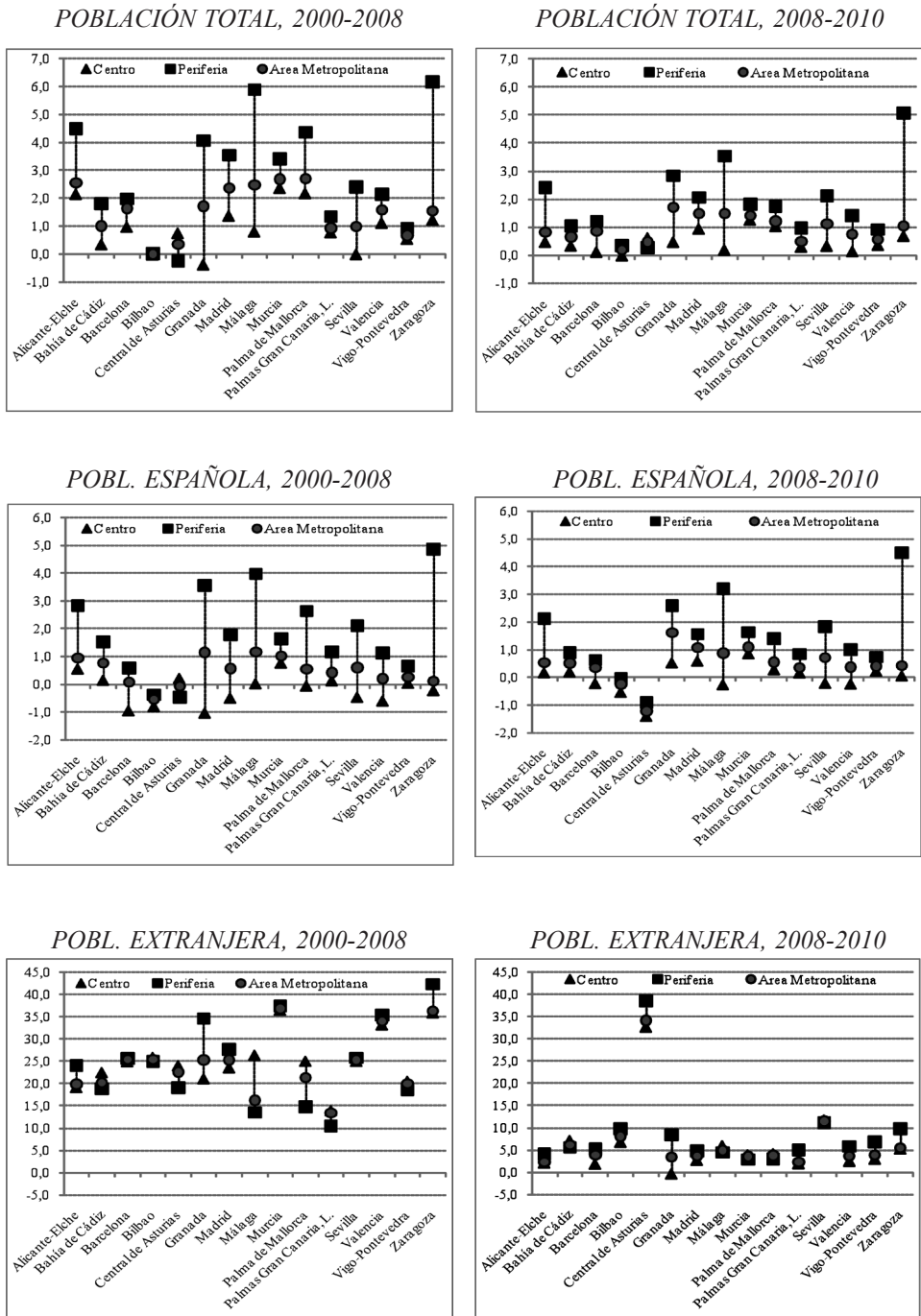
Fuente: Padrón de población, 2000 y 2010, con datos del INE.

FIGURA 4. Tasa anual de crecimiento acumulativo de la población española y extranjera en las áreas metropolitanas españolas, centro y periferia, 2000-2010



Fuente: Padrón de población, 2000 y 2010, con datos del INE.

FIGURA 5. Tasa anual de crecimiento acumulativo de la población total, española y extranjera en las áreas metropolitanas españolas, en 2000-2008 y 2008-2010



Fuente: Padrón de población, 2000, 2008 y 2010, con datos del INE.

Si consideramos tan sólo la población con nacionalidad española (figura 4), el panorama que se observa difiere del crecimiento casi generalizado: 1) dos metrópolis, Central de Asturias y Bilbao, pierden españoles, tanto en centro como en periferia; 2) únicamente cinco centros urbanos (Murcia, Alicante-Elche, Jerez-Cádiz, Las Palmas y Vigo-Pontevedra) incrementan la población autóctona, aunque siempre en menor medida que sus periferias; y 3) en ocho casos, incluyendo las principales urbes, las periferias suman nuevos españoles, incluso con ritmos de crecimiento muy altos (Zaragoza, Málaga, Granada), mientras que el centro experimenta saldos negativos. En esta última categoría, por su importancia, destacan los casos de Barcelona y Madrid. En contraposición, el crecimiento de los extranjeros es elevado y generalizado (figura 4), aunque no parece haber una norma clara que indique si se asientan más en el centro o en la periferia. En Granada, Zaragoza, Alicante-Elche, Madrid, Valencia o Barcelona aumentan más en la periferia, mientras que en Málaga, Palma de Mallorca o la Bahía de Cádiz parecen preferir un asentamiento más central.

La diferenciación del crecimiento de los centros y las periferias en el periodo de expansión económica y en el de crisis se observa en la figura 5, tanto para la población total como para la de nacionalidad española y extranjera. Entre 2000 y 2008 todos los centros urbanos tienen un crecimiento positivo, con la excepción de Granada, Bilbao y Sevilla. El crecimiento de las periferias es siempre más importante (destacan, por su gran incremento, los casos de Zaragoza y Málaga) menos en el área central de Asturias, donde es negativo. Sin embargo, esta situación de crecimiento casi generalizado se debe, en el caso de los centros, al aporte de población extranjera —muy positiva en todos los casos—, porque en 8 de los 15 centros urbanos hay pérdida de españoles entre 2000 y 2008, destacando los casos de Granada (-1,04% anual) y Barcelona (-0,96%). Todas las periferias ganan españoles, excepto en el Área central de Asturias (-0,47%) y Bilbao (-0,38%). Interesantemente, la crisis de 2008-2010 parece afectar más a las periferias y a los centros que más crecían en la fase precedente, mientras que los centros que antes tenían un incremento más moderado se modifican menos, e incluso Sevilla y Granada pasan a tener un crecimiento pequeño, pero positivo. Este impacto diferencial parece responder a la gran reducción que experimenta en estos dos años el crecimiento de la población extranjera, que incluso pasa a ser negativo en la ciudad de Granada. El caso opuesto lo encontramos en la urbe central asturiana, donde se incrementa muchísimo la población extranjera. La evolución de la población española, por su parte, parece estar menos afectada por la crisis, quizás debido a la mayor inercia demográfica, e incluso el número de centros urbanos que pierden españoles se reduce de 8 a 6. Las ciudades de Granada, Madrid, Palma de Mallorca y Zaragoza, que perdían españoles en 2000-2008, pasan a ganarlos, mientras que lo contrario ocurre en Málaga y, sobre todo, en las dos ciudades centrales de Asturias, las que más pierden españoles en el periodo de crisis. Por su parte, Barcelona, Valencia, Sevilla y Bilbao pierden españoles en las dos fases —pero menos en la segunda— y las cinco restantes los

incrementan antes y después de la crisis, aunque también ganan más en la etapa posterior (excepto Alicante-Elche).

## 6. DISCUSIÓN Y CONCLUSIONES

La llegada masiva de inmigración internacional ha hecho que todas las áreas urbanas españolas de más de medio millón de habitantes hayan ganado población en la primera década del siglo XXI, aunque con magnitudes muy diferentes, siendo los dos extremos la casi estancada metrópolis bilbaína y los casi 1.250.000 habitantes que gana la Comunidad de Madrid. Sin este aporte foráneo, la evolución de la población de nacionalidad española (teniendo en cuenta que una parte de ésta son antiguos extranjeros nacionalizados) muestra que el crecimiento de las áreas urbanas habría sido mucho menor, y negativo en el caso de Bilbao y Asturias. Precisamente el área central asturiana sería la única que se encuentra todavía en la fase de urbanización con centralización absoluta. El resto se hallarían en la fase de suburbanización con descentralización absoluta (Bilbao, además de Sevilla y Granada antes de 2008) o relativa (el resto). Sin embargo, esta tipología está enmascarada en parte por la gran afluencia de extranjeros. Si consideramos únicamente la evolución de la población nacional, las cuatro grandes urbes españolas (Madrid, Barcelona, Valencia y Sevilla), así como Zaragoza, Palma y Granada, también estarían en la etapa de descentralización absoluta; sin embargo, con el impacto de la crisis, parecen haber iniciado una fase de reurbanización sin haber pasado por la fase de desurbanización. En esta última fase habría entrado, tras el inicio de la crisis económica, el área central de Asturias —sin haber pasado previamente por la suburbanización—, con pérdida constante de españoles, y también en ella se encontraría Bilbao, aunque con muestras de recuperación. Estos resultados parecen confirmar los hallazgos de Kabisch y Haase (2011) para el conjunto de Europa, en el sentido de que las distintas fases del proceso de urbanización de Van den Berg *et al.* (1982) no se darían de manera sucesiva sino coincidente, con diversas urbes situadas, al mismo tiempo, en fases diferentes en función de sus características morfológicas, de tamaño o de actividad económica.

Finalmente, y respondiendo a la pregunta que da título a la comunicación, la crisis económica y del mercado inmobiliario que se hace patente a partir de 2008 sí que parece haber frenado parcialmente las dinámicas de suburbanización, por dos razones: 1) reduce en gran medida la llegada de extranjeros, disminuyendo por lo tanto el ritmo de crecimiento de los conjuntos metropolitanos, habitualmente mayor en las periferias que en los centros; y 2) la dificultad de acceso a nuevas viviendas disminuye los cambios de residencia de los españoles, lo que reduce sus flujos de salidas de los centros urbanos, de manera que la mayoría de ciudades centrales incluso pasan a ganar población española, o a perder menos, en la etapa de crisis, siendo las únicas excepciones los núcleos urbanos de Málaga, Alicante-Elche y Gijón-Oviedo.

## BIBLIOGRAFÍA

- BAYONA, J.; GIL-ALONSO, F. y PUJADAS, I. (2011): «Inmigración extranjera y el proceso de suburbanización en las principales áreas urbanas españolas (1999-2008)», en PUJADAS, I. *et al.* (Ed.): *Población y espacios urbanos*, Dep. de Geografía Humana de la UB y Grupo de Población de la AGE, p. 801-818.
- BAYONA, J. y GIL-ALONSO, F. (2008): «El papel de la inmigración extranjera en la expansión de las áreas urbanas. El caso de Barcelona (1998-2007)», *Scripta Nova*, 270 (132).
- BAYONA, J. y LÓPEZ-GAY, A. (2011): «Concentración, segregación y movilidad residencial de los extranjeros en Barcelona», *Documents d'Anàlisi Geogràfica*, 57 (3).
- CHAMPION, A.G. (2001): «Urbanization, Suburbanization, Counterurbanization and Reurbanization», en PADDISON, R. (ed.): *Handbook of Urban Studies*, p. 143-161.
- CHESHIRE, P. (1995): «A New Phase of Urban Development in Western Europe? The Evidence for the 1980s», *Urban Studies*, (32) 7: 1045-1063.
- KABISCH, N. y HAASE, D. (2011): «Diversifying European Agglomerations: Evidence of Urban Population Trends for the 21st Century», *Population, Space and Place*, 17, p. 236-253.
- LEVER, W.F. (1993): «Reurbanisation: The policy implications», *Urban Studies*, 30, p. 267-284.
- LÓPEZ-GAY, A. (2011): «¿Vuelve el centro? Caracterización demográfica de los procesos de reurbanización en las metrópolis españolas», en PUJADAS, I. *et al.* (Ed.): *Población y Espacios urbanos*, Dep. de Geografía Humana de la UB y Grupo de Población de la AGE, p. 163-180.
- MINISTERIO DE LA VIVIENDA (2006): *Atlas Estadístico de las Áreas urbanas en España*.
- NEL·LO, O. (2007): «La tercera fase del proceso de metropolitanización en España», en VVAA (ed.): *Los procesos urbanos postfordistas*, AGE y Univ. de les Illes Balears, Palma de Mallorca.
- NEL·LO, O. (2010): «Les dinàmiques territorials a la regió metropolitana de Barcelona (1986-2006) Hipòtesis interpretatives», *Papers. RMB*, 52, p. 16-27.
- PUJADAS, I. (2009): «Movilidad residencial y expansión urbana en la Región Metropolitana de Barcelona, 1982-2005», *Scripta Nova*, 290.
- VAN DEN BERG, L.; DREWETT, R.; KLAASEN, L.H.; ROSSI, A. y VIJVERBERG, C.H.T. (1982): *Urban Europe: A Study of Growth and Decline*, Pergamon, Oxford.





# LOS PROCESOS INTERACTIVOS DEL TEJIDO SOCIAL COMO CAUSA DEL URBANISMO EXPANSIVO EN LA COSTA DEL SOL

M<sup>a</sup> Luisa Gómez Moreno

*geolugom@uma.es*

*Departamento de Geografía de la Universidad de Málaga*

**Resumen:** La implantación del turismo como actividad organizadora del territorio de la Costa del Sol en los últimos 40 años ha creado un tejido social definido por el fuerte crecimiento demográfico con alto peso de la inmigración de distintos orígenes y modalidades, la estructura minifundista de la propiedad y la tendencia de los sectores productivos a concentrarse en actividades inducidas por la hostelería y la construcción. Este tejido supone la existencia de círculos de retroacción positiva que refuerzan una actitud favorable al urbanismo expansivo y reticente a medidas y normativas que lo corrija.

**Palabras clave:** desarrollo local, turismo, urbanización difusa.

SOCIAL FABRIC FEEDBACK PROCESS AS CAUSE OF URBAN SPRAWL  
IN COSTA DEL SOL (MÁLAGA, SPAIN)

**Abstract:** Tourism setting up as activity that organizes the Costa del Sol between 1960 and 2011 has generated a social fabric characterized by: the strong demographic grow, with immigration; the smallholding, the concentration of employment on activities induced by tourism and construction industry. This social fabric implies positive feedback about a favourable attitude to urban sprawl and so unfavourable to planning that might correct it.

**Key words:** local developpement, tourism, urban sprawl.

## 1. PRESENTACIÓN, FUENTES Y METODOLOGÍA

Esta comunicación es una síntesis de otros trabajos elaborados desde las epistemologías del desarrollo local (GÓMEZ, 2008a y GÓMEZ, 2007), del análisis geográfico regional (OCAÑA Y GÓMEZ, 2008) y de los paisajes rurales (GÓ-

MEZ, 2008b y GÓMEZ, 2010). Por otra parte, contamos con el estudio centrado en el análisis de la urbanización dispersa desde distintos paradigmas (YUS y TORRES, 2010). Todos ellos tienen como ámbito de estudio la Costa del Sol, aunque desde diferentes escalas: su papel dentro de la provincia (GÓMEZ, 2007), escalas supramunicipales de su segmento oriental (OCAÑA Y GÓMEZ, 2008) y escala local (GÓMEZ, 2007).

En conjunto, estos resultados matizan el planteamiento de Reed: «power relations that favour tourism will gain ascendancy as the nature and structure of the community itself changes through alterations to the demographic composition, economic base and policies at higher tiers of government» (Reed, 1997: 589). Esta matización puede exponerse en los siguientes términos: este consenso social se construye no en torno al turismo, *sensu stricto*, sino en torno a la práctica, más o menos relacionada con él, de la segunda residencia. Para demostrar esta proposición hemos estructurado estos resultados en dos epígrafes: el enunciado de los elementos y procesos y el análisis de su interacción.

## **2. ELEMENTOS DE LOS PROCESOS INTERACTIVOS**

### **2.1. La base física: Minifundismo y marco institucional del gobierno local**

Con la excepción de los municipios de Marbella y Mijas (GARCÍA MARIQUE y OCAÑA OCAÑA, 1982), y de los sectores litorales de algunos municipios axarquenses (JUSTICIA, 1988) ligados a las empresas de producción de azúcar de caña, el minifundio de propiedad y explotación, fragmentado en microparcelación, proporciona una oferta de parcelas ajustadas a las características del urbanismo disperso y compatible con el mantenimiento del resto de las tierras de la explotación, permitiendo la venta de una parte de la propiedad y la conservación de otra. Ello unido a la escasa rentabilidad económica de la explotación y a la permisividad de la gestión urbanística municipal en cuanto a recalificación de las mismas de uso rústico a uso urbano, aporta la base física y planificadora sobre la que se produce la urbanización dispersa.

Así, la existencia de una distribución de la propiedad minifundista facilitó (en los municipios pioneros) y facilita (en los más rezagados) la difusión de los beneficios del crecimiento económico entre buena parte de la población autóctona, difusión que, a su vez depende directamente del marco institucional: las competencias que la legislación española confiere a la administración local como controladora y gestora del crecimiento urbano.

Como pone de manifiesto Ivars (2004: 321), este hecho está vinculado a la actual distribución de poderes, que potencia a los poderes locales «whose autonomy even allowed them to condition regional policies and define their own strategic orientation». Así, los ingresos proporcionados por estas nuevas construcciones no se derivan únicamente de los impuestos anuales por la posesión de inmuebles, sino, esencialmente, del impuesto de plusvalía, que afecta tanto al cambio

de suelo rústico en urbano como a las transacciones entre casas ya construidas (Alvarez, F., 2003; Arenal, S. y González, J.M. 2005; Sánchez, J.A. y Calatrava, M.J.,1993). Por ello, el poder local ha encontrado en esta transformación de rústico en urbano una fácil vía de financiación a la par que un medio de generación de puestos de trabajo con altos salarios. Además, en el sistema español, las ayudas estatales a los municipios no dependen de sus ingresos y sólo cubren un reducido segmento de las prestaciones que aquellos proporcionan a sus ciudadanos (Rodríguez, 2005).

Por otra parte, esta misma estructura agraria aporta uno de los componentes de la demanda de urbanización dispersa. Se trata del deseo de retorno al medio agrícola de origen de algunos sectores de la población en su día emigrados a la ciudad. La conservación de la propiedad o de parte de ella, facilitada por la ya aludida fragmentación parcelaria, unida al efecto de emulación respecto a los nuevos ocupantes de su territorio, se traduce bien en una recuperación del hábitat disperso por las familias que lo abandonaron años atrás, bien en la conversión de las mínimas instalaciones ligadas a la actividad agrícola en casas unifamiliares. El conocimiento de las técnicas constructivas básicas ligado a su nueva actividad, y, obviamente, el contar con el suelo en propiedad, les proporciona los dos *inputs* más caros de la construcción: solar y mano de obra. Poco a poco, van construyendo, que no reconstruyendo, sus nuevas viviendas, abandonando frecuentemente las tipologías tradicionales para introducir las ligadas a la urbanización dispersa estandarizada, así como elementos ajenos a los usos tradicionales, como la piscina, no equiparable a la alberca, elemento fundamental para riego y abastecimiento en aquéllos.

Pero, obviamente, no es este el principal componente de la demanda de urbanización dispersa, sino la llegada de población procedente de lugares más o menos distantes y cuya vinculación con el turismo es compleja.

## **2.2. La demanda de urbanización dispersa: De turistas a residentes estacionales. La mejora de la accesibilidad**

La panorámica que del sistema territorial europeo proporciona ESPON es muy ilustrativa a este respecto. El conjunto de la cuenca mediterránea es considerada como una de las áreas de localización de los posibles contrapesos situados fuera del Pentágono de máxima urbanización y, por tanto, susceptibles de contrarrestar la concentración de actividades y población situado en el mismo (ESPON 2003). En este mismo documento, se cita específicamente a la Costa del Sol como uno de los espacios que más aporta al crecimiento demográfico del conjunto de la Unión Europea, identificándose como una FUA (*Functional Urban Areas*). Ya la descripción que hace ESPON de las FUAs mediterráneas nos abre la compleja y novedosa relación socioproductiva que ahora caracteriza la costa mediterránea malagueña: «Tourism is concentrated in the Mediterranean coastal regions, showing a specific pattern of functional division of labour at EU

level». El problema es ¿en qué consiste este *specific pattern of functional division of labour at EU level*? Una primera respuesta la aporta MORENO (2007): la transformación del turista en ciudadano residente gracias a la dilatación efectiva de los territorios urbanos. A falta de fuentes estadísticas recientes que permitan constatar la práctica real del trabajo a distancia de estos nuevos «ciudadanos globales», contamos con fuentes estadísticas y aportaciones bibliográficas que permiten, al menos, aproximarnos a las características de estos nuevos residentes.

Siguiendo el estudio cualitativo de GUSTAFSON (2002) se trataría, fundamentalmente, de retirados que desean pasar su jubilación en un municipio de agradable clima y asequible para sus economías y que son los principales usuarios de las residencias que protagonizan la urbanización difusa. Los datos del Censo del 2001 ponen de manifiesto que este perfil es común a nuevos residentes procedentes de países noroccidentales y de comunidades autónomas españolas con alto nivel de renta no mediterráneas (País Vasco, Madrid).

En este sentido tenemos que incorporar otro factor que ha facilitado el incremento de esta demanda: la mejora de la accesibilidad en dos dimensiones, las infraestructuras viarias (conversión en autovía de la nacional 340, autovía de peaje) y la difusión de los vuelos de bajo coste (AURIOLES, 2007) acortando significativamente las distancias en tiempo y los costes de los desplazamientos desde las zonas de origen.

### **2.3. La afluencia de capitales y su concentración sectorial**

El estudio de OCAÑA (2007) expone, desde una perspectiva geográfica, el papel decisivo que la dimensión financiera ha tenido en el avance de la urbanización (dispersa o no) tan identificado con las fases alcista y recesiva que tan drásticamente se han alternado en los últimos 15 años. A este respecto, AURIOLES (2007) ha estudiado la magnitud y la procedencia de las inversiones en la provincia de Málaga, insertándolo en un proceso común al litoral mediterráneo español, centrado en la «explosión» de la actividad inmobiliaria y protagonizado por el refugio de capitales de procedencia muy diversa, tanto espacial como sectorial. Si aplicamos la expresión de TAYLOR (1984) de que «los capitales crean los lugares», de ello se deduce que el protagonismo de los agentes económicos del sistema productivo de la provincia de Málaga es de carácter fundamentalmente «reactivo», entendiéndose por tal que su función se limita a proporcionar las bases para la transformación de dichos capitales en aquel producto que desean: espacio urbano y vivienda.

Y este suministro de bases afecta tanto a los agentes públicos como a los privados así como a un amplio espectro de las ramas de actividad. Así, entre los agentes privados, los más directamente implicados son los relacionados con los factores de producción implicados en el crecimiento de la construcción: empresas dedicadas a la construcción, a la promoción inmobiliaria, a la fabricación de los materiales de construcción —desde la forja a los elementos de carpintería pasando por el hormigón— y a los enseres domésticos que luego amueblarán estas

edificaciones. En relación con ellos, los correspondientes a servicios necesarios para esta producción, como asesorías, consultorías. Con carácter más indirecto, los agentes responsables de una hostelería que, en origen, fue la primera espoladora del proceso de transformación de suelo rústico en suelo urbano y que, como también pone de manifiesto AURIOLES (2007), va incorporando a la demanda extranjera la nacional y la regional, aunque sus representantes hoteleros actualmente ven como competencia desleal la oferta constituida por el uso residencial estacional no reglado (ver epígrafe 3). No puede olvidarse que los desplazamientos turísticos funcionan como «escaparate» para la posible adquisición de una vivienda, por lo que esta ligazón entre construcción y turismo cada vez es más fuerte. Finalmente, los agentes responsables del comercio, actividad que mantiene una triple vinculación con las anteriores, ya que se ve beneficiada por la demanda extra que supone la afluencia de visitantes, por el crecimiento del número de consumidores y de su capacidad de gasto derivada del incremento del empleo, y estimula y es estimulada por la construcción de los nuevos centros de ocio y comercio.

#### **2.4. La composición del tejido social: inmigración, aloctonía, y dependencia de la construcción y de los servicios**

El análisis combinado de fuentes estadísticas y encuestas y entrevistas (GÓMEZ 2008a) revela la existencia de un circuito de retroacción positiva en la medida en que el incremento de la actividad económica basada en la construcción y el turismo alimentado por esta afluencia de capital atrae población que contribuye a la creación de un grupo social mayoritariamente a favor del mantenimiento de tal concentración.

En el caso de estudio (GÓMEZ 2008a) se comparaba la evolución de la población total, de la ocupada y de la parada, tomando como marco de referencia la Comunidad Autónoma de Andalucía. Entre 1981 y 2001, el crecimiento demográfico del municipio es superior en 71 puntos al experimentado por Andalucía. Pero el crecimiento de la actividad económica, identificada con la tasa de ocupación, es aún mayor, ya que la población ocupada crece 116 puntos más que en Andalucía. Se entiende así que esta mayor capacidad de crecimiento de la actividad actúe, a su vez, como factor de atracción inmigratorio. Sin embargo, el índice correspondiente al número de parados también es superior: 62 puntos más que el de la Comunidad Autónoma. Así, si se tiene en cuenta la fragmentación de esta evolución por períodos intercensales, se observa que esta atracción se salda con fuertes desajustes traducidos en altos niveles de paro en etapas recesivas. Es el caso de la fase recesiva que tiene lugar entre 1981 y 1991, cuando un crecimiento de la población de derecho de 49 puntos fue acompañado de un incremento de la población activa de 81, al sumarse la incorporación de la mujer al trabajo, que al corresponder a un crecimiento de los ocupados de sólo 58 puntos, lleva aparejado un aumento de los parados en 190 puntos. Simultáneamente, en Andalucía, las cifras correspondientes son de 8, 34, 26 y 56.

Paradójicamente, este alto paro potencial que aflora en las fases recesivas no actúa como expulsor en éstas, mediante movimientos emigratorios significativos, ni como factor disuasorio de la concentración de la actividad en estos sectores en las expansivas. Ello es lógico, a corto plazo, si tenemos en cuenta que en la fase expansiva 1991-2001, el porcentaje de población en paro pasó en el área de estudio del 28 al 13%, mientras que en Andalucía la reducción fue sólo de 6 puntos (del 29 al 23%). La conclusión que podemos sacar de estas cifras es que el fuerte dinamismo va acompañado de fuertes fluctuaciones que, paradójicamente, son compatibles con la continuidad de un crecimiento demográfico que debe más a la inmigración que al saldo natural.

En síntesis, podemos considerar esta dinámica como una prueba del carácter semiperiférico de la economía andaluza, como señala la «Recomendación del Consejo de 14 de febrero de 2000» publicada en el Diario oficial de la Comunidad Europea nº 1/052 de 25 de febrero de 2000 (pp 0032-0040) sobre la situación del desempleo en España y en la que radica la base de ese apoyo decidido al crecimiento urbano por parte de la población que centra esta comunicación.

El resultado de esta dinámica es el carácter alóctono de la mayor parte (60%) de la población del área de estudio al contrario que en Andalucía, donde el peso de la población nacida en el lugar de residencia es muy superior. Sin embargo, esta lectura hay que matizarla con una perspectiva complementaria: el origen de los inmigrantes, relacionada con la finalidad de la inmigración.

Así, para 2001, sólo poco más de un tercio (39,3%) de la población había nacido en el mismo municipio. Proporción ligeramente superior al bloque integrado por nacidos dentro del ámbito regional correspondientes al 36% de los habitantes de la zona de estudio que reflejaría las inmigraciones laborales comunes a toda la Costa del Sol desde los Sesenta. El siguiente conjunto de alóctonos por magnitud lo constituyen los habitantes nacidos fuera de España, con el 13,8%. Desglosándolo por continentes y países, la mayor proporción (48%), procedía de países nordeuropeos, de donde se puede deducir que la causa de su movilidad espacial no es laboral sino la residencial ya expuesta. La procedencia identificada con inmigración laboral extranjera completaría este conjunto. Por el contrario, y como ya se ha indicado, el perfil predominante de los inmigrantes españoles no andaluces (10,4%) es el residencial convergente con el nordeuropeo.

Completando esta caracterización del tejido social, la distribución de los ocupados considerada como vínculo entre los diferentes tipos de inmigración: satisface la demanda de vivienda y servicio de los residenciales con la actividad de los laborales.

El exhaustivo nivel de detalle que ofrece la explotación del Censo de 2001 permite un análisis que revela una estructura productiva en la que la capacidad de inducción de actividad por el turismo genera una estructura productiva diversificada pero cada vez más dependiente del binomio turismo-construcción.

En nuestro análisis (GÓMEZ 2008a) reunimos una serie de actividades y profesiones ligadas a la construcción y al turismo, tomando como criterio general

restringir el espectro de funciones inducidas a las más estrechamente dependientes de la construcción, como actividad, y del turismo, como práctica.

Ciñéndonos a la actividad, en el caso de la construcción, se han recogido en primer lugar los ocupados en establecimientos dedicados a subsectores de actividad relacionados con ésta, incluyendo en la misma la gestión física de las residencias. De ahí, pues que en este conjunto se hayan agregado las actividades inmobiliarias o la jardinería, que, por su clara vinculación con las residencias estacionales, podían así mismo, haber sido incorporadas al «aglomerado» turismo. Se le ha denominado «aglomerado construcción y gestión inmobiliaria» (ver cuadro 1). El criterio ha sido que aparezca el término «construcción» y/o actividades directamente vinculadas con la misma en la denominación CNAE93’.

*CUADRO 1. Actividades incluidas en el «Aglomerado construcción y gestión inmobiliaria»*

Clasificación CNAE93’
451 - Preparación de obras
452 - Construcción de inmuebles y obras de ingeniería civil
453 – Instalaciones de edificios y obras
454 - Acabado de edificios y obras
455 – Alquiler de equipo de construcción o demolición con operario
203 – Fabricación de estructuras de madera y piezas de carpintería y ebanistería para la construcción
243 – Fabricación de pinturas, barnices y revestimientos similares
263 - Fabricación de azulejos y baldosas de cerámica
266 – Fabricación de elementos de hormigón, yeso y cemento
267 - Industria de la piedra
281 - Fabricación de elementos metálicos para la construcción
701 - Actividades inmobiliarias por cuenta propia
702 - Alquiler de bienes inmobiliarios por cuenta propia
703 - Actividades inmobiliarias por cuenta de terceros
742 - Servicios técnicos de arquitectura e ingeniería y otras actividades
014 – Actividades de servicios relacionados con la agricultura y ganadería, excepto actividades veterinarias

Fte.: [www/ine.es](http://www/ine.es): Censos de Población y viviendas 2001. Resultados definitivos (febrero 2004).

En lo que se refiere al turismo, se le ha denominado «aglomerado turismo» (ver cuadro 2) y el criterio de selección ha sido unir a las actividades directamente relacionadas con la hostelería y el hospedaje, aquellas otras bien ligadas a la práctica del turismo (agencias de viajes, alquiler de automóviles, actividades

recreativas, servicios personales) bien demandadas en mayor medida por aquellas, caso de los servicios de seguridad.

*CUADRO 2. Actividades incluidas en el «Aglomerado turismo»*

Clasificación CNAE93'
551 - Hoteles
552 - Camping y otros tipos de hospedaje de corta duración
553 - Restaurantes
554 - Establecimientos de bebidas
555 - Comedores colectivos y comidas preparadas
633 – Actividades de las agencias de viajes, mayoristas y minoristas de turismo y otras actividades de apoyo turístico
711 - Alquiler de automóviles
746 - Servicios de investigación y seguridad
923 – Otras actividades artísticas y de espectáculos
927 - Actividades recreativas diversas
93 – Actividades diversas de servicios personales

Fte.: [www//ine.es](http://ine.es): Censos de Población y viviendas 2001. Resultados definitivos (febrero 2004).

Resumiendo estos datos, el 45% de los ocupados en el municipio caso de estudio lo están en establecimientos dedicados directa o indirectamente a la construcción y el turismo. Para afinar estos datos, podemos eliminar del total de los ocupados los empleados en servicios mayoritariamente públicos, esto es, sanidad y educación. En este caso, el grado de concentración en construcción-turismo se eleva en el área de estudio al 54%. Si comparamos estos datos con los de Andalucía, las cifras respectivas son del 25% y 32% de los ocupados.

### **3. LOS PROCESOS INTERACTIVOS**

En el municipio objeto de estudio, la realización de entrevistas y encuestas (GÓMEZ, GARCÍA, LÓPEZ, LLORENTE, SAMOS, y MORALES, 2005) permitió trabar, a partir de las opiniones valorativas de la población en el área de estudio, las relaciones entre estos elementos.

En una primera aproximación podemos definir las relaciones como:

Positivas: de refuerzo entre los elementos relacionados.

Negativas: de debilitamiento para uno de los elementos relacionados.

Las actitudes y percepciones de los empresarios agrícolas, de la industria, del comercio y del subsector de hostelería-restauración valoran positivamente la relación de sus actividades con la de la construcción y con los residentes estacionales. Este circuito está determinado por las siguientes relaciones:



- Los agricultores, minifundistas y ancianos en su práctica totalidad, ven en la venta de tierras para el avance de la construcción un procedimiento imparable y positivo para el presente y el futuro del municipio.
- Las empresas industriales tienen en las empresas del sector de la construcción sus principales clientes.
- El comercio y el subsector hostelería-restauración tienen en el incremento de la población tanto estable como estacional, inducido por la demanda de mano de obra de la construcción y por los residentes estacionales, (más que por el turismo de alojamiento) su principal fuente de dinamismo.
- El Ayuntamiento se beneficia directamente de las plusvalías generadas por la construcción como principal vía de financiación de sus presupuestos (*Málaga Hoy*, 12-4-2005.18)

De esta forma, la única relación negativa entre estos sectores es la que se deriva de la escasez de mano de obra masculina para el comercio y para la hostelería, determinada por las mejores condiciones laborales de la construcción, definidas por sus salarios más altos, así como por sus horarios más concentrados. Así, en lo que respecta a los salarios, mientras los de la construcción se sitúan entre los umbrales de 1.322,47 y 947,9 euros, los de la hostelería se encuadran entre los de 1.176,78 y 761,57 euros ([www.soc-andalucia.com/convenios/conveniosmalaga.htm](http://www.soc-andalucia.com/convenios/conveniosmalaga.htm)). Esta circunstancia quedó refrendada por el resultado de las encuestas. Por ello, las actividades relacionadas con la hostelería ocupaban un lugar muy bajo en las preferencias ocupacionales de los desempleados: sólo el 6% de los parados varones encuestados optaban por esta ocupación en su modalidad restauración (aunque el 10,5% la había ejercido) y ninguno la contemplaba para su modalidad alojamiento (sólo el 0,8% la había ejercido). En cuanto a las desempleadas encuestadas, frente al 9,9% que había trabajado en restauración, sólo el 3,3% mantenía esta actividad como preferencia y, en el caso de hostelería-alojamiento, del 4,3% pasa al 1,7%. Por tanto, la hostelería no se percibía como un nicho de empleo apetecible para el colectivo más afectado por el paro: las mujeres que se incorporan al mercado de trabajo.

Pasando ya, pues, al conjunto de las relaciones negativas, se distingue un circuito de debilitamiento entre el turismo de alojamiento y:

- Los residentes estacionales, correspondiente tanto al de alquiler no formal como al de adquisición de vivienda. Esta retroacción negativa se fundamenta tanto en la merma de clientes potenciales que supone como en el avance del espacio urbanizado que lleva aparejado, en detrimento de los espacios «verdes» del entorno, uno de los factores de atracción de este turismo de alojamiento.
- Las actividades comerciales del municipio, ya que ni los hoteles de alta categoría ni sus clientes se surten de éstas, optando estos últimos por las más cualificadas áreas comerciales de la vecina Marbella.
- Los recursos humanos del área de estudio, por su escasa cualificación, de modo que la práctica totalidad de los que reclutan con formación superior proceden de otros municipios, provincias, regiones e incluso, países.

### 3. CONCLUSIONES

1. El consenso social en el entorno de la Costa del Sol tiene su cohesión más en los residentes estacionales que en el turismo *sensu stricto* por la mayor capacidad de generación de empleo de los segundos a través de actividades inducidas como comercio, hostelería de restauración y, sobre todo, construcción y gestión inmobiliaria. Paradójicamente, las actividades propias del turismo *sensu stricto* no son valoradas por el mercado de trabajo por sus horarios y bajos salarios.

2. La conversión en recurso de la ocupación residencial del territorio implica una transferencia de propiedad (capital social) y una regulación legal que es la planificación urbanística (capacidad institucional). En la medida en que hay un consenso entre los habitantes locales y propietarios de la tierra sobre esta conversión, y que ese consenso se traduce en una permisividad e ineficacia del planeamiento municipal, la consecuencia es actitud social favorable al urbanismo expansivo y reticente a medidas y normativas que lo corrijan, como se ha demostrado en el conflicto entre nivel local y nivel regional de la Administración Territorial en la gestión del Plan de Ordenación Territorial de la Axarquía o como indican los resultados de las elecciones: los ciudadanos se manifiestan, mayoritariamente, a favor del continuismo en materia urbanística, esto es, sin corrupción, pero con crecimiento urbano, como lo demostraron los resultados de las elecciones locales de 2007 en la Costa del Sol en municipios como Mijas, Fuengirola o Estepona. La fórmula adoptada por la Administración Regional Andaluza para la legalización de la urbanización difusa alegal o ilegal responde, desde nuestro punto de vista, a un reconocimiento *de facto* de este consenso social, al que supe dita la gestión su propia planificación.

3. Este consenso social puede entenderse en el marco de la situación de la costa mediterránea andaluza a la que podemos valorar como atípica, al combinar su entramado socioeconómico rasgos de los países avanzados (precios más altos) con otros propios de países periféricos, como son la amenaza del paro o la debilidad de las figuras de planificación, entendidas como de control del crecimiento. Puede identificarse, pues, con un área semiperiférica (Taylor, 1993).

### BIBLIOGRAFÍA

- ÁLVAREZ, F. (2003): «Turismo y haciendas locales», *Nueva fiscalidad*, 6, p. 85-105.
- ARENAL, S. y GONZÁLEZ, J.M. (2005): «Comentarios al Texto Refundido de la Ley Reguladora de las Haciendas Locales (Real Decreto Legislativo 2/2004, de 5 de marzo)», *El Consultor de los Ayuntamientos*.
- AURIOLES, J. (2006): «Málaga en el contexto regional, nacional y europeo», en AURIOLES, J. Y PAREJO, A. (COORD.): *Economía de Málaga*, Ed. Cajamar, Almería.

- ESPON (2003): *ESPON in progress preliminary results by Autumn 2003* www.ESPON.eu consulta agosto 2007.
- ESPON (2007): *The territorial footprint of ageing.doc* www.ESPON.eu consulta septiembre 2007.
- GARCÍA MANRIQUE, E. y OCAÑA OCAÑA, M. C. (1982): «La organización espacial de la Costa Mediterránea Andaluza», *Baetica*, nº 5, pp. 15-57.
- GÓMEZ MORENO, M<sup>a</sup> L. (2007): «Características del sistema productivo de la provincia de Málaga», en AURIOLES, J. Y PAREJO, A. (COORD.): *La economía de la provincia de Málaga*, Ed. Cajamar, Almería, p. 143-212.
- GÓMEZ MORENO, M<sup>a</sup> L. (2008a): «Crecimiento vs desarrollo local, los límites de un modelo de excelencia turística en un área semiperiférica», *Boletín de la AGE*, 46 p. 261-290.
- GÓMEZ MORENO, M<sup>a</sup> L. (2008b): «Los retos de la gestión del paisaje en la montaña mediterránea», *Cuadernos Geográficos de la Universidad de Granada*, nº 43, p. 327-348.
- GÓMEZ, M. L., GARCÍA, E., LÓPEZ, C., LLORENTE, F., SAMOS, J., MORALES, N. (2005): «Una propuesta metodológica interdisciplinar para la planificación integrada en destinos turísticos maduros», *Baetica*, 27: 115-143.
- GUSTAFSON, P. (2002): «Tourism and seasonal retirement migration», *Annals of Tourism Research*, nº 29, págs. 899-918.
- IVARS, J. A. (2004): «Regional Tourism Planning in Spain. Evolution and Perspectives», *Annals of Tourism Research*, nº 31, págs. 313-333.
- MORENO, S. (2007): «Málaga ante los retos de la nueva economía», en AURIOLES, J. y PAREJO, A. (COORD.): *Economía de Málaga*, Ed. Cajamar, Almería.
- OCAÑA OCAÑA, C. (2007): *Urbanización y vivienda. Negocio financiero y conflicto social*, Ed. Colegio de Arquitectos de Málaga.
- OCAÑA OCAÑA, C. y GÓMEZ MORENO, M.L. (2008): «Cambios en la organización del territorio: estudio de caso: dinámicas territoriales en Málaga. la Axarquía: ¿qué organización del territorio? Entre la urbanización difusa y la nueva agricultura», en *España y el Mediterráneo. Una reflexión desde la geografía española. Aportación Española al XXXI Congreso de la Unión Geográfica Internacional*, pp. 81-98, Ed. Comité Español de la Unión Geográfica Internacional, Madrid.
- REED, M. (1997): «Powers relation and community-based tourism planning», *Annals of Tourism Research*, nº 24, págs. 566-591.
- RODRÍGUEZ, R. (2005): *Territorio y gobierno local en España*, Ed. Civitas, 162 pp.
- SÁNCHEZ, J.A. y CALATRAVA, M. J. (1993): «El Impuesto sobre el incremento de Valor de los Terrenos de naturaleza urbana», en *Tratado de derecho financiero y tributario local*, (J. J. Ferreiro ed.), Ed. Marcial Pons, Madrid, págs. 857-892.
- YUS RAMOS, R. y TORRES DELGADO, M.A. (2010): *Urbanismo difuso en suelo rústico. Deterioro ambiental y corrupción en la provincia de Málaga*

*(El caso de la Axarquía)*, Editado por: Gabinete de Estudios de la Naturaleza de la Axarquía (GENA-Ecologistas en Acción), Málaga, 606 pp.

### **Otras fuentes y consultas web**

«Recomendación del Consejo de 14 de febrero de 2000» publicada en el «Diario oficial de la Comunidad Europea, nº 1/052 de 25 de febrero de 2000 (pp. 0032-0040).

*Málaga Hoy* 18, 14-2-2005: «La deuda de Estepona impide contratar a más trabajadores municipales. El Ayuntamiento cuenta con 200 nuevos empleados y un déficit económico que está sufragando gracias a los convenios urbanísticos».

[www.soc-andalucia.com/convenios/conveniosmalaga.htm](http://www.soc-andalucia.com/convenios/conveniosmalaga.htm). Convenio colectivo de Construcción y Obras Públicas de la Provincia de Málaga (enero 2006).

[www.soc-andalucia.com/convenios/conveniosmalaga.htm](http://www.soc-andalucia.com/convenios/conveniosmalaga.htm). Convenio colectivo de Hostelería de la Provincia de Málaga (enero 2006).

# EL DESARROLLO URBANO-TURÍSTICO DEL MUNICIPIO DE YAIZA, LANZAROTE: UN EJEMPLO DE CRECIMIENTO EXPANSIVO

Alejandro González Morales

*agonzalez@dgeo.ulpgc.es*

Silvia Sobral García

*Dpto. de Geografía. Universidad de Las Palmas de Gran Canaria*

**Resumen:** En este artículo se aborda la evolución del espacio turístico del municipio de Yaiza (Lanzarote), caracterizado, en una primera etapa, por un sobre-dimensionamiento del suelo a urbanizar frente a la construcción real que fue muy lenta. Y desde los años noventa hasta la actualidad, por una segunda fase marcada por la restricción legal del suelo y del número de plazas, en donde el ritmo de construcción ha sido muy rápido, y en ocasiones al margen de la legalidad.

**Palabras clave:** turismo, planeamiento, crecimiento expansivo, legalidad.

## URBAN TOURISM DEVELOPMENT OF THE MUNICIPALITY OF YAIZA, LANZAROTE: AN EXAMPLE OF EXPANSIVE GROWTH

**Abstract:** This article analyzes the evolution of the touristic space of the municipality of Yaiza (Lanzarote) which has been characterized, in the first stage, by an oversizing of the land area to be developed marked by a slow construction pace. From the nineties to the present, a second stage started characterized by the legal restrictions on the land and a limited number of touristic beds. Here, the pace of construction has been fast and sometimes illegal.

**Key words:** tourism, planning, expansive growth, legality.

### 1. INTRODUCCIÓN

El desarrollo urbano turístico de Yaiza, localidad situada al sur de Lanzarote experimenta un importante crecimiento a partir de 1995, justo cuando se aprueban una serie de leyes y decretos para frenar el crecimiento turístico del Archipiélago.

En efecto, en 1995 se aprueba la ley 7/1995 de Ordenación del Turismo de Canarias, que aboga por una mayor planificación del crecimiento turístico que venía acusando problemas de saturación constructiva y deterioro de la planta alojativa antigua. Posteriormente, en 1999 se vuelve a reformar la Ley de Ordenación del Turismo, para ir adaptando la legislación a la realidad, suspendiéndose el otorgamiento de licencias de nueva obra. En 2001 el Gobierno de Canarias aprueba para todo el Archipiélago el Decreto 4/2001 de Ordenación General del Turismo de Canarias, más conocido como *Moratoria Turística*, por el que se suspenden la otorgación de nuevas licencias, salvo contadas excepciones como hoteles de lujo e infraestructura complementaria de ocio (campos de golf, puertos deportivos,...). Por último, la ley 19/2003, por la que se aprueban las Directrices de Ordenación del Turismo de Canarias, incide en lo legislado en el decreto anterior manteniendo el control del crecimiento extensivo.

Todos estos preceptos legales se reflejan en los Planes Insulares, tanto de 1991 como de 2002, que adaptan la ordenación del espacio turístico a estas leyes, propugnando la reducción de la oferta turística y la mejora de sus instalaciones.

En este sentido, resulta paradójico, en el caso concreto de Yaiza, que cuando comienzan a tomarse medidas desde la administración autonómica e insular para frenar el crecimiento urbano turístico de este espacio municipal es cuando más se construye, mientras que con anterioridad a esta fecha y a pesar de existir importantes planes parciales aprobados, sólo se habían levantado algunos alojamientos hoteleros y extrahoteleros en la zona. Las razones son de diversa índole, pero sobre todo se explican porque a pesar de la aprobación de la legislación restrictiva ésta no tenía carácter retroactivo lo cual posibilita que las licencias otorgadas con anterioridad a 2001 se puedan seguir construyendo. Por otra parte, el propio ayuntamiento tampoco ha cumplido con los preceptos legales de adaptarse a los Planes Insulares, al seguir otorgando licencias y permisos de construcción contrarias a la legalidad, ya que en varios de los planes parciales derogados los empresarios fuerzan al ayuntamiento a dejarles construir, pues de lo contrario tendrían que pagar fuertes indemnizaciones.

El objetivo de este trabajo es analizar las distintas fases por las que ha pasado el desarrollo turístico de este espacio insular, destacando en cada una la dimensión territorial que alcanza el área urbanizada, cuya construcción ha sido rápida y en ocasiones al margen del planeamiento, lo que ha colocado a Yaiza en una difícil disyuntiva para su futuro como espacio turístico de calidad. Nuestra hipótesis de partida es que el crecimiento urbanístico de Yaiza es fruto de una operación especulativa centrada, en un primer momento, en generar abundantes plusvalías con el cambio de uso del suelo, y más tarde, sobre todo a partir de 1995, en la construcción de alojamientos turísticos para amortizar las inversiones previas en las compras de terrenos. Todo ello sin una planificación racional de la actividad turística, ya que se ha actuado más en función de la dinámica constructiva que en confeccionar un resort de calidad para un turismo sostenible. Para la elabora-

ción del mismo hemos utilizado como fuentes de información la documentación contenida en el Archivo del Ayuntamiento de Yaiza, Cabildo Insular de Lanzarote y Consejería de Política Territorial del Gobierno Autónomo de Canarias, referida a la planificación territorial y urbana que afecta al municipio, así como material gráfico procedente de fotografía aérea y cartografía a diferentes escalas y en distintos momentos para cotejar el crecimiento urbano de este espacio en el transcurso del tiempo.

## 2. PRIMERA FASE DEL CRECIMIENTO TURÍSTICO DE YAIZA 1960-1973. ETAPA ESPECULATIVA

Las primeras noticias que tenemos del interés turístico por Yaiza datan de finales de la década de los años treinta cuando se propone la creación de un parador nacional para que se pudieran alojar los visitantes de la Montañas del Fuego, localizadas en el futuro Parque Nacional de Timanfaya, aunque éste nunca llegó a construirse (CABRERA DÉNIZ, 1995)<sup>1</sup>. Más tarde, en 1951, la Oficina General de Turismo solicita información del folclore, gastronomía y artesanía del término municipal para incluirlo en un calendario, con la intención de promocionar la actividad turística<sup>2</sup>. Sin embargo no será hasta los años sesenta cuando se inician las bases para el despegue turístico de este municipio que contaba como factores de atracción la existencia de buenas playas y excelentes condiciones climáticas por las suaves temperaturas y abundantes horas de sol. Se aprueban a tal efecto 3 planes: el plan parcial de San Marcial del Rubicón, y los planes urbanísticos de Costa de Papagayo y Playa Quemada promovidos por empresas insulares aunque con capital alemán ya que la *ley Strauss*, aprobada en 1968, estimuló las inversiones de promotores germanos en la Isla<sup>3</sup>.

CUADRO 1. Planes urbanísticos de Yaiza. 1966-1973

Tipo Planeamiento/zona	Año	Promotor	Superficie (Has)	Plazas
P. P. San Marcial Rubicón	1966	J. Montesdeoca	26	1.772
P.U. Costa Papagayo	1967	Costa Papagayo	129	6.902
P.U. Playa Quemada	1967	Prosolmarsa	12	1.188
Totales			167	9.862

Fuente: Consejería de Política Territorial y Cabildo de Lanzarote. Elaboración propia.

<sup>1</sup> Anteriormente a estos años Yaiza recibía a algunos turistas y viajeros que visitaban Lanzarote pernoctando en casas de vecinos, donde a cambio de unas pocas monedas recibían comida y alojamiento, ya que la infraestructura alojativa era muy escasa.

<sup>2</sup> Archivo Municipal de Yaiza (en adelante AMY). Informe de la Alcaldía de 1957. Serie correspondencia. Libro de registro de salidas 1945 -1962. Legajo 2.

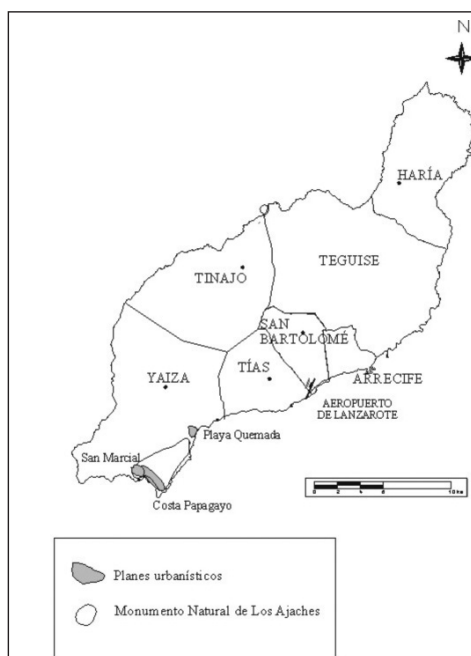
<sup>3</sup> Esta ley denominada *Ley Fiscal sobre Ayuda a Países en Desarrollo*, promulgada en Alemania por el Ministro Federal de Hacienda Strauss, impulsó las inversiones de capital alemán en toda Canarias.

Esta superficie de suelo destinada al turismo se localizaba en la franja costera sur y este del municipio destacando por su mayor dimensión el proyecto de Costa Papagayo donde se preveía la construcción de casi 7.000 plazas, dándose la circunstancia de que tanto este enclave como el de San Marcial del Rubicón se encontraban dentro de un área natural de gran valor, tanto es así, que en el año 1994 es declarada por la ley de Espacios Naturales de Canarias como Monumento Natural de Los Ajaches (Figura 1).

Ahora bien, estos planes no se llegaron a construir ya que en un primer momento lo que se pretendía era especular con el suelo para generar plusvalías que permitieran obtener mayores beneficios en el momento de su venta o construcción. De hecho, en ningún caso, se acomete la realización de infraestructuras mínimas para la urbanización, como bordillos de aceras o alcantarillado (GUERRA Y PÉREZ, 2001: 26).

A ello contribuía además el hecho de que Yaiza era en estos años un núcleo localizado lejos del aeropuerto y del puerto, con un sistema de carreteras escaso y de deficiente construcción, aparte de otras carencias básicas, tal como se desprende de la descripción que aparece en uno de estos documentos: «*La zona que se trataba de abastecer dista unos 41 kilómetros de la capital de la isla, Arrecife, y actualmente carece por completo de fuentes de abastecimiento de agua*»<sup>4</sup>.

FIGURA 1. Planeamiento urbanístico de Yaiza antes de 1973



Fuente: Consejería de Política Territorial y Ayuntamiento de Yaiza. Elaboración propia.

<sup>4</sup> Plan San Marcial de Rubicón, 5 de diciembre de 1966.



### 3. SEGUNDA FASE DEL CRECIMIENTO TURÍSTICO DE YAIZA 1973-1995. DESARROLLO URBANO Y DESPEGUE CONSTRUCTIVO

En esta segunda etapa se aprueban nuevos planes urbanísticos y se refunden algunos de los ya existentes con algunas modificaciones, lo que supone un gran aumento de la superficie de suelo destinada a uso turístico, que alcanza más de 1.600 has, y del número de plazas previsto que asciende a algo más de 93.000 camas, lo que significa una enorme expansión con respecto a la etapa anterior.

Se trata de planes urbanos de diferentes tamaños, entre los que sobresalía Montaña Roja, que en conjunto proyectaban una media de 55 plazas por /ha. Ello suponía la creación de un espacio saturado y con una capacidad de carga excesiva para la zona, y más si tenemos en cuenta que no existía una previsión paralela de las infraestructuras necesarias para asumir estas transformaciones, lo que demuestra de nuevo que se trataba de inversiones que estaban aprovechando la coyuntura alcista del mercado y seguir con la dinámica especulativa del suelo.

En cuanto a los promotores se incorporan agentes locales y nacionales como sociedades anónimas, suponiendo ello una mayor presencia del capital español frente a la etapa anterior con mayor dominio de la inversión alemana.

*CUADRO 2. Planes urbanísticos de Yaiza. 1974-1993*

Tipo Planeamiento/zona	Año	Promotor	Superficie (has)	Nº Plazas
P.E. Cortijo Viejo (Puerto Calero)	1974	Temuime S.A.	23	1.110
P.P Montaña Roja	1979	Club Lanzarote S.A.	1.195	61.620
P.P Puerto Calero	1986- 90	Pto Calero S.A	87	6.051
P.P Castillo del Águila (Playa Blanca)	1987-88	Castillo Águila S.A.	81	2.547
P.P Las Coloradas (Playa Blanca)	1988	Coloradas S.A.	70	1.752
P.P. Playa Blanca	1989	Costa Papagayo S.A.	100	5.785
P.P Playa Quemada	1993	Lanzasuiza S.A.	125	14.893
Totales			1.681	93.758

Fuente: Consejería de Política Territorial y Cabildo de Lanzarote. Elaboración propia.

Con todo ello en esta segunda fase se configuran 4 sectores diferenciados, tanto por el momento en que se promueven como por el tipo de urbanización (ver Figura 2)

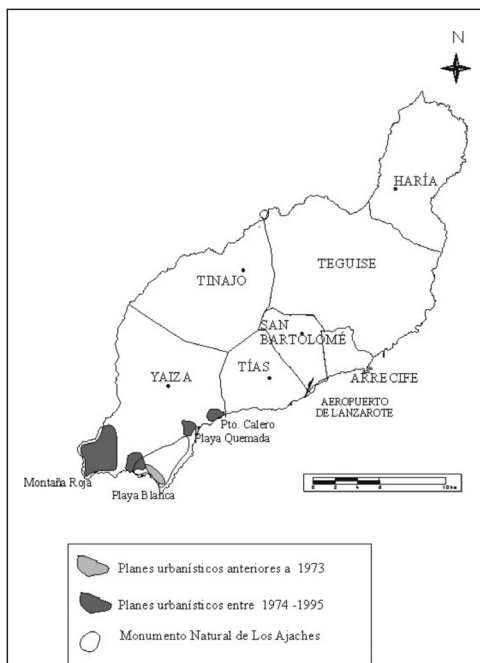
— En la zona oeste surge Montaña Roja que se proyecta a finales de los años setenta como la urbanización de mayor dimensión de este periodo, rodean-

do el volcán del mismo nombre, donde se planteaba una combinación de urbanización turística y residencial de alto *standing*.

- En el sur se localiza Playa Blanca que engloba diferentes planes parciales originados a finales de la década de los ochenta, que suman en conjunto unas 10.000 plazas, sobre todo de tipo extrahotelero y con escasas previsiones de dotaciones complementarias de ocio y de zonas verdes.
- En el sector norte, casi en el límite con el municipio vecino de Tías, se localiza Puerto Calero, conformado en diferentes fases como un espacio turístico de calidad basado en *standares* de baja densidad con instalaciones de ocio y recreo, como puertos deportivos, y menor cantidad de plazas turísticas, alrededor de 7.000.
- Finalmente, a principio de los años noventa se implanta en el sector este la urbanización de Playa Quemada que conoce una importante ampliación con respecto a la etapa anterior con una capacidad de casi 15.000 camas diseñada como una urbanización ajardinada con tipología edificatoria de *bungalows*.

En lo que respecta a la conformación de este espacio, tanto las obras de urbanización como la construcción de las plazas turísticas se fueron realizando de manera lenta ya que en los primeros años de este periodo la zona seguía manteniendo los mismos inconvenientes que en la etapa anterior: lejanía del aeropuerto, deficiente infraestructura viaria, problemas para hacer llegar el agua de abasto hasta el extremo sur de la Isla, etc.

FIGURA 2. Planeamiento urbanístico de Yaiza entre 1974 y 1995



Fuente: Consejería de Política Territorial del Gobcan y Cabildo de Lanzarote.

En la década de los ochenta y principio de los noventa, el ritmo de construcción es más acelerado debido a las mejoras en materia de infraestructuras viarias, como la construcción de la nueva carretera de Yaiza–Playa Blanca que permite una mejor accesibilidad a la zona, y la ampliación del aeropuerto que aumenta el número de aviones, vuelos *charters* y turistas que llegan a la isla sin escala en las islas centrales.

CUADRO 3. Evolución del número de plazas turísticas de Yaiza. 1975-1993

Año	Plazas hoteleras	Plazas extrahoteleras	Total
1975	12	12	24
1985	3.005	3.599	6.604
1990	4.094	5.049	9.143

Fuente: Cabildo de Lanzarote. Elaboración propia.

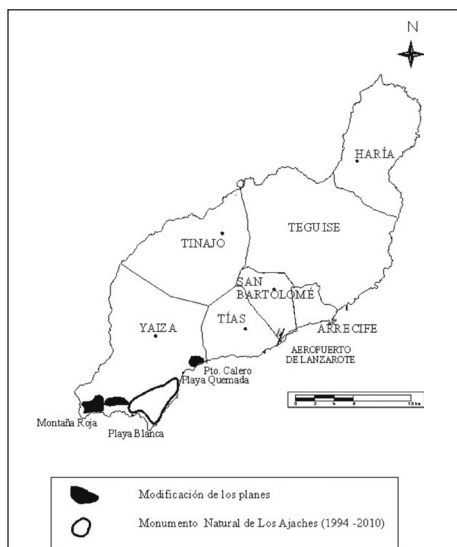
En cuanto al tipo constructivo tiende a equilibrarse la planta hotelera y extrahotelera, aunque sigue predominado los apartamentos y *bungalows*, siendo la zona de mayor construcción Montaña Roja-Playa Blanca, mientras que Playa Quemada y Puerto Calero muestran un escaso número de camas en estos años. Sin embargo a pesar del incremento real de plazas turísticas no se alcanzaron las ambiciosas previsiones de los planes urbanos que proyectaban construir en torno a 93.000 plazas turísticas, ya que tan solo se cubrió el 9,7% del total, lo que significa que la mayor parte de los planes urbanos no se realizan y se sigue especulando con el suelo. A ello contribuyó no sólo que las perspectivas de futuro se hicieron muy por encima de la realidad, sino también que el capital se estaba invirtiendo en el municipio de Tías, que en estos años consolida su litoral turístico (ACOSTA RODRÍGUEZ, 1994). Ante este contexto desarrollista, muy irreal por las connotaciones de consumo desmesurado de suelo, surge un instrumento regulador, el *Plan Insular de Ordenación del Territorio* de 1991, que intenta contener la expansión urbanística ilimitada e impulsar la calidad de las zonas con instalaciones turísticas. En el caso del municipio de Yaiza, el plan impone un importante recorte de sus previsiones reduciendo el número de plazas y de suelo turístico que queda de la siguiente manera: 18.227 plazas para el conjunto de Playa Blanca – Montaña Roja; 1.500 para Puerto Calero y 900 para Playa Quemada, lo que supuso la supresión de alrededor de 70.000 camas previstas, sobre todo en la urbanización de Montaña Roja que reduce drásticamente su superficie.

Asimismo la declaración de la Isla como *Reserva Mundial de la Biosfera* en 1993, galardón medioambiental que aboga por reducir el número de plazas turísticas en aras de conseguir un equilibrio entre el desarrollo sostenible y la conservación del medio, contribuyó a apoyar las limitaciones que proponía el *PIOT*.

#### 4. TERCERA FASE DEL CRECIMIENTO TURÍSTICO DE YAIZA 1995-2010. CONTROL DE SUELO VERSUS DESARROLLO CONSTRUCTIVO

En este último periodo van a consolidarse las prescripciones impuestas en la etapa anterior sobre el crecimiento turístico, continuando la tónica de racionalización de plazas planteados desde los nuevos documentos de planeamiento y por las distintas leyes turísticas que inciden en la disminución de las superficie y el número de plazas previstas mediante la modificación o suspensión de algunos de los planes urbanos presentados en la etapa anterior. Entre 1995 y el año 2000 se presentan tan solo modificaciones de planes ya existentes que reducen la superficie y el número de plazas originales para ajustarse a las determinaciones de lo suscrito por el Plan Insular, pero que no suponen cambios significativos, paralizándose la incorporación de nuevos planes a partir de 2001. Posteriormente en el año 2002 se vuelve a revisar el PIOT como consecuencia de la adaptación de éste al *Texto Refundido de las Leyes de Ordenación del Territorio de Canarias y de los Espacios Naturales de Canarias* y se propone pasar parte de los planes parciales de Playa Quemada, Costa de Playa Quemada, y sector norte de Playa Blanca a suelo rústico; una porción del Plan Parcial de Playa Blanca a suelo urbanizable sectorizado no ordenado para destinarlo a infraestructura complementaria de ocio y equipamientos comerciales; y la extinción de las fases dos, tres, cuatro y cinco de Montaña Roja<sup>5</sup>. Con esto la situación varía de forma sustancial ya que las cuatro zonas presentan significativos cambios (ver Figura 3):

FIGURA 3. Planeamiento urbanístico de Yaiza de 1995 a 2010



Fuente: Consejería de Política Territorial del Gobcan y Cabildo de Lanzarote.

<sup>5</sup> Esto se planteó tanto en la Ley de moratoria turística (Ley 6/ 2001) como en la ley de directrices del turismo (Ley 19/2003).

- En Montaña Roja la reclasificación del suelo provoca una drástica reducción de su superficie programada que como se recordará era la mayor urbanización de las proyectadas.
- En Playa Blanca la disminución de parte de la superficie prevista como urbana y el cambio de uso de algunos sectores provoca algunas modificaciones en la disposición de suelo que se expande de forma más alargada.
- En el sector de Los Ajaches se suprime todo lo programado con anterioridad con lo que la delimitación del Monumento Natural queda exenta de cualquier actuación urbana.
- En lo que respecta a Playa Quemada hay una total desaparición de los planes parciales anteriores con lo que esta zona queda excluida de cualquier intervención destinada al turismo, pero no así al uso residencial que sigue vigente.
- Por último Puerto Calero mantiene prácticamente la dimensión original así como los estándares de calidad.

Esta reducción drástica de la superficie susceptible de construirse implicaba importantes indemnizaciones a los promotores, así como a los propietarios de las parcelas afectadas, siendo las cuantías de éstas muy elevadas para las arcas municipales. Este hecho propició que muchos promotores y el propio ayuntamiento se precipitaran a construir lo que tenían aprobado anteriormente por ley, pero también se concedieron nuevas licencias municipales fuera de ordenación con respecto a lo que propugnaba el PIOT y las Directrices, siendo ello denunciado por el Gobierno de Canarias y el propio Cabildo Insular. Muchas de estas plazas han sido recurridas y hasta el presente todos los pleitos sobre el particular los ha ganado la administración insular (Cabildo), aunque la mayor parte de ellas terminaron construyéndose<sup>6</sup>. Además de ello se produce un efecto dominó sobre las camas de menor calificación que la ley de Moratoria turística había limitado frente a la construcción de alojamientos hoteleros de 4 o más estrellas, produciéndose un *boom* constructivo inesperado ya que la administración se ve incapaz de limitar su construcción ante las fuertes indemnizaciones a las que también tiene que enfrentarse. Es decir, que cuando se aprueban leyes restrictivas para frenar el proceso de desarrollo desmesurado y se desclasifican algunos de los planes urbanos es cuando estas urbanizaciones que estaban paralizadas comienzan a construirse de forma masiva por encima incluso de las expectativas de crecimiento turístico, suponiendo ello un auténtico caso de urbanismo expansivo.

---

<sup>6</sup> Hasta la fecha el Cabildo Insular de Lanzarote y la Fundación César Manrique han denunciado este tipo de práctica ante los tribunales de Justicia, ganando todos los juicios celebrados hasta el momento. Todo ello se puede comprobar en el documento [www.legalidadjuridica.org](http://www.legalidadjuridica.org)

CUADRO 4. Evolución del número de plazas turísticas de Yaiza. 1995-2010

Año	Plazas hoteleras	Plazas extrahoteleras	Total
1997	3.548	3.992	7.540
2000	5.090	4.808	9.898
2010	11.728	6.088	17.811

Fuente: Cabildo de Lanzarote. Elaboración propia.

En lo que respecta a la consolidación del espacio construido hay que destacar que si bien esta última etapa es la de mayor control en cuanto a la superficie urbanizada, en lo que afecta a la construcción es la de ritmo más acelerado, ya que el número de plazas turísticas en estos últimos 13 años se multiplica por 2,3. En este sentido destacan sobre todo las hoteleras que son las que más crecen concentrando casi el 50% del total insular, localizándose fundamentalmente en Puerto Calero y Playa Blanca. Esto obedece a que la moratoria turística primaba fundamentalmente la construcción de hoteles de cuatro o más estrellas con espacios de ocio y equipamientos. En cuanto a las zonas expansivas son Montaña Roja, Las Coloradas y Castillo del Águila (Playa Blanca), que concentran el mayor número de camas, a pesar de que tal como se comentó en páginas anteriores el Plan Parcial de Montaña Roja había sido drásticamente reducido, pero se siguió construyendo de forma ilegal. De igual manera sectores de Playa Blanca que no tenían previsto construir por pasar a suelo urbanizable no sectorizado han terminado también edificando<sup>7</sup>. Este incumplimiento ha colocado a la Isla en una difícil tesitura, pues su futuro turístico depende de saber administrar de forma adecuada el consumo de territorio y también de gestionar con criterios de sostenibilidad los escasos recursos territoriales que posee, tanto de tipo natural como cultural.

## 5. CONCLUSIONES

1.- El municipio de Yaiza urbaniza una gran cantidad de suelo para uso turístico entre 1973 y 1995 con una capacidad de alrededor de 100.000 plazas, pero este proceso tiene una manifiesta intencionalidad especulativa, ya que parte de esas urbanizaciones no se realizaron y la construcción real del espacio fue muy lenta en relación a las expectativas planteadas.

2.- Los factores que frenaron el crecimiento de la zona se debieron a la lejanía del aeropuerto, precariedad de las infraestructuras viarias, escasez de servicios de abastecimiento de agua, pocas dotaciones comerciales e infraestructurales de ocio, lo que pone de manifiesto que la zona no estaba preparada para el descomunal *boom* constructivo.

<sup>7</sup> PET: Memoria del Plan Territorial Especial de Ordenación Turística Insular de Lanzarote.

3.- La declaración de Lanzarote como Reserva de la Biosfera en 1993, unido a la aprobación del PIOT (1995 y 2001) y a la aplicación de las leyes de Ordenación del desarrollo turístico (Moratoria turística de 2001), obligan a un tipo de turismo más sostenible, poniendo freno al crecimiento urbano mediante la anulación de los planes que no se habían ejecutado y la reduciendo del número de plazas previstas.

4. El control urbanístico por parte de la administración insular y autonómica provoca el efecto contrario ya que en estos años es cuando más se construye, incluso en aquellas urbanizaciones desclasificadas. La razón es doble, por un lado la necesidad de amortizar las importantes compras de suelo de etapas anteriores a 1995 y actuar antes de que se aplicara la ley. Por otro, el propio ayuntamiento de Yaiza dio licencias para no hacer frente a las indemnizaciones que debía pagar a los propietarios y promotores damnificados.

5.- La situación actual dibuja un espacio urbanizado más coherente en algunos sentidos como es el freno a la construcción en el este del municipio y en el Monumento Natural del Macizo de Los Ajaches. Pero frente a este control, los crecimientos actuales concentrados en el sur y suroeste son densos y de poca calidad, predominando los alojamientos extrahoteleros.

## BIBLIOGRAFÍA

- ACOSTA, E. (1994): *El modelo de desarrollo económico del municipio de Tías en Lanzarote: entre la agricultura y el turismo*, Ayuntamiento de Tías, Tías. 207 p.
- CABILDO DE LANZAROTE (1991): *Plan insular de ordenación territorial*, Arrecife.
- CABILDO DE LANZAROTE (1998): *Lanzarote en la Biosfera. Una estrategia hacia el desarrollo sostenible de la Isla*, Ed. Consejo de la Reserva de la Biosfera, Arrecife, 42 p.
- CABILDO DE LANZAROTE (2002): *Documento de Aprobación Inicial de la Revisión del Plan Insular de Ordenación Territorial*, Arrecife.
- CABILDO DE LANZAROTE: [www.cabildolanzarote.com](http://www.cabildolanzarote.com)
- CABRERA, G. Y HERNÁNDEZ, C. (1995): «Entre la historia y la anécdota: Lanzarote y Fuerteventura en el Año II Triunfal», *IV Jornadas de Estudio de Lanzarote y Fuerteventura*, Cabildo de Lanzarote, Arrecife, p. 56-77.
- CÁCERES, E. (2002): *Génesis y desarrollo del espacio turístico en Canarias*, Ed. Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. 176 p.
- DÍAZ, F. (2001): «*Moratoria: Observatorio de Lanzarote, Aplicación de Programas Propuestos. 1998-2002*», Cabildo de Lanzarote, Centro de Datos, Arrecife, 177 p.
- GOBIERNO DE CANARIAS (1997): *Libro Blanco del turismo de Canarias*, Ed. Consejería de Turismo y Transportes, Las Palmas de Gran Canaria.

- GOBIERNO DE CANARIAS (2002): *Directrices de Ordenación General y del Turismo de Canarias*, Ed. Consejería de Presidencia, Las Palmas de Gran Canaria, II Tomos.
- GONZÁLEZ, A. Y HERNÁNDEZ, J.A. (2005): *El desarrollo del turismo en Lanzarote*, 2 tomos, Ediciones Idea, Santa Cruz de Tenerife, 347 p.
- GUERRA, R. Y PÉREZ, T. (2001): «Aproximación al estudio de las urbanizaciones fantasmas en el término municipal de La Oliva», *IX Jornadas de Estudios de Lanzarote y Fuerteventura*, Cabildo de Fuerteventura, Puerto del Rosario, p. 391-415.
- HERNÁNDEZ, J. (2008): *Turismo de masas. Evolución y perspectivas*, Editorial Síntesis, Madrid, 325 p.
- MARSÁ, J. (1999): «20 mandamientos para un crecimiento insostenible. El paraíso lanzaroteño», *Cuadernos del Sureste*, nº 3, Arrecife, p. 58-77.
- SOBRAL, S., HERNÁNDEZ, J.A., GONZÁLEZ, A. (2005): «Valoración de los cambios territoriales de Lanzarote desde la perspectiva de su condición como «Reserva de la Biosfera», *CES*, Consejo Económico y Social de Canarias, p. 639-703.
- VERA, F. (1997): *Análisis Territorial del Turismo: Una nueva geografía del turismo*, Ariel, Barcelona, 555 p.



# PROGRAMAS DE INTERVENCIÓN INTEGRAL EN BARRIOS CON DIFICULTADES: ¿UN INSTRUMENTO EN FAVOR DE LA COHESIÓN SOCIAL Y EL REFUERZO DE LA CIUDAD COMPACTA?

Aarón Gutiérrez Palomero

*aaron@geosoc.udl.cat*

*Departamento de Geografía y Sociología, Universidad de Lleida*

**Resumen:** Con el objetivo de trabajar en favor de un modelo de desarrollo urbano sostenible, socialmente más justo y poder dar respuesta a los retos y necesidades de los barrios que afrontan dificultades especiales, se implementan en diferentes ciudades europeas a partir del último cuarto del siglo XX, respuestas conocidas como programas de intervención integral. Estos programas recogen de forma explícita la voluntad de actuar sobre las múltiples variables que configuran y explican las situaciones de marginalidad urbana. Por ello, no plantean actuaciones focalizadas en la transformación del espacio físico, sino que también prestan una atención especial a los diferentes factores que interaccionan en la configuración social y económica de la ciudad. Este tipo de programas de intervención han alcanzado un relativo protagonismo en la agenda política española en el siglo XXI, especialmente, a partir de la experiencia de la Iniciativa Comunitaria URBAN europea. La recuperación de espacios urbanos centrales degradados, la dinamización de áreas con problemas socioeconómicos y la apuesta por una mejor vertebración de todos los barrios con el conjunto urbano resultan, a su vez, estrategias clave para desarrollar políticas en favor de un modelo de ciudad compacta. La apuesta por el reciclaje, transformación y/o reutilización de áreas urbanas degradadas u obsoletas, tanto física como funcionalmente, es un enfoque primado por las políticas urbanas de las ciudades europeas durante las dos últimas décadas. En esta comunicación se presentarán los resultados y algunas de las reflexiones extraídas a partir de una investigación sobre diferentes programas de regeneración urbana implementados en España (Iniciativa Urbana y *Llei de barris* en Cataluña) y la Unión Europea (Iniciativa Comunitaria URBAN) que han asumido este modelo de intervención integral. Finalmente, se interpretará como este modelo de intervención puede suponer una herramienta válida para desarrollar políticas de desarrollo urbano sostenible basadas en estrategias de recentralización urbana.

**Palabras clave:** Regeneración urbana; intervención integral; barrios con dificultades; ciudad compacta.

## INTEGRATED APPROACH URBAN REGENERATION PROGRAMMES FOR DEPRIVED NEIGHBOURHOODS: AN INSTRUMENT FOR SOCIAL COHESION AND REINFORCEMENT OF COMPACT CITY?

**Abstract:** Integrated approach urban regeneration programmes are been implemented in different European cities from last quarter of XX<sup>th</sup> century. This kind of programmes was implemented as a response of the special difficulties that facing deprived neighbourhoods and aimed to work towards a sustainable and socially just urban development model. These programmes also set out explicitly the aim to act simultaneously on all the variables that shape and explain the situations of urban marginality. For this reason, the actions planned are not focused only on urbanistic questions, but also give a special attention to social and economic matters. Integrated approach urban regeneration programmes have achieved more relevance in Spanish urban policies from the beginning of XXI<sup>st</sup> century, especially after the experience of the European URBAN Community Initiative. Over the past two decades urban policies in Europe have reinforced the role of projects based on the recycling and redevelopment of central urban spaces. The renewal of degraded central urban areas, the revitalization of neighbourhoods with socio-economic problems and a commitment to a better articulation of all the neighbourhoods are key strategies in order to work for a compact and sustainable city model. In this paper we present the results and relevant reflections of a research concerning various integrated approach urban regeneration programmes implemented in Spain (Iniciativa Urbana and *Llei de barris* in Catalonia) and other EU States (URBAN Community Initiative). We analyze how this intervention model could become an interesting instrument for reinforce sustainable urban development policies focused on city centre urban regeneration strategies.

**Key words:** urban regeneration, integrated approach, deprived neighbourhoods, compact city

### 1. BARRIOS CON DIFICULTADES Y MULTICAUSALIDAD DE LAS DINÁMICAS URBANAS

Uno de los efectos más notables de la reestructuración económica vivida en Europa durante las últimas décadas ha sido la intensificación de los procesos de pobreza urbana y exclusión social. Estos procesos han reforzado y agudizado las desigualdades sociales y la segregación espacial, consolidando una dinámica de ciudad dual (Musterd, Murie, Kesteloot, 2006). Dinámica que, además, se ha visto reforzada por la llegada, especialmente a partir del siglo XXI en el caso español, de la nueva inmigración y su concentración, por razón de renta y capacidad de acceso al mercado de vivienda, en las áreas urbanas que presentan mayores déficits urbanísticos. Así, los procesos de exclusión social han tendido a

concentrarse en determinadas áreas urbanas que sufren procesos de degradación y disponen de unas condiciones de habitabilidad y unas oportunidades económicas sensiblemente inferiores a la del conjunto urbano (Mangen, 2004).

Las ciudades europeas han sufrido, durante este mismo período, la aceleración de un proceso que, igualmente, siempre ha sido inherente a ellas: su creciente dualización social, que territorialmente se traduce en una marcada segregación espacial:

*«Poor areas exist because the poor exist»* (Lupton, 2003: 7).

Para analizar la interacción entre degradación del entorno urbano y la calidad de vida de sus habitantes, Atkinson, Buck y Kintrea (2007) hacen referencia al concepto «efectos de área» o «efectos de barrio», entendiendo que las personas que viven en barrios con dificultades ven condicionadas sus oportunidades. Este concepto, en definitiva, se resumiría afirmando que vivir en una determinada área urbana puede llegar a afectar de forma determinante —en sentido negativo— las circunstancias vitales de sus habitantes.

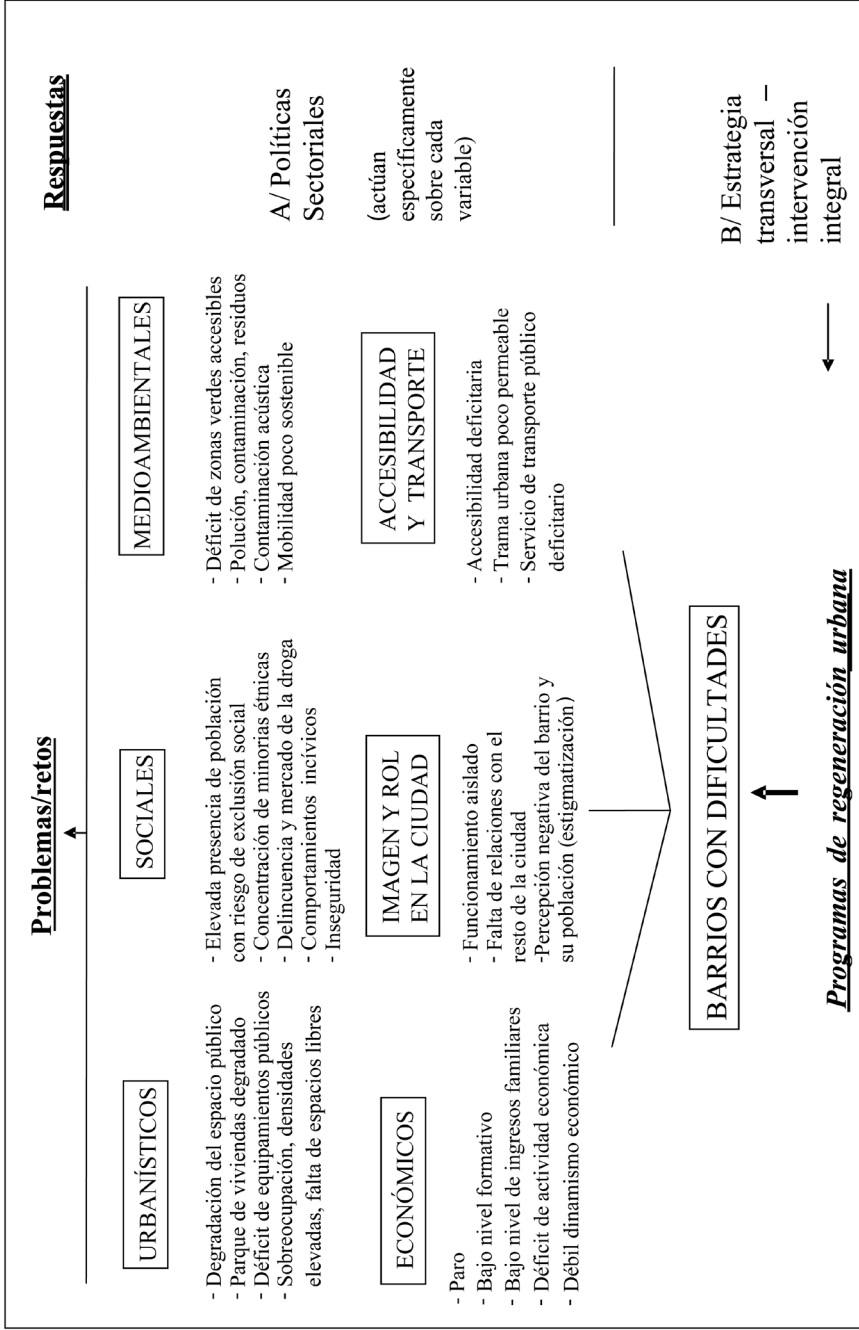
*«La vida en el barrio es para mucha gente restrictiva, repercute en su escala de valores y en su conducta, levanta una barrera que impide ampliar contactos con el mercado laboral y con el pálpito social de la ciudad. La pobreza en un área es, al menos en algunos contextos, una fuente de tremendas desventajas»* (Atkinson, Buck y Kintrea, 2007: 154).

Estas dinámicas negativas se pueden ver reforzadas y acentuadas por cuestiones como el racismo, la intolerancia y la estigmatización que sufren algunas de los residentes de estos barrios (Gordon y Turok, 2007). La estigmatización de determinados barrios y sus habitantes, la *«postcode discrimination»*, puede resultar, a su vez, un freno importante en la posibilidad de revertir situaciones de marginalidad social.

En la figura 1 se muestra, de forma sintética, las múltiples variables que se pueden encontrar en la raíz de los problemas de determinadas áreas urbanas. En el gráfico se indican también las posibles respuestas que instrumentalizan los agentes públicos implicados: acciones sectoriales, que actúan sobre las diferentes variables, o programas de regeneración urbana que asumen una perspectiva transversal o integrada de la realidad urbana —cuestión que se desarrollará en las siguientes páginas—.

En definitiva, y como muestra la figura 1, los barrios con dificultades pueden ser definidos como espacios donde confluyen los problemas urbanísticos —derivados de la falta de inversión y mantenimiento de determinados espacios, incluido el parque de viviendas— y los problemas socioeconómicos de su población.

FIGURA 1. Multicausalidad de los retos de los barrios con dificultades y la regeneración urbana con perspectiva integrada



Fuente: Elaboración propia.

## 2. LA PERSPECTIVA INTEGRADA DE LA REGENERACIÓN URBANA

*«La complejidad no es una realidad nueva, sino que es el principio constitutivo de toda realidad. De hecho, olvidada y hasta negada a lo largo del tiempo, principalmente en el periodo de extensión del capitalismo industrial y de la urbanización triunfante, la complejidad, a partir de ahora, se ha de reintegrar como un componente necesario de las estrategias de desarrollo. Ésta no es un obstáculo o una resistencia a los cambios y a las adaptaciones (no se trata de una complicación suplementaria): es una riqueza esencial de un sistema. (...) En una palabra, la complejidad es la condición para la sostenibilidad de todos los sistemas»* (Jacquier, 2004: 52).

El *urban renewal* –renovación urbana clásica de los años sesenta, asumida parcialmente en determinados proyectos urbanísticos- supone una recalificación urbanística, en determinados casos vinculada a una transformación radical del espacio urbano heredado (Avarello y Ricci, 2000). Por el contrario, los programas de regeneración urbana con una perspectiva integrada no pretenden llevar a cabo una acción focalizada en la transformación urbanística, sino que también centran su atención en las diferentes variables que interaccionen en la configuración social y económica del espacio urbano.

La perspectiva integrada implica la superación del modelo clásico de compartimentación funcional para ámbitos temáticos o sectoriales. El elemento que canaliza la actuación pública no son las responsabilidades y fronteras de competencias de un determinado nivel o departamento de la administración, sino los déficits y las oportunidades de las que dispone un territorio concreto. De esta manera, las políticas integradas de desarrollo urbano sostenible se han previsto teniendo presente la incapacidad en que se encontraban las políticas urbanas tradicionales, centradas en el espacio físico, y las políticas sectoriales muy cerradas, para dominar una realidad urbana que se ha convertido en más heterogeneidad y compleja (Jacquier, 2004: 53).

*«Area problems cannot be solved simply by 'macro' policies, but need to be tackled by targeted programmes to address the compounding effects of neighbourhood»* (Lupton, 2003: 9).

La pobreza y las desigualdades socioeconómicas han sido factores sobre los que ya había trabajado la política urbana de diferentes Estados europeos en los años setenta y ochenta. La novedad de las prácticas introducidas, especialmente durante la segunda mitad de la década de los noventa, radica en la aproximación a estos conceptos a través de la idea de exclusión social, un concepto más amplio que el de pobreza y que implica asumir una visión causal de los orígenes de ésta: el paro, las condiciones habitacionales, el nivel de renta familiar, los bajos niveles de educación, la falta de acceso a equipamientos y servicios básicos, el acceso a la información y hasta la estigmatización o discriminación social por razones de edad, sexo o raza. La asunción de la multicasualidad de los orígenes de la exclusión, debe implicar también una nueva aproximación global a sus res-

puestas. Como señalan Couch, Fraser y Percy (2003), las desigualdades sociales no son un fenómeno nuevo, lo que sí representó una novedad es la articulación de programas que explícitamente incorporan la perspectiva de inclusión social a través de una perspectiva holística.

Durante la década de los noventa se ha ido consolidando en los diferentes Estados Europeos la aplicación de esta perspectiva integrada (Parkinson, 2005; Van den Berg, Braun y Van der Meer, 2007). Además, la Unión Europea ha incorporado estas premisas dentro del marco de actuación de los Fondos Estructurales a las áreas urbanas. Se crearon dos instrumentos que pretendían asumir una perspectiva innovadora, los Proyectos Piloto Urbanos y la Iniciativa Comunitaria URBAN. Esto supuso, en primer lugar, la aplicación de un programa de intervención integral para el conjunto del territorio de la UE. Y en segundo lugar, el reconocimiento de la centralidad y relevancia de las políticas de redinamización urbana dentro del marco de la Política Territorial de la Unión. Referente al método de aproximación a la realidad urbana de estos programas, la Comisión Europea, en el lanzamiento de la IC URBAN, apuntó lo siguiente:

*«The integrated approach should address in a comprehensive way the economic, social and environmental problems of the deprived urban area. The integrated programme should comprise a balanced and coherent set of economic development, social integration and environmental measures based on local partnership proposals»* (CE, 1994: 7).

### **3. EL EJEMPLO DE LA INICIATIVA COMUNITARIA URBAN: ¿UN MÉTODO URBAN?**

A partir de la década de los años noventa las cuestiones urbanas, en general, y la intervención en barrios con dificultades, en particular, alcanzaron un mayor protagonismo en las políticas de desarrollo territorial implementadas en el marco de la política regional de la UE. En este contexto, se implementó la Iniciativa Comunitaria URBAN; el primer programa de la UE dedicado especialmente a la regeneración de barrios con dificultades.

URBAN ha actuado durante dos periodos de programación de los Fondos Estructurales (1994-1999 y 2000-2006). Más allá de su capacidad de impacto a escala local, el programa ha servido como experiencia piloto y banco de pruebas en materia de regeneración urbana. Su estrategia de actuación, centrada en la perspectiva integrada de las dinámicas urbanas y prestando una atención especial a las cuestiones socioeconómicas, lo ha convertido en un interesante modelo, tanto para las propias políticas urbanas de la UE, como para aquellos Estados Miembros que disponen de menor tradición en materia de regeneración urbana.

La Iniciativa recogió, además, la voluntad de resultar no sólo un instrumento de intervención urbana, sino también un banco de pruebas -un programa piloto-, de práctica, de experiencia y de difusión de políticas de desarrollo urbano. Por este motivo, URBAN planteó su implementación a través de una metodología

de trabajo específica. Caracterizada por asumir la multidimensionalidad de las dinámicas urbanas, y por tanto, la necesidad de integrar las acciones urbanísticas, sociales, económicas y medioambientales, pero también por el fomento de las prácticas innovadoras, la cooperación y corresponsabilización de todos los niveles de la administración implicados, la participación de la comunidad, agentes locales y la creación de redes de intercambio de conocimientos. Este método URBAN ha permitido revalorizar la actuación de la Iniciativa. Ya que el impacto derivado de su actuación ha ido más allá de las transformaciones en las diferentes áreas urbanas donde ha intervenido. URBAN ha permitido establecer una plataforma de colaboración y ha favorecido la difusión de prácticas y modelos entre diferentes agentes locales y regionales de todos los Estados Miembros (Gutiérrez Palomero, 2009).

El modelo de acción propuesto por la IC URBAN supone asumir la centralidad de la realidad local como eje vertebrador de las políticas urbanas. Es decir, desarrollar un modelo de actuación en el cual, dentro de un marco de referencia común para todos los programas, sean las necesidades y oportunidades del área urbana en cuestión las que se encuentren en la base de los objetivos estratégicos del programa de actuación.

En este sentido, la IC URBAN es un buen ejemplo de las interacciones entre las dinámicas *top-down* y *bottom-up* en la configuración de las políticas urbanas. En primer lugar, el organismo responsable de la gestión de la Iniciativa –la Comisión Europea– fijó un marco de referencia y una normativa relativamente flexible. Y, posteriormente, los agentes locales han tenido la capacidad de definir su propia estrategia de desarrollo, siempre dentro de este marco genérico preestablecido. Se ha creado, de este modo, un sistema de cooperación vertical o gobernanza multinivel que, basada en el principio de subsidiariedad, ha permitido que sean los entes más cercanos al barrio los que hayan gestionado el seguimiento y la gestión del día a día del desarrollo y aplicación de los programas de actuación.

Además de la integración vertical a través de la gobernanza multinivel, el modelo de URBAN, basado en la lectura multidimensional de la realidad urbana, también ha pretendido diluir las fracturas competenciales entre los diferentes ámbitos de actuación de las políticas sectoriales, suponiendo así una integración de éstas en favor de una estrategia de desarrollo conjunta y integrada.

En este contexto, la participación e implicación de múltiples agentes locales es un elemento clave en la configuración y en la propia calidad del programa de actuación. En primer lugar, se trata de garantizar que, efectivamente, sea el conjunto de la comunidad local la que diseñe y siga la acción del programa, teniendo en cuenta el máximo de opiniones posible, para garantizar que el proceso sea lo más democrático, abierto y participativo posible. Y, en segundo lugar, la calidad del programa puede depender, en gran medida, del grado de implicación de los diferentes actores locales.

La participación activa y capacidad directiva que URBAN otorga a los agentes políticos locales ha ido acompañada de una necesaria corresponsabilización

de éstos frente a los proyectos. Esta responsabilidad no se ha reducido al terreno político; han debido implicarse también en la propia financiación del programa y en la garantía de la continuidad de las acciones más allá del periodo financiado por FEDER. La estrategia de desarrollo del barrio, además, debería estar debidamente articulada con el proyecto de ciudad, ya que ha de participar de la lógica del proyecto estratégico de desarrollo del conjunto de la ciudad donde se insiere.

#### **4. NUEVAS EXPERIENCIAS EN ESPAÑA: LA IMPORTANCIA DE LA INNOVACIÓN Y DIFUSIÓN DE PRÁCTICAS Y MODELOS DE INTERVENCIÓN**

URBAN ha actuado como un interesante banco de pruebas y de perfeccionamiento de técnicas, ha favorecido el aprendizaje y la innovación en los diferentes Estados Miembros. La capacidad de innovar en materia de regeneración urbana no reside en la redefinición de los ámbitos de intervención o en los objetivos finales perseguidos, sino en la metodología utilizada para alcanzarlos. En la práctica, el interés de la capacidad innovadora de los diferentes programas reside en la habilidad de sus responsables para gestionar cuestiones como la participación ciudadana, la inclusión socio-laboral o la instrumentalización de mecanismos que permitan atraer el interés y/o la inversión de agentes locales.

Asociado a la capacidad de innovar existe un cierto margen de riesgo, así como un posterior proceso de aprendizaje y asimilación. A través del monitoreo de prácticas realizadas y resultados obtenidos se puede gestionar de una forma más adecuada este riesgo implícito a la apuesta por la innovación. En este punto se manifiesta la importancia de crear redes de cooperación que permitan agilizar el intercambio de información y conocimientos adquiridos durante el proceso de implementación de los programas. La Comisión Europea a través del programa URBACT<sup>1</sup>, pretende crear el canal que vehicule este diálogo entre gestores y técnicos de programas URBAN.

Finalmente, URBAN se ha convertido en un vehículo para la difusión de buenas prácticas y transmisión de conocimiento. En este sentido España resulta un ejemplo ilustrativo. La IC URBAN no ha tenido continuidad en el periodo de programación de los Fondos Estructurales 2007-2013. No obstante, en España se ha implementado la Iniciativa Urbana, programa que ha permitido dar continuidad a la acción de la Iniciativa, financiando 43 nuevos proyectos de intervención, que suponen una inversión total de 542 millones de euros, 345 de los cuales aportados por FEDER. En este sentido, cabe apuntar que las dos ediciones anteriores de URBAN (1994-1999 y 2000-2006) se financiaron un total de 39. Pese a ello, el mayor ejemplo de apuesta clara por construir un instrumento

---

<sup>1</sup> Programa creado en 2002 formado por múltiples redes temáticas de ciudades europeas. Inicialmente formado por las ciudades beneficiarias de los Proyectos Pilotos Urbanos y URBAN I y II, posteriormente ampliada a las ciudades de la UE-27 interesadas en participar. Se encuentra todavía en funcionamiento, pese a la no continuidad de URBAN. Más información: <http://urbact.eu>



propio para la intervención integral en barrios con dificultades lo encontramos en la «Ley de Barrios»<sup>2</sup> de Cataluña (Martí-Costa y Parés, 2009; Mongil, 2010). Aprobada en 2004, a través de siete convocatorias anuales (hasta 2010), ha canalizado una inversión total de casi 1.300 millones de euros en 145 programas de intervención. Se tratan, en su mayoría, de proyectos financiados en un 50%-50%<sup>3</sup> entre Generalitat de Cataluña y los respectivos Ayuntamientos beneficiarios. Lo que supone, en la mayoría de los casos, que esta administración local desarrolle, por primera vez, un plan específico dotado de recursos y periodización de las acciones a desarrollar para el barrio en cuestión.

En un análisis global cualitativo del papel de la Ley de Barrios, Nel-lo (2009), apunta diez lecciones significativas del programa. Son las siguientes: la necesidad de una visión de conjunto; financiar proyectos, no problemas; la transversalidad de las actuaciones desarrolladas; el papel clave de la inversión pública (como canalizador de nuevas inversiones, es decir, provocando un efecto multiplicador); la creación de un nuevo tipo de relación entre la Generalitat y los Ayuntamientos; las virtudes y las dificultades de compartir la financiación; la implicación de los vecinos (participación ciudadana y de los actores locales); la importancia de capitalizar las experiencias.

## 5. CONCLUSIONES

La perspectiva integrada ha alcanzado en las dos últimas décadas un creciente protagonismo en las políticas y estrategias de regeneración en Europa, tanto en el marco de las acciones implementadas por la propia UE, como en los programas de regeneración urbana desarrollados por los diferentes Estados Miembros. La consolidación de esta fórmula de intervención está estrechamente relacionada con la necesidad de asumir la multidimensionalidad de las dinámicas urbanas como elemento definitorio de las políticas públicas. Ello conlleva asumir que el interés de la intervención en barrios con dificultades no debe centrarse exclusivamente en la transformación o adecuación del espacio urbano, sino también —y, en determinados casos, de forma exclusiva— en la redinamización económica y social del área en cuestión.

En España este proceso se ha traducido en la creación de nuevos instrumentos de intervención que recogen esta experiencia, tales como diferentes «Leyes de barrios» autonómicas y la Iniciativa Urbana. A través de ellos se está abriendo camino un modelo de intervención en el cual las cuestiones socioeconómicas han ganado protagonismo, frente al tradicional peso de las transformaciones estrictamente urbanísticas. A modo de síntesis final, podríamos destacar las siguientes variables como las claves para definir este modelo de actuación:

---

<sup>2</sup> «Llei de millora de barris, àrees urbanes i àrees urbanes que requereixen una atenció especial», Llei 2/2004, de 4 de junio.

<sup>3</sup> A partir del año 2009 se abrió la convocatoria a municipios con menos de 10.000 habitantes, los cuales deben aportar el 25% de los recursos del programa de intervención.

- Una dimensión territorial ampliada, con el objetivo de garantizar una adecuada correspondencia entre los objetivos del área urbana en la que se interviene y las estrategias de desarrollo del conjunto urbano y regional
- La responsabilización con la multicausalidad de los problemas urbanos y, por lo tanto, la necesidad de instrumentalizar unas respuestas también multidimensionales
- El acento sobre las estrategias orientadas al desarrollo endógeno —dotar de instrumentos propios, no de subsidios asistenciales—
- La superación de modelos clásicos de acción compartimentada y focalizada según ámbitos temáticos y/o competenciales
- La vinculación de los objetivos locales y globales
- La necesidad de tener presente variables intangibles como la imagen, la promoción —el *place-marketing*— con el objetivo de dotar a estas áreas de una mayor capacidad competitiva
- La asunción de los principios de sostenibilidad urbana
- La implicación y corresponsabilización de los agentes locales en el desarrollo del proyecto de intervención integral

Finalmente, cabe apuntar que el contexto económico adverso actual y la falta de recursos de las administraciones locales y regionales pueden propiciar un freno de la reciente expansión en España de este tipo de programas. Por ello es importante señalar, en primer lugar, que la intervención en barrios con dificultades permite afrontar, de forma más directa y concreta, los retos sociales y económicos de aquellos entornos que, por su histórica fragilidad, la recesión económica tiene unos efectos más sensibles. Y, en segundo lugar, el freno del boom inmobiliario y del proceso de urbanización expansivo y masivo debe permitir, ahora, gestionar un proceso, más pausado, de reestructuración y vertebración de la ciudad existente. En el cual las estrategias de recentralización, las políticas de redinamización de áreas degradadas y la mejor articulación de los barrios deberían ser instrumentos útiles para trabajar en favor de un modelo de ciudad compacta y más sostenible.

## BIBLIOGRAFÍA

- ATKINSON, R.; BUCK, N.; KINTREA, K. (2007): «Barrios y pobreza: Lugar vinculante y marginación social», en BUCK, N.; GORDON, I.; HARDING, A.; TUROK, I. (coord.) (2007): *Ciudades en transformación: reconsideración de la competitividad, la cohesión y la gobernabilidad urbanas*, Madrid, Comunidad de Madrid, Consejería de Medio Ambiente y Ordenación del Territorio, Dir. Gral. de Urbanismo y Estrategia Territorial.
- AVARELLO, P. y RICCI M. (2000): *Politiche urbane, dai programmi complessi alle politiche integrate di sviluppo urbano*, Roma, Inu Edizioni.
- COMISIÓN DE LAS COMUNIDADES EUROPEAS (1994): *Comunicación de la Comisión a los Estados Miembros: Urban*, 94/C 180/02, Bruselas, Comisión de las Comunidades Europeas.

- COUCH, C.; FRASER, C.; PERCY, S. (eds.) (2003): *Urban regeneration in Europe*, Oxford, RICS Foundation, Blackwell.
- GORDON, I. y TUROK, I. (2007): «Importancia de los mercados laborales urbanos», en BUCK, N.; GORDON, I.; HARDING, A.; TUROK, Ivan (coord.): *Ciudades en transformación: reconsideración de la competitividad, la cohesión y la gobernabilidad urbanas*, Madrid, Comunidad de Madrid, Consejería de Medio Ambiente y Ordenación del Territorio, Dir. Gral. de Urbanismo y Estrategia Territorial.
- GUTIÉRREZ PALOMERO, A. (2009): *La Unió Europea i la regeneració de barris amb dificultats. L'acció de la Iniciativa Comunitària URBAN i la construcció d'una política urbana comunitària*, Tesis Doctoral, Universitat de Lleida.
- GUTIÉRREZ PALOMERO, A. (2010): «La Iniciativa Comunitaria URBAN como ejemplo de intervención integral en barrios periféricos con dificultades. Una lectura a partir del caso de Clichy-sous-Bois/Montfermeil (Île-de-France)», *Rev. Ciudades*, 13, p. 61-82.
- JACQUIER, C. (2004): «Polítiques integrades de desenvolupament urbà sostenible per a la governança urbana: algunes lliçons tretes de les experiències europees», dins AAVV: *Urbanisme i barris en dificultats. El cas de la Mina*, Barcelona, Fundació Carles Pi i Sunyer d'estudis autonòmics i locals, 2004.
- LUPTON, R. (2003): *Poverty street*, Policy Press, Bristol.
- MANGEN, S.P. (2004): *Social exclusion and inner city Europe: regulating urban regeneration*, Palgrave Macmillan, Basingstoke.
- MUSTERD, S.; MURIE, A.; KESTELOOT, C. (2006): *Neighbourhoods Of Poverty: Urban Social Exclusion And Integration In Comparison*, Basingstoke, Palgrave Macmillan.
- MARTÍ-COSTA, M. y PARÉS, M. (coords.) (2009): *Llei de Barris: cap a una política de regeneració urbana participada i integral?*, Barcelona, Generalitat de Catalunya.
- MONGIL, D. (2010): «Intervención integral en barrios: conceptos, instrumentos y elementos de mejora», *Revista Ciudades*, n. 13, p. 139-161.
- NEL·LO, O. (2009): «La Llei de barris: quatre anys, deu lliçons», en AA.VV.: *La Llei de barris. Una aposta col·lectiva per la cohesió social*, Barcelona, Generalitat de Catalunya, Departament de Política Territorial i Obres Públiques, p.11-28.
- PARKINSON, M. (2005): «Urban policy in Europe: Where have we been and where are we going?», en ANTALOVSKY, E.; DANGSCHAT, J.S.; PARKINSON, M. (eds.): *European metropolitan governance. Cities in europe: Europe in cities*, Viena, Europaforum Wien.
- VAN DER BERG, Leo; BRAUN, Erik; VAN DER MEER, Jan (eds.) (2007): *Nacional policy responses to urban challenges in Europe*, Aldershot, Ashgate, Euricur.



# CRECIMIENTO URBANO EN ESPACIOS VULNERABLES: OPORTUNIDADES Y AMENAZAS PARA EL DESARROLLO DEL TURISMO EN EL SALVADOR

Francisco Javier Jover Martí

*Fco.Javier.Jover@uclm.es*

*Dpto. de Geografía y Ordenación del Territorio, Universidad de Castilla-La Mancha*

**Resumen:** Desde mediados del s. XX San Salvador y su área metropolitana han consolidado su hegemonía en la red urbana nacional debido a su capacidad para la atracción de actividades económicas y el establecimiento de una elevada proporción de población salvadoreña. Los impactos ocasionados durante este tiempo sobre el medio ambiente, la calidad de vida y el patrimonio cultural, entre otros, han sido notorios. El incipiente desarrollo turístico ha sido una de esas actividades afectadas por este fenómeno cuyo modelo de crecimiento comparte similitudes con el proceso de expansión y concentración urbanas.

**Palabras clave:** crecimiento urbano; vulnerabilidad; turismo; El Salvador.

## URBAN GROWTH IN VULNERABLE AREAS: OPPORTUNITIES AND THREATS FOR TOURIST DEVELOPMENT IN EL SALVADOR

**Abstract:** From mid 20<sup>th</sup> Century, San Salvador and its metropolitan area have consolidated their hegemony in the national urban system because of their ability to attract economic activities and the establishment of a high proportion of Salvadorean population. The impacts caused during this time on the environment, the quality of life and the cultural heritage, among other aspects, have been notorious. The incipient tourist development has been one of those activities affected by this phenomenon, whose pattern of growth shares some similarities with the process of urban sprawl and concentration.

**Key words:** Urban Growth; Vulnerability; Tourism; El Salvador.

## **1. INTRODUCCIÓN**

Desde los orígenes del turismo la ciudad ha sido el destino de referencia para los turistas. Actualmente, ha adquirido un protagonismo renovado debido a las múltiples motivaciones que presenta la demanda de turismo para la realización de sus prácticas. La adquisición de nuevas y múltiples funciones y la puesta en marcha de actividades propias del sector terciario son algunas de las direcciones hacia las que se han dirigido los esfuerzos para la revitalización y regeneración de las grandes urbes. La ciudad se ha convertido en un espacio atractivo para las visitas, negocios, eventos deportivos y culturales, festivos, compras, etc., opciones que no sólo se producen en la ciudad, sino que conforman la personalidad propia del espacio urbano. El desarrollo de la actividad turística se contempla como una posibilidad para su revitalización y regeneración.

En El Salvador esta modalidad de turismo constituye una oportunidad para esta incipiente actividad. La democratización de los viajes ha permitido que los destinos se multipliquen. Países cuya vocación turística apenas era existente, aparecen en el momento actual participando de estas dinámicas. Se trata de destinos que, en su mayoría, se encuentran en el ámbito del subdesarrollo que presentan un elevado grado de vulnerabilidad a todos los niveles. Éste es el caso de El Salvador, un país cuyo desarrollo ha estado determinado por el comportamiento demográfico que ha tenido a lo largo de su Historia. El incremento de su población, junto con las dinámicas migratorias han derivado en un proceso de metropolización con impactos sobre el territorio. El más evidente ha sido el efecto de macrocefalia en el que la capital del país se ha erigido la concentradora de la población, las actividades económicas, etc., con notorios impactos en la calidad de vida, el acceso a servicios básicos o a los transportes. El proceso de concentración de San Salvador se ha repetido en la industria turística, pues este espacio alberga la mayor cantidad de oferta hotelera y de restauración del país.

## **2. UN TERRITORIO VULNERABLE**

La susceptibilidad física, ambiental, económica, política, social, etc., presente en El Salvador ante la posibilidad de aparición de desastres naturales o con origen en el ser humano es alta. Esta elevada vulnerabilidad es entendida como la incapacidad de resistir las amenazas presentes en el territorio, así como la incapacidad de recuperación tras producirse un suceso de esta índole. Esta situación depende de factores físicos, ecológicos, económicos y sociales. Esta predisposición aumenta debido a que estos factores no presentan las condiciones más óptimas. A lo largo de su Historia ha visto cómo se han sucedido todo tipo de catástrofes en los que la víctima ha sido la sociedad salvadoreña que ha visto agravada su situación. El agotamiento de la economía, la ausencia de medidas para enfrentarse a estos problemas y los hábitos del gobierno para obtener ven-

tajas políticas y económicas son algunas de las situaciones que contribuyen a dificultar la resolución de estos conflictos.

Los principales indicadores demográficos, económicos, sociales y ambientales de El Salvador nos delimitan el contexto de referencia de una población que se adscribe al ámbito del subdesarrollo. La densidad de población, estimada en torno a los 292 hab/km<sup>2</sup>, nos facilita la comprensión de la problemática derivada de la fuerte presión humana que se genera sobre el espacio y la repercusión social que ésta ejerce sobre ámbitos frágiles (CEBRIÁN, 2001b). La relación existente entre sus reducidas dimensiones (21.040 km<sup>2</sup>) y la elevada cantidad de población que acoge, 6.150.953 habitantes en 2009 (DIGESTYC, 2010), es una de las singularidades que ha condicionado su desarrollado económico y social. Este fenómeno no es nuevo, pues el ritmo de crecimiento de población se ha mantenido elevado a lo largo del s. XX. A principios del s. XXI se ha producido un cambio en las tendencias demográficas. Se prevé una ralentización en el crecimiento de población. Para el quinquenio 2005-2010 está estimado un crecimiento del 1,4% y en 2,7 el número de hijos por mujer, indicadores de los más elevados de América Latina, aunque se trate de los registros más bajos de la región centroamericana, para pasar a un ritmo de crecimiento de un 0,6% y el número de hijos por mujer descienda a un 2,2 para el período 2010-2015.

El *Índice de Desarrollo Humano* (IDH) presenta un valor de 0,659 en el año 2010, lo que le permite ocupar la posición 90<sup>a</sup> formando parte del grupo de países de *desarrollo humano medio* con una renta *per cápita* de 6.498 \$ (PNUD, 2010a). Nos encontramos con una población que pertenece al ámbito del subdesarrollo, pues una elevada proporción de su población se encuentra en condiciones de pobreza (43,5%), catalogada el 28,6% de la población total en una situación de pobreza relativa, mientras que el 14,8% vive en condiciones de extrema pobreza (PNUD, 2010b). Las necesidades básicas de la mayoría de su población no se han cubierto en su totalidad, pues se ha calculado para el año 2008 que el 13% de la población no contaba con acceso a servicios mejorados de agua y saneamiento. Se trata, por lo tanto, de una sociedad con graves carencias y desigualdades que quedan manifiestas en los diferentes ámbitos (urbano y rural) y en cada uno de los departamentos que componen el país, siendo los residentes en las áreas urbanas las menos perjudicadas. La proporción de población residente en áreas urbanas registrada para el año 2009 era elevada (63,2%), aunque con un panorama heterogéneo entre los departamentos.

La estructura de población ocupada para el año 2009 nos muestra un panorama en el que el papel predominante corresponde a los servicios y a la industria. La actividad agrícola ha perdido una gran cantidad de activos dedicados a este tipo de labores extractivas que se han desplazado a otros sectores económicos. Los activos ocupados en agricultura es de un 21,3%, frente al 20,5% de la industria y al 58,2% de los servicios. En cuanto a la aportación de estas actividades en el PIB nacional, son las *industrias manufactureras* las que ocupan un primer puesto, seguidas por el *comercio, restaurantes y hoteles*, luego por la *agricultura*,

*caza, silvicultura y pesca* y después por el *transporte, almacenamiento y transportes* (PNUD, 2010b).

Los impactos ecológicos a los que ha dado lugar esta situación son irreversibles y posiblemente se mantendrán en el tiempo. La deforestación mantiene niveles elevados, pues la tasa anual para el período 2000-2010 se ha estimado en un 1,5% (CEPAL, 2010). La acción antrópica es determinante en el origen de éste y otros fenómenos como la erosión, derrumbes o deslizamientos. Es un problema relacionado con el crecimiento de la población al que hay que añadir la producción agraria intensiva, la concentración de tierras en manos de unos pocos, la creciente explotación de tierras marginales o la tala indiscriminada ocasionando la degradación de cuencas hidrográficas y tierras productivas. Se pone de manifiesto el conflicto que existe entre satisfacción de necesidades básicas y la conservación de los recursos naturales (CEBRIÁN, 2001b).

Además, El Salvador es un territorio amenazado constantemente por desastres naturales (sismicidad, erupciones volcánicas, deslizamiento de tierras, inundaciones, sequías...) a cuya recuperación no ayuda la precaria situación de la población. El modelo de gestión de los recursos naturales y humanos es poco apropiado, y en él se evidencia el verdadero significado de la palabra *subdesarrollo* (CIDAI, 2001). Así, la combinación de estas características hace que se configure un panorama en el territorio salvadoreño donde la fragilidad y vulnerabilidad de sus habitantes son predominantes.

### **3. MANIFESTACIONES DEL CRECIMIENTO URBANO Y DE POBLACIÓN EN EL SALVADOR**

La elevada proporción de población urbana existente en la actualidad en El Salvador es resultado de la evolución de su más reciente comportamiento demográfico determinado por su contexto histórico, social y económico. El proceso industrializador que tuvo lugar a principios del s. XX generó nuevos polos de crecimiento económico. Las ciudades comenzaron a atraer una gran masa de inmigración procedente de los entornos rurales. Los campesinos se vieron obligados a emigrar a las ciudades de El Salvador o a buscar en otros países nuevas oportunidades debido al crecimiento de la población, la limitada superficie para cultivar y la destrucción del suelo por su uso indebido y la erosión (BROWNING, 1998). Por una parte, la escasa capacidad de los centros para absorber esta gran cantidad de contingentes que provenían del campo era manifiesta, por lo que miles de trabajadores tuvieron que salir del país debido a las pésimas condiciones sociales y económicas. Por otra parte, San Salvador experimentó un gran crecimiento y se convirtió en el centro de las oleadas de inmigrantes.

A partir de la década de los '50 San Salvador se consolidó como el centro financiero, político, comercial y administrativo del país y con una enorme capacidad de atracción de población. Este departamento experimentó la mayor tasa de crecimiento del país, en el que el 30% de ese crecimiento se debía a la inmigra-



ción. La gran cantidad de industrias que concentraba la capital y sus alrededores se debía a la puesta en funcionamiento de un programa de industrialización realizado durante los años '60 en el que en torno al 90% de las industrias del país se ubicaron en la capital (BROWNING, 1998). El proceso de industrialización de bienes dentro del modelo de sustitución de importaciones originó un efecto altamente concentrador. Este fenómeno se repitió en otros países centroamericanos (PAUNERO y MARTÍNEZ, 2000). Además, la dinámica de crecimiento de la población se basó en el mantenimiento de un elevado crecimiento natural junto con la atracción migratoria ejercida sobre la población de otros departamentos. La capital se fue extendiendo rápidamente de forma horizontal y llegó a absorber pueblos cercanos. Aunque la ciudad mantenía las estructuras heredadas de la etapa colonial, se transformó la morfología de la ciudad al añadirse una estructura desorganizada e irregular (CEBRIÁN, 2001a). Se formaron barrios irregulares y degradados, con calles tortuosas y viviendas pobres donde hay un claro contraste entre el centro de la ciudad y la periferia. En el centro aparecía simetría cuadrículada con calles pavimentadas que se extendían hacia el oeste en bulevares y residenciales bien ordenados. En cambio, alrededor del área central se daba una profusión de casas con materiales de construcción pobre, dispuestas sin orden y una multitud de cabañas en calles sin pavimentar.

A principios de la década de los '70, el modelo de desarrollo industrial entró en crisis por el deterioro sufrido por el Mercado Común Centroamericano. Se vieron afectados los puestos de trabajo y los servicios de salud o educación que daban respuesta a las necesidades de una población que aumentaba. Las tasas de crecimiento de población urbana seguían siendo más altas que las de la población rural, cuyo ritmo también era elevado. Las condiciones de vida en estas áreas cada vez estaban más deterioradas, pues se veían privados de servicios sociales básicos. En el campo se encontraba una gran cantidad de población sin asentar y sin tierra. Las actividades de agricultura de subsistencia comienzan a proliferar en el espacio rural. A partir de este momento las migraciones interiores y las internacionales se intensificaron a lo que contribuyó el estallido del conflicto bélico y la crisis económica y social que se desarrolló durante la década de los '80. Las zonas rurales fueron las áreas que registraron una mayor expulsión de población siendo los campesinos de los departamentos del norte y oriente del país los más numerosos. Los procesos de migración campo-ciudad se mantuvieron donde San Salvador ejerció un gran poder de atracción. La población se concentró en el Área Metropolitana de San Salvador. En ella se encontraban actividades económicas del sector terciario como el comercio o los transportes. La elevada densidad de población que en esa zona se asentaba suponía una presión sobre el espacio que tenía repercusiones en la sociedad.

No será hasta el año en que se produzca la firma de los Tratados de Paz cuando se realice el siguiente censo de población. Así, para el año 1992, la población salvadoreña había alcanzado los 5 millones de habitantes. El ritmo de crecimiento de la población se mantenía alto. Durante el s. XX el crecimiento

de población había sido geométrico, hasta la década de los '80, momento a partir del cual las emigraciones producen un cambio en esta tendencia (JOVER, 2009). Ya en el período de tiempo transcurrido desde 1930 hasta 1965 se dan muestras de esta tendencia, pues la población salvadoreña se había duplicado tan sólo en 35 años.

El departamento con mayor cantidad de población era San Salvador que había visto duplicada su población en el período transcurrido entre 1971 y 1992. La capital seguía extendiéndose por el territorio de las 5.200 ha en el año 1966 a aproximadamente 10.000 ha que ocupaba en 1995 (OPAMSS, 2011). Los límites del departamento hacía años que se habían rebasado hasta llegar a La Libertad en el que, actualmente, el municipio de Santa Tecla constituye uno de los más importantes dentro del área metropolitana de San Salvador. En parte, se explica su gran cantidad de población por la expansión de la capital y el fortalecimiento de la economía urbana que tuvo lugar durante los años del conflicto bélico.

La población registrada en el último censo de población realizado en 2007 alcanzó la cifra de 5.744.113 habitantes. Tras el final de la contienda bélica se han vivido años de cierta estabilidad política, social y económica. El comportamiento demográfico en El Salvador está en evolución hacia estadios más avanzados de su transición demográfica. Las proyecciones estimadas por organismos como DIGESTYC o la CEPAL dan a conocer las tendencias de la población salvadoreña. Así, se prevé el mantenimiento de un alto ritmo de crecimiento de la población a lo largo de los próximos años, aunque éste se irá ralentizando progresivamente. Para el período comprendido entre 2015-2020, se estima una tasa de crecimiento en torno al 1,4%. Esto es debido a que la tasa de natalidad está experimentando un progresivo descenso y la tasa de mortalidad se está manteniendo estable, incluso, presentando un ligero descenso.

La macrocefalia que presenta la estructura urbana salvadoreña tiene su máxima expresión en la capital y toda su área de influencia convertida en el Área Metropolitana de San Salvador que está conformada por 14 municipios que aglutina al 28,1% del total de la población salvadoreña (DIGESTYC, 2010). La presión humana es muy alta (2.823 hab/km<sup>2</sup>) en esta región, siendo el municipio de Cuscatancingo el que presenta los valores más elevados (13.838 hab/km<sup>2</sup>). Constituye el principal recurso territorial del país donde está asentada la mayoría de la economía formal del país conformada por la industria, el comercio y los servicios (EPYPSA e IBERINSA, 2004). El éxodo rural debido a la atracción ejercida por la industrialización y el crecimiento natural son las explicaciones de su acelerado crecimiento que han tenido repercusiones en los centros urbanos. A estos habría que añadir la inercia del modelo territorial, las consecuencias del conflicto armado y la desestructuración del sector agrario. El efecto de atracción ejercido por San Salvador desde otras regiones debido a su importancia como centro económico, administrativo, comercial... unido a su elevado crecimiento natural ha conseguido que el Área Metropolitana de San Salvador fuera el área del país que mayor población concentrase.

El crecimiento de la población ha tenido en el centro histórico su punto de partida de dispersión hacia todas las direcciones que las condiciones topográficas y morfológicas de la propia capital han permitido. Aún así, la expansión de la construcción se dirige a otros lugares, como son las colinas de los cerros alrededor de la ciudad que tienen un alto valor paisajístico, pues el territorio edificable alrededor de la ciudad ha sido consumido (OPAMSS, 2011). Los impactos ocasionados son más perceptibles en la capital y en otras ciudades que aglutinan una importante cantidad de población y ejercen en un radio de influencia a los municipios más cercanos como proveedores de servicios, como Santa Ana o San Miguel. Sus cascos históricos se han visto deteriorados porque es ahí donde las familias más pobres permanecen hacinadas en condiciones de insalubridad en edificios claramente degradados. Al mismo tiempo, en las periferias de estas ciudades se encuentran los barrios marginales en los que la pobreza y la violencia están al orden del día (JOVER, 2011). Ésta ha crecido de manera discontinua, rápida y descontrolada. Las consecuencias han sido la consecuente degradación de las infraestructuras y calidad de vida, de la misma forma que se aprovechan de las ventajas de su localización y competitividad dentro del país (OPAMSS, 2011).

#### **4. EL TURISMO URBANO EN EL SALVADOR**

En El Salvador las áreas urbanas comprenden *«a todas las cabeceras municipales, donde se encuentran las Autoridades civiles, religiosas y militares, y aquellas áreas que cumplan las siguientes características: que tengan como mínimo 500 viviendas agrupadas continuamente, cuenten con servicio de alumbrado público, centro educativo a nivel de educación básica, servicio regular de transporte, calles pavimentadas, adoquinadas o empedradas y servicio de teléfono público»* (MINEC y DIGESTYC, 2008: 15), por lo que esta definición incluye a un amplio número de municipios. En cambio, los núcleos urbanos identificados en El Salvador donde las oportunidades de emprender iniciativas y procesos de desarrollo turístico son únicamente estos tres: San Salvador, Santa Ana y San Miguel. Se trata de los municipios que acogen las mayores cantidades de población del país con 316.090, 245.421 y 218.420 habitantes, respectivamente. En lo que a la actividad turística se refiere, cada uno de estos núcleos está conformado por una totalidad de elementos que constituye su atractivo para el turismo. Por lo tanto, la oferta de alojamientos, restauración y productos que encontramos en estos espacios urbanos y metropolitanos es amplia y variada. En cuanto a la capacidad hotelera por departamentos (cuadro 1), se repite el efecto concentrador en unos espacios concretos. De nuevo, es el departamento de San Salvador el que presenta las proporciones más elevadas en cuanto al número de hoteles y habitaciones (23,9% y 31,3%, respectivamente), aunque la tendencia mostrada durante estos años recientes es hacia la diversificación y dispersión de este tipo de oferta por todo el territorio salvadoreño (JOVER, 2011). La oferta de hoteles

en la capital está más consolidada, pues San Salvador ha sido el principal centro de ubicación de este tipo de instalaciones desde los tiempos de la Colonia. Los departamentos ubicados en la región oriental, como son La Unión y Morazán, y los del interior del país, como son Cabañas y San Vicente, muestran un menor dinamismo. En esta región oriental, San Miguel es un centro consolidado. Lo mismo sucede con La Paz, en la región central, pues se trata de un departamento cuya vocación turística está bastante definida.

CUADRO 1. Capacidad hotelera por departamentos (2009)

Departamento	Hoteles		Habitaciones	
	Total	%	Total	%
Ahuachapán	30	7,6	267	3,2
Santa Ana	34	8,6	483	5,8
Sonsonate	38	9,6	945	11,4
Chalatenango	28	7,1	343	4,1
La Libertad	55	14	1.083	13,1
San Salvador	94	23,9	2.599	31,3
Cuscatlán	10	2,5	69	0,8
La Paz	21	5,3	774	9,3
Cabañas	3	0,8	36	0,4
San Vicente	3	0,8	52	0,6
Usulután	16	4,1	220	2,7
San Miguel	33	8,4	964	11,6
Morazán	12	3	141	1,7
La Unión	17	4,3	322	3,9
<i>Total</i>	<i>394</i>	<i>100</i>	<i>8.298</i>	<i>100</i>

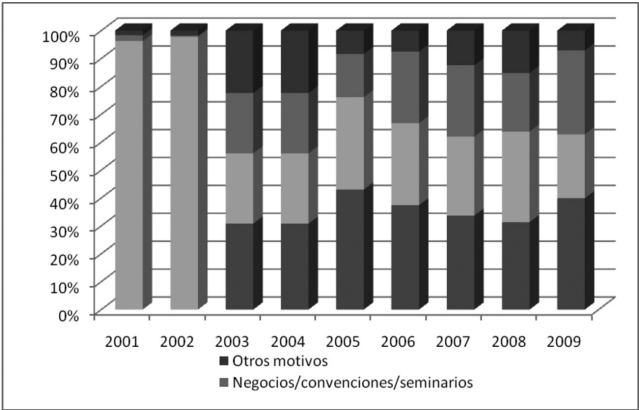
Fuente: CORSATUR, 2010. Elaboración propia.

A partir de los elementos que se encuentran en la ciudad se pueden hacer varias lecturas desde el punto de vista del ocio (VERA *et al.*, 1997) que dan lugar a las diversas modalidades de turismo que se pueden realizar en la ciudad. La primera es la que se refiere a la ciudad como espacio que permite la interpretación del tiempo y la historia a través de sus calles, sus hitos y sus nodos. La ciudad histórica, conjunto integrado de componentes que configuran un espacio cultural de dimensiones y contenidos variables. Este espacio se ha configurado como resultado de un proceso histórico del patrimonio en el que se pueden seleccionar una serie de elementos para su conservación, pues constituye un ecosistema frágil y mutable de gran calidad. Los centros históricos de los núcleos identificados en El Salvador albergan recursos que pueden ser explotados para estas prácticas de

turismo urbano. Así, en San Salvador, el centro histórico alberga edificios del s. XIX, como es el Palacio Nacional, la Catedral y el Teatro Nacional. Lo mismo sucede con Santa Ana, donde también en este entorno se encuentra la Catedral de estilo Gótico Bizantino y Romántico, el Teatro y el Palacio Municipal. Otros espacios donde permiten interpretar la Historia son los museos que están adquiriendo una mayor importancia. Puede servir de ejemplo el Museo Nacional de Antropología David J. Guzmán que se localiza en San Salvador. La segunda lectura que tiene la ciudad es aquella cuya interpretación reside en que constituye un espacio donde comprar bienes y consumir servicios de ocio en equipamientos especializados. En el contexto productivo postfordista actual, los espacios urbanos son espacios de ocio, además de ser los lugares de trabajo y residencia, por lo que estos equipamientos recreativos y comerciales se están multiplicando. El potencial comercial de una ciudad participa de manera notable en su capacidad de atracción turística. En la capital salvadoreña son varios los centros comerciales donde se aúnan ambas funciones. Además, se convierten en espacios aislados de la realidad social y económica del país, pues son espacios seguros donde además, las manifestaciones de la globalización son claras al albergar las grandes y más importantes marcas internacionales de ropa, comida, etc. La última de las lecturas es la que presenta a la ciudad como un espacio privilegiado donde satisfacer unas expectativas culturales asociadas a una masa crítica de intereses, actividades y posibilidades. La cultura no se reduce simplemente a lo monumental.

En este último grupo se puede incluir a un tipo de turismo más selectivo que está en expansión. Es el relacionado con el turismo de congresos y reuniones. Este motivo de desplazamiento al país por negocios/seminarios/convenciones ha ido ganando cuota de mercado durante este inicio de siglo frente al resto de causas de llegada al país que se corresponden con visitas a familiares y amigos, vacaciones y un grupo donde se han agrupado motivaciones de diversa índole cuyas causas de desplazamiento son de práctica minoritaria frente al resto de motivaciones (figura 1).

FIGURA 1. Principales motivos de viaje a El Salvador (2001-2009)



Fuente: CORSATUR, varios años. Elaboración propia.

A partir del año 2006, los viajes por negocios y asistencia y participación a convenciones y seminarios empezaron a tener una relevancia cada vez mayor. En el año 2009 su proporción alcanzó algo más del 30%, la cuota de representación más elevada de la década. El desarrollo planificado de este tipo de prácticas puede ayudar a combatir la estacionalidad que tanto caracteriza a la actividad turística. Los distintos eventos, reuniones, ferias, etc., se pueden ir programando de una manera que las distintas celebraciones se encuentren distribuidas a lo largo del año. Las posibilidades presentes en El Salvador hacen que esta modalidad de turismo tenga un alto potencial para su desarrollo: modernas infraestructuras aeroportuarias, excelente ubicación en el centro del istmo centroamericano o sede de importantes instituciones a escala regional.

Relacionado con las principales causas de desplazamiento a El Salvador están los principales lugares que visitan los turistas durante su tiempo de estancia en el país. Estos lugares constituyen un atractivo que, en algunos casos, es el principal motivo de visita al país y, en otros, adquiere un papel secundario, pues su visita se convierte en una actividad complementaria a la que se había contemplado inicialmente. Las visitas a algunos de los municipios del interior de los departamentos y las ciudades constituyen los principales destinos de los visitantes que viajan a El Salvador. Para los salvadoreños es su principal destino. Se disfruta mucho más de estos lugares que otros destinos, como la playa, los balnearios o los parques nacionales. El salvadoreño que quiere pasar el tiempo con su familia y amigos, que regresa temporalmente al país en busca de sus raíces o simplemente quiere recorrer parte del país en el que tiempo atrás no había tenido la oportunidad de hacerlo, demanda este tipo de prácticas en una mayor proporción que el turista extranjero.

## **5. REFLEXIONES FINALES**

La extensión de las prácticas turísticas más allá de los tradicionales enclaves de turismo y las transformaciones que constantemente se vienen produciendo en los demandantes de turismo desde principios de la década de los '90 son algunos de los factores que están contribuyendo al incremento de llegadas de turistas y de ingresos económicos en destinos emergentes. Este caso se ha experimentado recientemente en El Salvador en el que, además, la recuperación de la calma política y social tras la conclusión del conflicto bélico ha sido un factor clave para poder emprender iniciativas de desarrollo económico basadas en el turismo.

Derivado del proceso de metropolización que ha tenido lugar en el país, el Área Metropolitana de San Salvador se ha convertido en la región de El Salvador que presenta unos elevados niveles de concentración de población, actividades económicas o mano de obra. La actividad turística tiene en este espacio urbano salvadoreño grandes oportunidades sobre el que basar su desarrollo. En este área se concentra en torno al 50% de la oferta hotelera nacional donde, además, las principales cadenas hoteleras internacionales se han instalado recientemente.

te. Además de aumentar la capacidad hotelera en términos cuantitativos, se ha producido una importante mejora en términos cualitativos al cumplirse con los estándares que rigen a nivel internacional. Este tipo de oferta está orientada a perfiles de demanda que tienen un mayor poder adquisitivo, donde son los profesionales y empresarios sus principales usuarios. De hecho, es el turismo de negocios, congresos y reuniones el que, en estos momentos, tiene un mayor apoyo institucional y privado. La ubicación estratégica de la capital en el istmo centroamericano, las reducidas dimensiones del país y las modernas infraestructuras aeroportuarias son ventajas competitivas frente al resto de competidores de la región centroamericana.

Pero también el crecimiento demográfico y la expansión urbana han generado una serie de problemáticas que constituyen una amenaza para el desarrollo del turismo urbano en El Salvador. Así, este crecimiento, sobre todo, en la periferia de la capital, se ha realizado de forma caótica en el que, incluso, se han llegado a ocupar espacios con un alto valor paisajístico que actuaban como límites naturales. Para minimizar estos impactos, El Salvador cuenta con una joven normativa para proteger los recursos naturales y culturales, implicados de una forma directa con el desarrollo del turismo. También la imagen de la ciudad se ha ido degradando conforme ésta se ha ido extendiendo. La consecuencia de la aparición de barrios informales han sido sus altos índices de contaminación ambiental donde la pobreza y la inseguridad ciudadana están al orden del día. Los equipamientos urbanos e infraestructuras de servicios básicos son deficitarios en esa parte de la ciudad, además de no existir un sistema de transportes integral que comunique todos estos barrios. Estos fenómenos no son exclusivos de la periferia, pues el centro histórico también se encuentra degradado donde las condiciones de habitabilidad son mínimas y los problemas derivados de la congestión de transportes y de la contaminación atmosférica hacen que este espacio sea objeto de medidas. Son otros espacios dentro de la misma ciudad los que adquieren una mayor relevancia y son partícipes del fenómeno turístico urbano en El Salvador donde los centros comerciales, los museos y los centros de reuniones los beneficiados de esta dinámica.

## BIBLIOGRAFÍA

- BROWNING, D. (1998): *El Salvador, la tierra y el hombre*, San Salvador (El Salvador), CONCULTURA, 525 p.
- CEBRIÁN, F. (2001a): «La ordenación del territorio y las ciudades», en CEBRIÁN, A. (Coord.): *Geografía de Iberoamérica*, Albacete, Ed. Moralea, pp. 221-273.
- CEBRIÁN, F. (2001b): «Potencialidades turísticas en sectores ecológicos frágiles. El golfo de Fonseca (El Salvador), en el Corredor Biológico Mesoamericano», en CEBRIÁN, A. (Coord.): *Turismo cultural y desarrollo sostenible: análisis de áreas patrimoniales*, Murcia, Servicio de Publicaciones de la Universidad de Murcia, pp. 269-288.

- CEPAL (2010): *Anuario estadístico de América Latina y el Caribe 2010*, CEPAL, < [http://websie.eclac.cl/anuario\\_estadistico/anuario\\_2010/esp/index.asp](http://websie.eclac.cl/anuario_estadistico/anuario_2010/esp/index.asp)>, [consulta: 12/05/2011].
- CIDAI (2001): «Consideraciones económicas, sociales y políticas del terremoto del 13 de enero», *Estudios Centroamericanos (ECA)*, n° 627-628, San Salvador, UCA, pp. 29-57.
- CORSATUR (2010): *Boletín Estadístico de Turismo 2009*, San Salvador, CORSATUR y MITUR, 61 p.
- DIGESTYC (2010): *Encuesta de Hogares de Propósitos Múltiples 2009*, MINEC y DIGESTYC, <<http://www.digestyc.gob.sv/>>, [consulta: 12/05/2011].
- EPYPSA e IBERINSA (2004): *Plan Nacional de Ordenamiento y Desarrollo Territorial. Sistema urbano y poblamiento. Poblamiento, ciudades, regiones y demarcaciones*, San Salvador, MARN, MOP y VMVDU, 175 p. [CD-ROM]
- JOVER, F. J. (2009): «Implicaciones territoriales de la emigración y el turismo en países en desarrollo. El caso de El Salvador», en PILLET, F.; CAÑIZARES, M. C. y RUIZ, Á. R. (Coord.): *Geografía, territorio y paisaje: el estado de la cuestión*, Ciudad Real, Universidad de Castilla-La Mancha, pp.427-441.
- JOVER, F. J. (2011): *Manifestaciones territoriales del turismo en El Salvador*, Cuenca, Ediciones de la Universidad de Castilla-La Mancha, 565 p.
- MINEC y DIGESTYC (2008): *VI Censo de Población y V de Vivienda 2007*, San Salvador, MINEC y DIGESTYC, 576 p.
- OPAMSS (2011): *Oficina de Planificación del Área Metropolitana de San Salvador*, <<http://www.opamss.org.sv/sit.html>>, [consulta: 12/05/2011].
- PAUNERO, X. y MARTÍNEZ, J. C. (2000): «La industria maquiladora y el ordenamiento urbano del AMG-Área Metropolitana de Guatemala», en MORALES, G. (Ed.): *Actas de Turismo y Ciudad*, Las Palmas de Gran Canaria, AGE, pp. 383-388.
- PNUD (2010a): *Informe sobre Desarrollo Humano 2010*, Madrid, Ediciones Mundi-Prensa, 247 p.
- PNUD (2010b): *Informe sobre el Desarrollo Humano El Salvador 2010*, San Salvador, PNUD, 402 p.
- VERA, J. F. (Coord.); LÓPEZ, F.; MARCHENA, M. y ANTÓN, S. (1997): *Análisis territorial del turismo: una nueva geografía del turismo*, Barcelona, Ed. Ariel, 447 p.



## ¿SE PUEDE HABLAR DE CONTRAURBANIZACIÓN A PARTIR DE LOS NUEVOS PROCESOS SOCIO-TERRITORIALES EN ARAGÓN?

Raúl Lardiés Bosque

*rlardies@unizar.es (1)*

Ana Castelló Puig

*castello@unizar.es (2)*

María Luz Hernández Navarro

*mlhernan@unizar.es (1)*

Luisa María Frutos Mejías

*lmfrutos@unizar.es (1)*

Enrique Ruiz Budría

*eruiz@unizar.es (1)*

*(1) Facultad de Filosofía y Letras, Univ. de Zaragoza*

*(2) Facultad de Ciencias Humanas y de la Educación de Huesca, Univ. de Zaragoza*

**Resumen:** Es indudable que se están produciendo nuevos procesos socio-territoriales en los países occidentales. En una primera parte teórica de esta aportación se debate sobre el concepto ‘contraurbanización’ y los problemas que genera su uso; posteriormente se considera su posible aplicación al caso de Aragón, a raíz de evidenciar el crecimiento demográfico que están experimentando los municipios de tamaño medio y menor (ligado al importante papel de las cabeceras comarcales). A falta de profundizar en el papel desempeñado por determinados flujos migratorios, se puede hablar de ciertas formas de ‘contraurbanización’, pese a la dificultad para la aplicación del concepto.

**Palabras clave:** contraurbanización; Aragón; población; desconcentración; crecimiento de la población.

CAN WE TALK ABOUT COUNTERURBANIZATION CONSIDERING THE NEW SOCIOTERRITORIAL PROCESSES DEVELOPED IN ARAGON

**Abstract:** There is no doubt that they are, nowadays, new socio-territorial processes in western countries. Discussion about the conceptualization and problems generated by the use of the concept ‘counterurbanization’ is addressed in the first

part of this contribution; after, we consider its possible application for the region of Aragón, due to population growth in medium-sized and smaller municipalities (this phenomenon is linked to the important role of district capitals). In the absence of further analysis of specific flows of population, we can refer to certain forms of ‘counterurbanization’, despite the difficulty in applying the concept.

**Key words:** counterurbanisation; Aragón; population; deconcentration; population growth.

## 1. INTRODUCCIÓN

Este trabajo responde a la constatación del ligero crecimiento demográfico que los municipios de menor tamaño están experimentando recientemente en Aragón. Se trata de un fenómeno que hay que relacionarlo con el aumento general de la movilidad de la población, y también con los cambios en el empleo y en la vivienda, aunque analizar estas interrelaciones no es el objetivo de esta aportación y sí debatir sobre la existencia de este fenómeno y si los nuevos procesos socioterritoriales detectados se pueden identificar con la ‘contraurbanización’.

La contraurbanización constituye un proceso en torno al cual se escribió mucho entre 1970 y finales de la década de 1980, si bien el concepto parece haber caído en desuso desde entonces. Sin embargo, el aumento del crecimiento natural de la población, los cambios en la movilidad de la población y el papel que están tomando muchas zonas rurales con la recepción de nuevos pobladores (nacionales y de origen extranjero) (Recaño, 2002), ofrecen la posibilidad de reavivar su debate, no exento de muchos problemas.

En Aragón, en las últimas dos y tres décadas, los cambios de la población en el territorio han sido importantes. Si durante buena parte del siglo XX pasado el modelo desarrollado se basó en el vaciamiento demográfico de amplias zonas y en la sangría demográfica producida hacia las ciudades (creciendo, sobre todo, las capitales de provincia y en menor medida algunos núcleos de la jerarquía urbana superior) (Escolano, 2002; Escolano y De la Riva, 2003), desde hace algunos años parece que esa tendencia se está invirtiendo a favor de los municipios de menor tamaño demográfico.

El objetivo es analizar los cambios que se están produciendo en las formas de ocupación y distribución de la población en la región, en particular los que afectan a los municipios de menor tamaño demográfico de la jerarquía urbana. Para ello se analiza, primeramente, la dinámica demográfica de los municipios según su tamaño, determinando la magnitud del crecimiento demográfico (debido al movimiento natural y espacial de la población). Posteriormente, se debate la posibilidad de encuadrar estos cambios en el fenómeno de la contraurbanización, y la idoneidad de aplicar este concepto a los cambios que se están produciendo.

## **2. DESDE LOS ORÍGENES DE LA CONTRAURBANIZACIÓN A LOS NUEVOS CAMBIOS SOCIODEMOGRÁFICOS EN ZONAS RURALES**

Con el paso de los años se han acuñado algunos conceptos e ideas para describir los cambios demográficos que han afectado a zonas urbanas y no urbanas debidos a los desplazamientos de población producidos entre ambas. El concepto «contraurbanización» es el que más atención académica ha recibido (Champion, 1998; Mitchell, 2004) y empezó a usarse para intentar explicar el fenómeno del crecimiento demográfico experimentado en muchas áreas no metropolitanas de EE.UU.

Inicialmente, el concepto sirvió para describir el proceso de desconcentración de las grandes áreas metropolitanas y el crecimiento de las rurales en EE.UU. (Berry y Gillard, 1977) y en el Reino Unido (Cross, 1990), básicamente entre 1970 y 1974. Posteriormente, y a medida que el crecimiento de la población procedente de las grandes ciudades hacia zonas no urbanas fue decayendo en los años 80, también decayó el uso del concepto. Sin embargo, a finales de esa década y durante los 90, se produjo de nuevo un crecimiento bastante generalizado de la población en zonas no urbanas (Mitchell, 2004), por lo que el debate volvió a estar de actualidad.

Desde entonces, la reversión de estas tendencias centrífugas aparece desdibujada y sin una clara dirección, lo cual ha restado aplicación al concepto. Pero sobre lo que parece no haber dudas es sobre que el proceso contraurbanizador se basa en la existencia de un nuevo ciclo en las migraciones interiores en el último cuarto del siglo XX, por lo que la migración es su componente esencial y está impulsada por motivaciones determinadas (Davies y Yeates, 1991). Esta nueva movilidad implica la ralentización y paulatina inversión en la dirección de los desplazamientos, con importantes consecuencias sobre el tamaño de los asentamientos y en la distribución espacial de la población.

Si, como se verá posteriormente, la contraurbanización se define como un proceso en términos de redistribución de la población, la migración a zonas rurales parece una condición necesaria, pero no suficiente (Champion, 1998); además de que esa migración se produzca, también intervienen otros componentes como la natalidad y la mortalidad, si bien es cierto que la migración ha sido el factor más analizado, y que más ha dominado el fenómeno.

## **3. EL DEBATE SOBRE LA CONTRAURBANIZACIÓN: ¿UN VIEJO CONCEPTO PARA NUEVOS FLUJOS DE POBLACIÓN?**

Sobre el concepto de contraurbanización, pese a haber sido uno de los más analizados, explicados e interpretados, existe una gran falta de acuerdo sobre su definición, por ser demasiado amplio e impreciso (Mitchell, 2004). Su uso resulta poco práctico, hasta el punto de que muchos autores consideran el concepto mal definido, caótico y falto de utilidad (Champion, 1998; Cross, 1990; Halfacree, 1994; Robert y Randolph, 1983; Sant y Simons, 1993).

Berry (1976) dio la definición inicial, a la que se le puede achacar la debilidad de que no aporta solución a cómo reconocer la concentración y la dispersión de la población; un segundo problema del uso del concepto es que no se especifica la escala espacial en la que había que medir la tendencia a la concentración (Champion, 1998). Berry (1976) se refirió a las zonas metropolitanas (por lo tanto, grandes zonas urbanas a escala nacional, en su conjunto), pero no a otras a diferente escala, aludiendo a los desplazamientos desde los centros urbanos de las grandes ciudades, y al crecimiento de población alrededor de las grandes metrópolis a pesar de estar constituido por personas que diariamente van a trabajar a la metrópoli (*commuters*) (Berry, 1976). Se asume que la escala idónea del fenómeno debe ser la nacional, pero hay autores que aplican el concepto a la internacional, refiriéndose a la contraurbanización internacional (Buller y Hoggart, 1994).

Tampoco hay acuerdo sobre qué tamaño demográfico de los núcleos hay que considerar, tanto en los lugares de origen como de destino, ni la distancia que debe haber entre ambos. Posiblemente una de las claves para la operatividad del concepto esté en el marco geográfico que hay que contemplar para determinar en qué caso se produce la contraurbanización; no vale cualquier desplazamiento dentro de la jerarquía urbana, sino que es importante que se produzcan de arriba abajo, y no desde los de menor a mayor tamaño (Champion, 1998).

Algunos autores asocian el fenómeno a los desplazamientos desde grandes zonas urbanas a otras próximas a la metrópoli, en la línea de la «desconcentración» urbana (Davies y Yeates, 1991); otros consideran, sin embargo, que los desplazamientos se deben producir a localidades más aisladas o periféricas (Halfacree, 1994); para otros, la movilidad debe dirigirse hacia cualquier tipo de núcleo de población que esté por debajo en la jerarquía de asentamientos (Burnley y Murphy, 1995). El primer punto de vista lo defendieron Robert y Randolph (1983), especificando que la contraurbanización debe cumplir dos requisitos: descentralización y desconcentración; el primero hace referencia a desplazamientos procedentes de lugares urbanos, mientras que el segundo implica que los desplazamientos se dirijan hacia áreas localizadas en la zona de influencia metropolitana. La mayoría de autores están de acuerdo en que ambos tipos de movilidad geográfica están muy relacionados (Halfacree, 1994).

Burnley y Murphy (1995) definen el concepto como algo diferente a la suburbanización, y distinguen, para Australia, dos tipos de movimientos migratorios: perimetropolitanos, que implican el asentamiento de población más allá del límite de la metrópoli, y la contraurbanización, en alusión a la migración interna hacia lugares de la jerarquía urbana inferior. También Solana (2005) considera importante diferenciar entre suburbanización o periurbanización, la primera como reflejo de la migración a áreas rurales próximas a los centros metropolitanos, lo cual constituye una extensión territorial de la ciudad, frente a la contraurbanización, que supone un traslado a más distancia de la zona metropolitana, además del reavivamiento y una nueva dinámica de las áreas rurales más alejadas.

Es un problema, igualmente, la falta de delimitación de las zonas urbanas, y saber dónde acaba y empieza un determinado asentamiento, así como el fenómeno (peri)urbano y metropolitano. En el caso de EE.UU., las definiciones oficiales de zonas metropolitanas han constituido una gran ventaja frente al resto de países (incluidos los europeos), donde aparece una zona de transición entre el área metropolitana y la que no lo es. Pero la dificultad también existe en aquellas zonas en las que van surgiendo nuevas áreas metropolitanas que se solapan con zonas anteriores que no lo eran.

Finalmente, otros enfoques han aceptado que se produce contraurbanización cuando la proporción de población residente en zonas urbanas disminuye debido al crecimiento más rápido de la que se concentra en núcleos intermedios o pequeños. Este punto de vista ha sido adoptado en muchos estudios referidos a Estados Unidos, aunque también a Europa. Otros autores (Champion, 1998) aplican el concepto a situaciones en las que la población exclusivamente urbana crece, mientras que la total regional no lo hace.

### **3.1. ¿Quién emigra y con qué motivaciones?**

En lo que parece que hay más acuerdo al considerar los factores decisivos para explicar la contraurbanización es en las características de la población migrante y en las motivaciones de los desplazamientos. Es cierto que autores como Berry (1976) no aludían inicialmente a que unas determinaciones motivaciones fueran un prerrequisito de la contraurbanización, aunque otros como Champion (1998) sí han considerado posteriormente la importancia de este aspecto (Davies y Yeates, 1991).

Sobre las características de quienes emigran, investigadores británicos como Cross (1990) han identificado tres posibles grupos de personas. Uno son los de retiro, dentro del cual se incluyen también otras personas no profesionalmente activas. Otras son las personas cuyo desplazamiento no se produce para estar cerca de su trabajo, o que no lo buscan. El tercero incluye a los ‘commuters’, que cambian su lugar de residencia pero siguen trabajando en el mismo lugar en el que lo hacían, aunque también pueden ser personas que cambian su lugar de trabajo pero deciden vivir en una zona rural; este tercer grupo puede ser muy variado, e integra a desde quienes buscan vivir fuera de una gran ciudad, hasta los ‘commuters’ que prefieren seguir viviendo en la ciudad, si bien este último grupo, técnicamente, no debería integrar el fenómeno de la contraurbanización (Champion, 1998). La definición operativa de contraurbanización tiene implicaciones en el estudio de los cambios en la población rural, ya que lo rural debe ser entendido como lo que está más allá de áreas metropolitanas y urbanas. Por eso, una zona puede tener apariencia de rural (físicamente), pero estar próxima y bajo el área de influencia de una gran ciudad, y en ella residir muchos ‘commuters’ que diariamente se dirigen a su trabajo en la ciudad, en cuyo caso no se aplicaría el concepto de contraurbanización. Este punto ha sido desarrollado por

Boyle (1995) al diferenciar distritos urbanos en el Reino Unido a una distancia, al menos, a 65 kilómetros de una zona metropolitana.

Las razones de la movilidad tienen que ver normalmente con la vivienda, el empleo, el medio ambiente, el acceso a servicios, estar cerca de la familia o los amigos (Halfacree, 1994), si bien a esta lista se podrían añadir los cambios ejercidos en lugares de origen y de destino, o el cambio de actitudes y el cumplimiento de determinadas aspiraciones por parte de las personas. En resumen, estos flujos pueden darse entre personas en edad laboral y por motivos de trabajo, o entre quienes no trabajan (Moseley, 1984), deberse a motivaciones individuales o más de tipo estructural (Perry *et al.*, 1986), a razones ambientales y de calidad de vida, o deberse a motivos económicos (Jones *et al.*, 1986), y realizarse de forma voluntaria o más forzada (Grafton y Bolton, 1987). En cualquier caso, se está de acuerdo en que la movilidad responde a los cambios socioeconómicos que se producen en las sociedades, y que aunque la decisión se toma con bastante libertad y de forma autónoma, en ella interviene un variado conjunto de factores.

#### **4. EL CASO DE ARAGÓN Y LA POBLACIÓN SOBRE EL TERRITORIO: DISTRIBUCIÓN Y TENDENCIAS**

La principal característica geodemográfica que destaca en Aragón es la gran concentración de la población en su capital, tendencia que parece imparable en términos absolutos (aunque no relativos). Sólo en el municipio de Zaragoza residían 675.121 habitantes en 2010, lo que representa el 50,1% del total de Aragón (en 2001 eran 610.976 habitantes y el 50,9%), mientras que las tres capitales provinciales suman el 56,6% de la población regional; así, el porcentaje de población que se concentra en las capitales provinciales es bastante superior a la media española, ya que en los municipios que son capitales de provincia reside el 32,4% de la población española.

Además de por provincias (en Zaragoza reside más del 72% de la población regional), la desigual distribución de la población se muestra también a escala comarcal, ya que sólo la comarca de Zaragoza concentra el 55,4% de la población regional, registrando una densidad de población muy superior a la media de Aragón (326,2 frente a 28,2 hab./Km<sup>2</sup>, respectivamente) (Cuadro 1). Aquellas comarcas con menor crecimiento demográfico son, precisamente, las que cuentan con menor densidad, y aunque entre las que crecen dominan las de densidades elevadas, las hay también con bajas, y con problemas de despoblación.

El análisis comarcal (Cuadro 1) permite apreciar ciertos «síntomas» de revitalización demográfica en algunas comarcas, ya que si el crecimiento de la población en la región entre 1990 y 2000 fue negativo (-2%), en la siguiente década (2000-2010) fue casi positivo (-0,7%). La mayoría de comarcas perdieron población en el primer periodo (salvo la de Zaragoza, Huesca y dos del Pirineo), pero la tendencia se invierte a partir del año 2000, debido posiblemente no sólo a la consolidación del proceso de comarcalización y al consiguiente aumento de los

CUADRO 1. Distribución y crecimiento de la población por comarcas en Aragón, 1990-2010

Comarcas (*)	Población		Densidad	Crec. Natural		% Crec. Total (***)	
	2010	%	2010 (**)	2000-04	2004-08	1990-2000	2000-10
Z-Campo de Daroca	6.192	0,5	5,5	-10,4	-9,9	-12,3	-9,2
Z-Campo de Belchite	5.260	0,4	5,0	-10,7	-10,7	-10,8	-7,3
T-Cuencas Mineras	9.094	0,7	6,5	-4,3	-4,6	-19,9	-6,9
Z-Aranda	7.617	0,6	13,6	-2,7	-3,8	-4,9	-5,4
T-Bajo Martín	7.135	0,5	9,0	-9,6	-8,7	-15,6	-4,8
T-Sierra de Albarracín	4.930	0,4	3,5	-9,3	-7,9	-10,1	-2,7
H-Los Monegros	20.942	1,6	7,6	-6,9	-7,0	-11,8	-1,9
Z-Ribera Baja del Ebro	9.452	0,7	9,5	-5,3	-4,2	-8,2	-1,2
T-Maestrazgo	3.682	0,3	3,1	-7,1	-6,5	-15,5	-0,7
T-Andorra-Sierra de Arcos	11.523	0,9	17,1	-3,0	-2,7	-11,7	1,1
T-Jiloca	14.142	1,0	7,3	-6,8	-7,5	-14,7	1,3
T-Matarraña	8.893	0,7	9,5	-8,6	-7,7	-12,8	2,4
H-La Litera	19.161	1,4	26,1	-5,4	-4,8	-6,7	3,3
Z-Tarazona y el Moncayo	14.730	1,1	32,6	-5,7	-5,3	-7,6	4,4
Z-Cinco Villas	33.331	2,5	10,9	-4,5	-3,7	-5,7	5,0
Z-Comunidad de Calatayud	42.013	3,1	16,7	-6,5	-6,4	-8,9	5,2
H-Somontano de Barbastro	24.410	1,8	20,9	-4,6	-3,7	-6,0	8,6
Z-Campo de Borja	15.517	1,2	22,5	-6,9	-5,5	-4,9	9,9
T-Comunidad de Teruel	46.957	3,5	16,8	-3,3	-1,7	-1,2	10,3
H-Cinca Medio	24.051	1,8	41,7	-2,4	-1,1	-3,1	10,4
H-Bajo Cinca	24.670	1,8	17,4	-2,9	-1,7	-3,1	11,0
T-Gúdar-Javalambre	8.610	0,6	3,7	-6,6	-4,6	-8,4	11,6
H-La Jacetania	18.664	1,4	10,0	-3,6	-2,0	1,4	12,1
Z-Campo de Cariñena	11.173	0,8	14,5	-6,3	-6,5	-5,9	12,9
H-Sobrarbe	7.718	0,6	3,5	-4,8	-3,0	1,2	13,2
H-La Ribagorza	13.473	1,0	5,5	-6,7	-5,9	-3,9	13,6
H-Hoya de Huesca	68.428	5,1	27,1	-2,4	-0,8	2,4	15,0
Z-D.C. Zaragoza	746.719	55,4	326,2	0,3	1,6	3,0	16,0
T-Bajo Aragón	30.311	2,3	23,2	-3,2	-0,9	-1,0	16,0
Z-Bajo Aragón-Caspe	15.016	1,1	15,1	-5,9	-4,2	-8,6	17,5
H-Alto Gállego	14.921	1,1	11,0	-2,1	-0,9	-2,8	23,1
Z-Ribera Alta del Ebro	27.827	2,1	66,9	-6,4	-3,3	-0,3	27,2
Z-Valdejalón	30.533	2,3	32,7	-3,8	-1,1	-0,4	39,1
Prov. Teruel	145.277	10,8	9,8	-7,9	6,5	-4,8	-3,6
Prov. Huesca	228.566	17,0	14,6	-2,5	11,3	-3,7	-2,5
Prov. Zaragoza	973.252	72,2	56,3	0,7	14,8	-1,1	0,1
Total Aragón	1.347.095	100,0	28,2	-1,0	13,2	-2,0	-0,7

(\*) Z: Provincia de Zaragoza; H: Provincia de Huesca; T: Provincia de Teruel. (\*\*) Densidad en hab./Km<sup>2</sup>. (\*\*\*) Las comarcas se ordenan de menor a mayor % de crecimiento en 2000-2010.

Fuente: Padrón Municipal de Habitantes, 1990, 2000 y 2010. Elab. propia.

servicios y dotaciones en las comarcas, sino también al aumento del número de inmigrantes extranjeros (un 12,8% de la población en 2010). En ese crecimiento total de la población por comarcas, la contribución del movimiento natural ha sido muy limitada, ya que habiendo sido negativo en la mayoría de comarcas entre 2000-2004 y 2004-2008, el crecimiento total de población ha sido positivo en casi todas (Cuadro 1). Esta es la prueba de la dificultad de muchas comarcas para mantener su población por vía natural, y de que el crecimiento ha sido positivo en muchas de ellas gracias a la inmigración.

Otra característica importante del crecimiento de la población producido entre 2000 y 2010 es que se ha concentrado de manera importante en los municipios de tamaño intermedio (más que en los grandes), hecho que también se ha detectado en algunos de menor tamaño, aunque no de forma homogénea. Es cierto que la distribución de la población por municipios en Aragón según su tamaño muestra una evidente desigualdad (Escolano, 2002), aunque en comparación con el resto del país el peso de la población residente en los de menor tamaño es mayor: aquellos con menos de 5.000 hab. concentran el 25% de la población regional, frente al 12,8% en España. La razón de ese reparto es que en Aragón, todavía quedan muchos pequeños núcleos (no sólo de montaña), donde las actividades primarias, y cada vez más las turísticas, permiten una cierta dispersión demográfica; además, los municipios intermedios (de 5.000 a 10.000 hab.) son los que claramente han experimentado evolución positiva.

Sin embargo, viendo la evolución demográfica de los municipios según su tamaño (Cuadro 2), se aprecia que son los intermedios entre 5.000 y 10.000 hab. los que registran el mayor crecimiento entre 2001 y 2010, que son los que se identifican, precisamente, con los núcleos-cabeceras que recogen las funciones comarcales. También crecen, aunque menos, los municipios de 500 a 1.000 hab., y de 1.000 a 5.000, y de forma menos homogénea los más pequeños (con menos

*CUADRO 2. Evolución de la población según tamaño del municipio en Aragón, 2001-2010 (base 100=2001)*

Tamaño municipio	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	Pobl. 2010
Menos de 101 hab.	100	94,8	92,0	98,9	98,1	95,8	100,8	97,9	106,1	99,2	9.063
101-500 hab.	100	99,0	99,3	97,2	97,5	99,1	96,2	94,4	93,1	94,5	84.951
501-1.000 hab.	100	103,3	102,4	100,3	100,2	99,4	103,6	104,7	105,3	105,3	63.686
1.001-5.000 hab.	100	102,3	102,9	106,1	108,7	109,8	114,6	116,8	112,9	109,0	187.777
5.001-10.000 hab.	100	100,8	102,7	104,3	107,0	109,4	111,7	109,9	133,3	144,5	81.936
10.001-50.000 hab.	100	101,4	104,0	105,5	107,8	109,1	111,1	94,1	95,6	95,7	192.214
Más de 50.000 hab.	100	100,9	101,8	103,9	105,3	105,6	106,4	116,6	118,1	118,3	727.468
Total Aragón	100	101,1	102,1	103,8	105,4	106,1	107,7	110,2	111,7	111,9	1.347.095

Fuente: Censo de Población (2001) y Padrones Municipales de Habitantes. Elab. propia.



de 101 hab.), aunque muestran un comportamiento irregular, alternando años de pérdidas y de ganancias.

Donde más crece la población en los municipios entre 501 y 5.000 hab. de 2002 a 2008 es en la provincia de Zaragoza (17.781 hab.), frente a Teruel y Huesca (4.505 y 3.643 respectivamente). Sin embargo, en los municipios menores de 101 hab. entre esos dos años, Huesca es donde más ha aumentado en términos absolutos y porcentualmente, al pasar de 898 a 1.019 hab., mientras que en Zaragoza y Teruel aumentan 98 y 71 hab. respectivamente. Se trata de una tendencia irregular, y no homogénea en las tres provincias, pero que introduce un cambio respecto a la década anterior.

## **5. ¿SE PUEDE HABLAR DE CONTRAURBANIZACIÓN EN ARAGÓN?**

A la luz de la aproximación teórica anterior y de analizar, brevemente, el caso de Aragón, se pueden plantear algunas preguntas:

1. La primera tiene que ver con la conveniencia de seguir utilizando el concepto de «contraurbanización» a la luz de los cambios y diferentes fenómenos socioeconómicos y geográficos existentes en nuestro contexto y sociedad europea.

2. La segunda pregunta es si se puede extrapolar el concepto a cualquier territorio. En tal caso, ¿qué pasa en Aragón, donde esos desplazamientos pueden no tener su origen mayoritario en las ‘grandes metrópolis’?.

3. Una tercera pregunta tiene que ver con aceptar el concepto para intentar explicar los diversos y variados desplazamientos, y las muchas formas de movilidad residencial que actualmente se producen en muchas de las zonas rurales (aceptando una única definición de rural) en España, entre las que se incluyen las de Aragón.

Fielding (1986), considerando la gran diversidad de situaciones nacionales y la ausencia de uniformidad en los casos analizados, prefiere mantener cierta prudencia ante la identificación del proceso contraurbanizador. Se puede estar de acuerdo en que determinados flujos no ofrecen ninguna duda para poderlos incluir en este proceso, pero la diversidad de situaciones introduce muchas dudas.

Los problemas metodológicos y conceptuales anteriores aumentan al considerar el posible proceso de ‘contraurbanización’ en Aragón, debido a la peculiaridad del sistema de poblamiento regional en relación con el desarrollo comarcal producido. La comarcalización, en su intento de frenar la despoblación del extenso territorio aragonés, ha favorecido el crecimiento de cabeceras comarcales en el territorio. El efecto parece estar siendo, no sólo que la población crece en esas cabeceras, sino que está surgiendo todo un abanico de pequeños pueblos alrededor de esas cabeceras, que ven cómo la población que trabaja en ellas (o incluso en las tres capitales provinciales), ha decidido trasladar su residencia (permanentemente, en muchos casos) a ellos. Quizás sea pronto para que esta dispersión demográfica por los pequeños municipios se plasme en las estadísticas, pero el efecto de las cabeceras comarcales parece claro. Algunas de las personas

que se trasladan a esos municipios tenían su residencia fijada, antes del traslado, en la cabecera comarcal, pero también hay nuevos pobladores que proceden de la capital regional, y de otras provincias y comunidades autónomas. Por lo tanto, seguramente algunas personas cumplen con muchos requisitos de la contraurbanización, aunque no estrictamente con otros.

Estando de acuerdo en que es difícil que un único concepto englobe y capture la complejidad de la desconcentración demográfica, y a la vista de la variedad de significados y de la laxitud de requisitos y condicionantes que se aplican a este concepto, parece razonable optar por una conceptualización ‘poco exigente’ y amplia, tal y como defiende Hugo (1988) al afirmar que la contraurbanización se debería identificar más con la redistribución de la población hacia núcleos inferiores de la jerarquía urbana.

## 6. CONCLUSIONES

A falta de un análisis más en profundidad sobre la contraurbanización, se ha podido comprobar que se está produciendo un ligero cambio de tendencia en la distribución de la población por municipios según su tamaño demográfico en Aragón, en concreto con el refuerzo de aquellos de tamaño intermedio y de menor rango jerárquico. Tendencias similares se pueden comprobar en territorios como el catalán (Solana, 2005), y también en el nacional (García Pascual, 2000; Ferrás, 2000), lo cual evidencia un cambio importante en el sistema de poblamiento, con independencia incluso del tamaño demográfico de los municipios.

Es cierto que determinados municipios de rango jerárquico inferior en Aragón han dejado de tener un crecimiento negativo, si bien esta tendencia no es homogénea, al igual que Solana (2005) destaca en el caso de Cataluña; pero mientras algunos territorios rurales han dejado de tener un comportamiento negativo, otras zonas también rurales aún siguen perdiendo población y teniendo saldos migratorios y/o saldos naturales negativos.

En relación a las preguntas planteadas en el apartado anterior, sí que se puede aplicar el término a territorios como el español, pero sin confundir las numerosas formas de ‘suburbanización’ que actualmente se producen alrededor de las grandes ciudades (o medianas), con la ‘contraurbanización’, que sería un concepto más restrictivo. Se puede aceptar este último término para explicar la nueva direccionalidad y particularidades de los flujos migratorios, matizando las diferencias territoriales y demográficas respecto a la utilización inicial del término en el ámbito anglosajón, al igual que se ha hecho en otros casos en España (Ferrás, 2000). Se puede aceptar que determinados flujos migratorios (procedentes de grandes ciudades, o en cualquier caso, de aquellas de rango jerárquico superior) nutren actualmente una tímida ‘contraurbanización’ en Aragón, aunque eso es independiente del papel más o menos importante que el crecimiento natural/vegetativo está teniendo en la revitalización de los pequeños municipios, o también del papel que pueda ejercer la llegada de otros flujos de población inmigrante

(no debidos a la ‘contraurbanización’). Por lo tanto, la conclusión es que lo que revitaliza en Aragón a muchos pequeños municipios son los flujos migratorios, más que la dinámica natural, y que una parte de esos flujos (todavía no muy voluminosa) se deben a la contraurbanización.

Las dudas sobre la evidencia de esta nueva tendencia demográfica obligan a adoptar una lógica prudencia, sobre todo de cara a hablar de la consolidación de la misma en el futuro. Hay que seguir investigando para llegar a identificar claramente el comportamiento de los pequeños municipios, y por extensión, de los funcionalmente rurales. También, ahondar en el papel que los inmigrantes extranjeros y nacionales juegan en esta recuperación, así como en los distintos flujos y tipos de migrantes (en edad laboral, jubilados, por motivos de ocio y/o calidad de vida, etc.).

## BIBLIOGRAFÍA

- BERRY, B. J. L. (1976): «The counterurbanization process: urban America since 1970», *Urban Affairs Annual Review*, 11, p. 17-30.
- BERRY, B. J. L. y GILLARD, Q. (1977): *The Changing Shape of Metropolitan America*, Cambridge, Ballinger.
- BOYLE, P. (1995): «Rural in-migration in England and Wales, 1980-81», *Journal of Rural Studies*, vol. 11, n. 1, p. 65-78.
- BULLER, H. y HOGGART, K. (1994): *International Counterurbanization. British migrants in rural France*, Aldershot, Avebury.
- BURNLEY, I. H. y MURPHY, P. A. (1995): «Residential location choice in Sydney’s perimetropolitan region», *Urban Geography*, n. 16, p. 123-143.
- CHAMPION, T. (1998): «Studying counterurbanisation and the rural population turnaround», en BOYLE, P. y HALFACREE, K. (eds.) *Migration into Rural Areas. Theories and Issues*, Chichester, Wiley, p. 21-40.
- CROSS, D. (1990): *Counterurbanization in England and Wales*, Avebury, Aldershot.
- DAVIES, S. y YEATES, M. (1991): «Exurbanization as a component of migration: a case study in Oxford county, Ontario», *The Canadian Geographer*, 35, 2, p. 177-186.
- ESCOLANO, S. (2002): «El desequilibrio del modelo territorial de la población aragonesa. Algunas implicaciones a propósito del Plan integral de política demográfica», en PINILLA, V. y SÁEZ, L.A. (coords.). *Despoblación y políticas públicas en Aragón*, Zaragoza, Gobierno de Aragón, 97-117.
- ESCOLANO, S. y DE LA RIVA, J. (eds.) (2003). *Despoblación y Ordenación del Territorio*, Colecc. ‘Actas Geografía’, Zaragoza, Institución Fernando el Católico (Diputación de Zaragoza) y C.S.I.C.
- FERRÁS, C. (2000): «La urbanización del campo y la desconcentración urbana. Análisis empírico comparado de casos en Irlanda y España», *Boletín de la AGE*, 29, p. 73-92.

- FIELDING, A. J. (1986): «Counterurbanisation», en PACIONE, M. (ed.): *Population Geography, Progress and Prospects*, London, Croom Helm, p. 224-256.
- FUGUITT, G. V. (1985): «The non-metropolitan population turnaround», *Annual Review of Sociology*, n. 11, p. 259-280.
- GARCÍA PASCUAL, F. (2000): «Una aproximación a los cambios sociodemográficos que se han desarrollado en los espacios rurales españoles en la década de los noventa», *II Simposio Anglo-Español de Geografía Rural*, Valladolid, 35 p.
- GRAFTON, D. y BOLTON, N. (1987): «Counterurbanisation and the rural periphery: some evidence from North Devon», en ROBSON, B. (ed.): *Managing the city*, London, Croom Helm, p. 191-210.
- HALFACREE, K. (1994): «The importance of ‘the rural’ in the constitution of counterurbanisation: evidence from England in the 1980s», *Sociología Ruralis*, vol. 34, n. 2-3, p. 164-189.
- HUGO, G. (1988): «Counterurbanization in Australia», *Geographical Perspectives*, 61, p. 43-68.
- JONES, H.; CAIRD, J.; BERRY, W. y DEWHURST, J. (1986): «Peripheral counterurbanisation: findings from an integration of census and survey data in northern Scotland», *Regional Studies*, vol. 20, n. 1, p. 15-26.
- MITCHELL, C. J. A. (2004): «Making sense of counterurbanization», *Journal of Rural Studies*, 20, 1, p. 15-34.
- MOSELEY, M. (1984): «The revival of rural areas in advanced economies: a review of some causes and consequences», *Geoforum*, vol. 15, n. 3, p. 447-456.
- PERRY, R.; DEAN, K. y BROWN, B. (1986): *Counterurbanisation: international case studies of socio-economic change in rural areas*, Norwich, Geo Books.
- RECAÑO, J. (2002): «Una aproximación a la dinámica demográfica y territorial de la emigración aragonesa en el siglo XX», en V. Pinilla y L.A. Sáez, coords. *Despoblación y políticas públicas en Aragón*, Zaragoza, Gobierno de Aragón, 51-83.
- ROBERT, S. y RANDOLPH, W. G. (1983): «Beyond decentralization: the evolution of population distribution in England and Wales, 1961-1981», *Geoforum*, 14, 1, p. 75-102.
- SANT, M. y SIMONS, P. (1993): «The conceptual basis of counterurbanisation: critique and development», *Australian Geographical Studies*, 31, 2, p. 113-126.
- SOLANA, M. (2005): «¿La constitución de una nueva ruralidad? Migración y cambio sociodemográfico en áreas rurales de Gerona: el caso del «Empordanet», *Documento de trabajo*, n. 9, Zaragoza, CEDDAR.
- VV.AA. (2002): *Despoblación y políticas públicas en Aragón*, Zaragoza, Departamento de Presidencia y Relaciones Institucionales del Gobierno de Aragón y CEDDAR.

## LA EXPANSIÓN URBANÍSTICA RECIENTE DE LA COSTA ALICANTINA, UNA REALIDAD CONSTATABLE

Pablo Martí Ciriquián

*pablo.marti@ua.es*

Almudena Nolasco Cirugeda

*almunc@gmail.com*

*Universidad de Alicante*

**Resumen:** Se propone analizar la ocupación del suelo durante las dos últimas décadas en la costa de la provincia de Alicante; para ello se plantea estudiar las características de las nuevas ocupaciones, así como los nuevos modelos de ocupación urbana y territorial. Estas nuevas tendencias territoriales suponen un cambio importante en la utilización del territorio que conlleva nuevas relaciones espaciales y funcionales. Los objetivos del trabajo se centran, por tanto, en la identificación y caracterización de las áreas de nuevo crecimiento reciente y su evaluación cuantitativa —superficie, densidad, etc.— y cualitativa —nuevos paisajes, morfologías, etc. La metodología planteada parte del análisis gráfico y estadístico para abordar su consideración cuantitativa, posteriormente. A partir de la comparación entre las imágenes satelitales ofrecidas por el proyecto europeo Corine Land Cover en la Comunidad Valenciana correspondientes a los años 1990 y 2006, se identifican las principales áreas de crecimiento durante estas etapas. Una vez definidas dichas áreas de crecimiento, se plantea abordar el análisis gráfico en detalle, a partir de las fotografías aéreas correspondientes a las fechas más cercanas a las de Corine Land Cover. Por otro lado, las diferentes bases estadísticas ofrecidas por las distintas administraciones públicas permiten cuantificar dichos crecimientos y evaluar sus densidades. Los resultados esperados se centran en la caracterización y definición de los nuevos modelos de ocupación urbana en el litoral alicantino, así como las características territoriales del nuevo urbanismo reciente. La identificación de esos nuevos modelos residenciales permite incidir en las futuras planificaciones y planeamiento, tanto territorial como municipal.

**Palabras clave:** Urbanismo, expansión, litoral, Alicante.

## RECENT URBAN EXPANSION IN THE COASTAL AREA OF ALICANTE. A VERIFIABLE REALITY

**Abstract:** We propose to study land use in the recent two decades on the coast of the province of Alicante, for this is to study the characteristics of the new growth and new models of urban and territorial occupation. These regional trends are thought to be a major transformation in land use that involves new spatial and functional relations. The objectives of the work focus, therefore, the identification and characterization of new areas of recent growth and a quantitative assessment —area, density, etc.— and qualitatively —new landscapes, morphology, etc. The proposed methodology starts from the graphical and statistical analysis to address quantitative consideration later. From the comparison between the satellite images offered by the European Corine Land Cover project in Valencian Community for the years 1990 and 2006 aims to identify the main growth areas during these stages. Once defined these growth areas in detail, the graphical analysis approach, arises from aerial photographs for dates closer to the dates of the images provided by Corine Land Cover. Furthermore, different statistical bases offered are used to quantify these growths and to assess their density. The expected results are focused on the characterization and definition of new patterns of urban settlement on the coast of Alicante and territorial characteristics of recent urbanism. The identification of these new residential models can influence future planning and territorial and municipal planning.

**Key words:** Urban planning, sprawl, coast, Alicante.

### 1. INTRODUCCIÓN

Según el informe del Observatorio de la Sostenibilidad en España «Cambios de Ocupación de Suelo en España. Implicaciones para la Sostenibilidad», en los últimos veinte años la superficie transformada en España equivale a más de un tercio de la transformada en toda su historia. En el ámbito europeo, España junto con Irlanda y Portugal son los países europeos en los que más ha crecido la superficie artificializada. Evidentemente, este cambio en la ocupación de suelo no se ha producido de manera homogénea en todo el territorio, siendo en el área metropolitana de Madrid y las regiones costeras del Mediterráneo, donde se alcanzan las tasas más elevadas.

Dentro del panorama estatal, es en la Comunidad Valenciana donde el aumento de superficie artificial se cifra en un 50%. Los procesos de urbanización intensiva del litoral están determinados en gran medida por la «litoralización» del desarrollo urbano en España. La importancia del turismo como motor económico de muchas localidades del levante ha supuesto un doble motivo para el desplazamiento de la población, por una parte la atracción que supone la elevada oferta laboral en los sectores de construcción y turismo y, por otra, la migración de extranjeros comunitarios (especialmente jubilados) atraídos por la condición climática favorable y las múltiples posibilidades lúdicas y recreativas que la costa ofrece.

Del conjunto de las tres provincias de la Comunidad Valenciana, Castellón Valencia y Alicante, es precisamente esta última en la que globalmente se ha producido una mayor transformación del suelo costero. Así, los datos indican que para una franja de 0 a 2 kilómetros Alicante es la tercera provincia española —después de Castellón y Huelva— en la que más artificialización del suelo se produce pero para la franja de 2 a 5 kilómetros es la primera con un incremento del 92,2%, estando el resto de provincias españolas —incluyendo las costas mediterráneas, atlánticas y los archipiélago— por debajo del 40%. Por tanto, el litoral de la provincia de Alicante es, globalmente, no sólo el de mayor tasa de la Comunidad Valenciana, sino de toda España.

En la costa de la provincia de Alicante el fuerte crecimiento de los tejidos urbanos continuos y, sobre todo, discontinuos son los que han producido un mayor impacto, generando una importante carga ambiental en relación al consumo de recursos y generación de emisiones y residuos. Además, estos procesos de urbanización intensiva desarrollados en el litoral durante las últimas décadas han transformado en alto grado el paisaje y el territorio, tanto de la primera línea de costa, como el inmediatamente contiguo.

*CUADRO 1. Superficies artificializadas según franjas paralelas a la costa entre 1987-2000*

	Franja de 0 a 2 kilómetros				Franja de 2 a 5 kilómetros			
	Superficie total	Superficie artificial en 2000 (ha)	% artificial sobre el total	Incremento 1987-2000 (%)	Superficie total	Superficie artificial en 2000 (ha)	% artificial sobre el total	Incremento 1987-2000 (%)
GIRONA	29.333	7.070	24,1%	0,3%	36.299	3.274	9,0%	11,3
BARCELONA	22.791	11.366	49,9%	12,0%	34.314	11.618	33,9%	13,4%
TARRAGONA	35.505	9721	27,5%	9,0%	47.154	5.113	10,8%	20,7%
CASTELLÓN	21.905	3732	17,0%	46,2%	33.039	2.173	6,6%	34,0%
VALENCIA	21.480	4672	21,8%	35,1%	31.800	5.078	16,0%	20,8%
ALICANTE	33.414	12.629	37,8%	40,8%	51.610	8.047	15,6%	92,2%
MURCIA	30.185	5.800	19,2%	23,3%	37.162	3.757	10,1%	28,1%
ALMERÍA	40.160	4.093	10,2%	14,1%	58.014	1.873	3,2%	31,1%
GRANADA	12.954	1.191	9,2%	24,1%	18.724	361	1,9%	5,9%
MÁLAGA	31.316	13.549	43,3%	16,5%	47.836	6.276	13,1%	29,9%
<b>TOTAL COSTA MEDITERRÁNEA</b>	<b>278.841</b>	<b>73.823</b>	<b>26,5%</b>	<b>19,1%</b>	<b>393.953</b>	<b>47.569</b>	<b>12,0%</b>	<b>28,7%</b>

Fuente: Observatorio de la sostenibilidad en España, 2006.

Por estos motivos, se presenta como pertinente el estudio y caracterización de los asentamientos en los municipios litorales de la provincia de Alicante, con

el objetivo de conocer en qué forma y lugar se ha producido la ocupación del territorio litoral en las últimas décadas.

## 2. EL DESARROLLO LITORAL ALICANTINO ENTRE 1990 Y 2006

El proceso de ocupación del territorio costero en la provincia de Alicante ha tenido, durante este periodo, una intensidad especialmente alta, tal y como lo demuestran los datos comparativos con el resto de las costas españolas y europeas. También es significativo que el aumento de la población y la superficie

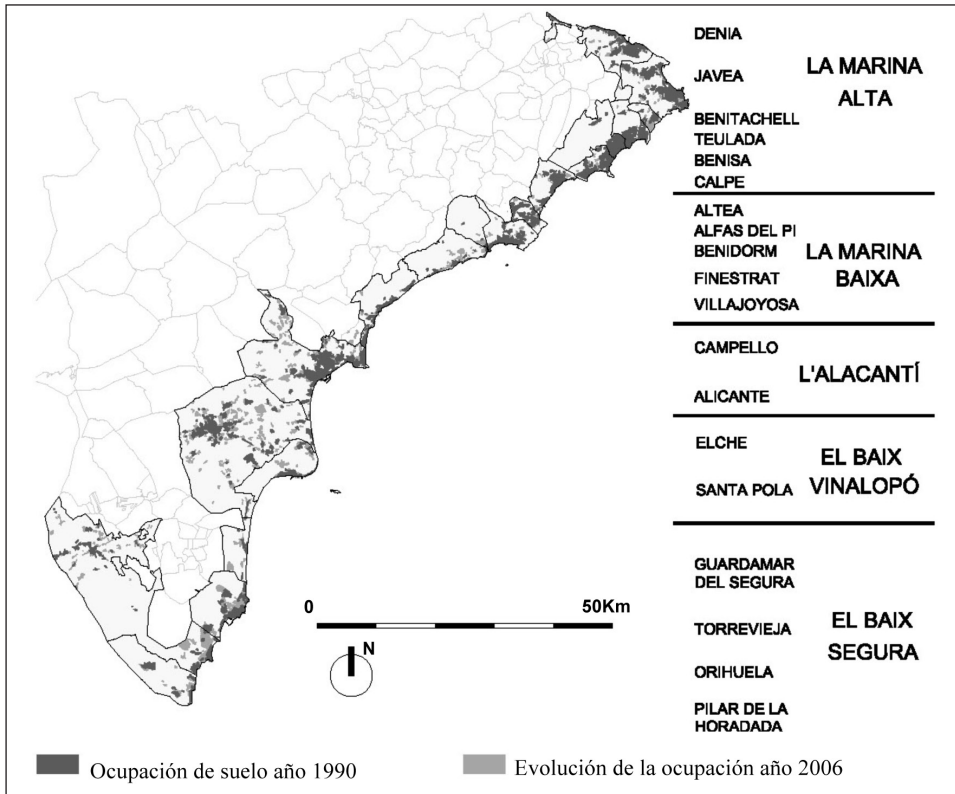
*CUADRO 2. Superficies artificializadas en la costa y su población entre 1990 y 2006*

	Suelo artificializado año 1990 (ha)	Suelo artificializado año 2006 (ha)	Incremento Suelo 1990-2006 (%)	Población año 1990 (hab)	Población año 2006(hab)	Incremento Población 1990-2006 (%)
DÉNIA	1272,07	1538,61	21%	24764	42704	72%
JÁVEA	2769,44	3170,45	14%	16473	29923	82%
BENITACHELL	238,16	454,41	91%	1641	4773	191%
TEULADA	943,44	978,96	4%	5230	13281	154%
BENISA	909,61	922,54	1%	8045	12690	58%
CALP	1054,40	1220,92	16%	10683	27768	160%
ALTEA	815,90	964,28	18%	12286	22648	84%
L'ALFAS DEL PI	746,86	850,41	14%	9075	19913	119%
BENIDORM	881,19	1055,06	20%	42442	69058	63%
FINESTRAT	50,05	148,18	196%	1315	4945	276%
VILLAJYOSA	197,92	534,98	170%	21982	30550	39%
EL CAMPELLO	648,04	831,34	28%	10802	25055	132%
ALICANTE	2841,33	4315,92	52%	265473	322673	22%
ELCHE	2350,83	4469,84	90%	188062	222422	18%
SANTA POLA	438,55	875,09	100%	14957	29221	95%
GUARDAMAR DEL SEGURA	125,47	389,65	211%	6899	15132	119%
TORREVIEJA	1076,07	1961,81	82%	25014	94006	276%
ORIHUELA	1033,50	2508,52	143%	49475	80468	63%
PILAR DE LA HORADADA	448,20	729,98	63%	7500	20338	171%
<b>TOTAL MUNICIPIOS DE COSTA</b>	<b>18841,03</b>	<b>27920,95</b>	<b>48%</b>	<b>722118</b>	<b>1087568</b>	<b>50%</b>

Fuente: elaboración propia a partir de Corine Land Cover, INE, Censo y Padrón municipal.



FIGURA 1. Superficies artificializadas en municipios litorales entre 1990 y 2006



Fuente: elaboración propia a partir de Corine Land Cover.

artificializada sea para el conjunto de la costa muy similar en porcentaje, 50% y 48% respectivamente; sin embargo, las disparidades entre estos datos, al estudiar municipio a municipio, son muy sorprendentes y evidencian la compacidad o dispersión con la que han crecido las distintas poblaciones, así como otros procesos de uso secundario de la vivienda. Unos procesos que han estado vinculados a dinámicas inmobiliarias, desde el punto de vista económico, y modificaciones del planeamiento, desde los aspectos más técnicos, difícilmente reconocibles hasta la fecha.

Además de la intensidad mencionada, la transformación de estos territorios, desde el punto de vista paisajístico, también ha sido significativamente alta y perceptible. Entre los diversos procesos de ocupación del litoral y sus espacios cercanos se pueden identificar dos procesos característicos que, en ocasiones, se desarrollan de manera simultánea. Esos dos procesos son: por un lado, la consolidación de la tradicional ocupación del suelo desarrollada hasta la fecha y, por otro lado, la introducción de una nueva manera de ocupación, bien por tratarse de nuevas tipologías, nuevos usos, etc.

## 2.1. La Marina Alta (Dénia, Jávea, Teulada, Benitachell y Calp)

El norte de la provincia de Alicante ha tenido, desde los años sesenta, una vocación turística basada en un modelo que combina el turismo residencial y estacional, con viviendas unifamiliares en parcela privativa en el interior —a poca distancia de la costa— y edificios plurifamiliares de apartamentos veraniegos junto a las playas, además del mantenimiento de los núcleos urbanos tradicionales. Durante estas décadas se han consolidado los tres modelos de ocupación mencionados pero, también, se han introducido nuevas actividades y tipologías residenciales que no formaban parte de la ocupación tradicional de esta comarca.

Respecto a los núcleos tradicionales costeros, se aprecia un considerable aumento en la ocupación de aquellas poblaciones costeras importantes de la comarca como son Denia, Jávea y Calp. En Denia, municipio en el que más ha crecido el tejido urbano continuo, con un 9,8% de aumento, se ha consolidado la corona exterior del núcleo tradicional y aquellas áreas vinculadas a los viarios de conexión con el resto del territorio; en Jávea, la extensión del núcleo urbano se ha dirigido hacia la costa, por un lado, estableciendo un nuevo espacio continuo entre la población histórica y las áreas de ocupación costera y, por otro lado, ocupado la franja litoral del municipio con una anchura de casi medio kilómetro que antes de la década se mantenía como un suelo poco artificializado; y, en el caso de Calp, se ha saturado el escaso espacio litoral que existían antes de iniciar el periodo, destacando la ocupación de toda la superficie que quedaba entre el núcleo urbano y el Peñón de Ifach.

En este último caso debemos mencionar que resulta muy significativo que ese proceso de ocupación del territorio se produzca al mismo tiempo en el que se declara Parque Natural este hito paisajístico, en 1987, ya que de manera simultánea se pone en valor el peñón y se consolida la edificación de toda la franja costera desde el núcleo urbano hasta el acceso del parque.

En relación a la ocupación de carácter turístico, hay que señalar que se consolidan los dos modelos característicos: la vivienda unifamiliar en urbanización dispersa, en el interior, y apartamentos veraniegos, en los espacios costeros. En el primero de los casos, las viviendas unifamiliares, se mantiene el paisaje característico de urbanización dispersa en Denia y Jávea con ciertos incrementos, siendo el 19,26% y 10,79% el aumento en el tejido urbano discontinuo respectivamente, y se contiene en Moraira (Teulada) y Benisa, con un aumento del 1,8% y 0,25%, en cada uno de los dos casos. En otros municipios se produce una enorme expansión de este tipo de ocupación, así, en Benitachell el incremento de tejido urbano discontinuo alcanza un incremento del 56,32% de la superficie en este periodo. A este proceso expansivo hay que añadir el cambio tipológico que se produce en las nuevas edificaciones que supone un impacto territorial y paisajístico importante.

Se trata del cambio en la configuración de las nuevas viviendas y su dimensión. Hasta la fecha la ordenación de las urbanizaciones seguía las directrices marcadas por el territorio en el que se asentaba; los viarios y las parcelas se adap-

taban a la orografía ajustándose a las parcelaciones rurales y las curvas de nivel. Además, la dimensión de las parcelas permitía, por un lado, mantener la percepción del relieve territorial y, por otro lado, incluían una importante superficie libre —ocupada generalmente con verde— que ofrecían, respecto al impacto de lo edificado, una imagen atenuada. Sin embargo, algunas de las nuevas urbanizaciones —auspiciadas por un planeamiento que no distingue el espacio urbano del rural— han cambiado totalmente la intervención en este territorio produciendo un nuevo suelo artificializado de gran impacto visual, nada acorde con la orografía en la que se asienta y de muy escasa calidad urbanística y arquitectónica. Se trata de operaciones en las que se ha hecho tabla rasa de toda la parcelación y caminos existentes previamente, proyectando nuevas parcelas absolutamente descontextualizadas y anacrónicas respecto al entorno en el que se sitúa. Además, como ocurre en la mayoría de estos casos, se trata de una parcelación muy reducida y ajustada para la vivienda unifamiliar o adosada que no deja espacios libres —por tanto, no hay espacio verde— el impacto de lo construido resulta muy alto. Si esto no fuera suficiente, en algunas de las nuevas intervenciones se proyectan hileras de viviendas alineadas a viario —sin los retranqueos tradicionales de las viviendas unifamiliares de este territorio— de hasta 800 metros continuos, sin interrupciones, a modo de nuevas murallas territoriales. Una situación que no se había producido en este territorio del norte de la provincia de Alicante hasta la fecha.

Por último mencionar las nuevas actividades que se han incorporado entre las que, además de las nuevas superficies industriales y comerciales que aumentan su suelo considerablemente, destaca la inclusión de nuevos campos de golf. En este ámbito se inauguran dos nuevos campos en Denia —Club de Golf Jávea en 1981— y en Jávea, a pocos kilómetros de Benitaxell, —La sella golf en 1991—, en ambos casos asociados a la oferta de vivienda de baja densidad.

## **2.2. La Marina Baixa (Altea, Alfàs del Pi, Benidorm, Finestrat y Villajoyosa)**

En este territorio dominado por la presencia de Benidorm, como población turística que ha ensayado con éxito un modelo de edificación en altura —vinculada a la oferta hotelera y de apartamentos—, se dan cita importantes crecimientos incluyendo el mantenimiento del modelo de los rascacielos, las urbanizaciones de baja densidad y la incorporación de importantes nuevas actividades en el territorio. De hecho, varios de los municipios de esta comarca son los que mayores porcentajes de incremento del suelo tienen de todo el norte de la provincia —196% Finestrat y 170% Villajoyosa—.

La evolución de los núcleos urbanos costeros ha tenido un considerable crecimiento. En Altea, los desarrollos del núcleo urbano han seguido dos vectores de crecimiento, el primero en dirección paralela a la costa, según en la carretera nacional N-332 en dirección norte y, el segundo, hacia el interior apoyándose en la creación de la nueva Facultad de Bellas Artes perteneciente a la Univer-

sidad Miguel Hernández. En Benidorm se produce un importante aumento de la superficie artificializada que, por un lado, consolida la tradicional ocupación cercana a la costa con nuevas actividades —parques temáticos (Aqualandia y Mundomar)— y, por otro lado, espacios intersticiales entre la población costera y la autopista donde se insertan nuevos espacios edificados de baja densidad y un nuevo campo de golf. En Villajoyosa se aprecia un importante crecimiento junto al núcleo a lo largo de la costa en ambas direcciones, aunque especialmente considerable en dirección a Benidorm. Este crecimiento no ha impedido que todavía queden algunos espacios litorales sin ocupar en la larga costa del municipio.

En cuanto al tejido urbano discontinuo, hay que señalar que se produce un incremento importante de suelo destinado a nuevas urbanizaciones de baja densidad alejadas de los núcleos urbanos, destacando algunos casos por su considerable impacto territorial. El primero en Altea, las urbanizaciones en las faldas de la sierra de Bernia, donde resulta especialmente sorprendente su impacto visual ya que no sólo se ha ocupado un espacio que tradicionalmente formaba parte del sistema verde de la sierra, sino también porque las tipologías edificatorias desarrolladas aumentan el impacto paisajístico: en ocasiones, se trata de edificios plurifamiliares de cuatro plantas de altura y organizados como bloques lineales, llegando en algunas ocasiones a los casi trescientos metros lineales. Teniendo en cuenta que están situados a cierta cota y frente a la cuenca formada por la desembocadura del río Algar, el impacto visual producido alcanza un amplio territorio que abarca más de diez kilómetros de distancia.

El otro caso de relevante transformación territorial es el de Benidorm ya que esta ciudad había estado asociada a la oferta turística hotelera y de apartamentos basado en una alta densidad junto al mar. Este modelo ha ido manteniéndose y consolidándose en las franjas más interiores pero, en las últimas décadas, se ha propuesto una ocupación territorial alternativa y totalmente diferente. Esta nueva estrategia plantea la utilización del territorio interior, la franja lineal entre la autopista AP-7 y la sierra Cortina, donde se han implantado nuevos usos: los parques temáticos de Terra Mítica, Terranatura y Aquanatura y una importante superficie destinada a dos campos de golf —Viallaitana levante y poniente— junto con un complejo hotelero y de apartamentos imitando una población tradicional mediterránea, todo ello muy alejado de la oferta turística de Benidorm hasta la fecha. Hay que considerar que estas nuevas ocupaciones junto a la autopista AP-7 siguen una tendencia ya iniciada con anterioridad y consolidada en este periodo en el vecino municipio de Finestrat que, a pesar de tener muy poca costa, dispone de una considerable franja de territorio en los entornos de la mencionada autopista.

### **2.3. L'Alacantí (El Campello y Alicante)**

La influencia de la capital de la provincia, la ciudad de Alicante, se percibe con especial claridad en esta comarca, donde se ha producido una relevante ocupación de suelo vinculado al litoral, tanto en continuidad con áreas ya ur-

banizadas, como en superficies vacantes. De hecho, se ha colmatado la línea de costa de norte a sur, con algunas excepciones, y las únicas áreas todavía vacantes en el litoral están situadas en las áreas acantiladas y desembocadura del río Seco, al norte de Campello, y en el saladar de Agua Amarga, en el sur de Alicante.

Respecto a la ocupación litoral, destaca sobre todo la importante ocupación de El Campello —con un incremento del tejido continuo del 37%— y del litoral en la playa de San Juan (término municipal de Alicante), donde se ha transformado todo el suelo cercano a la costa que no había sido ocupado hasta la fecha. Si la primera franja litoral había tenido un uso basado en la segunda residencia veraniega, los nuevos espacios lo han mantenido, combinándolo con la oferta de viviendas de residencia habitual y otras actividades vinculadas al ocio. La tipología residencial en este ámbito ha simultaneado la baja densidad con ocupaciones de densidad media similares a los de la nueva corona exterior de Alicante, de características muy urbanas. Además, destaca por su dimensión y propuesta tipológica la introducción de un nuevo campo de golf vinculado a la oferta de vivienda unifamiliar y adosada en la playa de San Juan de Alicante.

También el territorio interior ha sufrido, en este periodo, una fuerte ocupación cuyas características principales son: por un lado, la oferta de alojamiento residencial alternativo a la ciudad central basado en la vivienda unifamiliar y adosada; y, por otro lado, el desarrollo de nuevas actividades, incluyendo los recurrentes nuevos campos de golf acompañados de nuevas viviendas en Mutxamel y Alicante.

#### **2.4. El Baix Vinalopo (Elche y Santa Pola)**

Hasta fechas recientes esta comarca había estado más al margen de las dinámicas turísticas tan características de la provincia, sin embargo, esa tendencia ha cambiado en los últimos años. La configuración administrativa de este territorio hace que el término municipal de Elche abarque en el litoral sólo los extremos norte y sur de esta comarca, mientras que el espacio central está ocupado por Santa Pola y es, precisamente, en este municipio donde se ha producido el segundo mayor incremento del suelo destinado a tejido urbano discontinuo, con un 634% entre 1990 y 2006.

Frente a la contención de la política urbanística de Elche que, únicamente, ha consolidado las urbanizaciones ya existentes en el litoral con crecimientos comedidos, resulta significativa la apuesta de Santa Pola por ocupar de manera especulativa la sierra y el cabo de su mismo nombre. Además de la importante cantidad de suelo artificializado incorporado, la construcción en la sierra de Santa Pola —en su frente norte y este— con la colmatación de las partes más elevadas supone uno de los impactos visuales de carácter territorial más llamativos ya que la edificación impide reconocer la topografía natural de la sierra, sustituida por urbanizaciones de una fuerte densidad de ocupación del suelo.

El resultado de estas intervenciones hace que todo el frente litoral de Santa Pola con la excepción de las salinas esté prácticamente ocupado por edificación y sean los extremos litorales pertenecientes a Elche —las Dunas de El Altet, Carabassí y Elche— el único espacio litoral todavía libre.

## **2.5. El Baix Segura (Guardamar, Torrevieja, Orihuela y Pilar de la Horadada)**

El sur de la provincia de Alicante se caracteriza por la existencia de importantes espacios naturales a lo largo de su litoral, junto con una fuerte presión de la urbanización de baja densidad destinada al turismo residencial. Durante este periodo se ha mantenido la protección de estos espacios naturales pero con desarrollos de la edificación muy cercanos, ha aumentado la superficie de los núcleos urbanos tradicionales y se ha consolidado la ocupación de los espacios interiores cercanos a la costa, como territorio alternativo para las urbanizaciones de baja densidad.

En relación con los espacios naturales destacan las dunas de Guardamar y las lagunas de la Mata y Torrevieja. El primero, el cordón dunar poblado por pinares que ocupa la mayor parte del litoral del término municipal de Guardamar, ha sido preservado durante este periodo aunque, en contraposición, se ha producido el aumento del núcleo tradicional y la creación de nuevas urbanizaciones en segunda línea de mar, a pocos kilómetros de la costa. El segundo de los espacios ha sido más afectado por la actividad urbanística ya que en la estrecha franja de tierra existente entre las dos lagunas que forman parte del Parque Natural de las lagunas de Torrevieja y la Mata se ha situado un importante desarrollo residencial que, desde el punto de vista territorial y paisajístico, resulta muy impactante. Además, al igual que en el caso del Peñón Ifach vuelve a resultar significativo que sea de manera simultánea cuando se crea el parque natural y se urbanizan los espacios intersticiales y aledaños al mismo.

Respecto al crecimiento de los núcleos urbanos destaca Torrevieja, donde se consolida una expansión urbanística llevada a cabo desde la década de los setenta y caracterizada por la ocupación en extensión de su término municipal, a partir de la proliferación de urbanizaciones de baja densidad que se van adicionando sin una estructura viaria ni territorial definida con claridad.

En continuidad con Torrevieja, hacia el sur, en el término municipal de Orihuela se ha apostado por este mismo tipo de ocupación residencial llegando a colmatar, no sólo los espacios litorales hasta la autopista AP-7, sino también las siguientes franjas paralelas al mar alcanzando, en algunos puntos, hasta los seis kilómetros de profundidad. Esta ocupación ha estado basada en la vivienda adosada en parcelas muy reducidas, con las consiguientes connotaciones paisajísticas ya mencionadas. Se trata de una apuesta por una urbanización expansiva de baja calidad que contrasta con la tradicional ocupación del litoral de Orihuela, caracterizada por algunas urbanizaciones turísticas de calidad —como la Dehesa de Campoamor y Cabo Roig— en las que predominaba la vivienda unifamiliar

en parcela aislada de cierta dimensión, sin dejar de acoger otros espacios que incluían los apartamentos en altura.

La expansión de estos modelos de ocupación ha llegado a algunos términos municipales sin costa, como es el caso de San Fulgencio o Rojales. En estos municipios de segunda línea de mar se han desarrollado grandes superficies destinadas a urbanizaciones de baja densidad —incluyendo campos de golf en una de ellas— con parcelas muy pequeñas, situadas sobre los espacios más elevados a ambos lados de la cuenca del río Segura y con el consiguiente impacto territorial mencionado con anterioridad.

CUADRO 3. Aumento de los distintos tipos de ocupación 1990 y 2006

	LA MARINA ALTA					LA MARINA BAIXA					L'ALACANTÍ	EL BAIX VINALOPÓ	EL BAIX SEGURA						
	Dénia	Jávea	Bentatell	Teulada	Benissa	Calp	Alfàs del Pi	Altea	Benidorm	Finestrat	Villajoyosa	El Campello	Alicante	Elche	Santa Pola	Guardamar del Segura	Torreveja	Orihuela	Pilar de la Horadada
Residencial continuo	●	●	•	•	•	●	•	●	●	○	●	●	●	●	●	●	●	●	●
Residencial discontinuo	•	•	●	•	○	•	•	●	●	●	●	●	●	•	●	●	●	●	●
Nuevas tipologías	•	●	●	○	○	•	•	●	●	●	•	●	●	•	●	●	●	●	•
Campos de golf	●	●	○	○	○	○	●	○	●	•	○	•	●	○	○	•	•	●	○
Actividades económicas	●	●	○	•	○	○	○	•	●	●	•	•	●	●	●	•	●	●	•
Suelo dotacional	•	•	○	•	○	•	○	●	●	●	•	●	●	●	•	•	●	•	•
Ocupación del litoral	●	●	●	○	○	●	●	•	●	•	●	●	●	○	●	○	●	●	●
Ocupación interior	•	•	○	○	○	●	●	•	●	●	•	●	●	•	●	●	●	●	●
Impacto paisajístico	•	•	●	○	○	•	•	●	●	●	•	●	●	•	●	●	●	●	•
Leyenda: ● Importante crecimiento de suelo • Moderado crecimiento de suelo o en municipios limítrofes ○ Ausencia de incremento de suelo																			

Fuente: elaboración propia a partir de Corine Land Cover, fotografías aéreas y trabajo de campo.

### 3. CONCLUSIONES

La ocupación del territorio litoral en la provincia de Alicante entre 1990 y 2006 ha sido muy intenso; se puede afirmar que aquellos municipios que no habían tenido hasta la fecha un desarrollo urbanístico lo inician en estos momentos con fuerza y las poblaciones que ya lo habían iniciado con anterioridad, aumentan su suelo edificado, en la mayoría de los casos.

En esta etapa se han ocupado, de norte a sur, los ya reducidos espacios vacantes existentes, dejando libre únicamente el litoral que estaba protegido o que tenía unas condiciones de difícil ocupación como acantilados o espacios dunares. En cuanto a los espacios naturales, se lleva a cabo de manera simultánea un proceso contradictorio: la puesta en valor de varios parques naturales junto al litoral y, al mismo tiempo, una fuerte artificialización de los entornos cercanos y limítrofes a esos mismos parajes.

Se produce una considerable ocupación de los espacios situados en el interior, a poca distancia de la costa. Esta tendencia se desarrolla en todas las comarcas, aunque con diferentes intensidades, creando una segunda línea edificada paralela a la costa que afecta a municipios situados en el interior, sin espacio litoral en su término.

Aumenta notablemente el impacto paisajístico debido a la introducción de tipologías en absoluto acordes con el territorio que las acoge, por la ocupación de espacios de características orográficas singulares y por la extensión en superficie de la ocupación del territorio.

Por último, señalar que aunque existe, en estos momentos, mucho planeamiento aprobado y pendiente de ejecutar, el contexto económico actual probablemente permita que esos futuros desarrollos se dilaten en el tiempo y, por tanto, los próximos años compensen la voracidad de la ocupación producida durante este periodo en muchos de los municipios del litoral de la provincia de Alicante

## BIBLIOGRAFÍA

- COPUT (1995): *Estrategias de vertebración territorial. Avance del Plan de Desarrollo Urbanístico de la Comunidad Valenciana*, Valencia, COPUT, 301 p.
- GÓMEZ ORDÓÑEZ, J.L., NAVARRO VERA, J.R., MARTÍ CIRIQUIÁN, P. (2004): *La Construcción del territorio litoral*, Alicante, Universidad de Alicante, 38 p.
- NAVALÓN GARCÍA, M. R. (1995): *Planeamiento urbano y turismo residencial en los municipios litorales de Alicante*, Alicante, Instituto de Estudios Juan Gil-Albert, 361 p.
- VERA REBOLLO, J. F. (1987): *Turismo y urbanización en el litoral alicantino*, Alicante, Instituto de Estudios Juan Gil-Albert, 441 p.
- MARTÍ CIRIQUIÁN, P., GARCÍA MAYOR, C. (2008): « Tourism in Alicante: developments from the 60's to the present day», en *Exploring the public city*, Universidad de Alicante, pp 62-67.
- EUROPEAN ENVIRONMENT AGENCY (2006): *Urban sprawl in Europe*». [http://www.eea.europa.eu/publications/eea\\_report\\_2006\\_10/eea\\_report\\_10\\_2006.pdf](http://www.eea.europa.eu/publications/eea_report_2006_10/eea_report_10_2006.pdf) [consulta: 4/03/2011]
- OBSERVATORIO DE LA SOSTENIBILIDAD EN ESPAÑA (2006): *Cambios de Ocupación del Suelo en España. Implicaciones para la sostenibilidad*.,[http://www.sostenibilidad-es.org/sites/default/files/\\_Informes/tematicos/suelo/suelo-esp.pdf](http://www.sostenibilidad-es.org/sites/default/files/_Informes/tematicos/suelo/suelo-esp.pdf) [consulta: 5/05/2011]



# PAUTAS EN LA FRAGMENTACIÓN DE LA FORMA URBANA EN LAS CIUDADES DEL ARCO MEDITERRÁNEO ESPAÑOL\*

Pablo Martí Ciriquián

*pablo.marti@ua.es*

Gabino Ponce Herrero

*gabino.ponce@ua.es*

*Universidad de Alicante*

**Resumen:** Se propone analizar las pautas de crecimiento de las principales ciudades que conforman el Arco Mediterráneo español; para ello, se plantea estudiar las características de las nuevas ocupaciones del suelo y su relación con la ciudad existente. Estas nuevas tendencias urbanas y territoriales suponen un cambio importante en la utilización del territorio que conlleva nuevas relaciones espaciales y funcionales. Los objetivos del trabajo se centran, por tanto, en la identificación y caracterización de las áreas de nuevo crecimiento reciente en el conjunto de las principales ciudades del arco mediterráneo español y la identificación de pautas y patrones comunes en esos crecimientos. La metodología planteada parte del análisis gráfico y el trabajo de campo para abordar posteriormente su consideración cualitativa. A partir de la comparación entre las tres series de imágenes satelitales ofrecidas por el proyecto europeo Corine Land Cover para todo el arco mediterráneo correspondientes a los años 1990, 2000 y 2006 se propone identificar las principales áreas de crecimiento y el tipo de suelo ocupado durante estas etapas. Una vez definidas dichas áreas de crecimiento, el estudio de las fotografías aéreas y el estudio de campo permiten la caracterización cualitativa de los nuevos suelos. Los resultados esperados se centran en la caracterización y definición de los nuevos modelos de ocupación urbana y sus territorios en el arco mediterráneo español así como la identificación de pautas comunes que permitan comprender las tendencias del crecimiento actual para poder incidir en las futuras planificaciones y planeamiento, tanto territorial como municipal.

---

\* Proyecto: *Las ciudades españolas en la etapa autonómica (1978-2008). Dinámicas, Procesos y políticas*, CSO2009-11261. Ministerio de Ciencia e Innovación (subprograma GEOG).

**Palabras clave:** expansión, ciudades mediterráneas, pautas de ocupación, España.

## PATTERNS IN THE FRAGMENTATION OF URBAN FORM IN THE SPANISH MEDITERRANEAN ARCH

**Abstract:** This study of land use over the past two decades on cities that constitute the Spanish Mediterranean arch analyses the characteristics of new land use and new models of urban and territorial land use. These new spatial trends represent a major change in land use, which includes new spatial and functional relationships. The objectives therefore are to identify and characterise areas of new recent growth in the Spanish Mediterranean arch and identify common patterns and models in those cities and territories growth. The methodology uses graphic analysis and fieldwork to make subsequent qualitative considerations. By comparing the three series of satellite images provided by the EU Corine Land Cover project in the whole Spanish Mediterranean Arch Region for the years 1990, 2000 and 2006, the aim is to identify the main areas of growth during these periods. Having defined these areas of growth, detailed graphic analysis is carried out on aerial photographs taken on dates closest to the dates and fieldwork in order to characterize new land uses. The expected results are concerned with characterising and defining new models of urban land use and the territorial characteristics of new recent urbanism. Identifying new land occupancy models helps to shape future territorial and municipal planning.

**Key words:** sprawl, Mediterranean cities, occupancy patterns, Spain.

### 1. INTRODUCCIÓN

Las ciudades españolas en general y, especialmente, las situadas en el litoral mediterráneo han desarrollado un fuerte crecimiento desde la década de los noventa del pasado siglo hasta fechas recientes. España, junto con Irlanda y Portugal son los estados de la Unión Europea donde más ha crecido la superficie artificial. De hecho, en los últimos veinte años la superficie transformada en España equivale a más de un tercio de la transformada en toda su historia.

Evidentemente, este cambio en la ocupación de suelo no se ha producido de manera homogénea en todo el territorio, siendo en el área metropolitana de Madrid y en las regiones costeras —especialmente la del Mediterráneo—, donde se alcanzan las tasas más elevadas en el proceso de transformación del suelo. Si atendemos al crecimiento del suelo artificial en las distintas costas españolas (Cuadro 1), se constata que para una franja de 2 kilómetros la superficie litoral más transformada es la de las Islas Baleares, en primer lugar —incremento del 24,7%—, y la costa mediterránea, en tercer lugar, pero si el tramo considerado para el análisis incluye la franja de 5 kilómetros la primera y la segunda son las Islas Baleares y costa mediterránea peninsular, con unos incrementos del 35,9% y 28,7% respectivamente.

CUADRO 1. Superficies artificializada según franjas paralelas a la costa 1987-2000

	Franja de 0 a 2 kilómetros				Franja de 2 a 5 kilómetros			
	Superficie total	Superficie Artificial en 2000 (Ha)	% artificial sobre el total	Incremento 1987-2000 (%)	Superficie total	Superficie Artificial en 2000 (Ha)	% artificial sobre el total	Incremento 1987-2000 (%)
COSTA MEDITERRÁNEA	278841	73823	26,5%	19,1%	393953	47569	12,0%	28,7%
COSTA ATLÁNTICA SUR	64.431	12.316	19,1%	19,8%	91.456	5.444	6,0%	21,8%
ISLAS BALEARES	128.528	17.007	13,2%	24,7%	128.494	5.695	4,4%	35,9%
LAS PALMAS	110.750	11.852	10,7%	7,3%	118.924	5.355	4,5%	5%
SANTA CRUZ DE TENERIFE	97.839	7.753	7,9%	10,6%	109.872	4.488	4,1%	15,3%
COSTA ATLÁNTICO-CANTÁBRICA	276.727	37.596	13,6%	7,1%	321.416	16.303	5,1%	20,8%

Fuente: Observatorio de la Sostenibilidad en España, 2006.

Aunque las distintas ciudades del Arco Mediterráneo pertenecen a diferentes Comunidades Autónomas y la legislación urbanística tiene un carácter autonómico se pueden reconocer pautas comunes en los procesos de crecimiento de las ciudades. Las razones de esta convergencia se sitúan en dos ámbitos: por un lado, la existencia de una legislación estatal en materia de desarrollo del suelo muy consolidada que ha supuesto un punto de partida común y, por tanto, a pesar de la existencia de las diferentes legislaciones autonómicas en el desarrollo urbanístico de nuestros territorios, se reconocen pautas y dinámicas con ciertas semejanzas; por otro lado, una coyuntura de carácter general que ha afectado a todas las ciudades españolas, independientemente de la Comunidad Autónoma a la que pertenecían, ha sido la situación de crecimiento económico que ha acompañado el desarrollo urbano, especialmente a partir de la década de los 90, lo que permite establecer comparaciones y similitudes en los procesos territoriales de este periodo.

## 2. EL ARCO MEDITERRÁNEO Y SUS PRINCIPALES CIUDADES

El Arco Mediterráneo Español —AME— ha sido considerado como un espacio regional relevante, tanto desde el punto de vista económico, como desde la perspectiva territorial europea. Respecto a su importancia económica, el estudio del Instituto de Investigaciones Económicas encargado por la Caja de Ahorros del Mediterráneo pone de manifiesto que el AME concentra la mitad de la actividad

española y genera una producción por encima del PIB de 22 países —respecto a 27— de los que forman la Unión Europea. En relación a la relevancia de este espacio regional, resulta pertinente recordar que el denominado Arco Mediterráneo constituye uno de los grandes ejes de desarrollo europeo y que ha sido objeto de atención en la estrategia territorial europea.

La delimitación de este espacio regional en el caso español ha llevado a diversas interpretaciones sobre su límite sur ya que si bien la provincia de Valencia siempre ha estado integrada, los diversos autores que han tratado de definir los límites de este espacio regional en el conjunto europeo han incluido y excluido, en diferentes ocasiones, las provincias de Alicante, Murcia y las de la comunidad de Andalucía.

Para este estudio se ha optado por considerar todas las provincias cuyo límite litoral era el Mar Mediterráneo, desde la provincia de Girona hasta la de Málaga y, por tanto, las ciudades objeto de análisis son aquellas que pertenecen las tres provincias costeras de Cataluña —Girona, Barcelona y Tarragona—, las tres de la Comunidad Valenciana —Castellón, Valencia y Alicante—, las Islas Baleares —Palma de Mallorca—, Murcia y tres de las provincias andaluzas —Almería Granada y Málaga—.

Aunque las transformaciones territoriales no necesariamente se han producido en las ciudades importantes, éstas reflejan muy bien la transformación llevada a cabo durante el periodo. Además, el estudio no se centra en los límites municipales y entiende que esas ciudades y sus territorios de influencia son el lugar de encuentro de las diferentes actividades que han caracterizado la transformación territorial en esta etapa. Respecto a la selección de las ciudades y sus territorios de influencia se ha partido, inicialmente, de las capitales de cada una de las provincias que constituyen el ámbito de estudio, independientemente del número de habitantes que cada una de ellas tenga. Cuando en la configuración de estas ciudades existían relaciones funcionales y de proximidad con otras poblaciones que superaran los cien mil habitantes se ha optado por incorporar estas otras ciudades que pertenecen al área urbana: este es el caso de Badalona y Hospitalet de Llobregat respecto a Barcelona, Reus en relación con Tarragona y Elche al referirnos a Alicante. Adicionalmente, se han incluido algunas poblaciones que superan los 100.000 habitantes que han tenido unos condicionantes territoriales complementarios de los que ya están representados en el conjunto provincial. Así se han incorporado las ciudades de Tarrasa y Sabadell en la provincia de Barcelona, Cartagena en el caso de Murcia y Marbella en la provincia de Málaga.

### **3. ANÁLISIS DE LAS CIUDADES SELECCIONADAS E IDENTIFICACIÓN DE TENDENCIAS**

El amplio abanico de territorios analizados nos permite identificar una serie de pautas de crecimiento y de implantación de nuevas actividades que se producen de manera sistemática en muchos de los ámbitos estudiados. Este carácter

recurrente de determinadas dinámicas, en la mayoría de las ciudades, hace pensar que no se trata de una característica de esas ciudades individualmente, sino más bien, de una dinámica que se ha impuesto en toda nuestra realidad territorial y, por tanto, característica de todo el arco mediterráneo español.

También se identifican tendencias regionales en el conjunto de ciudades estudiadas, teniendo en cuenta los diferentes crecimientos de suelo, se evidencia una mayor actividad urbanística en las ciudades situadas más hacia el sur que en aquellas más septentrionales. Se trata de una mayor ocupación de suelo de diversas características, desde el uso residencial hasta el de carácter dotacional público y privado. Igualmente, existen otras actividades en las que esa diferencia entre el norte y el sur no se manifiesta de manera tan clara, como es el caso de la incorporación de las grandes superficies comerciales, el suelo industrial o la incorporación y ampliación de infraestructuras.

En cualquier caso, y con carácter general, entre 1990 y 2006 se aprecian en la mayoría de los territorios estudiados importantes crecimientos —ya sean en continuidad con la ciudad existente o de manera aislada— así como la incorporación de nuevos usos del suelo que hasta la fecha no habían tenido la repercusión territorial que adquieren en esta nueva etapa.

Para poder abordar de manera comparativa y sintética los crecimientos de cada una de las ciudades se ha elaborado la siguiente tabla que recoge, en función de los diferentes tipos de actividad, los aspectos más significativos en cada uno de los territorios estudiados (Cuadro 2).

A partir de los crecimientos estudiados en cada uno de los territorios y de manera temática, según los usos del suelo planteados para el análisis, se puede considerar que las tendencias durante el periodo han sido, con carácter general, las siguientes:

En relación con el suelo residencial en continuidad con la ciudad existente se puede constatar la importante superficie nueva destinada a este uso, con especial incidencia en las ciudades más meridionales. En todos los casos las pautas de crecimiento siguen las tendencias iniciadas con anterioridad y, por tanto, en la mayoría de las ciudades el crecimiento se plantea según las siguientes estrategias: ocupando espacios intersticiales entre tejidos o infraestructuras viarias, en coronas concéntricas o siguiendo determinados ejes viarios de conexión territorial.

Respecto a los desarrollos de colmatación de las coronas periféricas de la ciudad, se producen con cierta intensidad en la mayoría de las ciudades situadas en el centro y sur del Arco Mediterráneo español como Palma de Mallorca, Castellón, Valencia, Alicante, Elche, Murcia, Granada, Málaga y Marbella. En la mayoría de estas ciudades, además de la ocupación de la corona, se percibe una intensidad especial en las direcciones marcadas por los grandes ejes viarios de carácter territorial —autopistas y autovías—. En este último sentido, destacan Murcia y Marbella por desarrollar una nueva ciudad lineal según la dirección de la autopista.

En referencia a los crecimientos residenciales de carácter discontinuo, se constata el importante incremento de este tipo de suelo en la totalidad de los terri-

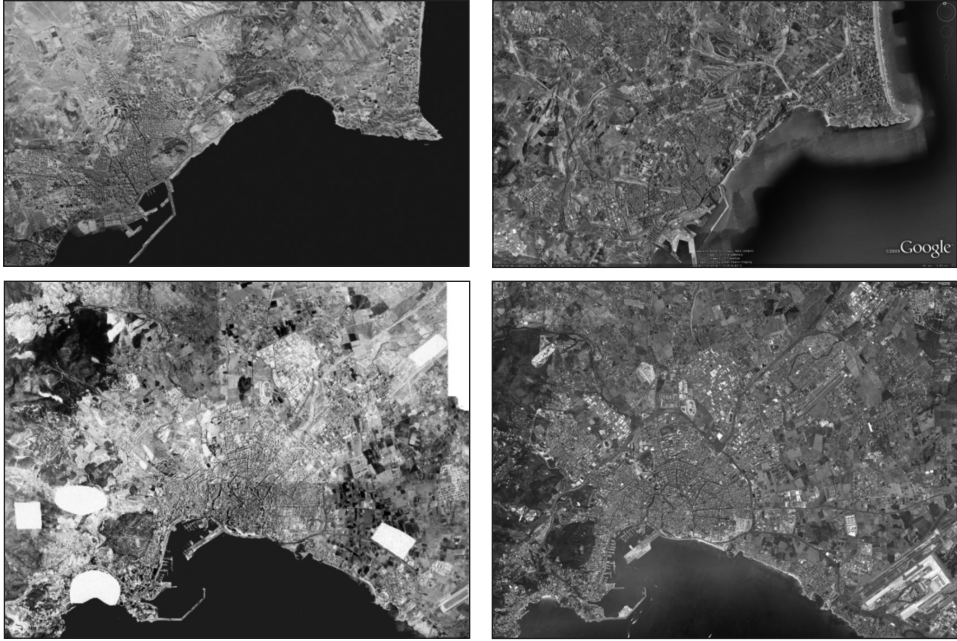
CUADRO 2. Intensidad y características del crecimiento de las ciudades del arco mediterráneo entre 1990 y 2006

	Suelo residencial continuo	Suelo residencial discontinuo	Suelo actividades económicas	Ampliación infraestructuras	Equipamientos públicos no municipales	Nuevos espacios de ocupación territorial
<b>Girona</b>	Moderado: destaca ocupación junto a Salt hacia O	Muy moderado ampliación en áreas suburbanas	Importante: Áreas industriales y comerciales	No destacable	Moderado: Hospital de Salt y Universitat de Girona	Destaca Campo de Golf al NO junto a la autopista AP-7
<b>Sabadell</b>	Moderado: sobretodo en el límite NO y SO hacia Terrassa	Importante en municipios colindantes	Muy importante en otros municipios (S. Quirze y Castellar del Valles)	Aeropuerto de Sabadell		Importante campo de golf entre Sabadell y Terrassa
<b>Terrassa</b>	Moderado: sobretodo en el límite N	Importante en municipios colindantes	Muy importante y en zona comercial regional de multinacionales			Importante campo de golf entre Sabadell y Terrassa y en Matadepera
<b>Badalona</b>	Moderado: hacia el interior en dirección NO	Moderado: hacia el interior en dirección NO		Puerto deportivo		Incorporación de dos nuevos campos de golf en la costa hacia el norte.
<b>Barcelona</b>	Únicamente en áreas intersticiales	Importantes fuera de Barcelona		Puerto comercial y aeropuerto	Espacios para los Juegos Olímpicos Universidad, Fira Barcelona y	Además de los campos al norte de Badalona otros en el interior.
<b>Hospitalet de Llobregat</b>	Moderado: junto a grandes viarios de acceso		Muy importante y Comercial cadenas multinacional Área industrial	Puerto comercial y aeropuerto	Fira Barcelona y Ciudad de la Justicia	
<b>Tarragona</b>	Intenso: hacia el interior (NO) y junto al río Francolí	Moderado en dirección hacia N	Muy importante crecimiento industrial nuevo y junto al puerto	Muy importante: Puerto comercial y áreas industriales	Campus Universitat Rovira i Virgili	Campo de golf e influencia de Port Aventura en
<b>Reus</b>	Intenso: en límite SO junto a autovía	Moderado en dirección S	Importante crecimiento industrial			Campo de golf e influencia de Port Aventura en
<b>Palma de Mallorca</b>	Muy intenso: en toda la corona exterior de la ciudad	Muy intenso: en toda la corona exterior de la ciudad	Importante crecimiento industrial y comercial	Puerto comercial y aeropuerto	Intenso: deportivo, centro penitenciario y Universitat de les Illes Balears.	Muy intenso: 4 nuevos campos de golf

	Suelo residencial continuo	Suelo residencial discontinuo	Suelo actividades económicas	Ampliación infraestructuras	Equipamientos públicos no municipales	Nuevos espacios de ocupación territorial
<b>Castellón de la Plana</b>	Muy intenso: en toda la corona exterior de la ciudad	Moderado en poblaciones hacia el interior y la costa	Muy importante crecimiento industrial y comercial	Puerto comercial y nuevo aeropuerto	Intenso: Universitat Jaume I	
<b>Valencia</b>	Muy intenso: en toda la corona exterior de la ciudad	Intenso poblaciones cercanas hacia el interior	Importante aumento terciario, industrial y comercial	Muy importante en el puerto comercial. Aeropuerto	Intenso: Ciudad de las Ciencias, Univ. Politécnica y de Valencia	
<b>Alicante</b>	Muy intenso: en toda la corona exterior de la ciudad	Muy intenso: en toda la corona exterior de la ciudad	Importante crecimiento industrial y comercial	Puerto comercial y aeropuerto	Intenso: Universidad de Alicante	Intenso: tres nuevos campos de golf
<b>Elche</b>	Moderado crecimiento	Intenso: en toda la corona exterior de la ciudad	Importante crecimiento industrial y comercial	Puerto comercial y aeropuerto	Intenso: Universidad de Miguel Hernández	Varios campos de golf nuevos a poca distancia
<b>Murcia</b>	Muy intenso: en toda la corona exterior de la ciudad	Muy intenso junto a la autopista A-7	Muy importante crecimiento comercial junto a accesos A-7		Intenso: Universidad de Murcia,	Varios campos de golf nuevos en dirección a Cartagena e interior
<b>Cartagena</b>	Moderada contención del crecimiento	Intenso crecimiento en poblaciones cercanas	Moderado crecimiento	Puerto comercial y aeropuerto	Hospital regional y circuito de carreras	
<b>Almería</b>	Moderado crecimiento hacia el E.	Moderado crecimiento hacia el E.	Importante aumento industrial y comercial	Puerto comercial y aeropuerto		Intenso: dos nuevos campos de golf
<b>Granada</b>	Consolidación de la corona exterior hasta la autopista	Intenso crecimiento en poblaciones cercanas	Importante crecimiento industrial y comercial		Intenso: <i>Campus</i> de la salud Universidad de Granada	Moderado: un único campo de golf nuevo hacia el SO
<b>Málaga</b>	Intenso: en toda la corona exterior de la ciudad	Intenso: en toda la corona exterior de la ciudad	Importante aumento superficie terciaria comercial e industrial	Puerto comercial y aeropuerto	Intenso: <i>Campus</i> de Teatinos Universidad de Málaga	Intenso: dos nuevos campos de golf en las cercanías de la ciudad
<b>Marbella</b>	Muy intenso crecimiento junto a la costa	Intenso crecimiento lineal en costa.	Moderado aumento de la superficie comercial	Infraestructuras viarias	No destacable	Muy intenso: más de 10 nuevos campos de golf.

Fuente: elaboración propia a partir de trabajo de campo y datos de Corine Land Cover.

*FIGURAS 1, 2, 3 y 4. Las ciudades y su entorno de Alicante (1977 y 2007) y Palma de Mallorca en (1984 y 2007)*



Fuente: Instituto Geográfico Nacional y Google Earth.

*FIGURAS 5 y 6. Los nuevos crecimientos residenciales discontinuos en Sant Quirze del Vallès junto a Sabadell y en Cartagena*



Fuente: Google Earth 2007.

torios estudiados. Además, sorprende que este proceso se desarrolla independientemente de la intensidad del crecimiento residencial en continuidad por lo que se producen casos en los que se desarrollan ambas estrategias de manera simultánea y, en otras ocasiones, de manera complementaria a la contención. Entre las ciudades del primer grupo, destacan: Elche con el aumento de la ocupación dispersa



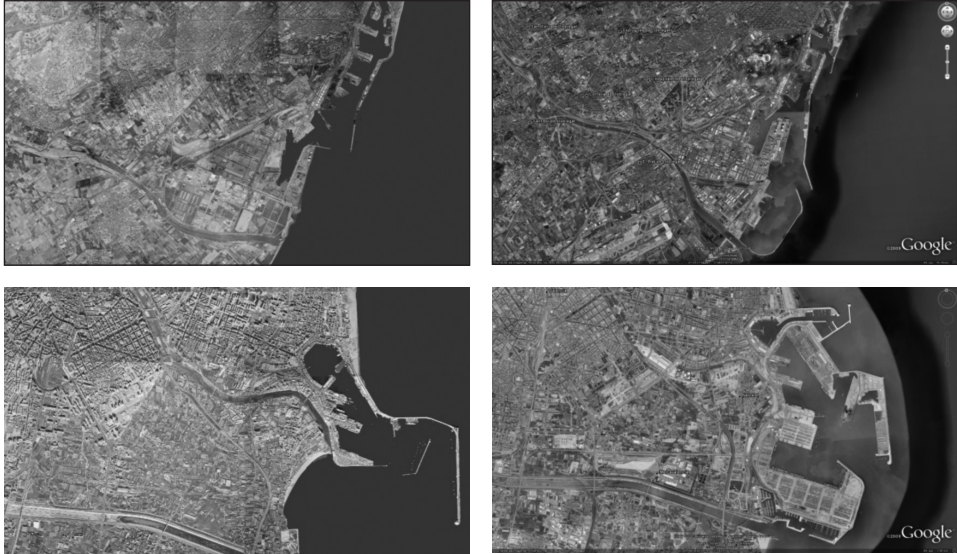
en su territorio agrícola; Alicante por la consolidación de estos asentamientos en poblaciones como San Vicente del Raspeig y San Juan; en Palma de Mallorca destaca la ocupación de las colinas situadas al oeste; y en Murcia la ocupación de la huerta y de municipios situados al norte de la ciudad. Respecto al segundo grupo de ciudades, cuyo crecimiento continuo no ha sido especialmente intenso pero que desarrollan una ocupación dispersa importante en su límite municipal o en suelos vecinos, destacan: Barcelona que al agotar su suelo ha generado un fuerte crecimiento de este tipo en las poblaciones del Vallès; igualmente, Sabadell está acompañado de fuertes crecimientos de baja densidad en poblaciones cercanas; y en Cartagena donde se producen importantes crecimientos de este tipo.

El otro tipo de suelo en el que se produce un aumento muy importante durante este periodo es el destinado a uso industrial y comercial, tanto por ampliación como por creación de nuevos polígonos industriales, combinado en la mayoría de los casos estos mismos espacios con nuevas actividades terciarias y comerciales e incluyendo la introducción de los grandes centros comerciales en la mayoría de las ciudades. En algunos casos, se crean importantes polígonos *ex novo* destacando, entre otros, los casos de Tarragona hacia el noreste y los dos de Cartagena junto a las autovías de conexión territorial. También se produce en este momento en España la introducción de un número importante de espacios comerciales de gran superficie vinculados a las grandes multinacionales de cada uno de los sectores, así la mayoría de estas multinacionales comienzan a introducirse en España a principios de los noventa con diferentes estrategias, en función de las ciudades y sus escalas.

Otra de las características del periodo es la incorporación de grandes infraestructuras viarias de gran capacidad que se desarrolla en este periodo, transformando radicalmente el ámbito territorial de las ciudades y sus áreas de influencia. Si se analizan las fotografías de 1977 se reconocen, en general, ciudades compactas con débiles viarios en sus alrededores. Sin embargo, la actualidad nos muestra una gran cantidad de autovías y autopistas de acceso y circunvalación, la mayoría de estas construidas durante el periodo de estudio. Además de las infraestructuras viarias, una mención especial merece las ampliaciones ferroviarias, portuarias y aeroportuarias. En concreto, estas dos últimas son muy notables en este periodo: la práctica totalidad de los puertos de las ciudades del arco mediterráneo aumentan exponencialmente la superficie destinada a usos portuarios, destacando los casos de Barcelona y Valencia; respecto a los aeropuertos, no solo se amplían todos —con la excepción de Girona—, sino que incluso se crean nuevos como el caso de Castellón.

Igualmente, en todos los casos, el periodo ha estado caracterizado por la incorporación de importante suelo destinado a nuevas dotaciones de todo tipo: universitarias, educativas, culturales, deportivas, sanitarias y de ocio. Del conjunto de estas dotaciones destacan, por su impacto territorial, las ampliaciones de las universidades que se llevan a cabo en esta etapa y que afecta a la totalidad de las capitales de provincia. Así, se incorporan nuevas universidades o se amplían las existentes —Tarragona, Castellón, Palma de Mallorca, Valencia, Alicante, Elche, Murcia y Málaga— destacando el caso de Cartagena en donde la recién inau-

*FIGURA 7, 8, 9 y 10. Las ciudades y su entorno de Barcelona y Valencia en 1977 y 2007*



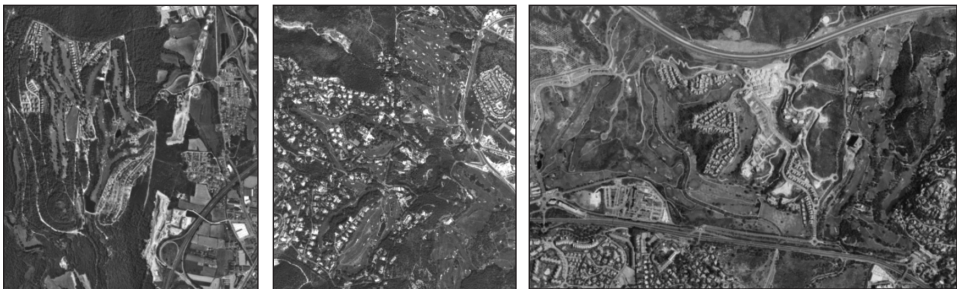
Fuente: Instituto Geográfico Nacional y Google Earth.

*FIGURAS 11 y 12. Los nuevos campus en las ciudades de Castellón y Valencia*



Fuente: Google Earth 2007.

*FIGURAS 13, 14 y 15. Los nuevos campos de golf en Girona, Palma de Mallorca y Marbella*



Fuente: Google Earth 2007.

gurada Universidad Politécnica ocupa antiguos espacios militares rehabilitados.

Por último, destaca una increíble proliferación de una nueva actividad ajena a nuestra cultura, como ha sido la incorporación y proliferación de nuevos campos de golf. Es cierto que tradicionalmente habían existido algunos campos de golf en los territorios estudiados, incluso desde la década de los cincuenta, pero nunca había existido una oferta tan importante para este deporte en el arco mediterráneo español y, además, con una nueva configuración al vincularlos a la oferta residencial de baja densidad.

En definitiva, todas las transformaciones territoriales evidencian que en este periodo se ha producido una evolución de nuestras ciudades hacia territorios claramente más complejos donde los límites funcionales son mucho más amplios. Un sistema de relaciones en los que se favorece una mayor relación entre las ciudades centrales y sus poblaciones cercanas, destacando un aumento de suelo artificializado en estas últimas. En esta transformación ha sido fundamental la creación de nuevas infraestructuras de comunicación, la oferta más dispersa de la residencia, la especialización y concentración de las actividades comerciales en determinados lugares y la creación de importantes espacios dotacionales.

#### **4. CONCLUSIONES**

Tal y como se ha enunciado anteriormente, en el conjunto de las ciudades estudiadas del arco mediterráneo español se identifican una serie de pautas comunes durante el periodo de estudio cuya relevancia en la transformación territorial acaecida es de diferente intensidad.

Una primera conclusión global se sitúa en la constatación de que durante el periodo se produce un importante nuevo consumo del territorio y, dentro de los diferentes usos de suelo, destaca claramente la ocupación residencial. Sin embargo, no toda esa ocupación ha sido debida a las nuevas viviendas y, además, tan importantes como las transformaciones de los hábitos residenciales han sido los cambios territoriales producidos por la evolución de nuestros nuevos hábitos comerciales y culturales o las nuevas condiciones económicas, logísticas o de comunicación.

Respecto al desarrollo residencial, se evidencia una mayor actividad en las ciudades más meridionales, tanto en continuidad con las ciudades existentes, como en nuevos espacios en los que se ha introducido una importante superficie de vivienda. El crecimiento en continuidad ha combinado diferentes tipologías residenciales —que abarcan desde la oferta urbana de densidades medias hasta la baja densidad—, mientras que las ocupaciones dispersas en el territorio han estado, lógicamente, caracterizadas por las urbanizaciones de considerable baja densidad.

Centrándonos en estos aspectos complementarios a la transformación del suelo residencial, los cambios territoriales más significativos vienen de la mano de la incorporación de los nuevos espacios comerciales, infraestructuras de comunicación y dotaciones. Prácticamente todas las ciudades acogen, durante este periodo,

espacios comerciales de grandes superficies de multinacionales y su influencia territorial está vinculada a dos aspectos: por un lado, a su inserción territorial, caracterizada por su situación en las periferias de las ciudades y junto a viarios de gran capacidad, generando nuevas polaridades; y, por otro lado, a los efectos producidos sobre la movilidad debido a su inserción. Además, su ubicación junto a las nuevas autovías, ya no permite distinguir entre límites municipales y, en muchas ocasiones, poblaciones que tenían un carácter local pasan a una escala territorial cambiando la configuración que ese ámbito tenía históricamente.

Al igual que se ha incrementado considerablemente la superficie destinada a espacios comerciales y usos industriales, logísticos y de comunicación, las infraestructuras viarias, ferroviarias, portuarias y aeroportuarias han tenido una enorme ampliación en estos años. Igualmente, los espacios dotacionales de carácter público han aumentado considerablemente y se han introducido nuevas actividades de ocio y turismo.

A modo de consideración global, una valoración de conjunto permite constatar el aumento de la superficie ocupada, la incorporación de actividades de carácter territorial, nuevas infraestructuras de comunicación de gran capacidad, nuevos territorios residenciales dispersos y alejados de las ciudades centrales que, en su conjunto, nos hablan de un territorio mucho más disperso en el que la movilidad ha aumentado sustancialmente. En definitiva, en estas décadas, nos situamos en un territorio que difícilmente puede plantearse ser más sostenible que lo era antes sino todo lo contrario, un espacio de gran coste energético, pero que ofrece una gran cantidad de atractivos que antes no existían.

## BIBLIOGRAFÍA

- BORJA, J. (2004): *Urbanismo en el siglo XXI: Bilbao, Madrid, Valencia, Barcelona*, Barcelona, UPC, 231 pp.
- BUSQUETS, J., DOMINGO, M., EIZAGUIRRE, X., MORO, A. (2003): *Les formes urbanes del litoral català*, Diputació de Barcelona, 121 pp.
- COPUT (1995): *Estrategias de vertebración territorial. Avance del Plan de Desarrollo Urbanístico de la Comunidad Valenciana*, Valencia, COPUT, 301 pp.
- FERIA TORIBIO, J.M., ALBERTO PUEBLAS, J.M. (coords.) (2010): *La ciudad metropolitana en España: procesos urbanos en los inicios del siglo XXI*, Pamplona, Cívitas, 442 pp.
- FONT, A. (2007) (coord.): *La explosión de la ciudad*, Ministerio de Vivienda, Madrid, 408 pp.
- PONCE HERRERO, G. (2006) (coord.): *La ciudad fragmentada. Nuevas formas de hábitat*, Alicante, Universidad de Alicante, 253 pp.
- SERRANO MARTÍNEZ, J.M. (2006): «Aglomeraciones y áreas urbanas en España, dimensiones y tendencias: breves precisiones», *Lurralde*, nº 29, pp. 115-142.
- IVIE (2010): *El Desarrollo del Arco Mediterráneo Español. Trayectoria y perspectivas*, CAM. [http://www.ivie.es/downloads/np/NP\\_AME\\_120110.pdf](http://www.ivie.es/downloads/np/NP_AME_120110.pdf), [4/06/2011].

# LAS POLÍTICAS DE DESARROLLO RURAL COMO FRENO AL URBANISMO EXPANSIVO EN LA «MONTAÑA DE ALICANTE». REFLEXIONES DESDE EL DESARROLLO LOCAL

Antonio Martínez Puche

*Antonio.martinez@ua.es*

Joaquín Palací Soler

*quino\_cameta@hotmail.com*

*Departamento de Geografía Humana. Universidad de Alicante*

**Resumen:** Las políticas de desarrollo rural aplicadas en la Montaña de Alicante, han favorecido procesos de desarrollo local (LEADER). Ello ha beneficiado un proceso de largo tiempo y una diversificación económica ligada a los recursos del territorio (paisaje, productos agrícolas, artesanías, turismo), un asentamiento de población (Savia Rural) y una cultura de la población local por preservar los valores culturales y naturales de su territorio frente al urbanismo expansivo. A ello ha contribuido también la Estrategia Territorial de la Comunidad Valenciana.

**Palabras clave:** Desarrollo rural integrado, Savia-Rural, CEDER-Aitana, desarrollo responsable, imagen de marca, «Montaña de Alicante», Estrategia Territorial de la Comunidad Valenciana.

## THE POLITICIANS OF RURAL DEVELOPMENT AS CONTROL TO THE EXPANSIBLE URBANISM IN THE «MOUNTAIN OF ALICANTE». MEDITATE FROM THE LOCAL DEVELOPMENT

**Abstract:** The politicians of rural development applied in Montaña of Alicante, they have favored processes of local development (LEADER). An economic bound diversification has benefitted to the resources of the territory (landscape, agricultural products, crafts, tourism), population's establishment (Savia Rural) and the local population's culture to preserve the cultural and natural values of its territory *versus* the expansible urbanism. It has also contributed it the Territorial Strategy of the Valencian Community.

**Key words:** Develop rural integrated, Savia-rural, GAL-Aitana, Develop responsible, place branding, «Mountan of Alicante», Territorial Strategy of the Valencian Community.

## 1. INTRODUCCIÓN

Los espacios rurales han pasado de ser un medio productivo a ser un entorno consumido. Y en el peor de los casos, en reservorios de suelo que acogen demandas de urbanizaciones para residentes foráneos, hipotecando el futuro y verdadero desarrollo de los municipios y de sus habitantes. Hay que pensar en el largo plazo y en el establecimiento de procesos de desarrollo, más que en el corto plazo y en la aplicación de proyectos urbanísticos nada integrados. Con la Iniciativa LEADER, se inició un proceso de desarrollo rural que dio lugar a iniciativas y proyectos integrados, que pusieron en valor actividades tradicionales, paisajes, artesanías, patrimonio y paisanajes. La conciencia de la ciudadanía y la existencia de herramientas normativas locales y supralocales, pueden favorecer una gestión de los recursos de un territorio, de forma racional y comunitaria, para seguir preservando un territorio, que además de la función productiva, destaca por su función de cohesión social, ocio, residencial, ambiental y cultural.

## 2. CONTEXTO SOCIOTERRITORIAL

El territorio conocido como «Montaña de Alicante» (55 municipios de 5 comarcas), que fue gestionado por el CEDER-Aitana, ocupa una superficie de 83,18 km<sup>2</sup> con una población de 19.589 habitantes en la actualidad y una densidad de 235,5 hab/km<sup>2</sup>, donde destacan Cocentaina con 11.143 habitantes y Muro de Alcoy 8.446 habitantes. Según Ceder-Aitana, la población activa de éste ámbito territorial de la provincia de Alicante, determina un predominio del sector servicios (48%), seguido de la industria (27%) y de la construcción con un 14%. Por su parte, la agricultura se sitúa en último lugar con un 11% de la población activa, que supera notablemente a la media provincial (5%). En el caso de la industria y de la construcción el área de influencia del Centro de Desarrollo Rural Aitana, que estaba localizado en Cocentaina, registraba datos similares a los provinciales (25% y 13% respectivamente). La distribución sectorial a lo largo de la Montaña de Alicante se ve afectada por la influencia de contextos socioeconómicos limítrofes o fronterizos, que irradian parte de su actividad sobre las áreas del Centro de Desarrollo Rural más próximas (SALAS, 2008: 166). Por comarcas, el Comtat es el ámbito comarcal con mayor porcentaje de ocupación industrial (40%) seguido por L'Alacantí (31%), lo cual responde a la vocación industrial (sector textil) de los municipios del eje Alcoy-Cocentaina-Muro, que han difundido su industrialización a municipios como Benimarfull, L'Alquería d'Asnar, L'Orxa y Benilloba en el caso del Comtat, y de la Foia de Castalla para los municipios de L'Alacantí. En cuanto al sector de la construcción destacan los valores de ocupación de la Marina Alta (20%) seguido de la Marina Baixa (15%), asociados a la influencia del litoral, donde la actividad inmobiliaria ha sido muy activa. Por otro lado, el crecimiento del eje Alcoy-Cocentaina- Muro supone una buena perspectiva para el sector de la construcción y en menor medida la

restauración de casas y edificios en municipios de interior. El aumento de este sector ha sido de un 6% en los últimos 10 años, y viene condicionado en parte, por la creciente orientación hacia el turismo que ha llevado a cabo la creación de nuevos servicios comerciales y hoteleros en toda la Montaña de Alicante, pero, que cobra especial relevancia en los municipios de las Marinas. En este sentido destaca el caso de Castell de Guadalest, y de municipios próximos al eje costero, que se extiende desde Villajoyosa hasta El Verger. En el caso de los municipios agrícolas, este cambio agudiza la tendencia generalizada de abandono de la agricultura. La parte de la comarca de la Marina Baixa incluida en el territorio de Ceder-Aitana ofrece el mayor porcentaje de población ocupada en la agricultura con un 19%, seguido de la comarca de l'Alcoia con un 15,31% y de la comarca de la Marina Alta con un 14,5%. Sin embargo la comarca del Comtat ofrece una media del 6,1%, valor que se encuentra matizado por realidades muy dispares intracomarcales, que obligan a contemplarlas por separado, como ocurre con los municipios de Cocentaina y Muro de Alcoy, que no superan el 2%, y el resto de municipios del Comtat tienen valores medios de 20,1%.

### **3. LAS INICIATIVAS COMUNITARIAS LEADER (1991-2006). PROYECTOS Y ACCIONES DE REVALORIZACIÓN INTEGRAL DE LOS ENTORNOS RURALES**

El LEADER I (1991-1994) en «Montaña de Alicante» supuso el inicio de la creación de infraestructuras turísticas. El resultado fue la creación de 18 alojamientos (6 pensiones, 3 hostales, 2 casas rurales y 7 albergues) junto a 2 zonas de acampada controlada y 14 restaurantes. Asimismo, se llevaron a cabo 2 señalizaciones de senderos y 4 proyectos de creación de folletos promocionales. La inversión pública supuso el 76'71% del total, viéndose menos favorecidos el resto de medidas contempladas en esta Iniciativa Comunitaria como la formación, las Pymes y artesanía, la comercialización de productos agrarios, etc.

Tras la experiencia que supuso la iniciativa LEADER I, se introdujeron en LEADER II (1994-1999) correcciones y nuevas estrategias con renovados planteamientos, que en el caso de la Montaña de Alicante se caracterizaron por:

— Introducir una participación más amplia que superara al monopolio del sector político del programa anterior, concibiendo la participación de la población local a todos los niveles como fundamental.

— La apuesta por la creación de una estructura estable con técnicos formados en la Universidad en contenidos geográficos y de desarrollo rural/local, consolidando una estructura técnica acorde con las necesidades profesionales del programa,

— La disgregación del programa en más medidas permitió una mayor coherencia al despliegue de LEADER II en la Montaña de Alicante, extendiéndose la coherencia también a la asignación presupuestaria de cada una de las medidas, reduciendo las aportaciones en infraestructuras turísticas.

Por otra parte, el territorio al que se destinó el programa LEADER II, creció en municipios y en población con la inclusión de Callosa d'En Sarrià, Polop y Benigembla y la salida de Tibi y Beniarbeig, pasando la superficie de 1.043 km<sup>2</sup> a 1.048,45 Km<sup>2</sup>, y conformando lo que hoy se conoce como «Montaña de Alicante» o ámbito CEDER-Aitana. Por otra parte, en cuanto a la población, supuso la entrada de 7.668 habitantes más, circunstancia que de nuevo cuestionó al programa, ya que los nuevos municipios ofrecían unas características socioeconómicas que los relacionaba con el área de influencia del desarrollo turístico y urbanístico de la costa, y por otro, a una agricultura intensiva y competitiva capaz de generar una plena dedicación a los titulares de las explotaciones. Un claro indicador de lo manifestado, es la evolución de crecimiento demográfico que tuvieron municipios como Polop de la Marina y Callosa d' En Sarrià. Así, Polop de la Marina, pasó de 1.995 habitantes en 1996 a 3.636 habitantes en 2006, mientras que Callosa d'En Sarrià de 6.332 habitantes en el año 1996 pasó a 7.939 habitantes en el año 2006. Dentro de las actuaciones arquitectónicas, la importancia que ocupan los elementos eclesiásticos enraíza con las señas de identidad, a las cuales se les concede en los pequeños municipios un valor que trasciende incluso la importancia material del edificio. Las acciones dirigidas al patrimonio natural, en su faceta de acondicionamiento, mejoraron parajes y áreas de recreo, evidenciando la búsqueda de una funcionalidad asociada al turismo y al ocio de proximidad; ello no sólo a favor del visitante, sino también del residente en la Montaña, que además encontraba en estas adecuaciones, significar espacios emblemáticos de su entorno más próximo.

La medida de «Turismo Rural» fue la segunda que más ayuda pública recibió, así como la primera en aportación privada y en inversión total, lo cual demostró el principal interés de los promotores, sobre todo privados, por el sector del turismo rural y el reforzamiento de la oferta complementaria. Los proyectos se dirigieron, fundamentalmente, a la creación de alojamiento, inversiones en 3 albergues, 5 hostales, 1 proyecto de cabañas de madera, 21 casas rurales y 5 hoteles, quedando el resto de la medida para actuaciones en 7 restaurantes y un proyecto de señalización. A las inversiones dispuestas desde esta medida se sumaron proyectos que, incluidos en la medida de PYMES, conectaban con la actividad turística, como oficinas de turismo, granjas escuelas, un jardín botánico, una piscina promovida por cooperativas de actividades turísticas, centro de recuperación de fauna no autóctona, etc. Asimismo, destacó las acciones promocionales que se llevaron a cabo a través del proyecto transnacional *Paralelo 40*, donde el CEDER AITANA, junto con otros grupos de acción local españoles, portugueses e italianos, proyectaron un plan estratégico de actuación en favor del turismo rural desde una perspectiva innovadora e integrada. Todo ello sin olvidar que en 1998, el CEDER-AITANA posibilitó la creación de la Asociación de empresarios de alojamientos rurales de la Montaña de Alicante. A partir de la medida «*Pymes, Artesanía, Servicios*» y «*Turismo*» del programa LEADER II, se complementó el apoyo a determinadas empresas agroalimentarias, que financiadas desde la



medida de «*Valorización y Comercialización de la Producción Agraria*», participaron tanto de producciones tradicionales como de nuevas producciones. En esta medida se englobó también actuaciones promovidas desde el cooperativismo de la Montaña de Alicante, que incidieron, sobre todo, en las mejoras tecnológicas, maquinaria y ampliación de naves, así como en la implantación de sistemas de producción ecológicos e integrados. Los 20 proyectos promovidos desde 16 cooperativas de la Montaña de Alicante, evidenciaron una importante iniciativa por parte del cooperativismo, que sin haber tenido apenas parte en LEADER I, encontraron en esta renovada iniciativa, el adecuado apoyo financiero de LEADER II, la posibilidad de prodigarse, al ofrecer esta medida un 24% de la aportación privada al programa recibiendo el 15,33% de la ayuda pública. La iniciativa LEADER+ (2000-2006) nació con una mayor vocación de mejora de la calidad de vida y la valorización de los productos locales. Como novedad se introdujo una nueva medida en el eje 1, «Servicios a la Población». Además, se tuvieron en cuenta las medidas «Conservación y Mejora del Medioambiente y del Entorno», la de «Valorización del Patrimonio Natural», y «Valorización del Patrimonio arquitectónico y Cultural». Por otro lado, en el eje 2 apareció, junto a los proyectos transnacionales, los interterritoriales que precisaron de socios nacionales para poder llevarse a cabo. La iniciativa LEADER+ permitió el desarrollo de los siguientes proyectos:

- a) «*Valorización de productos agrarios*, que fue la más beneficiada y tras ella la de «*Servicios a la Población*». Dentro de esta medida se posibilitó la aparición de servicios muy importantes para la tercera edad, como los centros de Castell de Castells, Tollos y Benimeli, o el centro de día para enfermos de alzheimer de Muro de Alcoy. En el caso de la infancia destacan servicios de guardería en municipios como Polop y Tárben; y para los adolescentes y jóvenes una campaña de investigación y prevención de la drogadicción.

- b) En el marco del *patrimonio natural, la conservación del medio ambiente en la Montaña de Alicante*, el CEDER AITANA gestionó proyectos en colaboración con el Grupo de Arquitectos Aranea, el Colegio de Arquitectos de la Comunidad Valenciana, la Conselleria de Agricultura, Pesca y Alimentación, y la Conselleria de Territorio y Vivienda, a través del programa «SEIS MANERAS DE VIVIR». Este, insertado dentro del proyecto formativo de *SPAI OFF*, supuso dar apoyo a la idea de que es necesario preservar el medio rural intacto y que sea el desarrollo urbanístico el que se integre respetando el paisaje, sin agredirlo y desnaturalizarlo. Se realizaron talleres que ofrecían modelos de desarrollo urbanísticos adaptados siempre a la escala originaria de la Montaña. Además, el CEDER AITANA consideró esencial preservar intactos los parajes naturales para fomentar un turismo activo, cuyos profesionales, al mismo tiempo que usaban estos recursos, los respetaran y defendieran. Junto a estos proyectos, destacaron también la aprobación de otros proyectos de realización material, donde figuraban la instalación de un centro de reciclaje y transferencia de residuos en Muro de Alcoy, la creación de un aula de la naturaleza a partir de la recuperación de un la-

vadero en Benifallim, así como la señalización de senderos en el término de Vall d'Alcalà y L'Orxa, sin olvidarnos de la extensión de señalética a 14 municipios del Comtat. Proyectos, que a parte de su valor patrimonial, supusieron la creación de una infraestructura que consolidaba la oferta turística complementaria.

- c) En el marco de la *valorización de Productos Agrarios*, destacó la creación de una empresa productora de leche ovina, el Masset de la Solana, que producía el 50 % de la producción de la Comunidad Valenciana en la elaboración de queso de oveja. También se apoyó la consolidación del primer productor de miel ecológica de la Comunidad Valenciana, BONA MEL S.L. El sector apicultor, en general, también se favoreció, al subvencionarse tres proyectos con dimensión asociativa, consistentes en proporcionar fondos para promover un sistema de administración ganadera, junto con cursos de gestión de la trazabilidad y polinización, y la adecuación de un laboratorio. La formación y cualificación del recurso humano fue otra de las acciones del CEDER-Aitana en el marco del LEADER +. Frente a estos proyectos, encontramos otros, como los solicitados por empresas como *Vins del Comtat*, *Celler de la Montaña*, *Gutiérrez de la Vega* a favor de revitalizar el sector vitivinícola de la Montaña de Alicante, que hoy destacan por la calidad de sus producciones y por tener una gran demanda. Importante ha sido también el sector de las aromáticas con la ampliación y el traslado de la Central Productora de Aromáticas S.L, que a parte de ampliar su producción ecológica, introduce mayor variedad de productos y alcanza un volumen anual próximo a los 6 millones de euros. Asimismo, cabe mencionar las ayudas destinadas a las necesidades cooperativistas, destacando inversiones para la compra de calibradoras, maquinaria para limpieza, filtrado, pesado, almacenamiento y transporte, ampliación de almacenes y compra de cámaras de frío, etc. Por otro lado, quedó pendiente incrementar las inversiones destinadas a las producciones ecológicas e integradas, así como intentar poner en marcha proyectos, ya planteados en LEADER II, como la concentración de parcelas abandonadas dentro de términos municipales, para que sirviera, al mismo tiempo de reclamo, para atraer población motivada por este tipo de actividades en el mundo rural y como garantía de mantener el paisaje rural tradicional. Por último ha existido una participación del CEDER AITANA en la promoción de ferias de productos locales, donde se conjugaban aspectos culturales, artesanales, festivos, artísticos y musicales propios del territorio, en municipios como Beniarrés, Muro de Alcoy y Benifato, entre otros.

- d) Dentro de las *Pymes y servicios*, se intentó premiar el autoempleo, destacando en este sentido, proyectos como un centro de yoga, una carpintería de aluminio, un gabinete de decoración, varias panaderías, una consultoría informática, un quiosco, una *boutique*, dos guarderías, un punto de venta de productos locales, que en algún caso se trataba de proyectos presentados por residentes extranjeros, y en muchos de ellos eran regentados por mujeres. Además, se dieron apoyo a negocios vinculados a servicios cada vez más necesarios, como es el caso de las residencias de la tercera edad de Castell de Castells y Tollos, junto con dos

guarderías infantiles. Otro tipo de servicios desarrollados fueron la asesoría de Castell de Castells (servicio estratégico en la zona), y en especial la consultoría informática, regentada por un joven empresario.

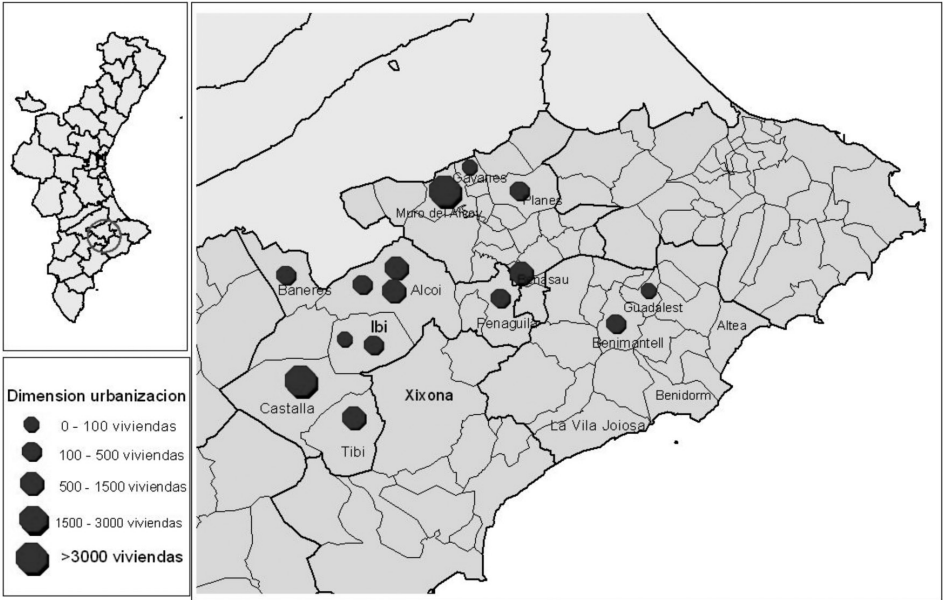
- E) No hay que olvidar la *valorización de Patrimonio Cultural y Arquitectónico*, ya que dentro de esta medida el patrimonio arquitectónico fue el más beneficiado con 15 actuaciones materiales sobre los recursos seleccionados por los ayuntamientos. Por parte del ayuntamiento de Cocentaina y el *Centre de Estudis Contestans* realizaron tres publicaciones, el ayuntamiento de L'Orxa la adaptación de un proyecto de alumbrado adaptado a criterios estéticos rurales y por último Cocentaina con una exposición permanente de uno de sus mejores escultores contemporáneos, Agulló.

- F) *Savia Rural*, fue un proyecto que comenzó en 2006, en el marco de la Conselleria de Agricultura, y bajo la inspiración de proyectos como *Abraza la Tierra*, *Mover Montañas* o *Rural In*, entre otros, aplicados en otras comunidades autónomas (NAVAS, 2008: 126). Su objetivo era atraer y fijar población joven en municipios rurales del interior de la Comunidad Valenciana, con especial incidencia en la Montaña de Alicante. A través de *Savia Rural* se garantizaba la activación de importantes mecanismos sociales y servicios, como el mantenimiento de las escuelas y la reapertura de negocios de titularidad privada y municipal (hoteles, piscinas, bares, centros sociales...). Se trabajó en la planificación de nuevas estrategias para la consecución de nuevos servicios como líneas de transporte, así como la implantación definitiva de las tecnologías de la información y comunicación, la promoción y el estudio del territorio con la colaboración e implicación de la Universidad de Alicante. También asociado a SAVIA RURAL se desarrolló un programa de la Consellería de Territorio y Vivienda «INFO-VIVIENDA» destinado a favorecer el alquiler o la rehabilitación de vivienda para alquiler, así como el proyecto «ESCUELA RURAL», que con apoyo de la Consellería de Cultura, Educación y Deportes, a través de su red de CEFIRES, tuvo como principal objetivo ofrecer una imagen positiva del entorno rural en el que los alumnos se desarrollaran adecuadamente. A partir de contenidos valorativos se les dio a conocer las potencialidades económicas y patrimoniales de la Montaña de Alicante, desde una perspectiva sustentable frente al conocimiento de otros entornos más alejados y con otra evolución económica y social. Además, otro objetivo fue incentivar el carácter participativo en las nuevas generaciones sobre la reflexión de su territorio. También cabe mencionar la colaboración con el proyecto FENIX del CEEI de Alcoy, que se encargó de asesorar y autorizar a los nuevos pobladores en proyectos empresariales. A pesar de la importancia del proyecto, no siempre la concepción bucólica y romántica de los entornos rurales, con las necesidades de los nuevos pobladores y las condiciones singulares y complicadas de los municipios rurales, fueron fáciles de encajar.

#### 4. URBANIZACIÓN EXPANSIVA *VERSUS* DESARROLLO RURAL

Sin duda todo el trabajo y proyectos desarrollados en el marco de las Inicativas Comunitarias, facilitaron la preservación de proyectos de urbanización, no sólo en el área de la Montaña, sino también en otros municipios de interior. El objetivo de este epígrafe es analizar en qué medida han afectado sobre la Montaña de Alicante los procesos del traslado del modelo urbanizador de la costa al interior en la anterior década. La cercanía al litoral, la existencia de un entorno natural privilegiado, el envejecimiento de la población, la falta de expectativas de futuro de los residentes, la calidad del paisaje o la posibilidad de definir proyectos vinculados a la construcción de campos de golf o centros deportivos de alto nivel, fueron algunos de los motivos que condicionaron que a partir de finales de la década de los noventa y principios de los 2000 se generalizaran los proyectos de construcción de urbanizaciones de viviendas unifamiliares en zonas situadas fuera de los núcleos de población principales, favoreciendo la dispersión de las viviendas en el territorio y rompiendo el tradicional modelo de urbanismo compacto característico de la cultura mediterránea. Coincidiendo en el tiempo con el *boom inmobiliario*, la «Montaña de Alicante» se convirtió para los promotores inmobiliarios, en la zona ideal para llevar a cabo aquellos desarrollos urbanísticos que no cabían en las zonas costeras y por tanto expandir el proceso inmobiliario hacia otras áreas.

FIGURA 1. Dimensión de las urbanizaciones programadas



Fuente: Cortés (2009) y Tormo (2009). Elaboración propia.

El mapa (figura 1), nos muestra las intenciones que se tenían en la zona en *pro* de llevar a cabo una traslación del modelo de construcción costero al interior. No obstante a día de hoy, debido a la situación socioeconómica del país y a la presión ciudadana, estas iniciativas no se han desarrollado completamente. En este sentido, hemos de hacer mención a la reflexión que Tormo hace respecto al cambio de tendencia del sector de la construcción en los últimos años: «el sector de la construcción y de la intermediación inmobiliaria está atravesando un proceso de crisis estructural que se ha acelerado desde el último trimestre del 2007 como consecuencia del aumento de los tipos de interés hipotecarios y de los precios del mercado inmobiliario, entre otros factores. Esta nueva situación ha provocado una fuerte desaceleración del sector y ha generado una impresionante caída del número de visados, de la construcción de viviendas y de las operaciones de compra y venta, así como un aumento de las tasas de desempleo en el sector y de la dificultad para terminar las promociones inmobiliarias» (TORMO, 2009: 30). Esta situación fue clave para frenar el proceso de urbanización que se estaba desarrollando o bien iba a desarrollarse en el área de estudio.

#### **4.1. Comarca de l'Alcoià**

La *Urbanización Mas de Pau* en Penàguila fue aprobada por el Plan General del municipio aunque en la actualidad todavía no se han llevado a cabo actuaciones. En 2007 se constituyó una plataforma ciudadana «Compromis pels pobles de l'Aitana» que denuncia los procesos especulativos llevados a cabo en la zona. El *Síndic de Greuges* advirtió a Penàguila recientemente de la ilegalidad de urbanizar el Mas de Pau al margen de centro de alto rendimiento deportivo. El Síndic era tajante: «mientras no se apruebe esa declaración para el centro de alto rendimiento no se pueden acometer los otros dos sectores». La intención, según la última información difundida por los promotores, era que el proyecto contemplara 112 viviendas y 22 chalés, un hotel de cinco estrellas con 96 habitaciones y 180 apartahoteles (Radio Alcoy Cadena SER, 06/06/2011).

#### **4.2. Comarca del El Comtat**

La urbanización *Futuros Desarrollos* en Benasau, es un proyecto que fue admitido a trámite por la Conselleria de Territorio y Vivienda el 30 de junio de 2005 y levantó las críticas de diversos colectivos ciudadanos, partidos políticos y ayuntamientos, ya que se trataba de una operación inmobiliaria que poco tenía que ver con las demandas sociales y de vivienda del municipio. Efectivamente, una urbanización de más de 1.000 viviendas lo único que podría generar sobre un espacio de montaña sería la pérdida del patrimonio natural y cultural de la zona y favorecer la homogeneización de espacios, y no la protección del patrimonio ni la diferenciación de los contextos territoriales. A finales de 2006 el Ayuntamiento de Gaianes hizo pública su intención de fomentar el crecimiento

del municipio dentro de los límites establecidos en el PGOU, con la urbanización *Clot de la Fortuna*. Al mismo tiempo se hacían públicas las intenciones de un promotor de construir un campo de golf y una urbanización en la sierra del Benicadell. Se trataba de proyectos que todavía no estaban definidos ni programados y que supusieron un cambio de gobierno. El nuevo consistorio paralizó ambos proyectos. El Pleno del Ayuntamiento, en sesión extraordinaria celebrada el día 24 de febrero de 2011, acordó por mayoría absoluta de los miembros de la corporación local el siguiente acuerdo cuya parte dispositiva dice así: «Considerando que la única mercantil que se presentó al procedimiento fue *Katania Urbana, SL*, presentando la documentación en el Ayuntamiento de Gaianes. Considerando que la mencionada mercantil no ha obtenido la cédula territorial de urbanización, siendo ésta condición indispensable para ello, como así lo prescribe el artículo 113 y siguientes de la Ley 16/2005, Urbanística Valenciana, y 226 del Reglamento de Ordenación y Gestión Territorial y Urbanística (2006). Considerando que la mencionada mercantil solicita que le sea devuelta la fianza y que quede sin efecto su solicitud de participación en el mencionado procedimiento del sector de suelo urbanizable residencial denominado Clot de la Fortuna.

La urbanización *El Pinaret* en Muro de Alcoy, tampoco llegó a buen puerto, ya que el gobierno municipal liderado por el BLOC, rechazó varios proyectos para la construcción de urbanizaciones en su término municipal entre los que destacaba la urbanización *El Pinaret* que contaba con un total de 3.100 viviendas. La urbanización *Joya en Planes*: Los primeros trabajos de desmontes con el fin de delimitar las zonas destinadas a las viviendas y el callejero se iniciaron en 2006 pero la crisis del sector de la construcción y la falta de financiación de la empresa promotora ha supuesto que a principios de 2008, el Ayuntamiento de Planes haya retirado la concesión de la condición de agente urbanizador a la única empresa constructora que se había presentado a la fase de concurso. El Ayuntamiento de Planes se apropió de la fianza de 600.000 euros presentada por la empresa constructora. Debido a la paralización de las obras, los desmontes llevados a cabo en la primera fase de la construcción de la urbanización, actualmente se están produciendo problemas de erosión y desestabilización de terrenos, fruto de los desmontes llevados a cabo.

### **4.3. Comarca de La Marina Baixa**

En esta comarca destaca el proyecto de Guadalest y el de Benimantell, que tuvieron gran contestación por parte de colectivos ecologistas y por colectivos cívicos de la comarca al encontrarse entre las sierras de Aitana, Serrella, Aixorta y Bèrnia. En Guadalest, el PGOU aprobado provisionalmente por el consistorio en 2001, no fue aprobado desde Conselleria. No obstante la urbanización continúa incluida en el nuevo PGOU. En la *partida de Ondarella* en Benimantell, el proyecto urbanizador fue muy criticado por las asociaciones de la comarca. El PGOU se ha aprobado y la zona de la Ondarella aparece calificada como zona

urbana de segunda residencia. De esta forma se han planteado ofertas no exentas de paradojas burocráticas que, cronológicamente, en el caso de la provincia de Alicante, van desde la iniciativa de un promotor, militante del PP de Callosa d'En Sarrià, para urbanizar en pleno valle de Guadalest, hasta la curiosa oferta del Grupo Ballester, que exhibía como reclamo publicitario el cartel del cantante Julio Iglesias ante el Ayuntamiento de Benigembla. Ballester proponía ceder al municipio una montaña de 6 millones de metros cuadrados y 900.000 euros a cambio de la reclasificación de un millón de metros de suelo rústico para levantar una urbanización con 1.500 viviendas y campo de golf en el valle (*EL PAÍS*, 6/02/2005).

## 5. A MODO DE CONCLUSIÓN

La Estrategia Territorial de la Comunidad Valencia considera como visión de futuro de esta zona rural, el continuar siendo el territorio innovador y creativo del interior de la Comunidad Valenciana. Desde hace más de tres décadas, se han invertido muchos fondos europeos y se ha intentado revitalizar al recurso humano (nuevos pobladores, formación y nuevas tecnologías), y al medio natural, cultural y productivo de las áreas rurales. Por ello, en el ámbito rural de la «Montaña de Alicante» se ha de apostar por la mejora de los equipamientos, la revalorización de los recursos endógenos, y la calidad de vida de sus habitantes. El ladrillo se ha demostrado que no es la solución, y supone una hipoteca para el desarrollo local y futuro de estos entornos. El territorio ha dejado de ser un mero soporte físico de actividades económicas, para interactuar directamente con el capital territorial y el capital social. Los procesos de desarrollo de un territorio deben contar con la aprobación y participación de la ciudadanía ya que son los ciudadanos los que viven, perciben y preservan el lugar, día a día. Y sobre ellos deben de revertir los beneficios fruto de la instalación de actividades socioeconómicas. También con un marco normativo supralocal que apueste por esta renovada cultura territorial. La mayoría de los proyectos anteriormente mencionados, han tenido una contestación ciudadana ya que además de afectar a la *Infraestructura Verde* definida en la Estrategia Territorial de la Comunidad Valenciana, permite conservar y poner en valor los activos ambientales, paisajísticos y culturales del territorio. Los promotores de estas actuaciones no han tenido en cuenta que los beneficiarios de estos proyectos debía de ser los habitantes de la zona en cuestión y por ello han fracasado los proyectos.

Cada vez más, y debido a las normativas existentes como l'Estatut d'Autonomia de la Comunitat Valenciana o la LEY 11/2008, de 3 de julio de 2008, de la Generalitat, de Participación Ciudadana de la Comunitat Valenciana o la normativa *Ahurus* de la Unión europea, se apuesta por procesos consensuados entre la población y las administraciones y se apoya que los proyectos llevados a cabo sobre un territorio, sean conocidos por los ciudadanos, para que ellos puedan exponer sus inquietudes mediante la creación de los canales de información ade-

cuados. Ha existido la tentación de percibir al medio rural como un reservorio de suelo, para acoger urbanizaciones expansivas que han participado de la burbuja inmobiliaria de las áreas costeras. De hecho, en algunos ámbitos ha dejado su huella. Pero sus efectos no han sido los esperados por los promotores, gracias al compromiso político y ciudadano. Todo el trabajo y dinero invertido en los municipios de la «Montaña de Alicante», ha ido percolando, y afortunadamente se puede percibir y consumir, a través de las actividades y empresas, que desde lo local, están aprovechando la riqueza patrimonial, paisajística, gastronómica, ambiental, a través del turismo, la comercialización de productos y actividades socioculturales. Eso es lo que hace a los territorios diferentes, las singularidades de lo local, y no los proyectos que se implantan desde la moda y la estandarización de lo global (urbanizaciones). Hay que apostar por el capital territorial, facilitando procesos de innovación, singularización (*place branding*) y validando la herencia de proyectos, acciones e inversiones, que desde 1991 y hasta 2006, se han ido desarrollando en la «Montaña de Alicante», desde la Iniciativa Comunitaria LEADER.

## BIBLIOGRAFÍA

- CORTÉS, C. (2009): *Población y economía rural en la Montaña de Alicante*, Ed. Publicaciones Universidad de Alicante, 503 pp.
- HERNÁNDEZ, M. (2008): «Balance de las Políticas de Desarrollo Rural en la Comunidad Valenciana (1991-2006)», *Investigaciones Geográficas*, nº 45, Instituto Universitario de Geografía de la Universidad de Alicante, Alicante, pp. 93-119.
- SALAS, J.P. (2008): «La Montaña de Alicante y la aplicación de la Iniciativa Comunitaria LEADER. Contexto territorial y balance de actuaciones (1991-2006)», en Martínez, A. *et alii* (eds.) *Sostenibilidad en los espacios rurales. Proyectos europeos, herramientas participativas, experiencias municipales y territoriales en España*, U. de Alicante y CEDER-Aitana, pp. 163-184.
- SÁNCHEZ, J. (2008): «El proyecto Savia-Rural. Entre el despoblamiento y la contraurbanización. El caso de la Montaña de Alicante», en Martínez, A. *et alii* (eds.) *Sostenibilidad en los espacios rurales. Proyectos europeos, herramientas participativas, experiencias municipales y territoriales en España*, Universidad de Alicante y CEDER-Aitana, pp. 123-148.
- TORMO, J. (2006): *El Comtat: disgnòstic territorial i estratègies de futur*, Ajuntament de Muro, 206 p.
- TORMO, J. (2009): «La presión urbanística en las comarcas interiores alicantinas», *Papeles de Geografía*, nº 49-50, pp. 133-146.



# EL DESORDEN TERRITORIAL EN EL ÁREA CENTRAL DE ASTURIAS Y LA RESPONSABILIDAD DE LA ADMINISTRACIÓN AUTONÓMICA

Manuel Maurín Álvarez  
*mmaurin@uniovi.es*  
*Universidad de Oviedo*

**Resumen:** En las últimas décadas el núcleo interno del Área Central de Asturias se ha venido configurado como un espacio periurbano en el que la deficiente articulación y control del proceso difusor ha generado un notable desorden territorial; desorden cuya responsabilidad debe atribuirse, en primer lugar, a la propia Administración Autonómica.

**Palabras clave:** Área Central de Asturias; espacios periurbanos; desorden territorial.

## TERRITORIAL DISORGANISATION IN CENTRAL ASTURIAS AND THE RESPONSIBILITY OF THE REGIONAL GOVERNMENT

**Abstract:** Territorial disorder in the Asturias Central Area and the responsibility of the Regional Government. In recent decades, the inner core of Asturias Central Area has been set up as a suburban area in which the poor articulation and control the diffusion process has generated a remarkable urban disorder, disorder whose responsibility can be attributed, first, to own Regional Government.

**Key words:** Asturias Central Area; suburbs; territorial disorder.

### 1. EL CRECIMIENTO CENTRÍFUGO Y SUS SECUELAS

El Área Central de Asturias (en adelante ACA) está integrada por 18 municipios que acogen a más del 80% de la población regional, presentando índices aún superiores en cuanto a concentración de actividades urbanas e industriales, de equipamientos e infraestructuras, de renta, etc. Su consolidación polinuclear tuvo lugar en un proceso —el de la revolución industrial— en el que a la floreciente

actividad minera localizada en el sector meridional de ese espacio, correspondiente a las cuencas del Nalón y del Caudal, se superpusieron otras de carácter industrial, portuario (sobre todo en Gijón y Avilés), administrativo o financiero (especialmente en Oviedo). Superposición sinérgica cuya estructura organizacional, basada en la división técnica y funcional, se configuró también espacialmente como una conurbación en la que los núcleos (o comarcas) integrantes eran más o menos complementarios desde el punto de vista socioeconómico y estaban relativamente equilibrados en cantidad de población.

La ruptura de aquel equilibrio, desencadenada en los años sesenta tras el inicio de la crisis minera y materializada en el desplazamiento hacia el norte del centro de gravedad territorial, vino a coincidir con la eclosión del fenómeno generalizado de la movilidad interurbana y la dispersión centrífuga a partir de los núcleos urbanos tradicionales, lo que ha dado lugar a un conglomerado territorial cada vez más atomizado.

Este proceso ha dado lugar a interpretaciones que aprecian la génesis de un área metropolitana en progresiva integración e incluso de un nuevo y único organismo urbano al que se ha llegado a bautizar como «Ciudad Astur», calificando dicha génesis como «el nacimiento de una nueva estrella en el firmamento urbano de Europa» y atribuyéndole un conjunto de rasgos de sugestiva connotación: «nuevo artefacto», «motor de cambio», «metrópoli joven»... (RODRÍGUEZ, MENÉNDEZ y BLANCO, 2009).

Desde una perspectiva menos complaciente podría también hablarse de un amasijo periurbano producido por la confluencia de acciones descentralizadoras con origen simultáneo en varias ciudades, superpuesta a heterogéneas e inconexas iniciativas de implantación dispersa; y todo ello en presencia de una deficiente articulación y control público de dichos procesos, lo que habría ido generando un creciente caos territorial con graves y complejas consecuencias.

En efecto, desde los años sesenta, hacia este espacio escasamente urbanizado y estratégicamente situado entre los principales núcleos del ACA -surdado por infraestructuras de transporte y con adecuadas condiciones topográficas- se volvieron las miradas en busca de terrenos para la localización de polígonos y actividades industriales, así como de otras infraestructuras de rechazo urbano. Pronto resultó también atractivo para acoger grandes equipamientos públicos de alcance supramunicipal y nuevas áreas residenciales. Por último, aquella función que en mayor medida ha caracterizado históricamente a los centros urbanos, la comercial (cada vez más entreverada con el ocio), encontró también, en forma de grandes centros, una localización idónea en enclaves accesibles para clientes de un amplio radio de dispersión<sup>1</sup>.

---

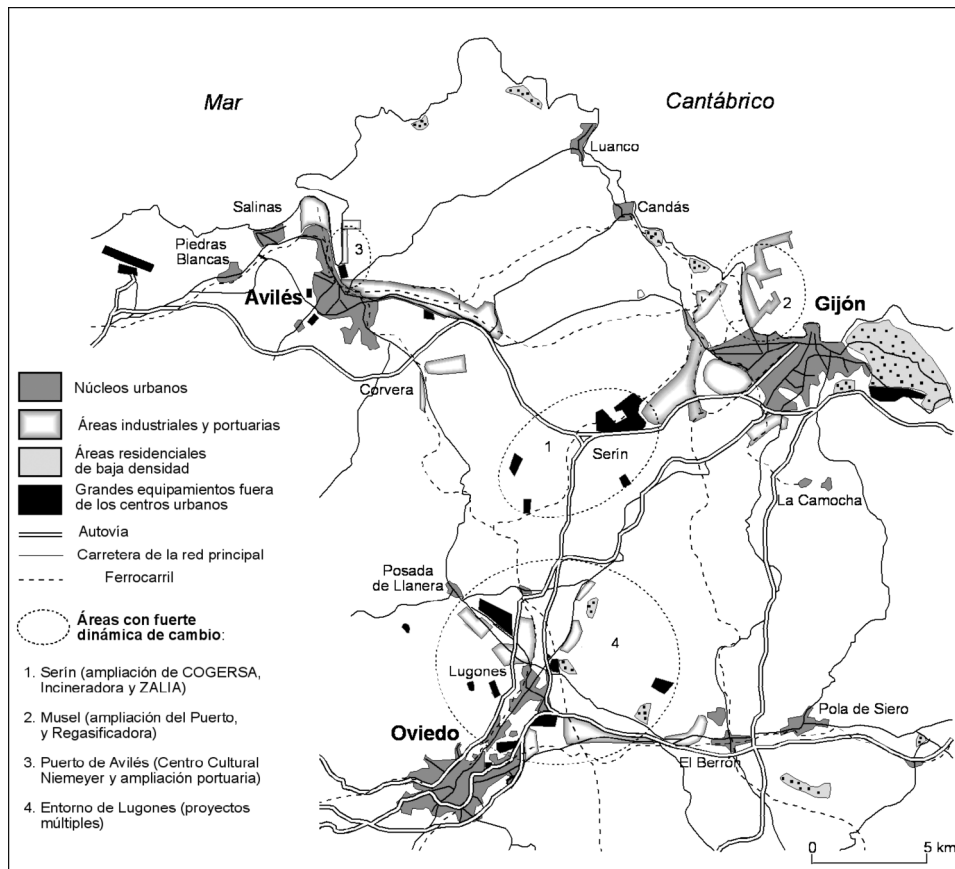
<sup>1</sup> «Todas estas grandes instalaciones comerciales, con los hipermercados como núcleos, quizá sean los ejemplos más significativos del fenómeno de la desconcentración urbana que extrae de la ciudad tradicional cada vez más funciones y actividades. Incluso aquéllas que, definitorias de los CBD (espacios de centralidad máxima de las ciudades), como el comercio, ahora sobre la base de la accesibilidad de las carreteras interurbanas (autopistas, autovías) o de circunvalación, se ubican en posiciones exteriores, engendrando nuevas centralidades» (FERNÁNDEZ, 2003: 348).

El proceso de colonización llevaba aparejada como condición previa o como consecuencia, según los casos, la multiplicación de todo tipo de redes conectoras: para el transporte y las comunicaciones, para el abastecimiento de agua y energía, para el saneamiento, etc. Y, por supuesto, un acelerado incremento de la movilidad motorizada, que ya había situado a final de siglo al ACA a la cabeza de España en cuanto a la tasa de utilización del vehículo privado (PRINCIPADO, 2001).

Las secuelas no se han dejado esperar, manifestándose tanto en el plano socioeconómico como en el territorial y ambiental: incremento del gasto público en construcción, energía y servicios, costes privados en transporte y pérdida de tiempo, fragmentación e impermeabilidad territorial, despilfarro de terrenos intersticiales, afección a las actividades agropecuarias y al espacio rural, contaminación y retroceso del espacio natural.

El proceso difusor en el ACA, hasta aquí esbozado, está suficientemente descrito en múltiples trabajos geográficos y de otro tipo, aunque persisten lagunas de interpretación y diagnóstico. Las secuelas, desde luego, merecerían un análisis

FIGURA 1. El Sector Septentrional del Área Central de Asturias



más detallado, del que aún no se dispone en grado satisfactorio. Lo que se pretende desde esta comunicación es sondear en ambas vertientes, aunque enfocando el problema desde una tercera vía, la de la responsabilidad, y señalando específicamente la que corresponde a la Administración Autonómica en tanto que principal detentadora de las competencias en materia de ordenación territorial. Todo ello sin menoscabo de la que es atribuible a otros agentes públicos y privados.

## **2. LA CULMINACIÓN DE PROYECTOS HEREDADOS, PÚBLICOS Y PRIVADOS**

Aunque la mayor parte de las actuaciones difusoras en el ACA han tenido lugar en el contexto autonómico configurado a partir de 1982, ya con anterioridad se habían ido gestando, a modo de precedentes, algunas intervenciones notables. En el plano industrial destaca la presencia, desde finales del siglo XIX, de instalaciones que utilizaban materias primas disponibles en ese entorno (alguna producción minera, canteras, fabricación cerámica y agroindustria alimentaria), o que por su peligrosidad debían estar alejadas de las áreas pobladas (como la Fábrica de Pólvora de Lugones o la de Explosivos de Cayés). También desde los años treinta funcionaba un aeródromo en La Morgal (Llanera).

En el periodo desarrollista surgieron otras iniciativas, más a tono con las nuevas tendencias descentralizadoras, concretamente los polígonos industriales de Silvota (de promoción pública) y ASIPO (privado) y el primer proyecto de urbanización residencial aislada, con centro comercial anexo, en La Fresneda (Siero). También se inauguró la primera autopista de Asturias (conocida, debido a la forma de su trazado, como la «Y») que conectaba las ciudades de Oviedo, Gijón y Avilés y abría paso a la futura ocupación del núcleo interno del ACA (HERRÁN, 2002).

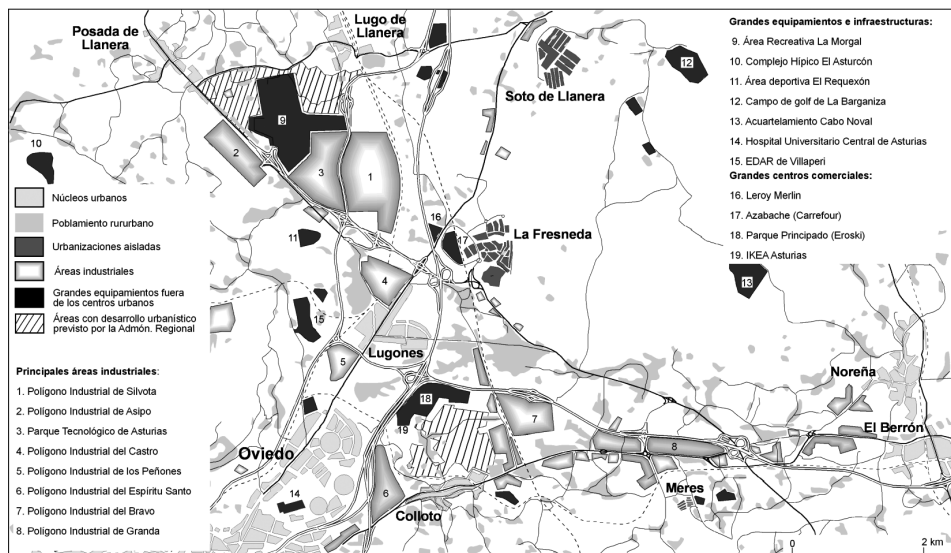
Independientemente de su origen, estas iniciativas se enmarcaban en instrumentos oficiales de planificación (como, por ejemplo, el Polo de Desarrollo de Oviedo) y debían ser validadas, en cualquier caso, por alguno o varios organismos dependientes del Estado (ministerios, diputación y ayuntamientos), lo que denota desde un principio la responsabilidad pública en el proceso difusor<sup>2</sup>. No obstante, puede hablarse de cierta espontaneidad en la ocupación de algunos sectores contiguos a las carreteras AS 17, AS 18 y, sobre todo, a la antigua Nacional 634 entre Oviedo y Siero, donde se fue desarrollando un denso corredor periurbano que entremezcla actividades y edificaciones de uso residencial, industrial y comercial (BENITO DEL POZO, 1991).

Es necesario destacar que algunas de las actuaciones más notorias, de entre las citadas, conocieron inicialmente dificultades para su desarrollo pleno y termi-

---

<sup>2</sup> Refiriéndose a este proceso, Marta Herranz señala que «la intervención estatal desempeñó un papel decisivo en la configuración de la zona Lugones-Llanera como un espacio periurbano, ya que la política territorial desencadenó la descentralización de las funciones urbanas y el consumo de espacio rural» (HERRÁN, 2002: 40).

FIGURA 2. El entorno de Lugones, en el Área Central de Asturias



naron siendo retomadas y completadas por la nueva Administración Autonómica tras la asunción de competencias en las materias concernidas. Así ocurrió, en primer lugar, con el Polígono Industrial de Silvota, inconcluso desde la inauguración parcial en 1963 y a cuya ampliación, proyectada por SEPES desde 1973, renunció finalmente esa empresa estatal en 1986, adquiriendo el Principado de Asturias los terrenos y desarrollando en los años siguientes su urbanización y ocupación<sup>3</sup>, a la que se añade ahora una nueva fase expansiva (Silvota III) y la creación de un Centro de Transportes en la denominada Área Logística del Municipio de Llanera.

El aeródromo de la Morgal y sus terrenos adyacentes también dejaron en los años ochenta de ser «de interés general» (una vez que se abandonó el proyecto de construcción del Aeropuerto de Asturias en este emplazamiento) para pasar a depender de la Administración Regional, la cual mantuvo parcialmente su dedicación a la aviación ligera y deportiva, añadiendo la construcción de un helipuerto y desarrollando en los primeros años noventa un gran complejo deportivo —el Centro Regional de Deportes de la Morgal— en cuyas inmediaciones se inauguró también, con posterioridad, el Club de Golf la Morgal.

<sup>3</sup> Para la asunción y el desenvolvimiento del proyecto, la Junta General del Principado aprobó la «Ley 7/1986, de autorización para la enajenación de los inmuebles comprendidos en el polígono industrial de Silvota, primera fase (ampliación)». En una parte de los terrenos se asentó en 1988 Mercasturias (Parque Alimentario-Logístico en el que se ubican empresas de distribución y donde radica el Mercado de Frutas y Hortalizas Mayorista del Principado), mientras que en el sector principal (de casi 50 hectáreas) se inauguró en 1991 el Parque Tecnológico de Asturias que hoy acoge unas a 120 empresas e instituciones.

En el capítulo residencial, el proyecto que en 1975 había presentado una promotora privada, Asturcentro, para la construcción de 4.000 viviendas de tipo mayoritariamente unifamiliar y los equipamientos correspondientes en los terrenos de la Fresneda (muy próximos a los anteriormente citados), encontró inicialmente inconvenientes administrativos por su inadecuación al planeamiento vigente y no fue precisamente hasta 1983 cuando se desbloqueó de manera definitiva su tramitación, construyéndose en los años siguientes la primera fase de la urbanización y, ya en el nuevo siglo, la segunda.

Por último, ha sido también la Administración Autonómica la que ha ido transformando el carácter original interurbano de la «Autopista Y» hacia una funcionalidad más próxima a la de una autopista urbana, con el añadido de múltiples enlaces, el último de los cuales se ha concluido recientemente para conectarla con el nuevo complejo hospitalario del HUCA que se inaugurará en 2012. Claro que este hecho no es sino el reflejo palmario de la progresiva urbanización del corazón del ACA, que requiere un incremento constante de las infraestructuras necesarias para el acceso, la canalización y la distribución del tráfico.

### **3. LA RESPONSABILIDAD DE LA ADMINISTRACIÓN AUTONÓMICA EN LA VERTIENTE NORMATIVA**

Del amplio conjunto de competencias territoriales a disposición de la Administración Regional cabe diferenciar -como en las demás CC.AA- las de carácter más o menos indirecto, normativo o pasivo, utilizadas para controlar y encauzar las actuaciones promovidas por otros agentes, de aquellas destinadas a la intervención directa de la propia Administración. Todas ellas se concibieron como instrumentos para hacer frente a «la acumulación desde hace años de iniciativas carentes de un claro sentido territorial (...) y de una orientación y un control adecuados», tal como señalaba la Ley 1/1987 de Coordinación y Ordenación Territorial (LCOT), en especial referencia a la problemática del ACA.<sup>4</sup>

Desde el punto de vista normativo la primera y más elemental medida habría de referirse a la consideración (o reconsideración) del propio marco territorial y administrativo del ACA como ámbito para la aplicación de medidas ordenadoras de carácter supramunicipal. En este sentido, los pasos seguidos por la Administración han dejado una estela plagada de incongruencias, contradicciones y autolimitaciones. Así, mientras el Estatuto de Autonomía de Asturias de 1981 abría la posibilidad de una profunda modificación en la organización territorial, al

---

<sup>4</sup> Los principales instrumentos a que se refiere la LCOT son, además del Estatuto de Autonomía y de la propia ley, las Directrices Regionales de Ordenación del Territorio (desarrolladas en Directrices Subregionales y Sectoriales y en diversos Programas de Actuación Territorial) y Las Evaluaciones de Impacto (Ambiental y Estructural).

prever la creación de comarcas y de áreas metropolitanas<sup>5</sup>, las Directrices Regionales de Ordenación del Territorio (DROT) de 1991 cercenaban tal eventualidad al declarar tajantemente que «el Área Central no constituye una estructura metropolitana» y recurrir como alternativa a una «comarcalización funcional», sin arraigo, que precisamente desmembraba la unidad territorial del ACA. La última versión oficial al respecto, formulada en 2002 por la Comisión de Urbanismo y Ordenación del Territorio de Asturias (CUOTA) consiste en «declarar al Área Central como entidad metropolitana» evitando, sin embargo, su «constitución formal» (PRINCIPADO, 2006: 12).

La renuncia a la creación de un ente metropolitano, o similar, se ha intentado suplir reservando un apartado de las DROT de 1991, la Directriz 8ª, para plasmar los «Criterios complementarios de actuación territorial en el Área Central». Lógicamente esos criterios, aún recogiendo una evidente preocupación respecto al control del proceso difusor, no podían ser más que orientaciones generales de escaso valor vinculante, considerándose —ya entonces— como transitorios y recomendándose la redacción posterior de unas Directrices Subregionales más precisas si se incrementaba el peso demográfico del ACA. Dichas Directrices Subregionales nunca se han llegado a aprobar, aunque consta la existencia de sucesivos borradores.

Finalmente se ha vuelto a optar por una solución salomónica al presentarse en 2006 un Avance para la revisión de las DROT cuyo subtítulo —«...con Directrices específicas para el Área Central»— deja el tratamiento normativo del ACA a medio camino entre las DROT de 1991, que se limitaban a reservar para este ámbito una sola Directriz (de entre quince), y la propuesta que la CUOTA enunciaba en 2002 de «redactar un Plan Territorial Especial para el Área Central», que tampoco se ha materializado (PRINCIPADO, 2006: 12).

La situación actual no puede ser de mayor imprecisión, con las Directrices de 1991 aún vigentes, aunque obsoletas y desbordadas por la dinámica territorial de los últimos años, y un Avance de nuevas DROT que, estancado en esa fase desde hace cinco años, no termina de alumbrar otro horizonte normativo. En este contexto de dejación de responsabilidad por parte de la Administración Regional no puede extrañar que se reconozca que «se han aplicado poco los vínculos y determinaciones de las Directrices sobre el planeamiento urbanístico municipal» y que, «sobre todo en el Área Central, se ha actuado en descoordinación y competencia entre la Administración General del Estado y la Administración Autónoma» en cuanto a infraestructuras y servicios de transporte (PRINCIPADO, 2006: 11-12).

Aunque son múltiples los ejemplos de actuaciones desarrolladas en el ACA por la Administración Central, por los ayuntamientos o por empresas priva-

---

<sup>5</sup> Ese impulso inicial tuvo su eco en la aprobación de la ley de Comarcas y de la ley de Demarcación Territorial de Concejos (ambas en 1986), cuya potencialidad para modificar el mapa administrativo ha sido absolutamente ignorada (FERNÁNDEZ, 1989).

das cuyo perjudicial impacto territorial se podría haber evitado o atenuado con una aplicación más exigente de la normativa regional, quizás el fenómeno más significativo y dañino es el de la proliferación de grandes centros comerciales, sobre todo porque pone en evidencia la inoperancia del que podría haber sido el principal instrumento de contención y control respecto al proceso atomizador: las Evaluaciones de Impacto Estructural.

La pionera inclusión en la legislación asturiana (LCOT, 1987) de esta figura, que junto a la de Evaluación de Impacto Ambiental, tenía la finalidad de garantizar la adecuación de los proyectos de grandes infraestructuras y equipamientos a los criterios territoriales de las DROT, no ha surtido, por insuficiente aplicación, el efecto inicialmente previsto<sup>6</sup>. En el caso concreto de las superficies comerciales debe añadirse el retraso en la aprobación de unas «Directrices Sectoriales de Equipamiento Comercial» que, previstas por la Ley del Principado de Comercio Interior en 2002, no han entrado en vigor hasta 2010, cuando «lamentablemente no podrán ser ya un instrumento de construcción de un sistema más racionalmente insertado en el propio sistema central urbano y en la red de transporte público y privado del Área Central de Asturias» (PRINCIPADO, 2006: 9).

De esta manera, mientras la normativa disponible se fosilizaba, en el ACA se ha ido concentrando una de las mayores superficies de hipermercados por habitante de España (superada apenas por Madrid), media docena de los cuales están fuera de los núcleos urbanos (PRINCIPADO, 2009), «consiguiendo las ubicaciones que desean, frente a los intereses generales, y alterando drásticamente los caracteres paisajísticos y medioambientales, en particular cuando se localizan en espacios rurales accesibles desde las autopistas» (FERNÁNDEZ, 2003: 349).

#### **4. LA RESPONSABILIDAD DE LA ADMINISTRACIÓN AUTONÓMICA COMO PROMOTORA DE ACCIONES PUNTUALES, SECTORIALES, O COMPLEJAS**

De las actuaciones puntuales impulsadas directamente por la Administración Autonómica en el ACA, la primera, y una de las más importantes, surgió tras la creación en 1982 del Consorcio para la Gestión de los Residuos Sólidos de Asturias (COGERSA) y el acondicionamiento en 1985 de un Vertedero Central en Serín, que se ha ido transformando en un gran complejo para la acogida y el tratamiento de todos los residuos generados en Asturias, excepto los radiactivos y explosivos (FERNÁNDEZ, 2009). Su localización en el centro físico del ACA, y próximo a la bifurcación de la autopista «Y», pretendía minimizar los costes de transporte (COGERSA recibe anualmente cerca de 1 millón de toneladas de

---

<sup>6</sup> En este sentido en el Avance de DROT de 2006 se reconoce que «la experiencia nos dice que la EIE no se ha efectuado en su momento (previamente) en las actuaciones más relevantes» y paradójicamente se concluye que «por ello, se propone, por el momento, esta redacción poco vinculante» (PRINCIPADO, 2006: 46).



residuos en más de 150.000 vehículos), al tiempo que marcaba una pauta para el emplazamiento de otras infraestructuras y servicios de alcance regional<sup>7</sup>.

Con la previsión del agotamiento en la capacidad de acogida del vertedero para el año 2015, se ha puesto en marcha un plan de renovación del espacio y de las instalaciones (incluyendo una gran planta incineradora a la que se oponen diversos colectivos conservacionistas y vecinales). Se abría así una oportunidad para la elección de una localización alternativa y más periférica dentro del ACA, pero finalmente se ha optado por una ampliación (con una superficie total de 4.405.563 m<sup>2</sup>) conexas al actual emplazamiento (COGERSA, 2010). Y precisamente a sólo dos kilómetros del Vertedero Central, en San Andrés de los Tacones, se materializará en los próximos años una de las últimas y más ambiciosas actuaciones del Gobierno Regional en el ACA, la Zona de Actividades Logísticas e Industriales de Asturias (ZALIA), con la pretensión de «ejercer como un polo de atracción que permita generar inversiones empresariales y diversificar el tipo de carga que reciben actualmente los puertos de Avilés y Gijón» y cuya ubicación responde, una vez más, a criterios de accesibilidad intrarregional e interregional (PRINCIPADO, 2007).

Desde el punto de vista sectorial las actuaciones de la Administración Autonómica con mayor trascendencia en el ACA son las relacionadas con la movilidad y los transportes. Cabe destacar, por una parte las dificultades para avanzar en la integración modal, en el Consorcio de Transportes, en los planes de movilidad sostenible, el «metrotrén», el «tren-tran» y otros proyectos inconclusos, mientras se ha incrementado notablemente la capacidad para el tráfico motorizado con la duplicación de calzada en carreteras ya existentes (fundamentalmente la AS 18, transformada en la AS II en 2007 y la AS 17, en obras) y la construcción de una nueva autovía regional (La AS I, conocida como Autovía Minera y concluida en 2003), planteándose también la ampliación de carriles en la autopista «Y» (A-66), así como múltiples enlaces y conexiones de carácter secundario.

En el capítulo sectorial debe reseñarse también el proyecto, siempre aplazado<sup>8</sup>, de creación de un «Sistema Territorial de Espacios Libres», ya incluido en las DROT de 1991 y reeditado en el Avance de 2006 y en el, más reciente, Plan Territorial Especial del Sistema Territorial de Espacios Libres del Área Central de Asturias de 2010. Una de sus principales funciones sería la de servir de dique de contención frente a la expansión urbana, mediante la preservación de áreas de contenido natural y rural declaradas como Parques Periurbanos o Paisajes Protegidos, pero ninguno de los enclaves seleccionados (Monte Naranco, Monte Areo, Cabo Peñas, Sierra de Aramo) se encuentra en el corazón del ACA, sino

---

<sup>7</sup> En 1992 se construyó, a menos de un kilómetro del vertedero, el Centro Penitenciario de Villabona, en sustitución de la vieja Cárcel Modelo de Oviedo, de manera que el enclave de mayor centralidad física e infraestructural del ACA —y de toda Asturias— ha quedado paradójicamente reservado para las instalaciones que concitan un mayor rechazo social.

<sup>8</sup> La única declaración hasta el momento, la del Parque Periurbano del Naranco de 2005, ha tenido muy escasa trascendencia, al no haberse desarrollado prácticamente su programa de actuaciones.

en sus bordes y, casi siempre, en lugares elevados, que son también los menos amenazados.

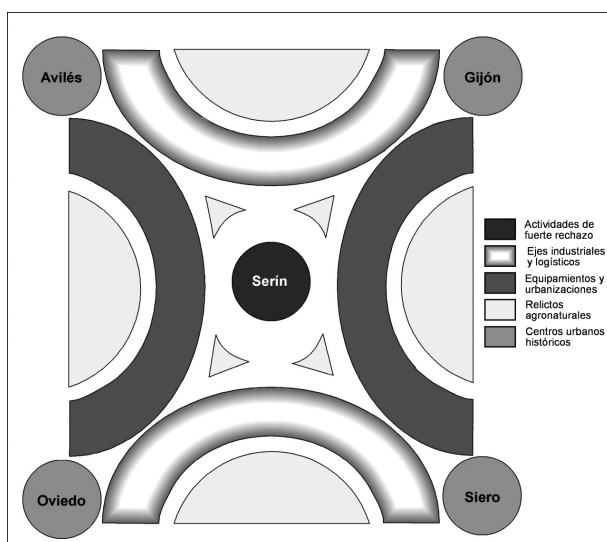
Aunque para alguna de las últimas actuaciones citadas la Administración Autonómica ha recurrido a la figura de los Planes Territoriales Especiales, dicho instrumento se incluyó en el ordenamiento jurídico asturiano en 2002 con la pretensión, más ambiciosa, de poder aplicar directamente planes territoriales de carácter supramunicipal en determinados sectores del ACA y muy especialmente en el que se extiende entre los municipios de Oviedo, Siero y Llanera, donde la expansión difusa ha generado un tejido periurbano más enmarañado. Pero también en este caso la trayectoria autonómica parece haber seguido el camino expansionista que agrava el desorden territorial. ¿Como se puede entender, si no, que el primer proyecto, hecho público en 2007 y conocido como «Proyecto Teixidor», previese para esta zona la construcción de 9.000 viviendas en tres grandes áreas residenciales (Lugones, Las Folgueras y la Morgal), junto con nuevos espacios comerciales, hoteleros, etc.?

Aunque la acogida adversa en determinados sectores y municipios, y el propio estallido de la crisis inmobiliaria, han evitado la materialización del proyecto y su sustitución por otro de pretensiones más comedidas (el P.T.E. de los Nudos Metropolitanos de los concejos de Llanera y Siero) que, a su vez, permanece estancado, el enfoque oficial ha quedado, una vez más, claramente señalado.

## 5. UN LABERINTO TERRITORIAL CON ESTRUCTURA INVERTIDA

Como conclusión cabe corroborar la conversión del núcleo del ACA en un laberinto cada vez más complejo e intrincado y la importante responsabilidad contraída al respecto por la Administración Autonómica.

FIGURA 3. Modelo territorial del Área Central de Asturias



Ello no impide reflejar, a modo de síntesis, un modelo interpretativo de la tendencia del ACA a configurarse como un espacio urbano con estructura invertida (en relación con los modelos convencionales): el centro estaría ocupado por las instalaciones de mayor rechazo mientras en la periferia se mantienen los cascos urbanos tradicionales. Entre ambos, se entremezclan espacios de utilización industrial, residencial y comercial, así como residuos, cada vez menores, de carácter agronatural. Todo ello, siempre que la tendencia observada no se altere de manera radical, lo cual también dependería, en primer lugar y en buena medida, de la voluntad y el ejercicio de la propia Administración Regional.

## BIBLIOGRAFÍA

- ARROJO, F. (2001): «Planteamiento de estrategias de ordenación del territorio para el Área Central de Asturias», *III Congreso Internacional de Ordenación del Territorio*, Gijón.
- BENITO DEL POZO, P. (1991): *El espacio industrial en Asturias*, Principado de Asturias, Oikos-Tau.
- COGERSA (2010): *Plan Territorial Especial Supramunicipal del Área de Tratamiento Centralizado de Residuos de Asturias*.
- FERNÁNDEZ, A. (1989): «Hacia la reorganización territorial de Asturias mediante las mancomunidades o uniones voluntarias de concejos», *ERÍA*, nº 19-20, p. 175-194.
- FERNÁNDEZ, A. (2003): «Hipermercados y centros comerciales en Asturias», *ERÍA*, nº 62, p. 341-349.
- FERNÁNDEZ, A. (2009): «Los impactos territoriales del abastecimiento de agua y del vertido de residuos sólidos en Asturias», *ERÍA*, nº 80, p. 337-245.
- HERRÁN, M. (2002): «La evolución del paisaje en un espacio periurbano: Lugones-Posada de Llanera (Asturias)», *ERÍA*, nº 57, p. 25-48.
- PRINCIPADO DE ASTURIAS (1991): *Directrices Regionales de Ordenación del Territorio*.
- (2001): *Estudio de movilidad en el Área Central de Asturias*.
- (2006): *Directrices Regionales de Ordenación del Territorio (con Directrices específicas para el Área Central)*. Avance 2006.
- (2007): *Plan Especial de la Zona de Actividades Logísticas e Industriales de Asturias*.
- (2009): *Documento de aprobación inicial de Directrices Sectoriales de Equipamiento Comercial del Principado de Asturias*.
- (2009): *Plan Territorial Especial de los nudos metropolitanos de los concejos de Llanera y Siero*.
- (2010): *Plan Territorial Especial del Sistema Territorial de Espacios Libres del Área Central de Asturias. Avance de los objetivos y criterios de ordenación*.

RODRÍGUEZ, F., MENÉNDEZ, R. Y BLANCO, J. (2009): *El área metropolitana de Asturias. Ciudad Astur: el nacimiento de una estrella urbana en Europa*, Ediciones TREA.

# CARTOGRAFÍA DEL URBANISMO EXPANSIVO VALENCIANO SEGÚN SIOSE

Joan Carles Membrado Tena

*joan.membrado@uv.es*

*Departament de Geografia, Universitat de València*

**Resumen:** SIOSE es el sistema de información geográfica con mayor grado de desagregación sobre ocupación del suelo en España. Sólo en Valencia distingue más de 157.000 polígonos, y uno de los fenómenos más llamativos que evidencia es la alta proporción de suelo urbano expansivo, consistente en viviendas unifamiliares adosadas y exentas, en la Costa Blanca y alrededor de las grandes áreas urbanas. Este responde a fenómenos tan diversos como la inmigración noreuropea, las segundas residencias estivales o el éxodo de las familias desde las áreas urbanas centrales y compactas a las periféricas difusas.

**Palabras clave:** SIOSE, País Valenciano, urbanismo expansivo.

## A CARTOGRAPHY OF THE VALENCIAN URBAN SPRAWL ACCORDING TO SIOSE

**Abstract:** SIOSE (Spanish acronym standing for ‘**Land** Cover and Use Information **System** of Spain’) is the most detailed GIS ever created in Spain about land cover and use. In the the land of València, it sorts out more than 157.000 polygons and one of its more significant traits is the high percentage of extensive urbanization in Costa Blanca and around the bigger urban areas (València city, Alacant-Elx), because of different reasons, from North European immigration to second (summer) residences or people moving from the inner city neighborhoods to discontinuous suburban areas.

**Key words:** SIOSE, Land of València, extensive urbanization.

## 1. INTRODUCCIÓN

SIOSE (Sistema de Información sobre la Ocupación del Suelo en España) es hasta hoy el sistema de información geográfica sobre usos y ocupación del suelo

con mayor desagregación realizado de manera homogénea para toda España. Es una herramienta a partir de la cual se puede obtener una cartografía precisa y objetiva para evaluar diferentes temáticas territoriales (IGN, 2009:40), como el impacto sobre el territorio del urbanismo expansivo que, durante las dos últimas décadas, ha protagonizado la mayor expansión del suelo sellado vivida en Valencia y en toda la España costera hasta la fecha, y que ha supuesto una enorme pérdida de suelo agrícola y forestal.

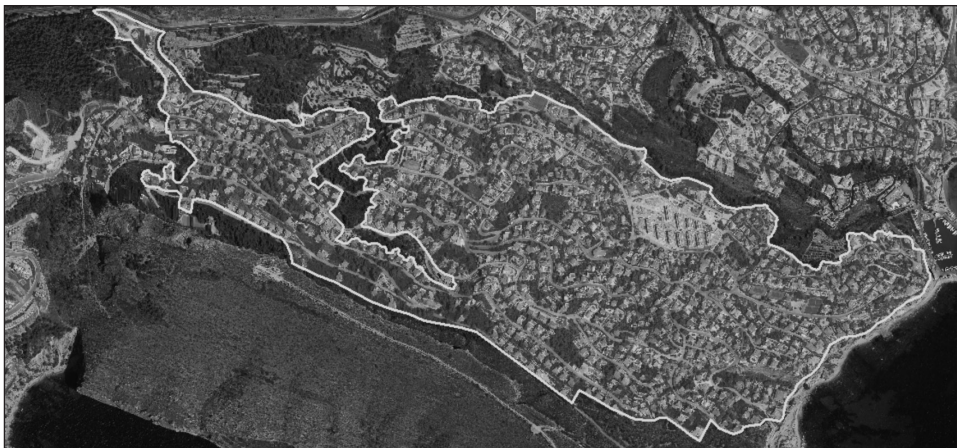
En este artículo vamos a analizar, por un lado, la magnitud adquirida por el urbanismo expansivo en Valencia según los datos de usos del suelo de SIOSE, a fecha de 2009. Por otro lado, analizaremos las diversas causas que explican el desarrollo de este suelo urbano expansivo, entre las cuales se encuentran el establecimiento de pensionistas noreuropeos en busca del sol mediterráneo, la proliferación de residencias vacacionales para españoles y europeos, y la huida de los propios valencianos desde el centro de las ciudades hacia la periferia.

## 2. CARACTERÍSTICAS TÉCNICAS

Entre las principales características técnicas del modelo de datos de SIOSE, cabe destacar que el territorio se divide en múltiples teselas, cada una con su cobertura asociada y con la única restricción de representar una superficie mínima, que es de dos hectáreas para coberturas forestales y de cultivos, de una para coberturas *artificiales* (suelo sellado) y de media para coberturas de agua y humedales.

Las coberturas de SIOSE son *simples* cuando el 100% de la superficie del polígono es homogénea y supera el requisito de la superficie mínima. Estas coberturas simples se subdividen en ocho grandes grupos: cultivos, pastizal, ma-

*FIGURA 1. Ejemplo de asociación artificial de tipo urbano mixto discontinuo (con el 55% de edificación, 30% de zona verde, 10% de vial y aparcamiento y 5% de lámina de agua) en el Morro de Toix (Calp)*



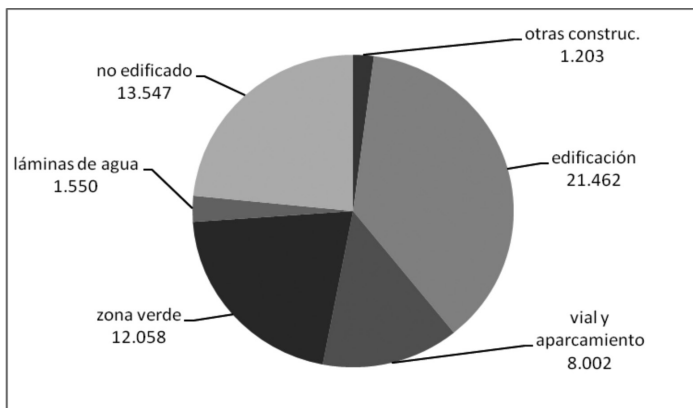
Fuente: Institut Cartogràfic Valencià.

torral, arbolado forestal, terrenos sin vegetación, humedales, coberturas de agua y coberturas artificiales (IGN, 2006: 21-42).

Las coberturas *compuestas* son las formadas por un mosaico de coberturas, que a su vez pueden ser simples o compuestas. El *mosaico* combina coberturas de usos del suelo visibles pero que, al no alcanzar la superficie mínima requerida, han de agregarse en coberturas compuestas (IGN, 2006: 43).

La *asociación* es la combinación de coberturas simples superpuestas en el espacio sin distribución fija, es decir, cuando se entremezclan indistintamente y separarlas en mosaicos resulta demasiado complejo. Dentro de las asociaciones cabe destacar la *artificial compuesta*, que es una agrupación concreta de coberturas artificiales simples que resulta fácilmente identificable por sus características en el terreno, y que además posee gran interés por la estructura que confiere al territorio. Las asociaciones artificiales compuestas se clasifican en *primario*, *industrial*, *terciario*, *equipamiento/dotacional*, *infraestructuras* y *urbano mixto*, y esta última puede ser de tres tipos: *casco*, *ensanche* y *discontinuo*<sup>1</sup>. La asociación artificial compuesta de *urbano mixto discontinuo* se corresponde con el tipo de edificación propio del urbanismo expansivo, que analizamos en esta comunicación. En esta y en todas las asociaciones y coberturas artificiales de SIOSE se especifica qué porcentaje poseen estas de edificación; de zona verde; de láminas de agua (piscinas); de vial y aparcamiento; de otras construcciones; de suelo no edificado; o de zonas de extracción o vertido (ver figuras 1 y 2) (IGN, 2006: 47-56).

FIGURA 2. Coberturas artificiales de tipo urbano mixto discontinuo en el País Valenciano, donde según SIOSE 2009 hay 56.751 ha, las cuales, a su vez, se subdividen en función de la ocupación del suelo



Fuente: Institut Cartogràfic Valencià. Elaboración propia.

<sup>1</sup> «Zona urbana que puede estar consolidada o en vía de consolidación, de trama regular producida por un planeamiento urbanístico definido y que, fundamentalmente, se distingue del Ensanche porque su conexión o contacto con la trama configurada por Casco-Ensanche es a través de una vía de comunicación. Se incluirán aquí urbanizaciones, colonias, etc., situadas en extrarradios.» (IGN, 2006: 49).

### 3. EL SIOSE VALENCIA

#### 3.1. Coordinación y realización

SIOSE es un proyecto colaborativo entre comunidades autónomas en que el Instituto Geográfico Nacional (Ministerio de Fomento) ha actuado de coordinador y las diferentes administraciones autonómicas han ejecutado el trabajo. En Valencia la entidad cartográfica de referencia que ha llevado a cabo el SIOSE ha sido el Institut Cartogràfic Valencià<sup>2</sup>, junto con el Departament de Geografia de la Universitat de València, que ha aportado un nutrido grupo de licenciados y estudiantes en prácticas para la fotointerpretación del territorio.

El coordinador del SIOSE Valencia 2005 ha sido el geodesta Jorge Rodríguez, que se ha encargado de la gestión general del proyecto y del control de calidad, mientras que el autor de este artículo ha llevado a cabo las tareas de control y estandarización de la fotointerpretación de los usos y las coberturas del suelo. 12 geógrafos componían el equipo de fotointérpretes, que ha digitalizado y asignado coberturas a más de 157.000 polígonos. 30.000 horas de trabajo se han invertido para realizar el SIOSE Valencia.

#### 3.2. Comparación entre SIOSE y CORINE

La base de datos SIOSE Valencia 2005 (157.524 polígonos digitalizados con sus respectivas coberturas) es mucho más exhaustiva que CORINE Valencia 2006 (8.541 polígonos digitalizados con sus respectivas coberturas), que antes de SIOSE había sido la base cartográfica de referencia.

Por su alto grado de detalle, SIOSE es muy adecuado como base de datos de estudio y análisis del suelo a escala local y comarcal. Sin embargo, a escala europea y española sigue siendo más adecuado utilizar CORINE, que debido a la mayor sencillez de su clasificación permite cotejar fácilmente los usos del suelo entre regiones europeas. El grado de desagregación de SIOSE, en cambio, resultaría excesivo, y haría ilegibles las coincidencias y diferencias entre grandes territorios<sup>3</sup>. Otra ventaja de CORINE es que nos ofrece una visión dinámica de los usos del suelo del territorio, y así nos muestra que las coberturas artificiales del País Valenciano suponían el 2,6% del total en 1990, el 3,9% en 2000 y el 4,8% en 2006; es decir, que dicho uso casi se habría duplicado en 16 años.

SIOSE 2005 nos muestra unos porcentajes de coberturas artificiales (7%)

---

<sup>2</sup> Quiero expresar mi agradecimiento al Institut Cartogràfic Valencià por haberme facilitado una parte de los resultados finales de SIOSE y CORINE para publicarlos en esta comunicación.

<sup>3</sup> Mientras SIOSE parte de 6 principales asociaciones artificiales compuestas, de donde derivan 42 subclases, CORINE cuenta con sólo nueve clases simples: tejido urbano continuo (clase 111), discontinuo (112), industria y comercio (121), carreteras y ferrocarriles (122), puertos (123), aeropuertos (124), en construcción (133), parques (141) y zonas deportivas (142).



superiores a los de CORINE 2006 (4,8%). Esta diferencia deriva de la restricción en el tamaño de las coberturas que es propia de CORINE, donde la unidad mínima de mapeo de 25 ha obliga a la generalización de polígonos, casi siempre en detrimento de las coberturas artificiales.

### 3.3. Resultados

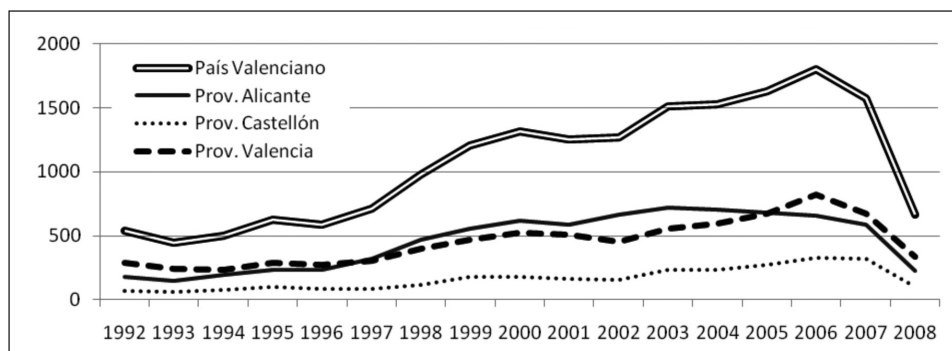
#### 3.3.1. Coberturas artificiales. Apogeo y crisis inmobiliaria

Las coberturas *artificiales* (suelo sellado) según SIOSE para el País Valenciano representan el 7% del suelo, habiendo experimentado durante los últimos años un gran aumento, que ha comportado la desaparición de miles de hectáreas de suelo rústico. La falta de planificación territorial —más allá de cada ayuntamiento— ha sido un factor decisivo para explicar este desmesurado crecimiento urbano durante la última década y media (BURRIEL, 2009).

La figura 3 muestra el total de hectáreas (18.135) edificadas de nueva planta entre 1992 y 2008 en el País Valenciano, según datos del Institut Valencià d'Estadística (IVE, 2009). Cabe destacar que el suelo edificado en la provincia de Alicante (7.766 ha) es superior al que está en la misma situación en la provincia de Valencia (7.625 ha), a pesar de que ésta casi dobla el tamaño de aquélla. La provincia de Alicante es ya la cuarta de España por población (1.926.285 hab. en 2010), tras Madrid, Barcelona y Valencia, y por densidad (331 hab./km<sup>2</sup>), tras Madrid, Barcelona y Vizcaya. El *boom* urbanístico de las dos últimas décadas no es ajeno a este crecimiento demográfico: en sólo 20 años la más meridional de las provincias valencianas ha pasado de 1.292.563 a casi 2 millones de habitantes. De las 8 primeras ciudades valencianas por suelo edificado, la ciudad de Alicante es la primera, y 5 de ellas forman parte de su provincia.

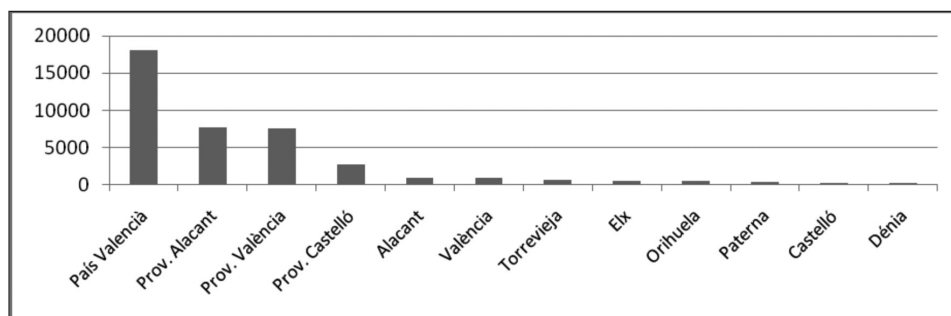
La crisis económica mundial iniciada en 2007, acentuada en nuestro territorio

FIGURA 3. Hectáreas de suelo construido en el País Valenciano (1992-2008)



Fuente: Institut Valencià d'Estadística. Elaboración propia.

FIGURA 4. Evolución del suelo construido (en hectáreas) en el País Valenciano (1992-2008)



Fuente: Institut Valencià d'Estadística. Elaboración propia.

precisamente por el abuso de dicho modelo de crecimiento, ha provocado la paralización o anulación de muchos de los mastodónticos planes urbanísticos municipales previstos, lo cual debería permitir a las administraciones reflexionar acerca de la viabilidad de este modelo, a todas luces insostenible (BURRIEL, 2008).

En la figura 4 mostramos la evolución de la construcción en el País Valenciano, con un crecimiento sostenido entre 1993 y 2000, un ligero estancamiento en 2001, una gran aceleración entre 2002 y 2006, y una brusca caída en 2007 y, sobre todo, en 2008, que volvió a situar aquel año la construcción al nivel de 1996. La burbuja inmobiliaria ha afectado gravemente a la Comunitat Valenciana, que ha pasado de 182.600 parados (7,8%) en el segundo trimestre de 2006 a 575.900 (22,9%) en el cuarto de 2010, según los datos de la *Encuesta de Población Activa*. Este aumento ha sido especialmente dramático en la provincia de Castellón, donde la burbuja inmobiliaria ha afectado no sólo a la construcción de viviendas, sino también al principal motor económico de la zona, la industria azulejera (Membrado, 2001), pasando del pleno empleo (5,24% de paro friccional en 1996) a un 24% en 2010.

### 3.3.2. Coberturas de suelo urbano discontinuo (urbanismo expansivo)

Dentro del total de coberturas artificiales de SIOSE, actualizadas a 2009, el suelo *urbano mixto* ocupa 88.493 ha, de las cuales 32.725 son de *casco y ensanche*, es decir de suelo continuo con edificación densa y en altura, y 55.768 de suelo *discontinuo* o urbanismo expansivo (ver nota 1). A pesar de que el suelo discontinuo alberga un porcentaje de población muy inferior al del suelo continuo, ocupa una superficie bastante más grande que la de éste. Frente al urbanismo compacto, propio de las ciudades valencianas hasta los años 1990, el modelo de urbanismo discontinuo o expansivo resulta considerablemente menos sostenible por las enormes necesidades de suelo, transporte, energía y agua que

supone, al basarse en viviendas unifamiliares exentas o adosadas y, por tanto, con una densidad de población baja (RUEDA, 1999; DEMATTEIS, 1998). Sólo en el País Valenciano consume 21.500 ha de suelo edificado, 8.000 de viales y aparcamientos y 1.550 de piscinas<sup>4</sup> (figura 2).

El uso y abuso del urbanismo expansivo es especialmente marcado en las cinco comarcas litorales de la provincia de Alicante: con sólo el 15% del territorio, suponen el 31% de todo el suelo urbano mixto discontinuo del País Valenciano (figura 5). Esto se traduce en que sólo una cuarta parte del suelo *urbano mixto* en el litoral meridional valenciano es continuo (9.079 ha) y el resto es discontinuo (27.264 ha), mientras en el resto del País Valenciano, el suelo continuo significa el 45% del total (23.646 ha) y el discontinuo el 55% (28.504 ha).

Esta significativa diferencia entre el litoral meridional y el resto del territorio responde en buena medida al modelo turístico desarrollado en la llamada *Costa Blanca*, basado en el urbanismo expansivo propio de los países del norte de Europa. Pero no es sólo que este modelo de poblamiento discontinuo coincida con el del norte de Europa, sino que, además, la gente que lo disfruta proviene en un buen porcentaje de aquella región, especialmente en el caso de las comarcas de la Marina y la Vega Baja. Estos ciudadanos europeos *ricos*<sup>5</sup> no se conforman con venir a veranear, sino que residen habitualmente en nuestro territorio. En 13 municipios valencianos, los europeos *ricos* son más de la mitad de sus habitantes, y en no menos de 48 están por encima del 25% del padrón<sup>6</sup>. Destacan los datos de San Fulgencio, con un 72% de europeos *ricos*, y de Algorfa, Rojales y Daya Vieja, con casi el 70%<sup>7</sup>. Estos cuatro municipios de la Vega Baja se extienden a modo de enorme urbanización, sin solución de continuidad respecto a las urbanizaciones de la saturada Torre Vieja, alrededor de la cual gravitan. Antaño predominaba allí el castellano panocho, pero hoy es el inglés británico, en sus distintas variantes, la lengua que más se escucha: en San Fulgencio y Rojales (20.953 hab. en 2010) sólo un cuarto de la población es española, y en cambio la mitad es británica, muy poco o nada integrada en las costumbres locales. Gran parte de estos individuos son pensionistas que vienen a pasar la tercera edad a

---

<sup>4</sup> En Benidorm, paradigma de ciudad turística compacta, la superficie de láminas de agua artificiales sobre suelo discontinuo (piscinas) es de 2,08 ha, frente a las 29,3 de la expansiva Torre Vieja (datos de SIOSE).

<sup>5</sup> Entendiendo por Europa *rica* aquellos países cuya renta per cápita supera la española; los ciudadanos de la Europa *pobre* (la del este) normalmente no residen en estas áreas residenciales extensivas.

<sup>6</sup> De los 48 municipios donde más de un cuarto de la población es europea *rica*, 30 se encuentran en la Marina, 14 en la Vega Baja, 2 en el Vinalopó y 2 en l'Alacantí.

<sup>7</sup> San Fulgencio (12.144 hab. en 2010) es con un 78% la localidad española con mayor proporción de extranjeros (sin distinguir entre *ricos* y *pobres*). Rojales (20.953 hab.) es la segunda (76%), Algorfa (71%) la tercera, el Poble Nou de Benitatxell (70%) la cuarta, y Daya Vieja (69%) la quinta. Salvo el Poble Nou (la Marina Alta), el resto se encuentran en la Vega Baja. Torre Vieja, con más de 100.000 hab., es la más poblada de las localidades españolas donde los extranjeros son mayoría (53%).

unas latitudes donde el clima es más amable que en sus países de origen. En Rojales, el 30% de la población supera los 65 años, y en San Fulgencio lo hace el 35%, mientras que a sólo 15 km, en Elche, donde la población noreuropea es relativamente escasa, el grupo de más de 65 años supone sólo el 13%<sup>8</sup>.

Aparte de los residentes extranjeros, en estas comarcas costeras existe también un alto número de segundas residencias unifamiliares ocupadas durante los fines de semana o en vacaciones por ciudadanos del centro o del norte de España, sobre todo en el caso de Torrevieja (11.000 viviendas secundarias unifamiliares), mientras que en los de Xàbia y Dénia (10.000 entre ambas) predomina en este tipo de uso del suelo la clase burguesa de la ciudad de Valencia. En las tres ciudades mencionadas, el número de viviendas secundarias, según el censo de 2001, superaba con mucho el de viviendas principales (figuras 5 y 6).

En las áreas urbanas de Elche y Alicante y de la ciudad de Valencia también ha proliferado el urbanismo expansivo, pero no tanto como retiro para pensionistas noreuropeos ni como segunda residencia, sino por otros motivos. Por un lado, los elevados precios de la vivienda en el centro de las ciudades obligan a buscar espacios residenciales periféricos más baratos; por otro, para muchas familias españolas el modelo de urbanización difusa resulta novedoso y sumamente atractivo, porque las viviendas son más espaciales y tranquilas, y supuestamente están más en contacto con la naturaleza y con todo ello se gana calidad de vida. En realidad, la naturaleza ha sido esquilmada y sustituida por viviendas y asfalto debido a este modelo de crecimiento urbano expansivo, que va ligado a un modelo de transporte insostenible, ya que los residentes en estas áreas dependen del automóvil de uso privado para cualquier tipo de desplazamiento (trabajo, estudios, compras, etc.), lo que puede interpretarse como una pérdida de calidad de vida (SERRANO, 2009: 6; ALBERTOS, 2007: 24).

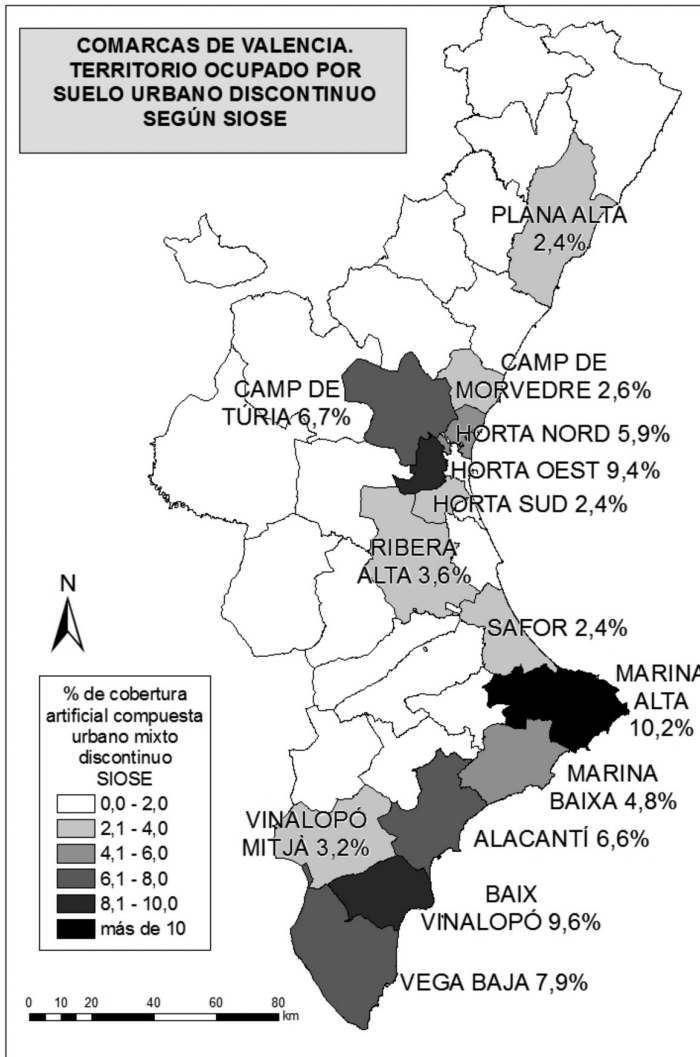
Con sus pros y sus contras, desde los años 1990 este modelo urbano extensivo ha proliferado no sólo a lo largo del litoral, en especial en las comarcas de la Vega Baja y la Marina, sino también alrededor de las áreas urbanas de Alicante (l'Alacantí) y Elche (el Baix Vinalopó), por un lado, y Valencia (l'Horta Oest, el Camp de Túria, l'Horta Nord), por otro (figura 6). Es en esta última corona metropolitana donde se encuentran los municipios valencianos con mayor proporción de suelo urbano discontinuo respecto al total de usos del suelo: l'Elia (71%) y Rocafort (61%) (figuras 5 y 6).

Según CORINE (ICV, 2002 y 2008), el tejido urbano continuo valenciano ha pasado de 23.358 ha en 1996 a 28.207 en 2006 (+31%), mientras el tejido urbano discontinuo lo ha hecho de 24.941 a 36.267 (+58%) en el mismo período, siendo las zonas en construcción las que más han crecido, ya que se han multiplicado

---

<sup>8</sup> Estos residentes británicos se benefician de la buena comunicación aérea entre Alicante y el norte de Europa. El aeropuerto de l'Altet, sexto de España en número de pasajeros (9.382.935 en 2010), posee conexiones con 16 aeropuertos británicos, 7 del Benelux, 5 alemanes y 5 escandinavos.

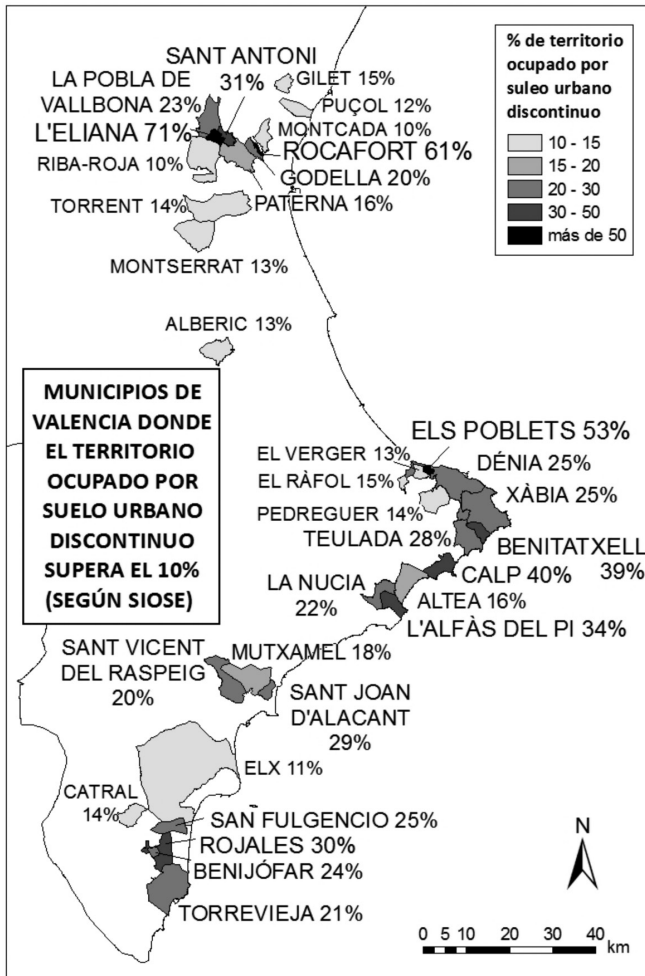
FIGURA 5. Proporción de suelo urbano discontinuo respecto al total de usos del suelo en las comarcas valencianas (SIOSE 2009)



Fuente: Institut Cartogràfic Valencià. Elaboración propia.

por 13 (de 927 a 12.179 ha). Aunque es cierto que en parte este crecimiento puede achacarse a la construcción del AVE, en su mayoría se debe al desmesurado desarrollo urbano, y en especial al de tipo expansivo. Ahora bien, mientras el AVE se está ejecutando, por ahora, dentro de los plazos previstos, muchas de las viviendas en construcción iniciadas durante 2006 siguen a fecha de hoy sin terminar, debido a la crisis inmobiliaria.

FIGURA 6. Proporción de suelo urbano discontinuo respecto al total de usos del suelo en los municipios valencianos (SIOSE 2009)



Fuente: Institut Cartogràfic Valencià. Elaboración propia.

#### 4. CONCLUSIÓN

Durante las últimas dos décadas, el urbanismo expansivo (tejido urbano discontinuo) es uno de los usos del suelo que más ha crecido en el País Valenciano, hasta representar un 2,4% del total según los datos de la base de datos SIOSE. Sin embargo, en la provincia de Alicante dicho uso llega al 5,5%, y en sus comarcas litorales al 7,9%, superando el 10% en la Marina Alta. La otra área donde el urbanismo expansivo ha conocido mayor aumento ha sido la periferia occidental

de la ciudad de Valencia, en especial l’Horta Oest, el Camp de Túria y l’Horta Nord, que alcanzan una media de un 7% de suelo urbano expansivo.

El crecimiento residencial expansivo en el País Valenciano responde a diversas causas. Por un lado, en las comarcas litorales de la Marina Alta, la Marina Baixa y la Vega Baja, una buena parte de los residentes en áreas de urbanismo difuso son ciudadanos noreuropeos, muchos de los cuales tras su jubilación pasan a vivir permanentemente en estas comarcas, más cálidas y soleadas que sus ciudades de origen. En estas mismas comarcas costeras existe también un alto número de segundas residencias unifamiliares vacacionales ocupadas sobre todo por españoles, en especial en Torrevieja, Dénia y Xàbia.

El tercer tipo de poblamiento expansivo responde a primeras residencias y se concentra alrededor de las áreas urbanas de Valencia y de Alicante-Elche. Sus residentes vivían antes sobre un tipo de poblamiento continuo y compacto, en el centro de la ciudad, y retirándose a vivir *al campo* o *al monte*, en una urbanización, siguiendo el modelo anglosajón, han pretendido mejorar su calidad de vida y estatus social. Con ello, sin embargo, han adquirido una dependencia del automóvil de uso privado que puede interpretarse como una pérdida de calidad de vida, sólo parcialmente compensada por el aumento del espacio, la tranquilidad, etc.

Con independencia de las motivaciones que impulsan la proliferación de este tipo de urbanismo, sus consecuencias son nefastas para el medio ambiente, y resulta considerablemente menos sostenible que el urbanismo compacto o intensivo, más propio de las ciudades mediterráneas, ya que el modelo expansivo requiere mucho más suelo, provoca un uso exagerado del vehículo privado y aumenta las necesidades energéticas e hídricas, en una zona como la nuestra, nada sobrada de agua.

## BIBLIOGRAFÍA

- ALBERTOS, J. M., NOGUERA, J., PITARCH, M. D. y SALOM, J. (2007): «La movilidad diaria obligada en la Comunidad Valenciana entre 1991 y 2001: cambio territorial y nuevos procesos», *Cuadernos de Geografía*, 81-82, p. 93-118.
- BURRIEL, E. (2008): «La década prodigiosa del urbanismo español (1997-2006)», *Scripta Nova. Revista Electrónica de Geografía y Ciencias Sociales*, vol. XII, nº 270. <<http://www.ub.es/geocrit/sn/sn-270/sn-270-64.htm>> [12/04/2011].
- BURRIEL, E. (2009): «La planificación territorial en la Comunidad Valenciana (1986-2009)», *Scripta Nova. Revista Electrónica de Geografía y Ciencias Sociales*, vol. XIII, nº 306. <<http://www.ub.edu/geocrit/sn/sn-306.htm>> [12/04/2011].
- DEMATTEIS, G. (1998): «Suburbanización y periurbanización. Ciudades anglosajonas y ciudades latinas», en MONCLÚS, J. (ed.) *La ciudad dispersa. Su-*

- burbanización y nuevas periferias*, Barcelona, Colección *Urbanismo, ciudad, historia* (I). Centre de Cultura Contemporània de Barcelona, p. 17-33.
- ICV (Institut Cartogràfic Valencià) (2002 y 2008): *Proy. CORINE land cover 2000 y 2006*.
- ICV (2009): Proyecto SIOSE 2005 y 2009. URL: <[http://terramapas.icv.gva.es/siose\\_etr89h30\\_2005](http://terramapas.icv.gva.es/siose_etr89h30_2005)>
- IGN (Instituto Geográfico Nacional) (2006): SIOSE. Manual de fotointerpretación. <[http://www.ign.es/siose/Documentacion/Guia\\_Tecnica\\_SIOSE/070322\\_Manual\\_Fotointerpretacion\\_SIOSE\\_v1\\_2.pdf](http://www.ign.es/siose/Documentacion/Guia_Tecnica_SIOSE/070322_Manual_Fotointerpretacion_SIOSE_v1_2.pdf)> [2/04/2011].
- IGN (2009): *IV Asamblea SIOSE. Aplicabilidad*. <[Http://www.ign.es/siose/Documentacion/SIOSE\\_IV\\_asamblea/PARTE%20II\\_Aplicabilidad%20SIOSE/Aplicabilidad\\_SIOSE.pdf](http://www.ign.es/siose/Documentacion/SIOSE_IV_asamblea/PARTE%20II_Aplicabilidad%20SIOSE/Aplicabilidad_SIOSE.pdf)> [12/04/2011].
- INE: *Explotación Estadística del Padrón (2010)*, *Encuesta de Población Activa (2006 y 2010)* y *Censo de Población y Viviendas (2001)*.
- IVE (Institut Valencià d'Estadística): *Banco de Datos Territorial. Obras de edificación de nueva planta (1992-2008)*.
- MEMBRADO, J. C. (2001): *La indústria ceràmica de la Plana de Castelló*, Diputació de Castelló, núm. 42. Castelló, 590 p.
- RUEDA, S. (1999): «La ciutat mediterrània compacta i diversa, un model de ciutat sostenible», en AAVV: *La ciutat sostenible: un procés de transformació*, Universitat de Girona, p. 13-29.
- SERRANO, J. M. (2009): «Mayores aglomeraciones urbanas españolas: incremento de los flujos de tráfico y necesaria movilidad sostenible», *Cuadernos de Geografía*, 85, 3-24.



# PRECIPITACIONES INTENSAS Y RIADAS: UN ESTUDIO CLIMATOLÓGICO DE LOS RIESGOS QUE AFECTAN AL SURESTE IBÉRICO. LAGUNAS EN LOS PLANES Y MEDIDAS DE MITIGACIÓN\*

Óliver Meseguer Ruiz

*oliver.meseguer@ub.edu*

*Grupo de Climatología, Universidad de Barcelona*

**Resumen:** El desarrollo urbanístico que ha tenido lugar en el litoral del sureste ibérico a lo largo de los últimos años es un hecho representativo de un fenómeno que se ha extendido en todo el país. Esta región posee unas características físicas que la hacen especialmente vulnerable a determinados procesos naturales y la convierten en una región de riesgo. Destacan las características climáticas, definidas en parte por las precipitaciones copiosas e intensas que provocan la circulación superficial de grandes caudales por cauces que tradicionalmente estaban desocupados pero que ya no lo están.

**Palabras clave:** Desarrollo urbanístico, región de riesgo, precipitación intensa.

THE URBAN SPRAWL IN THE SOUTHEASTERN SPAIN: A GREATER  
EXPOSURE TO CLIMATE RISK (HEAVY RAINFALL AND FLOODS)

**Abstract:** The urban development which has take place in the southeastern Iberian coast over recent years is a fact representative of a phenomenon that has spread throughout the country. This region has some physical characteristics that make it especially vulnerable to certain natural processes and makes this a risk region. Highlights the climatic characteristics, defined in part by heavy and intense rainfall causing surface movement of large flows through channels that have traditionally been unoccupied but no longer are.

**Key words:** Urban sprawl, risk region, intense rainfall.

---

\* Esta investigación ha sido desarrollada en el marco del proyecto RECABA, y subvencionada por el Ministerio de Educación y Ciencia (MEC). El autor disfruta de una beca predoctoral dispuesta también por el MEC. Se agradece también a Joan Albert López Bustins y a Aziz Benhamrouche su colaboración con determinados datos utilizados a lo largo de la investigación.

## 1. INTRODUCCIÓN

### 1.1. El sureste ibérico: una región históricamente afectada pero que ha perdido la memoria

El sureste ibérico es un área con unas características de poblamiento determinadas, donde la población se concentra mayormente en la costa y cuya densidad de población es elevada. Además, en los últimos años se han venido dando en estas áreas una serie de actuaciones urbanísticas de gran magnitud que contrastan con la ocupación tradicional del territorio. De este modo, se han ocupado lechos fluviales, llanos de inundación, desembocaduras de barrancos, a expensas de un medio altamente antropizado que expresa su disconformidad con estas actuaciones a través de fenómenos naturales que provocan cuantiosas pérdidas materiales y humanas.

Se considera que el litoral del sureste ibérico, y más concretamente las provincias de Valencia, Alicante y Murcia son representativas de casi todo el litoral mediterráneo europeo, tanto por los procesos urbanísticos que vienen aconteciendo en los últimos veinte años como por los fenómenos de índole climática y meteorológica que aquí suceden. Y entre éstos, uno de los que más significación tienen son las precipitaciones de alta intensidad horaria, tanto por la importancia que suponen en el balance hídrico anual en esta región, con una ya de por sí marcada sequía estival, como por ser el origen de inundaciones que acarrear importantes pérdidas para la sociedad.

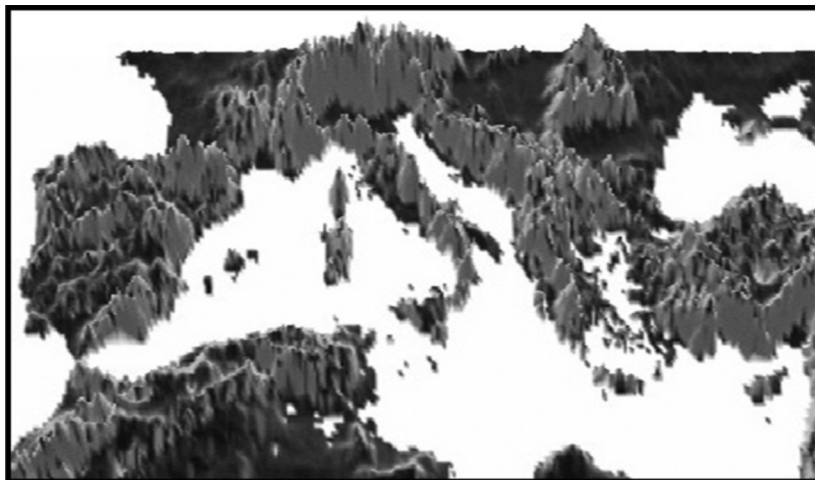
Para las provincias de Alicante y Murcia, los observatorios meteorológicos registran precipitaciones medias inferiores a 375 mm anuales (GIL OLCINA, 2009), y para el caso de Valencia es ligeramente más elevada. Sin embargo, no son extraños los sucesos en los que se registran de 25 a 50 mm de precipitación en una hora. Para el observatorio alicantino de Ciudad Jardín se han llegado a rebasar los 300 mm/hora como intensidad instantánea. Así pues, es habitual en este ámbito la expresión coloquial «no sabe llover» (GIL OLCINA, 2009). Como nota clarificadora, el caso de 30 de septiembre de 1997, en el que se registraron en el observatorio alicantino de Ciudad Jardín más de 270 mm en 24 horas, y en algunas ramblas de la ciudad, normalmente secas, se alcanzaron caudales superiores a los 100 m<sup>3</sup>/s.

Así pues, la caracterización de estas precipitaciones copiosas es de elevado interés. Conocer a qué mecanismos atmosféricos responden, más concretamente los parámetros sinópticos a los que se ajustan, la importancia de los días de lluvia en el total anual, suponen un gran avance en la predicción de estos fenómenos y en la prevención de desastres, en el caso de que se elaboren buenos planes de gestión de estas situaciones por parte de las administraciones correspondientes.

Como ya se ha dicho anteriormente, el área de estudio es representativa de la parte europea de la cuenca mediterránea. En este ámbito, las inundaciones son frecuentes, tanto por el hecho de que exista un mar interior, que actúa como

reserva de calor latente, como por el hecho de que éste se encuentra orlado de cadenas montañosas de magnitud considerable y muy cercanas a la costa, tal y como se puede observar en la figura 1:

*FIGURA 1: El relieve mediterráneo*



Fuente: Extraído y modificado de Jansá, A., 1997.

Por este hecho, en el ámbito de estudio son frecuentes los ríos-rambla, cursos fluviales normalmente secos, pero que, cuando ocurren episodios de lluvias de fuerte intensidad horaria, pueden desalojar importantes caudales de agua en poco tiempo, dando lugar a crecidas importantes y a inundaciones. Todo ello, sin contar la ya mencionada realidad relativa al importante desarrollo urbanístico que ha acontecido en los últimos años y que ha provocado que se ocupen aquellas áreas en las que tradicionalmente no se construía debido al riesgo latente de inundación.

## **1.2. Nuevas técnicas y métodos para afrontar una problemática creciente**

En un contexto marcado por la teoría del cambio climático, una línea de estudio es la dedicada a los fenómenos meteorológicos extremos y los riesgos climáticos derivados. Así pues, se entiende que con la introducción del subsistema antrópico dentro del sistema climático general (por su capacidad distorsionadora del equilibrio inicial), se tiende hacia una cada vez más frecuente recurrencia de los fenómenos extremos y por lo tanto un aumento de los riesgos (OLCINA CANTOS, 2009).

En este orden de hechos aparecen las precipitaciones torrenciales, que en la zona del Mediterráneo occidental, están profundamente enraizadas en la cultura de las zonas afectadas. Así, su régimen especial se vincula con:

- el carácter otoñal de las grandes lluvias.
- su constante adscripción a situaciones de levante.
- la existencia de depresiones de escala subsinóptica al sur de nuestro ámbito, aspecto este último en pleno desarrollo en los estudios actuales de mesoescala (ARMENGOT SERRANO, 2002)

En los años 80 del siglo XX se produce a nivel mundial una revolución tecnológica que modifica radicalmente los métodos de observación y análisis de las precipitaciones y, de forma destacada, los procesos de lluvia intensa. Son estos últimos los que nos permiten obtener datos con una importante resolución temporal, a partir de los cuales es posible acometer el estudio de las series pluviométricas.

Muchos de los episodios que han provocado precipitaciones intensas han sido relacionados en los medios con situaciones de «gota fría» (LLASAT, 1987), expresión que ha gozado en los últimos años de gran popularidad mediática, y que, si bien es cierto que se relaciona habitualmente con episodios de lluvias catastróficas, no siempre están vinculados de esta manera. En este sentido se van a caracterizar las precipitaciones copiosas a partir de situaciones en superficie, y no en altura, que es a lo que hace referencia la expresión de «gota fría».

Las situaciones sinópticas que expliquen las precipitaciones responden a determinados escenarios que vienen generados por los grandes centros de acción que articulan la estructura atmosférica planetaria, aunque los hay que tienen una mayor extensión (como la Oscilación del Atlántico Norte), una extensión media (como la Oscilación del Mediterráneo), u otras con una extensión más reducida (como la Oscilación del Mediterráneo Occidental).

Así pues, se han considerado varias teleconexiones, que se caracterizarán más adelante, cuyos índices se correlacionarán con los datos diarios de precipitación de las estaciones de Valencia, Alicante y Murcia:

- North Atlantic Oscillation (NAO)
- Mediterranean Oscillation (MO)
- Western Mediterranean Oscillation (WeMO)

A lo largo del siglo XX se creía que la precipitación en la península ibérica presentaba una buena correlación con los índices de la NAO y de la MO (MAHERAS *et al.* 1999), pero a principios del siglo XXI se define la Oscilación del Mediterráneo Occidental, que presenta una mejor correlación con la precipitación en el litoral mediterráneo ibérico (MARTÍN-VIDE, 2002, y MARTÍN-VIDE y LÓPEZ-BUSTINS, 2006). Mientras algunos patrones de circulación de baja frecuencia como la ya mencionada NAO o la Oscilación del Ártico (AO) explican la variabilidad pluviométrica de gran parte de la Península Ibérica durante el semestre frío, el arco mediterráneo, donde se encuentra el área de estudio del presente trabajo, está poco afectado por sus ciclos y variaciones.

En el año 2002 se publicaron los resultados del proyecto europeo IMPROVE, cuyo objetivo consistía en la reconstrucción histórica de series instrumentales históricas de temperatura y presión. Fue en el transcurso de este proyecto cuando

se desprendió la idea de definir un patrón regional de teleconexión para la cuenca occidental del Mediterráneo, y cuyos datos, como ya se ha dicho, presentan unas buenas correlaciones con la precipitación de invierno de la fachada este de la península ibérica.

Para hacer más fácil la categorización de situaciones sinópticas de manera automática, pudiendo así sentar precedentes a la hora de identificar nuevas, se considera la propuesta en 1977 por Jenkinson y Collison, que, a través de una rejilla de presiones superficiales, es capaz de distinguir unos cuantos tipos de circulación atmosférica que expliquen determinados fenómenos (MARTÍN-VIDE, 2002), y que aparece publicada en 1979 (EL DESSOUKY y JENKINSON, 1979).

## 2. UNAS SITUACIONES SINÓPTICAS Y MESOSCALARES DE LAS LLUVIAS INTENSAS QUE SE REPITEN

Se ha comprobado que los días de lluvias intensas presentan una correlación negativa y significativa con el índice WeMO para la primavera, el otoño y el invierno, y con el índice MO en verano. Se presenta entonces el cuadro 1 con los valores de WeMOi para primavera, otoño e invierno y los valores de MOi para verano en cada una de los tres observatorios estudiados por encima de los cuales no se encuentran valores de precipitación de alta intensidad (unos 15-20 mm en 24 horas):

*CUADRO 1. Diferentes umbrales de los índices de teleconexión a partir de los cuales no se dan lluvias importantes*

	<b>WeMOi primaveral</b>	<b>MOi estival</b>	<b>WeMOi otoñal</b>	<b>WeMOi invernal</b>
<b>Valencia</b>	1,2	1,4	0,8	1,9
<b>Alicante</b>	1,2	1,4	1,2	2,1
<b>Murcia</b>	1,4	1,4	1,2	0,4

Fuente: Elaboración propia.

Estos índices pueden tener un carácter predictivo a la hora de la activación de alertas de precipitaciones intensas, ya que sabiendo que si se superan estos umbrales, no se dan dichas precipitaciones.

En este orden de hechos, se han considerado aquellos días en los que se registraron lluvias acumuladas superiores a 100 mm en 24 h en alguno de los tres observatorios estudiados y se ha llevado a cabo una clasificación automática de la situación sinóptica existente en ese momento sobre la península ibérica, con los resultados expuestos a continuación:

- en el 55% de los casos, se dan flujos del este
- en el 66% de los casos, se dan situaciones ciclónicas

### 3. MECANISMOS ADMINISTRATIVOS DE ACTUACIÓN EN CASO DE INUNDACIONES

En la Comunidad Valenciana tiene vigencia desde el 28 de enero de 2003 el Plan de Acción Territorial de carácter sectorial sobre Prevención del Riesgo de Inundación en la Comunidad Valenciana (PATRICOVA), y en la Región de Murcia existe el Plan Especial de Protección Civil ante Inundaciones (INUNMUR), cuya última versión es del año 2007. Ambos planes coinciden en señalar en su contenido unas áreas inundables en las que la actividad sobre el territorio debe ser limitada, pero es cierto que con anterioridad a dichas directrices, ya se venían dando actuaciones urbanísticas en dichas áreas que comprometen la seguridad de los ciudadanos.

Sendos planes consideran los modelos de predicción meteorológica de la, hoy, Agencia Estatal de Meteorología, a través del programa PREVIMET, pero estos datos no están coordinados, desgraciadamente, con los Sistemas de Alerta e Información Hidrológica (SAIH).

En este sentido, sería interesante que los planes contemplaran de manera legislativa mecanismos basados no únicamente en los avisos que transmite la Agencia Estatal de Meteorología (AEMet) a Protección Civil, sino que las situaciones sinópticas estuvieran ya contempladas en estos planes para que así tuvieran una cierta entidad administrativa.

No hay que olvidar que el planeamiento existente en las dos comunidades autónomas estudiadas establece un crecimiento tendencial de la población para la que se va a requerir nuevas posibilidades de asentamiento, y que éste tiende a realizarse en las zonas costeras, que, como se ha visto, tiende a hacerse en las zonas costeras y en las conurbaciones de las principales áreas metropolitanas, áreas, todas ellas, las más expuestas a los riesgos en caso de los fenómenos meteorológicos extremos anteriormente citados.

### 4. CONCLUSIONES

Se proponen como métodos predictivos de inundaciones por precipitaciones de alta intensidad horaria considerar el índice WeMO o MO según la época del año así como la situación sinóptica diaria obtenida según la clasificación automática de Jenkinson & Collison en meses tardoestivales y otoñales. Así, los resultados obtenidos según estos dos métodos pueden ser vinculantes sobre la presencia o la ausencia de lluvias copiosas en 24 horas.

### BIBLIOGRAFÍA

ARMENGOT SERRANO, R. (2000): *Caracterización de las precipitaciones intensas a escala diaria en el País Valenciano*, Tesis doctoral, ed. de la Universidad de Valencia, Valencia, 431 pp.

- EL DESSOUKY, T.M. y JENKINSON A.F. (1979): «An objective daily catalogue of surface pressure, flow and vorticity indices for Egypt and its use in monthly rainfall forecasting», *Meteorological Research Bulletin*, Vol. 11, Meteorological Office, Bracknell, pp. 1-25.
- EXCMO. AYUNTAMIENTO DE ALICANTE (2002): *Plan General del término municipal de Alicante*.
- GENERALITAT VALENCIANA (2002): *Plan de Acció Territorial de caràcter sectorial sobre prevenció del Riesgo de Inundación en la Comunidad Valenciana*, Conselleria d'Obres Públiques, Urbanisme i Transports, Direcció General d'Urbanisme i Ordenació Territorial.
- GIL OLCINA, A. (2009): «Clima e hipótesis de cambio climático en la región geográfica del sureste ibérico», *Investigaciones Geográficas*, n. 49, pp. 5-22.
- JANSÀ, A. (1997): «A general view about mediterranean meteorology: cyclones and hazardous weather», en *INM/WMO International Symposium on cyclones and hazardous weather in the Mediterranean*, Palma de Mallorca, pp. 14-19.
- JENKINSON, A.F. y COLLISON, F. (1977): «An initial climatology of gales over the North Sea areas», *Synoptic Climatology Branch Memorandum 62*, Meteorological Office, Bracknell, pp. 18-30.
- LLASAT BOTIJA, C. (1987): *Episodios de lluvias copiosas en Cataluña. Génesis, evolución y factores coadyuvantes*, Tesis doctoral, Departamento de Física del Aire, Universidad del Barcelona, 537 pp.
- MAHERAS, P., XOPLAKI, E., DAVIES, T., MARTÍN-VIDE, J., BARRIENDOS, M., ALCOFORADO, M.J. (1999): «Warm and cold anomalies across the Mediterranean basin and their relationship with circulation; 1860-1990», *International Journal of Climatology*, 19, pp. 1697-1715.
- MARTÍN-VIDE, J. (2002): «Ensayo sobre la Oscilación del Mediterráneo Occidental y su influencia en la pluviometría del este de España», en GUIJARRO, J.A., GRIMALT, M., LAITA, M. y ALONSO, S.: *El Agua y el Clima/L'Aigua i el Clima*, Asociación Española de Climatología, Mallorca, pp. 35-42.
- MARTÍN-VIDE, J. y LÓPEZ BUSTINS, J.A. (2006): «The Western Mediterranean Oscillation and rainfall in the Iberian Peninsula», *International Journal of Climatology*, n. 26, pp. 1455-1475.
- OLCINA CANTOS, J. (2009): «Cambio climático y riesgos climáticos en España», *Investigaciones Geográficas*, n 49, pp. 197-220.
- REGIÓN DE MURCIA (2007): *Plan Especial de Protección Civil ante Inundaciones en la Región de Murcia*, Consejería de Presidencia, Dirección General de Seguridad Ciudadana y Emergencias.





# EL URBANISMO EXPANSIVO Y LA MOVILIDAD INFANTIL EN CATALUÑA\*

Carme Miralles-Guasch

*Carme.Miralles@uab.cat*

Antoni F. Tulla Pujol

*Antoni.tulla@uab.cat*

Miquel Á. Castela

*Miguelangel.castela@uab.cat*

*Dpto. de Geografía. Universitat Autònoma de Barcelona*

**Resumen:** Los modelos de movilidad son una de las expresiones de las distintas formas urbanas. El urbanismo expansivo, como una de estas formas urbanas, está asociado a ciertos tipos de desplazamientos, relacionados a altos niveles de disfunciones sociales, económicas y medioambientales. La comunicación explora las tipologías de desplazamientos en un grupo ciudadano muy específico: los menores de 16 años. La población infantil tiene sus propias pautas de movilidad y estas están relacionadas, también, a las distintas formas urbanas. El análisis se basa en los datos que ofrece la Encuesta de Movilidad Cotidiana de Cataluña 2006 y de ella se analizan las grandes cifras para la comunidad catalana en conjunto. También se comparan los distintos subámbitos territoriales en relación a las características urbanas que estos presentan.

**Palabras clave:** movilidad, urbanismo expansivo, infancia, Catalunya.

## URBAN SPRAWL AND THE MOBILITY OF CHILDREN

**Abstract:** Mobility models are one of the manifestations of distinct urban forms. One of these forms, expansive urbanism, is associated with certain types of travel which are linked to high levels of social, economic and environmental dysfunction. Communication explores the travel typologies in one specific group

---

\* Este trabajo ha sido financiado por el proyecto CSO2010-18022 (subprograma geog): *La perspectiva territorial, social y medioambiental en las investigaciones sobre movilidad y transporte. un análisis desde la geografía.* Los autores agradecen al Departamento de Política Territorial y Obras Públicas de la Generalitat de Catalunya la información suministrada de la EMQ06.

of citizens: those younger than 16. The child population has its own mobility models and these are also related to these distinct urban forms. This study is based on data provided by the *Encuesta de Movilidad Cotidiana de Cataluña 2006* (*Survey of Daily Mobility in Catalonia 2006*), and analyses this immense source of statistics for the Catalan autonomous community as a whole. A comparison is also made of the different territorial areas which comprise this community in relation to their urban characteristics.

**Key words:** Mobility, urban sprawl, children.

## 1. INTRODUCCIÓN

Una de las disfunciones sociales, económicas y medioambientales que ha producido el urbanismo expansivo está ubicada en los modelos de movilidad y en especial a la utilización de los medios de transporte. Disfunciones que se perciben en los volúmenes de contaminación que generan, en la utilización de buena parte de las energías no renovables, en los incrementos de tiempo de los desplazamientos, y también en la exclusión de ciertos colectivos urbanos. Una exclusión que se valora a partir de la accesibilidad que estos tienen de forma autónoma para poder realizar sus actividades cotidianas. Uno de estos colectivos es la población infantil. Un grupo social que, las políticas urbanas que han apostado por el urbanismo extensivo y los modelos de transporte basados en el coche privado, se ha ido excluyendo de la ciudad durante buena parte del siglo XX. Una consecuencia de este proceso ha sido la pérdida de autonomía de la población infantil en sus desplazamientos cotidianos. Según un estudio de Hillman, Adams y Whitelegg (1990) sobre movilidad infantil entre los años setenta y los noventa, donde compara el porcentaje de menores que viajaban solos a la escuela, entre los 7 y los 11 años, la autonomía de viaje ha bajado sustancialmente. Pasando en los 7 años de edad del 80% al 7% y en los 11 años del 90% al 55%. Baker (2003) apunta tres razones principales de la pérdida de autonomía de los viajes a la escuela por parte de los menores: los niveles de tráfico en las ciudades, la seguridad ciudadana, y los cambios en la estructura familiar. Desde hace algunos años, y después de una larga ausencia como sujeto de análisis geográfico (Woolcock, 2010), está surgiendo un interés en analizar la población infantil, hasta el punto de la reciente formación de una disciplina dentro de la geografía humana, que explora la entre el espacio y las experiencias de los niños y los jóvenes (Matthews & Limb, 1999; McKendrick, 2000; Holloway & Valentine, 2000). Y en este marco la importancia de la ciudad y de la estructura social urbana (Scraton, 1997; Wyness, 2000). Un interés que se concreta en el estudio de las características de su entorno (físico, social y medioambiental) que inciden en su crecimiento, (el descubrimiento de la realidad, la autonomía personal) y también en su salud. De hecho muchos estudios de salud pública señalan que las características del entorno urbano son claves para entender la obesidad infantil. Un problema de salud pública relacionada directamente con las

formas urbanas y los estilos de vida asociados a la utilización exclusiva de los medios de transporte privados y la vida sedentaria de la población infantil actual (Román, 2009). También los estudios han demostrado interés por los tiempos infantiles, dónde pasan sus tiempos cotidianos: en casa, en la escuela, el parque y en los espacios públicos, etc. Y también se ha empezado a estudiar los nuevos paradigmas de la movilidad en relación a esta población, aunque existan, aún, un reducido número de publicaciones dedicado a ello (Baker, 2009). Los análisis pioneros fueron los iniciados por Hillman, comparando las características de los viajes a la escuela de los niños en Gran Bretaña y Alemania. Unos estudios que años después se ampliaron a otros países, como Dinamarca (Fotel & Thomsen, 2004), Italia (Rissotto & Tonnucci, 2002), Suecia (Sandqvist, 2002) y Nueva Zelanda (Collins & Kearns, 2001). Las características geográficas de los lugares donde vive esta población infantil, como la dimensión de los municipios, sus densidades y la utilización de los diversos modos de transporte (Cadzow, 2004, Hirschhorn, 2005), también tiene una presencia en los análisis de la movilidad de los niños. Otros autores apuntan que la inclusión de la población infantil en la planificación y gestión del espacio urbano incrementaría la calidad ambiental y social sostenible (Tranter & Pawson, 2001). Estas reflexiones han influido en la revisión en las que hoy está sumergida la ciencia urbana, y con ella la geografía que se dedica al estudio de la ciudad. Una revisión que incide sobre densidades, redescubriendo la compacticidad, la creación de centralidades en los espacios periféricos suburbanos y la reivindicación de los espacios públicos. Todo ello para otorgar al espacio construido categoría de ciudad y a sus habitantes naturaleza de ciudadanos. Este interés y las evidencias que se derivan, han motivado que, en muchos lugares del mundo, y de forma paralela, se estén llevando a cabo iniciativas por parte de las administraciones públicas para acercar las ciudades a lo que la UNICEF califica como *child-friendly city*. Algunas experiencias en este sentido son las *Safer routes to School*, unas primeras apuestas por parte de algunos municipios británicos para diseñar rutas escolares donde los niños solos puedan llegar a sus escuelas con los suficientes niveles de seguridad y bienestar (Collins & Kearns, 2001).

## **2. LAS ENCUESTAS DE MOVILIDAD COMO FUENTE DE INFORMACIÓN PARA VALORAR LA MOVILIDAD DE LA POBLACIÓN INFANTIL**

Existen pocas fuentes de información cuantitativa que puedan ofrecer datos de los desplazamientos de la población infantil. Muchas de las encuestas de movilidad desestiman la población de menos de 16 años, ya que les interesa tener información sobre el número de desplazamientos y las características de la población que pueda entrar en el mercado laboral. En Cataluña existe una larga tradición en el estudio de la movilidad habitual de las personas, desde 1970 esta comunidad autónoma incluyó un formulario de movilidad en el censo de población. Sin embargo, la operación estadística que ha permitido saber cómo y por qué se

mueve la población, para el conjunto del territorio catalán, se inició en 2006. La Encuesta de Movilidad Cotidiana 2006 (EMQ06)<sup>1</sup> partía de la experiencia de los trabajos realizados en la Región Metropolitana de Barcelona (RMB)<sup>2</sup>, en los años 1996 y 2000, cuando se elaboraron las dos primeras ediciones de la encuesta de movilidad. La novedad introducida en estos ejercicios estadísticos era que consideraban los desplazamientos de la población desde una perspectiva más cercana a las personas. La población objeto de estudio de la EMQ 2006 es el conjunto de residentes en Cataluña de 4 años en adelante. Aunque se ha diferenciado a los profesionales de la movilidad, todas aquellas personas que el desplazamiento es su actividad profesional y además declaran más de 7 desplazamientos diarios por motivos laborales, de la población general. En este grupo se separa la población móvil de aquella que declara que, el día anterior a la entrevista, no ha realizado ningún desplazamiento (población no móvil). El ámbito territorial de análisis se puede desagregar a diversas escalas, todas ellas con significación estadística. Por una parte el conjunto de Cataluña dividida por los ámbitos territoriales funcionales definidos en el Plan Territorial de Cataluña, por comarcas y por tamaños de municipio. Además desde el punto de vista territorial, el diseño muestral ha definido un conjunto de zonas de transporte como segmentación territorial básica en la asignación de la muestra y en determinadas zonas se aporta también información sobre la opción vial elegida para el desplazamiento.

### **3. LOS DESPLAZAMIENTOS DE LA POBLACIÓN INFANTIL EN CATALUÑA**

Los desplazamientos de la población infantil en Cataluña se analizan a partir de tres ámbitos territoriales. Una primera aproximación es el global catalán, donde se detallan las características de la movilidad de los niños. Con un poco más de detalle territorial se amplía la escala y se agrupan ámbitos menores según los siete territorios de planeamiento establecidos en Cataluña y según el tamaño de municipio. Las variables que se analizan de los movimientos de los menores son el reparto modal, es decir el uso de los distintos medios de transportes y los motivos que inducen a los menores a estos movimientos.

#### **3.1. Grandes cifras para toda Cataluña**

El volumen de desplazamientos de la población de 4 a 15 años en Cataluña, según los datos de la EMQ 06, está en relación a la propia población infantil,

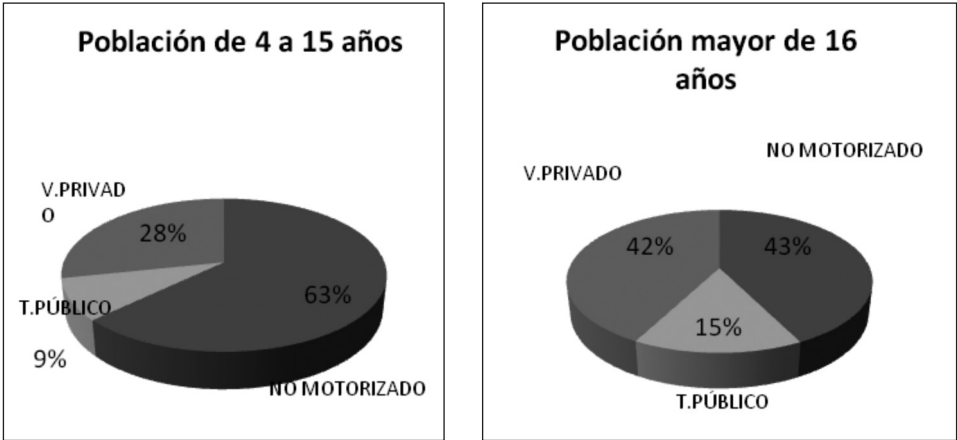
---

<sup>1</sup> La Encuesta de Movilidad Cotidiana de Cataluña (EMQ06) se ha realizado gracias a la colaboración del Departamento de Política Territorial de la Generalitat de Cataluña y la Autoridad del Transporte Metropolitano de Barcelona.

<sup>2</sup> La Región Metropolitana de Barcelona es el territorio metropolitano alrededor de la ciudad de Barcelona. Aunque no tiene una estructura administrativa reconocida se utiliza para el análisis y la planificación territorial y de infraestructuras por el gobierno catalán.

en las mismas proporciones que la población adulta. Este grupo de población representa, en Cataluña, el 11,4% de la población y realiza el 12% de los desplazamientos en días laborables<sup>3</sup> de esta Comunidad. Dentro de la población infantil los niños de 4 a 11 años representan el 7,7% de la población y realizan el 7,8% de los desplazamientos totales. Los adolescentes de 12 a 15 años son el 3,7% de la población y realizan 4,2% de los desplazamientos. La media de desplazamientos en un día laborable es de 3,63 para niños de 4 a 15 años, un poco más que para la población adulta de más de 16 años, que es de 3,34 desplazamiento día. Por lo que la población infantil tiene un volumen de desplazamiento comparable a la población adulta. La población infantil utiliza en el 63% de sus desplazamientos los medios no motorizados, en un 28% los privados y en poco menos del 8% los públicos. Unas proporciones distintas de la población de más de 16 años, donde los desplazamientos no motorizados y en transporte privado ocupan alrededor del 43% y el transporte público se sitúan en torno al 15%. Estas proporciones indican que la población infantil supera en 20 puntos a la adulta en recorridos a pie y, en cambio los transportes mecánicos (públicos o privados) son más presentes en los desplazamientos de la población adulta (Figura 1).

FIGURA 1. Reparto modal día laborable entre población de 4-15 años y de más de 16 años en Cataluña



Fuente: Elaboración propia a partir de datos del EMQ 2006.

Analizando los medios de transporte público con más detalle (Cuadro 1), en un día laborable, la población infantil en el 62% de sus desplazamientos va andando y sólo un poco más del 1 % utiliza la bicicleta. En transporte público los niños utilizan en mayor medida el autobús, sea público (2,7%) sea el escolar el (4,4%). Los transportes ferroviarios los usan de forma muy minoritaria. En sólo el 1,7% de sus recorridos los chicos van en metro, tranvía, ferrocarriles de

<sup>3</sup> Todos los datos se refieren a los días laborables.

cercanías). El resto de sus trayectos los hacen en coche privado como acompañantes (27,4%). Según muestra el cuadro 2, el motivo más relevante, más allá de regresar a casa, entre los desplazamientos infantiles es el ir a la escuela, con casi el 39% de los movimientos totales. También son importantes los motivos por ocio (7,2%) y la formación no reglada (2,6%).

*CUADRO 1. Movilidad infantil (4-15 años) día laborable según medio de transporte en Cataluña*

Medio de transporte	Desplazamientos día laborable	Porcentaje desplazamientos día laborable
A pie	1.754.983	61,8
Bicicleta	29.874	1,1
Autobús	76.021	2,7
Tren+Metro	35.602	1,2
Autobús escolar	132.422	4,7
Otros	20.081	0,7
Coche/ Moto como acompañante	788.512	27,8
<b>TOTAL 4 –15 años</b>	<b>2.837.495</b>	<b>100</b>

Fuente: Elaboración propia a partir de datos del EMQ 2006.

*CUADRO 2. Movilidad infantil (4-15 años) día laborable según motivos en Cataluña*

Motivo desplazamiento	Días laborables	% Laborables
Estudios	1.099.322	38,7
Compras	34.891	1,2
Ocio + Pasear	203.545	7,2
Visitar amigo/familiar	58.206	2,1
Formación no reglada	73.011	2,6
Otros	56.429	1,9
Vuelta a casa	1.312.092	46,3
<b>TOTAL 4-15 años</b>	<b>2.837.495</b>	<b>100</b>

Fuente: Elaboración propia a partir de datos del EMQ 2006.

### **3.2. Los desplazamientos de la población infantil en ámbitos territoriales con distintas características urbanas**

En Cataluña existen siete ámbitos metropolitanos de planeamiento que tiene características muy distintas. Desde el más poblado, con mayor densidad y niveles de urbanización, como es la Región Metropolitana de Barcelona, con

4.635.000 personas, que representan casi el 68% de la población total. Hasta el Alto Pirineo i Aran donde residen 69.325 personas, el 1% de la población. Estas diferencias poblacionales, que se traducen en niveles de urbanización muy diversos, se reflejan en los desplazamientos de la población infantil. Así la media de desplazamientos diarios por niño difiere sustancialmente entre unos ámbitos y otros: donde la media de movimientos es mayor en los ámbitos más rurales y con menos población, las Terres de l'Ebre y el Pirineo —Aran con 4,4 y 3,9 desplazamientos de media diarios, respectivamente—. Por el contrario la media de desplazamientos por niño en el ámbito metropolitano se sitúa entre las más reducidas —3,6 desplazamientos diarios—. Estas diferencias también se perciben comparando los porcentajes de población de entre 4 y 15 años, respecto a la población total y los porcentajes de desplazamientos infantiles respecto a los desplazamientos totales. Donde estos porcentajes son más desiguales es en las Terres de l'Ebre, donde la población infantil representa el 10,8% de la población y los desplazamientos el 13,9, una diferencia de 3,1 puntos. Después están las Comarcas Centrales con 1,8 puntos de diferencia y las Comarcas de Girona con 1,3 puntos. En el ámbito metropolitano es donde estos porcentajes son más similares con sólo una diferencia de 0,6 puntos (Cuadro 3).

*CUADRO 3. Desplazamientos de la población infantil (4-15 años) por ámbitos en relación a la población*

Ámbitos territoriales	Población total	Total desplazamientos infantiles diarios	Desplazamientos infantiles respecto los totales	Población de 4-15 años	Porcentaje población infantil	Media desplazamientos
Ámbito metropolitano	4.635.422	1.876.276	11,9	522.155	11,3	3,6
Comarcas Gironinas	643.963	273.906	13,4	78.236	12,1	3,5
Camp Tarragona	527.531	244.889	13,2	64.956	12,3	3,8
Terres de L'Ebre	171.248	80.631	13,9	18.395	10,8	4,4
Comarcas Centrales	459.943	199.903	13,5	54.062	11,7	3,7
Comarcas de Ponent	323.323	133.862	12,4	36.378	11,3	3,7
Alto Pirineo -Aran	69.325	28.028	11,1	7.159	10,3	3,9
<b>TOTAL</b>	<b>6.830.755</b>	<b>2.837.495</b>	---	<b>781.341</b>	---	---

Fuente: Elaboración propia a partir de datos del EMQ 2006.

Sin embargo las diferencias más acusadas, como se ve en la cuadro 4, están en la utilización de los distintos medios de transporte. En todos los ámbitos territoriales los medios motorizados no son los más usados por la población infantil, aunque con distintas proporciones. Donde la presencia de transporte no motorizado es mayor en los desplazamientos de la población infantil es en la Región Metropolitana de Barcelona (65,7%). En el ámbito territorial donde se ubican las

poblaciones de mayor tamaño, especialmente Barcelona (con una población de más de 1.700.000 habitantes) es donde los niños van más a pie y en bicicleta y utilizan menos el transporte privado (25,3%). En el otro extremo de la tipología, en los ámbitos menos habitados y en las zonas más rurales (Alt Pirineu i Aran, Terres de l'Ebre) también las proporciones de viajes sin transportes mecánicos son significativas (60,4% y 61,7%, respectivamente). Sin embargo existe una diferencia importante entre estos dos ámbitos, mientras que en las Terres de l'Ebre la utilización del transporte público es el más bajo de Catalunya con un 5,1% de sus desplazamientos y la utilización del transporte privado es del 33,2%, en el Pirineo el uso del transporte público llega al 11% y el privado se sitúa en el 28,6%. Unas cifras similares a las que se encuentran en el ámbito de Ponent. Unas diferencias relacionadas con la desigual oferta de transporte público, especialmente en autobuses escolares. En cambio los desplazamientos infantiles en las comarcas de Girona y en las comarcas Centrales en transportes no motorizados se sitúan en el 53,7% y en el 52,8%, unos porcentajes bastante alejados de los que tiene la Región Metropolitana de Barcelona. A la vez, estos ámbitos territoriales son los que tienen porcentajes de utilización de los transportes privados más altos, el 37,2% i el 39,5%, respectivamente. El Camp de Tarragona ofrece unas cifras peculiares, pues tiene un alto nivel de utilización del transporte no motorizado (61,8%) y un alto índice de utilización del privado un 30,7%.

*CUADRO 4. Movilidad infantil según modo de transporte en días laborables por ámbitos territoriales*

Ámbitos territoriales	Transporte No Motorizado	Transporte Público	Transporte Privado	Total Ámbito
Ámbito Metropolitano	65,7	9,0	25,3	100
Comarcas Gironines	53,7	9,1	37,2	100
Camp de Tarragona	61,8	7,5	30,7	100
Terres de l'Ebre	61,7	5,1	33,2	100
Comarcas Centrales	52,8	7,7	39,5	100
Comarcas de Ponent	61,2	11,7	27,2	100
Alto Pirineo- Aran	60,4	11,0	28,6	100
<b>TOTAL CATALUÑA</b>	62,9	8,8	28,3	100

Fuente: Elaboración propia a partir de datos de la EMQ06 EMQ 2006.

Los motivos que generan los desplazamientos por ámbitos territoriales se concentran en tres grandes grupos: los de estudios, los personales y los regresos a casa. Como se ve en la cuadro 5, los desplazamientos de los niños no son pendulares, es decir no van y regresan a su casa en dos desplazamientos. Sus movimientos son más triangulares que los de los adultos, pues el porcentaje de



retornos al hogar no llega en ninguno de los ámbitos al 50%. Al contrario en todos ellos están entre el 46 y el 47%. Esta secuenciación de desplazamientos a lo largo de un día laboral se desarrolla en los movimientos con motivo agrupados en los personales, ya que el 100% de la población infantil de menos de 15 años esta escolarizada y no tiene la edad suficiente para trabajar. Por lo que todos ellos van a la escuela y además hacen otras actividades, agrupadas en motivos personales. En el ámbito donde la población infantil hace más tareas extraescolares es en las zonas más rurales, Alto Pirineo i Aran, donde el 17,1% de sus movimientos están generados por éstas. También en otra zona rural, les Terres de l'Ebre este porcentaje llega al 15%, igual que en la RMB. Así pues los desplazamientos de la población infantil indican que donde las tareas extraescolares son más presentes en los días laborables son en los ámbitos más alejados respecto a su tipología urbana: la Región Metropolitana, el ámbito catalán más urbanizado y las dos zonas con características más rurales.

*CUADRO 5. Movilidad infantil según motivos en días laborables por ámbitos territoriales*

Ámbitos territoriales	Vuelta a casa	Movilidad Ocupacional	Movilidad personal	Total
Ámbito metropolitano	46,2	38,5	15,3	100
Comarcas Gironinas	47,5	39,8	12,7	100
Camp Tarragona	47,6	39,5	12,9	100
Terres de L'Ebre	47,0	37,7	15,3	100
Comarcas Centrales	47,5	39,3	13,2	100
Comarcas de Ponent	47,3	38,2	14,5	100
Alto Pirineo -Aran	46,3	36,6	17,1	100
<b>TOTAL 4 - 15 años</b>	46.6	38.7	14.7	100

Fuente: Elaboración propia a partir de datos del EMQ 2006.

### **3.3. Los desplazamientos de la población infantil según tamaño de los municipios**

Para apreciar la diferencia de los desplazamientos de la población infantil en relación a los modelos urbanos, se han particularizado estos desplazamientos según el tamaño de los municipios en cuatro categorías: Barcelona ciudad, municipios de más de 50. 000 habitantes, entre 50.000 y 10.000, entre 10.000 y 2.000 y menos de 2.000. Estas categorías de municipio permiten entrever qué características tienen los desplazamientos infantiles respecto al tamaño de los municipios, según el volumen de estos, los modos de transporte que utilizan y los motivos que tienen para desplazarse. El porcentaje de desplazamientos que realiza la población infantil en día laborable respecto a los desplazamientos de

la población adulta se tiene que valorar en relación al volumen de población que este colectivo representa sobre la población adulta (más de 16 años). Como se ve en la cuadro 6, en Barcelona es donde estos dos porcentajes están más equilibrados, pues el volumen de desplazamientos de los niños es del 9,2% y esta población representa el 9,5% de la población. En las otras categorías de municipios las proporciones de desplazamientos son siempre más elevados que su participación en el conjunto de la población. En los municipios donde la divergencia es mayor es en los municipios de entre los 2.000 y los 10.000 hb. donde la diferencia es de 1,2 puntos a favor de los desplazamientos. De todo ello se puede deducir que los desplazamientos de los niños son menores en la gran ciudad, en este caso Barcelona, que en las ciudades de menor tamaño, donde los niños realizan un número mayor de desplazamientos. También existen diferencias entre los distintos tamaños de municipio en relación a la media de desplazamientos diarios. Otra vez los que tienen menor población son lo que tienen una mediana más parecida a la de la ciudad mayor, Barcelona, que es donde la población infantil hace menos movimientos.

*CUADRO 6. Desplazamientos de la población infantil (4-15 años) por tamaño de municipio en relación a la población*

Tipología municipio	Total desplazamientos infantiles diarios	desplazamientos infantiles respecto los totales (%)	Población de 4-15 años	Población infantil (%)	Desplazamientos diarios por niño/a
Barcelona ciudad	471.531	9,2	147.169	9,5	3,2
Mayores 50.000 hb.	989.323	12,8	266.180	11,8	3,7
10.000-50.000000 hb.	785.999	13,6	209.943	12,6	3,7
2000-10.000 hb	444.068	14,1	121.881	12,9	3,6
Menos de 2000 hb	146.574	11,2	44.844	10,6	3,3
<b>TOTAL</b>	<b>2.837.495</b>	<b>---</b>	<b>790.017</b>	<b>---</b>	<b>---</b>

Fuente: Elaboración propia a partir de datos del EMQ 2006.

Pero lo que parece más significativo en relación al tamaño de municipios es la utilización de los distintos medios de transporte en los desplazamientos de la población infantil. Tal y como se ve en la cuadro 7, el reparto modal de los desplazamientos de la población menor es bastante distinto según los municipios. Así en Barcelona más del 70% de estos desplazamientos se realizan en medios no motorizados, un porcentaje que va disminuyendo en la medida que se reduce la población de los municipios. En los más pequeños esta proporción no llega al 44%. Aunque en todos ellos es el transporte mayoritario. El transporte privado tiene una presencia en los desplazamientos de la población menor, contraria a la que expresa el transporte no mecanizado. Así, este incrementa su porcentaje en la medida que disminuye el tamaño de los municipios. Mientras en Barcelona

se sitúa en el 14%, en los municipios menores, entre 10.000 y 2.000 habitantes y los menores de 2.000, se sitúan entre el 42, 1% y 37,3%. Los motivos que generan los desplazamientos de la población infantil son mucho más homogéneos en los diferentes tamaños de municipios, la movilidad por estudios ocupa sobre el 37-38% de los desplazamientos en todos los distintos municipios. Los otros motivos entre en 14 y el 15%. Y el regreso a casa ocupa alrededor del 46% en todas las tipologías de municipio. Unas cifras que indican que los desplazamientos mayoritarios de la población infantil se producen para ir a la escuela en un día laborable, aunque no se puede despreciar que sobre un 15% son motivos extraescolares y que este porcentaje no varía según el tamaño de los municipios. Es decir la población infantil de Barcelona realiza un número similar de actividades extraescolares que los niños de los municipios más pequeños (Cuadro 8).

*CUADRO 7. Movilidad infantil en días laborables según medio de transporte (%) por grandes municipios*

Medio de transporte	Barcelona ciudad	Municipios de + 50.000 hb	10.001 a 50.000 hb	2.001 a 10.000 hb	hasta 2.000 hb
A Pie	71,5	69,6	60,3	47,9	43,9
Bicicleta	0,6	0,5	0,6	1,7	2,9
Autobús	7,2	2,7	1,4	1,1	0,5
Tren+Metro	4,3	1	0,7	0,2	1
Autobús escolar	2,7	3,4	3,4	7,6	15,9
Otros	0,2	0,1	0,2	0,1	0
Moto/Coche como acompañante	13,5	22,7	33,4	41,4	35,8
<b>TOTAL 4 – 15 años</b>	<b>100</b>	<b>100</b>	<b>100</b>	<b>100</b>	<b>100</b>

Fuente: Elaboración propia a partir de datos del EMQ 2006.

*CUADRO 8. Movilidad infantil en días laborables según motivos (%) por grandes municipios*

Motivo del desplazamiento	Barcelona ciudad	Municipios + 50.000 hab	10001 a 50.000 hab	2001 a 10.000 hab	hasta 2.000 hab
Estudios	38,8	38,8	38,9	38,4	37,9
Compras	1,5	1,4	1	1,2	0,7
Ocio + Pasear	7	7	7,1	7,2	8,5
Visitar amigo/familiar	2,1	2	1,9	2,2	2,2
Formación no reglada	2,6	2,4	2,7	2,9	2,2
Otros	1,9	1,7	1,5	1,4	1,6
Vuelta a casa	46,1	46,7	46,9	46,7	46,9
<b>TOTAL 4- 15 años</b>	<b>100</b>	<b>100</b>	<b>100</b>	<b>100</b>	<b>100</b>

Fuente: Elaboración propia a partir de datos del EMQ 2006.

#### 4. CONCLUSIONES

La población infantil tiene unas medias de desplazamientos diarios similares a la de los adultos, aunque un poco más elevadas, especialmente en las zonas más rurales. Otra característica de la población infantil es que el ir andando es su principal medio de transporte, a 20 puntos de diferencia de la población adulta. Además donde esta proporción es más elevada es en la zona metropolitana de Barcelona y especialmente en Barcelona, donde el porcentaje supera el 70% de todos los movimientos de la población infantil en esta ciudad. Uno de los datos más relevantes del análisis, la presencia del uso del ir andando disminuye en la medida que disminuye el volumen de la población analizada: en las poblaciones de menos de 2.000 habitantes esta proporción no llega al 44%. Los desplazamientos mayoritarios de la población infantil se producen para ir a la escuela en un día laborable, aunque no se puede despreciar que sobre un 15% son motivos extraescolares y que este porcentaje no varía según el tamaño de los municipios. Es decir la población infantil de Barcelona realiza un número similar de actividades extraescolares que los niños de los municipios más pequeños. Esto enlaza con el hecho que los desplazamientos de los niños no son pendulares, es decir no van y regresan a su casa en dos desplazamientos. Sus movimientos son más triangulares que los de los adultos, pues el porcentaje de retornos al hogar no llega en ninguno de los ámbitos al 50%. Al contrario en todos ellos están en entre el 46 y el 47%.

#### BIBLIOGRAFÍA

- BARKER, J. (2003): «Passengers actors? Children's participation in transport policy and the micro political geographies of the family», *Space and polity*, vol. 7, 2, 135-151.
- BARKER, J. & WELLER, S. (2003): «Is it Fun? Developing Children Centred Research Methods», *International Journal of Sociology and Social Policy*, 23(1), pp. 33-58.
- BARKER, J., KRAFTL, P., HORTON, J. & TUCKER, F. (2009) «The Road Less Travelled. New Directions in Children's and Young People's Mobility», *Mobilities*, Vol. 4, 1, 1-10.
- COLLINS, D. & KEARNS, R. (2001): *The safe journeys of an enterprising school: negotiating landscapes of opportunity and risk*, Health and Place, 7(4), p. 293-306.
- FOTEL, T. & THOMSEN, T. (2004): «The surveillance of children's mobility», *Surveillance and Society*, 1(4), pp. 535-554.
- HILLMAN, M. Y WHITELEGG, J. (1990): *One false Move. A study of children's independent mobility*, PSI Publications, London.
- HOLLOWAY, S. & VALENTINE, G. (2000): «Children's geographies and the new social studies of childhood», in S. Holloway & G. Valentine (Eds.): *Children's Geographies: Playing, Living, Learning*, London, Routledge, p. 1-28.

- MATTHEWS, H. & LIMB, M. (1999): «Defining an agenda for the geography of children: review and prospect», *Progress in Human Geography*, 23(1), p. 61-90.
- MCKENDRICK, J. (2000): *The geography of children: an annotated bibliography*, *Childhood*, 7(3), p. 359-387.
- RISSOTTO, A. & TONUCCI, F. (2002): «Freedom of movement and environmental knowledge in elementary school children», *Journal of Environmental Psychology*, 22(1-2), p. 65-77.
- ROMAN, M. (2009): *Hagan sitio por favor. La reintroducción de la infancia en la ciudad*, Ministerio de medio ambiente, Madrid.
- SANDQVIST, K. (2002): «How does a family car matter? Leisure, travel and attitudes of adolescents in inner city Stockholm», *World Transport Policy and Practice*, 8(1), 11-18.
- TONUCCI, F. (2005): «Citizen Child: Play as Welfare Parameter for Urban Life». *Topoi*, 24, pp. 183-195.
- TRANTER, P. & PAWSON, E. (2001): «Children's Access to Local Environments: a case-study of Christchurch, New Zealand», *Local Environment*, 6, (1), 2748.
- WOOLCOCK, G., GLEESON, B., RANDOLPH (2010): «Urban research and child-friendly cities: a new Australian outline», *Children's Geographies*, 8, 2, 177-192.



# URBANIZACIÓN DEL ESPACIO RURAL EN CASTILLA Y LEÓN. TRANSFORMACIONES, SITUACIÓN Y PERSPECTIVAS\*

F. Molinero Hernando

*molinero@fyl.uva.es*

E. Baraja Rodríguez

*baraja@fyl.uva.es*

*Dpto. de Geografía. Facultad de Filosofía y Letras. Universidad de Valladolid*

**Resumen:** El proceso de urbanización habido en España durante los dos últimos decenios ha afectado no sólo al litoral y a las áreas periurbanas, sino también a los espacios rurales, aunque de manera más selectiva. En Castilla y León ha tenido un intensidad desconocida hasta ahora. En esta comunicación pretendemos cuantificar, en primer lugar, los cambios de ocupación habidos en los dos últimos decenios, destacando ante todo los dedicados a espacios artificiales y en especial a construcciones. Utilizaremos, como primera aproximación, el Corine Land Cover 1990, 2000 y 2006, aplicado a toda la región y sus bordes, que completaremos con fotografías aéreas a escala mayor, para acabar centrándonos en los sectores rurales de más intensa transformación. Finalmente, completaremos este nivel de análisis con algunos ejemplos significativos.

**Palabras clave:** Urbanización rural, desarrollo rural, Castilla y León.

RURAL AREA DEVELOPMENT IN CASTILE AND LEON. CHANGES,  
CURRENT SITUATION AND PERSPECTIVES

---

\* Nota: Este trabajo se apoya en informaciones, investigaciones y bases de datos obtenidas merced al Proyecto de Investigación «Las unidades básicas de paisaje agrario de España; identificación, delimitación, caracterización y valoración.» Proyecto financiado por el MICINN en la convocatoria de I+D de 2009, con el nº de referencia CSO2009-12225-C05-01. Asimismo, en el Proyecto I+D de la Consejería de Cultura de la Junta de Castilla y León (Ref. VA038A09, con el título «Estudio de los paisajes arquetipo de la agricultura en Castilla y León»). Igualmente, estas investigaciones se basan en los resultados obtenidos a través del Grupo de Investigación Registrado (GR.156) de la Junta de Castilla y León, que financia un proyecto de I+D con el título«Paisaje y nuevas funciones del espacio rural» (2009-2012).

**Abstract:** The urbanization process occurred in Spain during the last two decades has affected not only the coastal and suburban areas but also the countryside, although more selectively. In Castile and Leon has had intensity previously unknown. In this communication we try to quantify, first, the land uses changes occurred in the past two decades, specially upon all those involved in artificial spaces and, above all, in buildings. Used as a first approximation, the Corine Land Cover 1990, 2000 and 2006, will provide a good information, which, applied to the entire region and its external fringes, will be completed with larger scale aerial photographs, only for focusing on rural areas of more intense transformation. Finally, we will finish this level of analysis with significant examples.

**Key words:** Urbanization of rural space, rural development, Castile and Leon.

## **1. LA URBANIZACIÓN DEL CAMPO: LA ARTIFICIALIZACIÓN DEL TERRITORIO EN CASTILLA Y LEÓN DURANTE LAS ÚLTIMAS DÉCADAS. CONSIDERACIONES GENERALES Y DE MÉTODO**

El territorio español, desde hace dos decenios, está sometido a una fuerte presión constructora. Tal fenómeno de urbanismo expansivo e invasor ha llevado a hablar de la urbanización del campo. Como apunta Hervieu, «el fin del siglo XX y el siglo XXI son periodos caracterizados por una urbanización de la cultura y de los modos de vida, es el «triumfo de la urbanidad». Una urbanización acelerada que se acompaña, además, de un proceso de litoralización de las poblaciones, según este eminente ingeniero agrónomo y sociólogo rural francés. Para él, se trata de una transformación radicalmente nueva de la relación con el territorio con respecto a la que podía darse en las sociedades campesinas, construidas sobre este vínculo territorial. Así pues, la ciudad, que es el lugar de la modernidad de nuestra cultura, domina y extiende su cultura durante la era contemporánea, aunque la mitad del mundo está todavía hoy constituida por sociedades agrarias (Mendras y Hervieu, 2010: 29-30). Esa expansión urbana ha tenido en España tanto empuje, ímpetu y magnitud que durante el último cuarto de siglo se ha duplicado la superficie construida, según el Ministerio de Fomento, cuando compara las ocupaciones del suelo de 1990 y 2000 según las imágenes de satélite del Corine Land Cover (años 1987 y 2000). Y este proceso invasor del campo, favorecido por la Ley del Suelo, que, de partida, declara apto para la urbanización cualquier terreno rústico, se ha acelerado durante los primeros años del siglo XXI, si bien ha sufrido un marasmo total a partir de 2008. A pesar de que esas transformaciones se han concentrado principalmente en la costa, no podemos olvidar lo que ha sucedido en el interior peninsular, donde también ha habido un proceso de urbanización destacable, centrado en las ciudades y sus áreas periurbanas, pero extendido al ámbito rural, con otros caracteres y ritmo, pero con un empuje evidente, lo que contrasta con el mantenimiento de un medio rural envejecido, regresivo y poco dinámico, en el que el mayor dinamismo provendría precisamente de la construcción de nuevas casas, ya que no de nuevas viviendas.

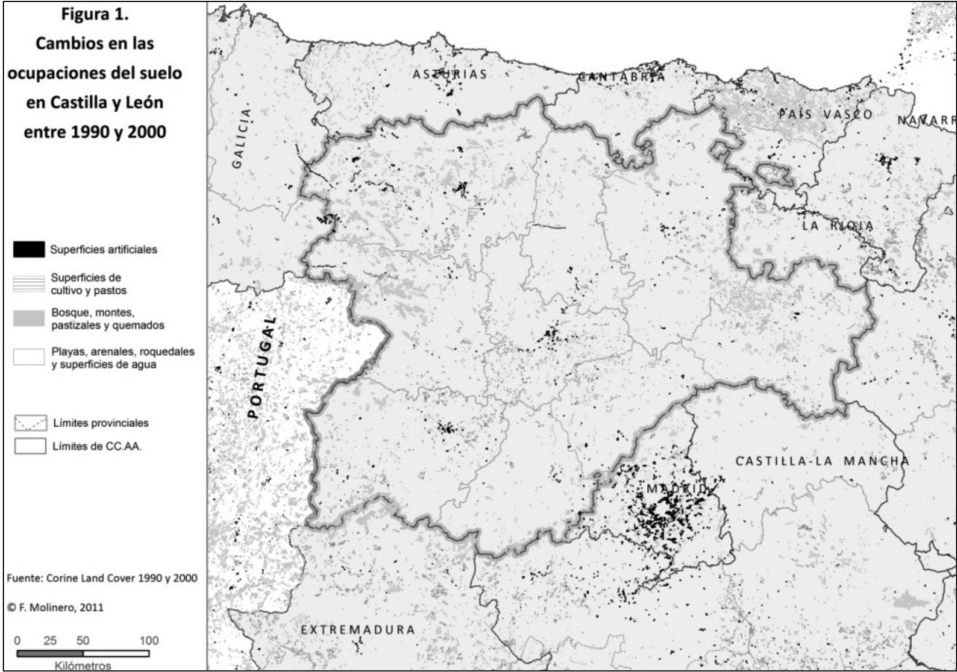


La posibilidad que nos ofrecen las ortoimágenes de satélite, al delimitar los polígonos de las distintas ocupaciones del suelo, a partir de la comparación de las tomadas en 1987 (CLC 1990) con las de 2000 y 2006 (2005), permite cuantificar los cambios, que trataremos de explicar. No se puede esperar gran precisión, puesto que las ortoimágenes, de escala 1/100.000, no permiten discriminar nítidamente los cambios de ocupación o aprovechamiento del suelo, ya que los polígonos menores de 1 ha son considerados como una ocupación ambigua, que se asigna al tipo de «uso» o aprovechamiento dominante en el entorno. Sin embargo, la aproximación desde el aire siempre favorece la contemplación sistemática de un territorio extenso en el que se observa el predominio de una ocupación y, sobre todo, se ve la tendencia entre las distintas fechas comentadas. Ello nos ha dado la posibilidad de comprobar el valor de las transformaciones, numerosas, profundas y extensas en todo el territorio español, por más que en el que aquí analizamos no lo sean tanto, como se aprecia en los mapas (figuras 1 y 3), en los territorios de Madrid o Navarra, por citar algunas próximas a Castilla y León. Podríamos afirmar que los cambios de ocupación habidos durante el siglo XXI en esta región no son intensos, puesto que afectan tan sólo al 1,1% del territorio (poco más de 100.000 ha), pero sí trascendentales, puesto que se han producido en un lapso muy corto. Se podría pensar, por otro lado, que se trata de un proceso de modernización de la agricultura, de abandono de espacios marginales y de expansión urbana y de infraestructuras. Y es cierto que ha sido así, pero, frente a la idea de los habitantes urbanos de que el campo es su patio trasero, su jardín y de que los agricultores son los jardineros de la naturaleza, los cambios han seguido otras pautas, pues frente al progreso del frente urbano y de la artificialización del territorio, se está produciendo —con hondo pesar de los urbanitas— un cambio drástico del paisaje y del patrimonio agrarios, un deterioro o modificación de los patrones culturales de la explotación del campo, que están haciendo del mundo rural más un espacio del abandono que del progreso y la regeneración. Al fin de cuentas, los agricultores son profesionales de la agricultura y, como tal, se modernizan y siguen las pautas de la agricultura moderna, que les obliga a ser competitivos para sobrevivir; por lo que el cuidado de la naturaleza apenas tiene incidencia en sus prioridades. De ahí la contraposición entre la postura de los urbanitas y de los rurales, de los ciudadanos que buscan en el campo ocio, tranquilidad y culturas ancestrales frente a los empresarios agrarios, hijos del productivismo y volcados hacia la explotación de un mundo agrario nuevo, en clara ruptura con la tradición y el pasado. Sin embargo, todos estos aspectos deben ser cuantificados, valorados e interpretados, aunque sea someramente.

## **2. LA PRETENDIDA URBANIZACIÓN DEL CAMPO EN CASTILLA Y LEÓN 1990-2006: CUANTIFICACIÓN Y SIGNIFICADO**

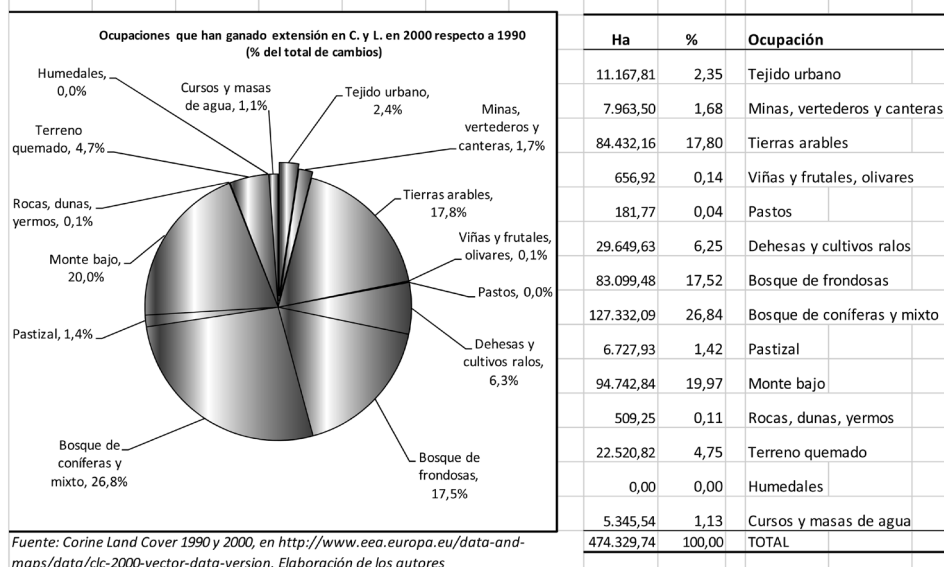
Si nos atenemos a los datos y observaciones de los satélites, obtendremos una imagen bastante ajustada de los cambios de ocupación, que, como punto de

partida, no son despreciables, puesto que durante los años de referencia afectaron a casi 600.000 hectáreas, o sea un 6,1% del vasto espacio regional. Pero, siendo esta cifra destacable, no podemos ignorar que revela un cierto estancamiento en relación con otros territorios peninsulares cuyos cambios han sido más profundos y extensos. Por otro lado, la naturaleza de las modificaciones habidas difiere claramente entre unos ámbitos y otros.



Así, podemos afirmar que, a pesar de que Castilla y León coincide en el dinamismo territorial general habido en España en esos decenios, difiere, y claramente, en la esencia o tipo de modificación. Basta sólo con observar los mapas que proporciona la UE en la página web de la *European Environment Agency* (EEA), en donde se ve nítidamente el *progreso imparable de la artificialización del territorio* en función de la expansión urbana. Para corroborarlo se pueden ver las dimensiones de este fenómeno en la vecina Comunidad de Madrid (figura 1), en donde las manchas negras, correspondientes básicamente a las construcciones urbanas, dominan sobre cualquier otro cambio territorial. Por el contrario, en Castilla y León, los núcleos urbanos (y no todos), además de algunas líneas correspondientes a autopistas en construcción, cierran los cambios de aprovechamiento del suelo, de modo que la urbanización del campo se concentró exclusivamente en el mundo urbano, mientras vastos territorios de esta Comunidad cambiaban su ocupación anterior por otras más «naturales», como se comprueba, en el gráfico y cuadro adjuntos (figura 2 y cuadro 1).

Figura 2 y cuadro 1. Cambios en las ocupaciones del suelo en Castilla y León entre 1990 y 2000



Los cambios de ocupación en el fin de siglo han estado dominados por el asilvestramiento o naturización de una buena parte del territorio, pues de las 480.000 ha<sup>1</sup> que cambiaron de aprovechamiento en el decenio 1990-2000, más del 44% correspondieron a aumentos del bosque de frondosas (17,5%) y de coníferas o mixto (27%), por lo que las repoblaciones forestales dominan nítidamente, favorecidas, además, por los programas de ayudas a la Reforestación de tierras agrícolas de la UE. Junto a este incremento del bosque arbolado, lo hubo también del monte bajo, con un 20% de los cambios, que, sumados a los anteriores, suponen los dos tercios de las modificaciones habidas en los «usos» del suelo en este decenio en Castilla y León. Aspecto reforzado por el crecimiento del pastizal (Cfr. datos del cuadro 1). No podemos considerar como proceso de naturización los territorios quemados, que afectaron a más de 22.000 ha, si bien contribuyen también al asilvestramiento. Al margen de estos cambios, hay otro de gran valor, el incremento del terreno cultivado —84.432,2 ha—, con progresión similar a la del bosque de frondosas. No parece razonable cuando los programas europeos y las normas de la PAC van en contra de las producciones y a favor de los barbechos y de otras medidas restrictivas de las producciones agrarias, pero se entiende a la luz de los Pagos Compensatorios a los agricultores, realizados por «hectárea o por cabeza de ganado elegible», que se ha traducido en roturaciones masivas de laderas y terrenos abandonados desde hacía decenios. En suma, los

<sup>1</sup> El total de cambios afectó a 479.754,19, de las que 5.424,45 aparecen clasificadas en el CLC 2000 con un código genérico de «desconocido», por lo que no las hemos tenido en cuenta en estos cálculos.

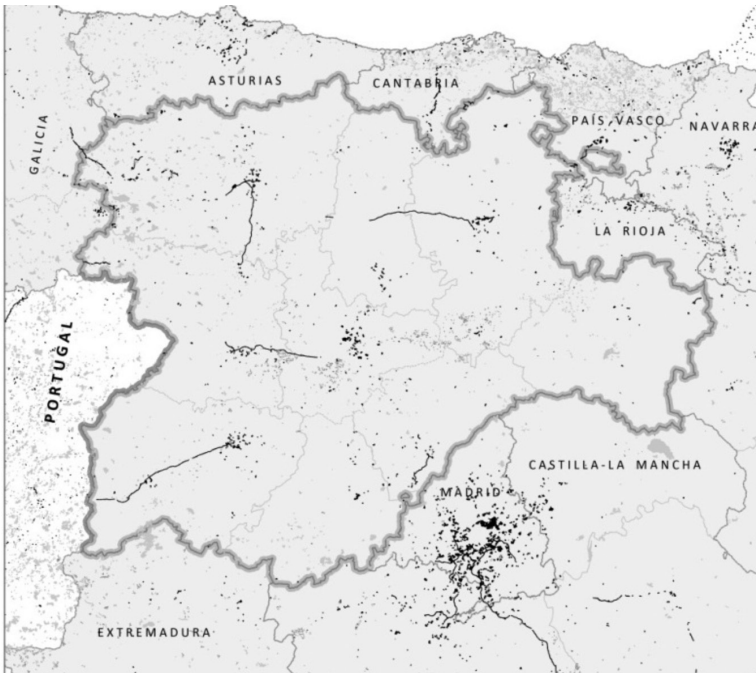
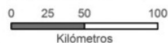
cambios no parecen apoyar las tesis de la expansión urbana y, mucho menos, de la urbanización del campo, pues tal como se ve en el mapa figura 1 y en el cuadro y gráfico (cuadro 1 y figura 2), tan sólo afectaron a unas 19.000 ha, de las que una parte destacable correspondió a vertederos, canteras o minas, por lo que tan sólo un 4% del terreno que cambió de ocupación, pasó a espacio «artificial», muy concentrado, por otra parte, por lo que podemos concluir que el decenio final del siglo XX no contribuyó a la «urbanización del campo», sino más bien a todo lo contrario: a su asilvestramiento y naturización. Sin embargo, sí hubo expansión y crecimiento de los pueblos, renovación de sus casas e incremento de los terrenos construidos, tanto en las ciudades como en los pueblos, aunque a escalas muy distintas, especialmente en el nuevo siglo, cuando más vigor alcanzó la artificialización del territorio regional. De entrada, el proceso afectó sólo a 103.000 ha, por lo que estos valores cuantitativos tienen un significado cualitativo distinto. Así, los terrenos «artificiales» suman 18.000 ha, cifra que casi iguala la del decenio final del siglo, pero aquí intervienen otros factores. Por ello, es necesario, en primer lugar, observar el mapa de los cambios, donde las manchas más negras del terreno artificial ocupan mucha más extensión y se extienden en polígonos lineales correspondientes a autopistas y carreteras, que suponen una buena parte de esos cambios de ocupación. El mapa-figura 3 recoge nítidamente estos aspectos, en los que destacan la autopista jacobea, la de León-Benavente, Tordesillas-Zamora o Salamanca-Fuentes de Oñoro. Al mismo tiempo, la expansión de los periurbanos de Valladolid y su eje con Palencia, así como el de León, Salamanca, Burgos y Ponferrada, además de las áreas de influencia de Madrid

**Figura 3.**  
**Cambios en las ocupaciones del suelo en Castilla y León entre 2000 y 2006**

-  Superficies artificiales
-  Superficies de cultivo y pastos
-  Bosque, montes, pastizales y quemados
-  Playas, arenas, roquedales y superficies de agua
-  Límites provinciales
-  Límites de CC.AA.

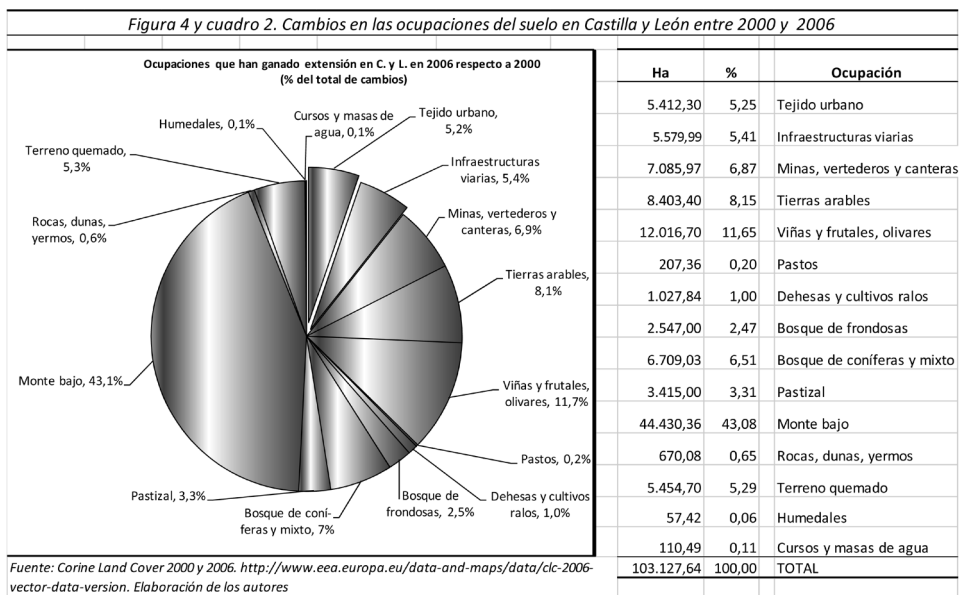
Fuente: Corine Land Cover 2006

© F. Molinero, 2011



en Segovia y Ávila, completan el panorama de la expansión urbana en Castilla y León, en contra de lo que continúa sucediendo en Madrid, o también en Pamplona y Asturias...

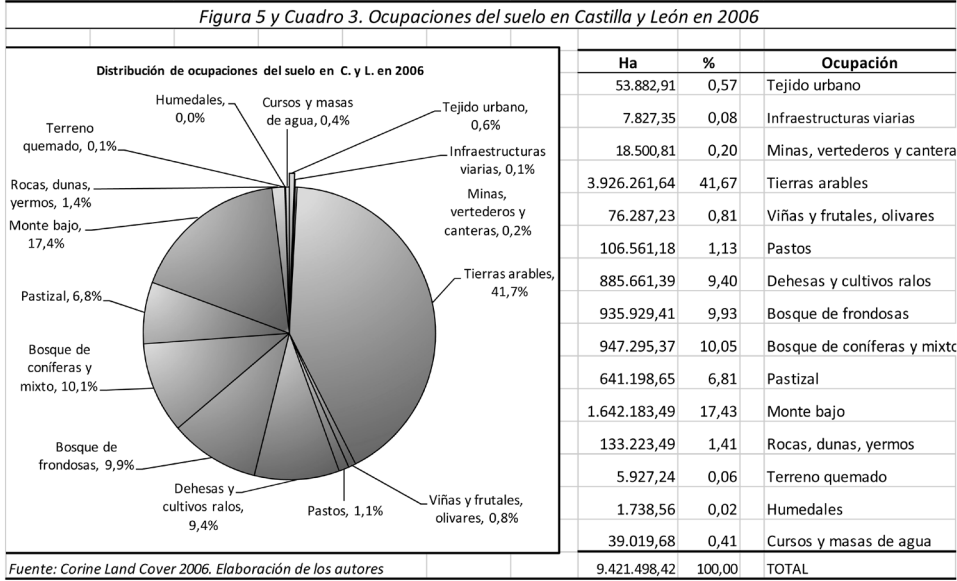
Lo más llamativo de esta segunda etapa es la expansión del monte bajo, en parte relacionado con el abandono de tierras marginales, de áreas quemadas y de los procesos generales de abandono en la montaña alta y media que acompaña al envejecimiento, a la modernización técnica, al incremento del tamaño de las explotaciones y a la emigración o desaparición de los agricultores y ganaderos peor adaptados a los nuevos tiempos. La invasión del matorral no es sólo un fenómeno llamativo, sino general y preocupante. Las 44.000 has de incremento del monte bajo cuadruplican la segunda ocupación más expansiva en esta fase: el viñedo. Sin embargo, y, aunque redundando en la imagen rural de la región, no cabe duda de que este aprovechamiento cambia completamente la dinámica involutiva y de abandono que comentamos, avalada por los progresos del mundo urbano. El tejido urbano se incrementó en 11.000 ha, algo más que el del viñedo, por lo que parecería que esta región se acompasaba con la historia y se subía al tren de la urbanización. No obstante, la pretendida invasión urbana del mundo rural no es más que un espejismo, ya que carece de entidad y está totalmente concentrada en las áreas periurbanas (Cfr. figura 4 y cuadro 2).



### 3. LA CONCENTRACIÓN DE LOS ESPACIOS TRANSFORMADOS Y SU DIFUMINACIÓN EN EL MUNDO RURAL

En efecto, la poca entidad del tejido urbano regional se aprecia en la composición o estructura de las ocupaciones del suelo más recientes, reflejadas en

el gráfico y cuadro realizados a partir del Corine Land Cover de 2006 (figura 5 y cuadro 3). El espacio artificial no alcanza más que un 0,85% del territorio, incluyendo en él las infraestructuras, además de las minas, canteras y vertederos, si bien sólo es tejido urbano propiamente dicho un 0,57%, que equivale a una extensión de 53.882 ha. Esta parquedad de las áreas construidas es homologable a la de otras regiones rurales, pero en todo caso muestra su escaso valor. Por el contrario, el marcado carácter agrario de la región queda manifiesto en la masividad de las tierras de cultivo en secano, que copan las llanuras centrales, a las que se suman el medio millón de hectáreas de los regadíos, que en conjunto acaparan más de las dos quintas partes del territorio, en tanto que los roldes montañosos son asiento de los aprovechamientos forestales y del monte bajo, que suman otro 37%, o el 47% si le añadimos el monte hueco de las dehesas, bien visible en las penillanuras salmantino-zamoranas. El pastizal, que a menudo acompaña o sustituye al monte bajo, sumaría otro 7% a las ocupaciones más naturales del territorio, lo que reafirma el carácter esencialmente rural y agrario de Castilla y León.

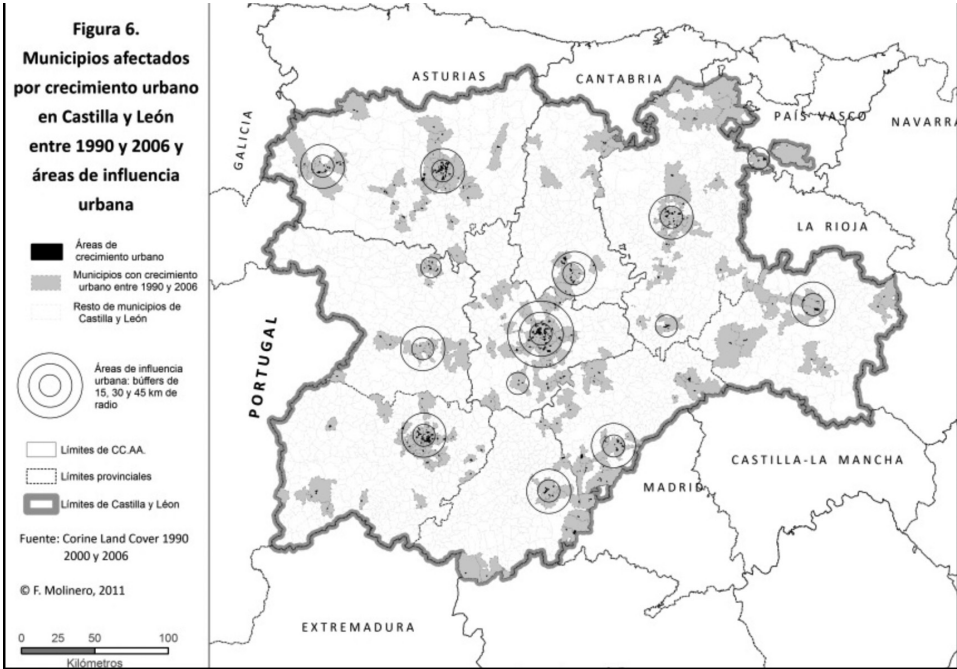


Otras ocupaciones secundarias, como viñedos y prados, por un lado, o las minas, por otro, tienen poca entidad, aunque dejan su huella clara en el territorio, especialmente debido a su concentración espacial. Los primeros, con poco más de 76.000 ha, han introducido una dinámica progresiva y un paisaje singular. Las segundas, con su rechazo social e impacto visual, representan un elemento menguante del tejido artificial, aunque no urbano, el cual, a pesar del abandono y la despoblación, se recupera, renueva e incluso crece merced a las urbanizaciones. Es evidente que el tejido urbano masivo corresponde a las ciudades, pero también avanza en los pueblos y no sólo en función de las naveas agrícolas que

se construyen sobre las antiguas eras, sino que en muchas cabeceras comarcales se han puesto en marcha urbanizaciones, manzanas o pequeñas promociones de viviendas para albergar a los habitantes rurales de su área de influencia, que acaban asentándose en la cabecera de la comarca para disponer de mejores servicios o simplemente renuevan su caserío en sectores de suelo edificable más accesible o más barato. ¿Qué entidad tiene este fenómeno? La respuesta nos exige un *zoom* a las imágenes del Corine. Si el espacio residencial construido tiene poca superficie, tampoco pueden tener mucha las construcciones recientes, aunque, sumando la transformada entre 1990 y 2006, se alcanzan 22.160 ha, de las que 6.300 corresponden a autopistas y otras infraestructuras viarias. Esto quiere decir que durante los dos últimos decenios se ha incrementado el espacio construido en más de un 25%, lo que evidencia un movimiento contradictorio con la dinámica de estancamiento, o incluso retroceso, rural.

#### 4. TRANSFORMACIONES URBANAS Y DEPRESIÓN RURAL: DINAMISMO Y ESTANCAMIENTO

No teniendo espacio para un análisis más detallado, sólo podemos hacer una valoración cualitativa de los cambios cuantitativos observados. En efecto, el conocimiento directo del ámbito rural regional nos impide reconocer como positivo el pretendido proceso de urbanización del campo, porque, en Castilla y León no está produciéndose. Sin embargo, debemos matizar estas afirmaciones, porque la localización de las construcciones urbanas permite discriminar dos tipos de



espacios rurales progresivos, coincidentes con lo que las imágenes de satélite aportan: por un lado, las áreas periurbanas, que, teniendo apariencia y dimensiones rurales, evidencian una dinámica urbana y, por otro, los centros comarcales.

En este sentido, el mapa figura 6 y 7 muestran el tipo de crecimiento a base de urbanizaciones de casas bajas, chalets exentos o adosados que están inundando los alrededores de las ciudades regionales en un radio de hasta 15 o 20 km, y en algún caso hasta 40 a 45 km. Se trata de antiguos núcleos rurales, que permanecen como municipios, mantienen su población o incluso crecen, pero que no forman parte de la ciudad por insertarse en un territorio formal y estadísticamente rural. Es un fenómeno bien conocido, del que sólo queremos exponer, a modo de muestra, algunas urbanizaciones invasoras del «campo». El mapa muestra las áreas de influencia de las pocas ciudades de Castilla y León, en las que se aprecia cómo solo Valladolid alcanza un radio de 45 km, frente a un mínimo de 15 en la mayor parte de ellas. Estos aspectos, ya analizados en un informe anual del CESCyL, quedan corroborados en los mapas elaborados por nosotros a partir del CLC. Los datos son elocuentes. Tan sólo 244 municipios de Castilla y León han incrementado su tejido urbano entre 1990 y 2006; 15 de ellos corresponden a áreas urbanas y 111 a las periurbanas, considerando tan sólo un radio de 30 km, con la salvedad de Valladolid (= 45 km). En conjunto, estos municipios acaparan más del 71% del crecimiento de la superficie urbana construida, sin contar Benavente y Medina del Campo, que también tienen su incidencia, como se aprecia en las manchas negras del entorno de Benavente especialmente, correspondientes a los núcleos dinamizados y sostenidos por esta villa, que es mucho más que un centro de servicios, puesto que a su condición de núcleo industrial añade la de plataforma logística en el noroeste español (Cfr. Cuadro 4 y figura 6).

<b>Cuadro 4. Tejido urbano construido en los 244 municipios con crecimiento urbano de Castilla y León, 1990-2006</b>							
<b>Período</b>	<b>Total</b>	<b>Municipios urbanos y periurbanos</b>		<b>Centros comarcales</b>	<b>Influencia de Madrid</b>	<b>Influencia del País Vasco</b>	<b>Resto municipios</b>
		<i>Ha</i>	<i>Número</i>	<i>Número</i>	<i>Número</i>	<i>Número</i>	<i>Número</i>
• 1990 a 2000	10.312,31	7.101,36					
• 2000 a 2006	5.579,99	4.253,67					
<b>TOTAL 1990 a 2006</b>	<b>15.892,30</b>	11.355,03	126	54	9	4	41
<b>% del incremento urbano total</b>		<b>71,45</b>		<b>28,55</b>			
<i>Fuente: CLC 1990-2000 y 2006. Elaboración de los autores</i>							

La imagen de las áreas residenciales que circundan las ciudades queda ejemplificada en el caso de Arroyo de la Encomienda, en el sur de Valladolid, donde las urbanizaciones de chalets se entremezclan con las construcciones en altura, a menudo perdidas en medio de las tierras de cultivo y de los barbechos sociales, a veces con campos de golf u otros espacios deportivos, delatando el dinamismo urbano «invasor del campo», pero, sobre todo, del campo periurbano (figura 7). Si las áreas de influencia de las ciudades acaparan la mayor parte de la superficie



*FIGURA 7. Urbanizaciones del periurbano de Valladolid en Arroyo de la Encomienda, con sus infraestructuras viarias, chalets y edificios en altura*



Foto: E. Baraja, 2010.

urbana construida desde 1990, el resto se distribuye con cierta homogeneidad por el territorio. En primer lugar, en el entorno del medio centenar de centros comarcales, villas o pueblos que, con poblaciones de entre los 2.000 a 3.000 habitantes hasta los 10.000 a 12.000, ejercen un verdadero papel de nodos, centros o polos, que agrandan su centro histórico merced a la demanda de suelo residencial derivada del asentamiento de vecinos de su comarca. Los ejemplos de Aguilar de Campóo, al norte de Palencia, o Béjar, en el suroeste de Salamanca, o Almazán en Soria..., que crecen por absorción de residentes en su derredor, muestran la concentración no sólo de los servicios y las actividades económicas, sino también de la población, que acaba residiendo y empadronándose en ellos. Es frecuente que en estos casos haya una «conmutación», o movimiento pendular, a la inversa, es decir, que algunos residentes vivan en el centro comarcal y se desplacen diariamente al lugar de trabajo, situado en una pedanía o en un municipio próximo. Estos centros suelen tener un dinamismo urbano considerable, manifiesto en las urbanizaciones que los rodean, producto tanto del desplazamiento de la población autóctona desde el antiguo centro hacia viviendas más amplias y accesibles en la periferia, como de la llegada de la población de su «área de influencia».

Un tercer conjunto corresponde a las urbanizaciones y casas dispersas surgidas a partir de la demanda procedente de fuera de la Comunidad Autónoma, es-

pecialmente de Madrid, y secundariamente del País Vasco, aunque también, con cierta timidez, se nota la demanda asturiana, que traspasa la cordillera Cantábrica y alcanza el sur de la ciudad de León, en busca de la aridez estival. Se trata de ejemplos dispersos, que producen a veces urbanizaciones de entidad y magnitud, como en Las Navas del Marqués, en Ávila, o como en Villarcayo «sano y cordial», que rezaban algunos carteles de propaganda para la venta de residencias secundarias en el País Vasco.

Finalmente, un cuarto caso corresponde a los municipios del rural profundo típico, absolutamente dominantes, que, a pesar de su carácter recesivo, de su falta de diversificación económica, de sus pocos servicios disponibles, renuevan su carácter, pero no mediante urbanizaciones o promociones nuevas, sino mediante la remodelación de sus antiguas casas o incluso con alguna espléndida mansión en medio del campo, pero sin capacidad de redirigir la tendencia regresiva general que los caracteriza.

## 5. CONCLUSIONES

La «urbanización del campo» en Castilla y León no tiene el empuje ni la magnitud que caracteriza a otras regiones del litoral o de las grandes áreas urbanas del interior. Sin embargo, sí está convirtiendo en urbanos, o en infraestructuras viarias, fragmentos rurales no despreciables. Las fotografías u ortoimágenes que aportamos muestran a las claras estos aspectos, que nos permiten concluir que, a pesar del dinamismo de algunas comarcas rurales, como La Ribera del Duero, El Bierzo, Tierra de Pinares... y el crecimiento de la actividad constructora en Castilla y León, el campo de esta región continúa inmerso en un proceso regresivo, en el que los efectos de la pretendida «urbanización» no son perceptibles, a pesar de las excepciones puntuales comentadas. En conjunto, predominan los procesos de «naturización» sobre los de «artificialización» del territorio, lo cual, al margen de la postura de cada cual respecto a las bondades, beneficios o perjuicios de esta situación, supone un seguro de pervivencia de un cierto carácter de «rural profundo» del que cada vez hay menos ejemplos en Europa.

## BIBLIOGRAFÍA

- MENDRAS, H. y HERVIEU, B. (2010): «Fin ou retour des paysans, en France et en Europe», en Wolfer, B.: *Agriculture et paysanneries du monde*, Versailles, Quae, 349 pp.; cfr., pp. 25-38.
- EEA (European Environment Agency) (2011): <http://www.eea.europa.eu/data-and-maps/data/clc-2000-vector-data-version> y <http://www.eea.europa.eu/data-and-maps/data/clc-2006-vector-data-version> Bases de datos y ficheros vectoriales del CLC 2000 y 2006 para Europa.
- CESCYL (2009): *Informe sobre la Situación Económica y Social de Castilla y León en 2008*, Valladolid, CesCyL, 944 pp.

PLAZA, J.I. (2009): «¿Buenas prácticas de gobernanza o des-gobierno del territorio? Análisis y valoración crítica de una estrategia territorial: el Plan Regional «Valle del Duero», en PILLET CAPDEPÓN, F. *et al.* (Coords.): *Geografía, Territorio y Paisaje: el estado de la cuestión. Actas del XXI Congreso de Geógrafos Españoles*, Ediciones de la Univ. de Castilla-La Mancha, Cuenca, pp. 573-588.

SIGPAC (2011): <http://sigpac.mapa.es/feqa/visor/>



# CAMBIOS URBANÍSTICOS COMO PREDECESORES DE LOS CAMBIOS DEMOGRÁFICOS: EL CASO DE RENEDO DE ESGUEVA (VALLADOLID)

Erica Morales Prieto

*Dpto. Geografía. Universidad de Valladolid  
e.morales@geo.uva.es*

**Resumen:** El proceso vinculado al urbanismo expansivo de los municipios más próximos a las ciudades ha supuesto un cambio no solo en la escena urbana de los municipios, sino también en el sistema de asentamiento y en la composición social. Por ello cabe preguntarse si los procesos de planificación urbanística repercuten de manera favorable en la evolución demográfica. Para constatar si este hecho es posible, se ha analizado el caso de Renedo de Esgueva (Valladolid) en el periodo que media entre la aprobación de las Normas Subsidiarias Municipales que datan de 1986 y el momento actual.

**Palabras clave:** planeamiento urbanístico; crecimiento demográfico.

URBAN CHANGES AS PREDECESSORS OF DEMOGRAPHIC CHANGE:  
THE CASE OF RENEDO DE ESGUEVA (VALLADOLID)

**Abstract:** The processes linked to the expansive urban planning in the municipalities the closest to cities has meant a change not only for their urban scene, but also for the settlement system and social composition. Thus is it necessary to ponder whether urban planning favorably affects to demographic evolution. This statement will be assessed in the case of Renedo de Esgueva (Valladolid) for the period between the Normas Subsidiarias Municipales approval in 1986 and nowadays.

**Key words:** urban planning; population growth.

## 1. INTRODUCCIÓN

El proceso de expansión urbana es indisoluble de la revolución industrial, del capitalismo y de las nuevas pautas de la demanda por parte de la población.

A finales de los años 80 del siglo XX el proceso de urbanización se considera un elemento clave en la configuración de las relaciones campo y ciudad. Como consecuencia del proceso de expansión urbana hacia las áreas rurales comienzan a cobrar importancia los procesos de periurbanización.

La creciente expansión espacial de los centros urbanos ha dado lugar a la aparición de periferias urbanas donde no siempre es visible la transición entre la ciudad y el campo puesto que los límites de lo periurbano son imprecisos, no solo porque física y geográficamente sea difícil establecer con nitidez una separación entre la ciudad y las zonas periurbanas más próximas, o entre estas y lo rural, sino también porque son zonas cuyas características sociales y económicas se encuentran en proceso de cambio, son construcciones híbridas que están a caballo entre lo rural y lo urbano (Durán, 2005).

Los factores que animan esta forma de crecimiento son suficientemente conocidos: la extensión de la red de vías de alta velocidad, la accesibilidad que estas representan para suelos rústicos de bajo coste, la incorporación de las nuevas tecnologías (ordenador, teléfono móvil,...), la extensión del coche como transporte preferente, son instrumentos que inciden en el proceso de expansión urbana (Fernández, 2009), sin embargo, el componente social también está presente; el contacto con la naturaleza, la calidad ambiental de estos espacios, el abaratamiento del precio de la vivienda o la tipología de las mismas, motivan a la población a instalarse en este tipo de espacios intermedios entre el campo y la ciudad.

El caso elegido para esta comunicación ha sido el municipio de Renedo de Esgueva, en la provincia de Valladolid. Se caracteriza por ser un espacio de carácter rural al que se han incorporado recientemente nuevos modelos sociales y urbanos. Un proceso que, a su vez, lleva implícito un crecimiento demográfico que ha transformado la imagen tradicional del municipio.

Se debe tener en cuenta, que la recopilación y valoración de la información excede las posibilidades de esta comunicación, por consiguiente, se han aprovechado los recursos cualitativos y cuantitativos disponibles, se han analizado los principales cambios acaecidos en el municipio de Renedo de Esgueva, con la pretensión de establecer un análisis comparativo de la evolución demográfica y consecuentemente ver si el desarrollo urbanístico puede ser el predecesor de los cambios demográficos. Para ello, se han analizado las intervenciones que en el planeamiento urbanístico han tenido lugar a partir del estudio de la principal figura de planeamiento por la que se rige el municipio: Normas Subsidiarias de Planeamiento Municipal.

## **2. EL CASO DE RENEDO DE ESGUEVA**

Renedo de Esgueva, es un municipio situado al este de Valladolid, se caracteriza por ser un espacio que a pesar de su proximidad con la capital, tan solo 8 km, y su buena accesibilidad, no ha registrado un crecimiento importante de su núcleo de población tradicional. No obstante, han aparecido determinados fenómenos

suburbanos, que aprovechan las buenas condiciones ambientales para desarrollar promociones urbanísticas que le otorgan un carácter urbano al municipio, como se verá más adelante.

Integrado en el entorno de la capital, las Directrices de Ordenación de Ámbito Subregional de Valladolid y Entorno (DOATVENT) lo definen como uno de los núcleos de menor entidad para el que estima un crecimiento autónomo que no llegará a conformar un continuo urbano. Si bien a 1 de enero de 2009 contaba con 2.808 habitantes, su rango y funcionalidad urbana es mucho más reducida que la de otros municipios limítrofes con la capital: Laguna de Duero (21.762 habitantes), Arroyo de la Encomienda (con 11.716 habitantes) o Zaratán (4.992 habitantes).

No obstante el impacto de los procesos de periurbanización no ha sido tan espectacular como en otros municipios, su interés radica en la convivencia de estos procesos de urbanización con una articulación económica y social. Los cambios en el planeamiento urbanístico han sido, en algunos casos, los predecesores del crecimiento demográfico; si bien, la demanda de vivienda a las afueras de las ciudades ha dado lugar a un proceso de cambio y de expansión urbana. Sin embargo, en el caso de Renedo, la imbricación entre planeamiento urbanístico y el consiguiente y significativo crecimiento demográfico ha sido muy evidente. Teniendo en cuenta que han sido pocas las actuaciones llevadas a cabo, la envergadura de cada una de ellas, ha suscitado la llegada de población al municipio.

### **3. CAMBIOS EN EL PLANEAMIENTO URBANÍSTICO COMO PREDECESOR DE LOS CAMBIOS DEMOGRÁFICOS EN EL MUNICIPIO**

Las Normas Subsidiarias de Planeamiento Municipal se remontan a 1986, redactadas a iniciativa del Excmo. Ayuntamiento de Renedo de Esgueva, en ellas se retratan las principales características físicas, socioeconómicas y urbanas del municipio. Según datos del censo de 1989, la distribución de los usos del suelo, permite deducir que se trataba de un espacio dedicado fundamentalmente a la actividad agraria y ganadera. Del total de las 2.840 Ha. con las que contaba el municipio, más del 65% estaba destinado a superficie agraria (53,35% secano, 10,92% regadío, 4,40% forestal...) siendo tal solo el 1,9% suelo urbano y urbanizable.

En lo que respecta a la población, según datos del padrón de 1985 alcanzaba los 785 habitantes, y fue en ese momento cuando se empezaba a hablar de crecimiento demográfico dada la proximidad a Valladolid, sin embargo, no se vaticinaban los cambios que han tenido lugar con posterioridad.

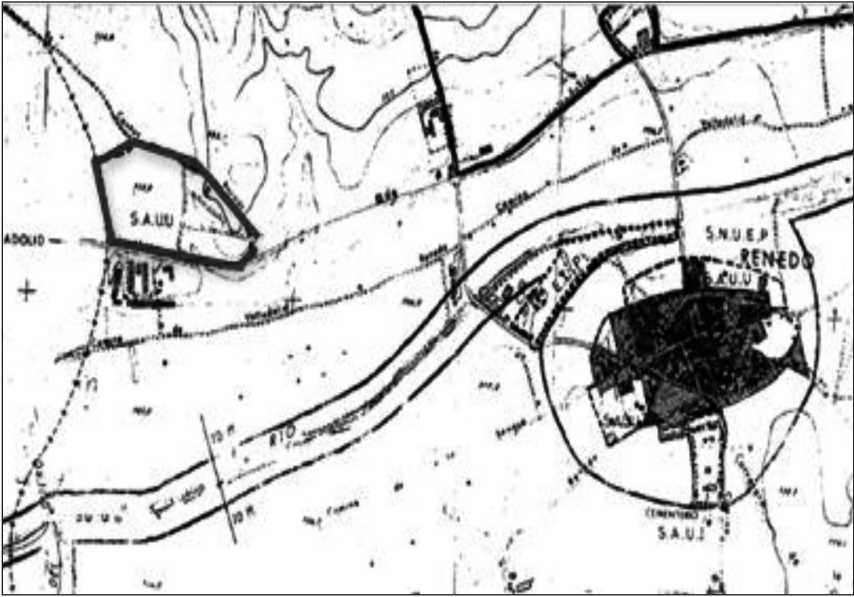
Estos cambios han estado ligados a continuas modificaciones del planeamiento urbanístico. La primera modificación puntual, responde al Plan Parcial «El Cotanillo» aprobado el 27/07/1989<sup>1</sup>. Su objetivo era crear un espacio de uso

---

<sup>1</sup> Archivo de Planeamiento Urbanístico y Ordenación del Territorio. Junta de Castilla y León. Planeamiento vigente. pp. 309-317.

residencial unifamiliar que facilitase el acceso a la vivienda del personal docente, administrativo y de servicios de la Universidad de Valladolid. Se ubica en la carretera de Valladolid a Tórtoles (VA-140) a unos 3 km aproximadamente del núcleo urbano principal. Se caracteriza por ser un espacio destinado principalmente al uso residencial con una extensión de 117.444 m<sup>2</sup> con una proyección de 109 viviendas, con zonas verdes y zonas dirigidas equipamientos sociales.

*FIGURA 1. Ubicación e imagen aérea Plan Parcial «EL COTANILLO»*

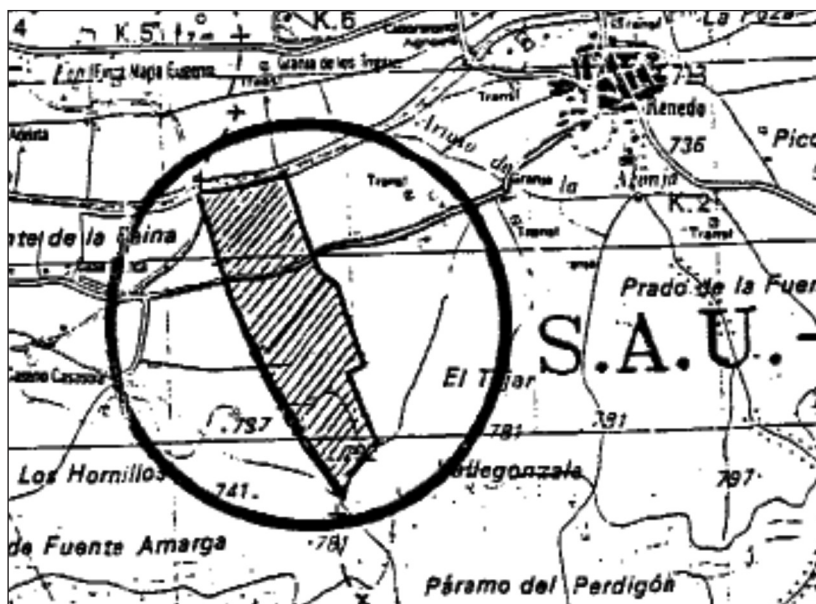


Fuente: Archivo de Planeamiento Urbanístico y Ordenación del Territorio. Junta de Castilla y León. Planeamiento vigente. Plan parcial «El Cotanillo».



Posteriormente al desarrollo del Plan Parcial «El Cotanillo» la actividad urbanística no cesa y se ponen en marcha otros planes, tanto en el espacio más inmediato al núcleo urbano, como fuera del mismo. La siguiente modificación en llevarse a cabo fue el Plan Parcial del Sector 10, ubicado a 2 km de Renedo, en la carretera que lo une con Valladolid (Carretera Villabañez, VP-3301), y recibe el nombre de «Puerta de Casasola».

FIGURA 2. Ubicación e imagen aérea Plan Parcial «PUERTA DE CASASOLA»

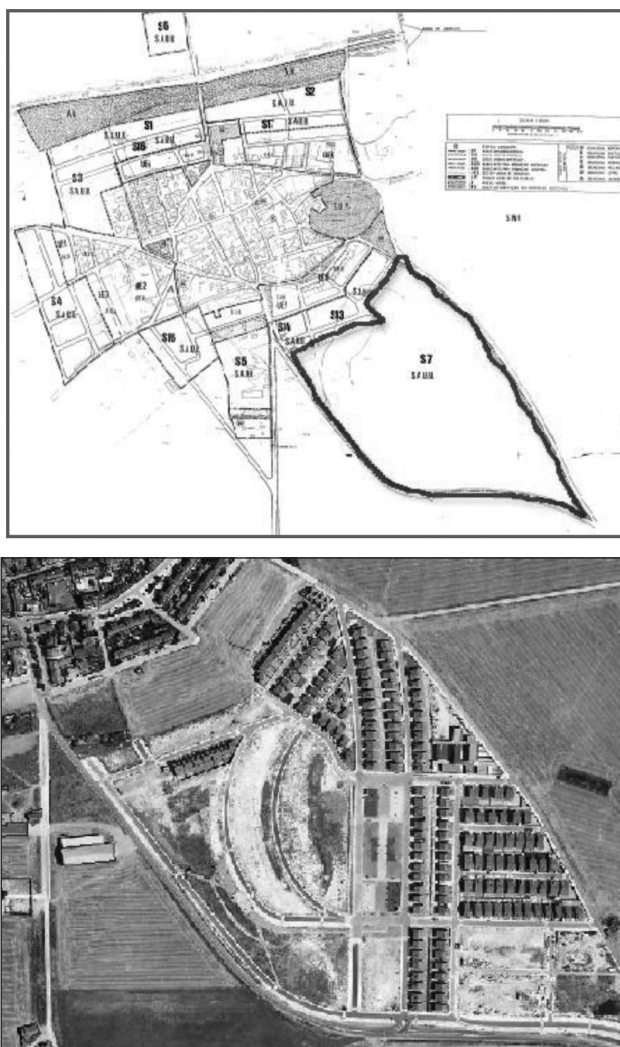


Fuente: Archivo de Planeamiento Urbanístico y Ordenación del Territorio. Junta de Castilla y León. Planeamiento vigente. Plan parcial sector nº 10. Renedo de Esgueva. Valladolid.

Se aprobó definitivamente en el año 2000. El proyecto contaba con una superficie de 800.000 m<sup>2</sup>, los cuales se desarrollarían en tres fases, la última continúa en ejecución.

En función de su superficie, se preveía una densidad de 10 viv. /ha, en las que se asentarían, en un desarrollo de 20 años, un total 2.640 habitantes. El resultado ha sido la creación de un espacio residencial de viviendas unifamiliares que comparten el espacio con zonas ajardinadas, espacios destinados al ocio (Centro de Interpretación Valle Esgueva) o equipos dotacionales, como la escuela infantil inaugurada en el año 2008.

FIGURA 3. Ubicación e imagen aérea del Sector 7 «RESIDENCIAL ATHENA»

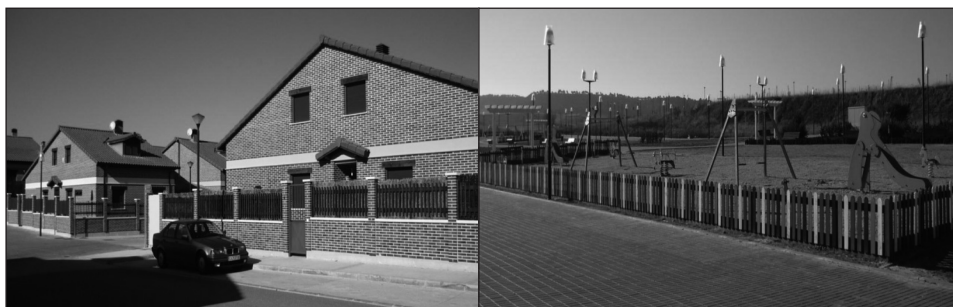


Fuente: Archivo de Planeamiento Urbanístico y Ordenación del Territorio. Junta de Castilla y León. Planeamiento vigente. Plan Parcial sector 7. Renedo de Esgueva. Valladolid.

Otra de las modificaciones en el desarrollo de las NNSS<sup>2</sup> ha sido el Sector 7, entre la carretera de Villabañez y el camino de Valdemula, junto al núcleo tradicional. Dicha modificación pretendía ejecutarse a través de la promoción «Socampo», no obstante, más conocido como Residencial Athenea.

Aprobado en el año 2002 se concibe como un espacio residencial consolidado, de viviendas unifamiliares aisladas, con espacios verdes y equipamientos dotacionales (centro educativo) en un área de 202.563 m<sup>2</sup> de extensión. El objetivo al que se pretendía llegar era crear un espacio residencial con un máximo de 385 viviendas unifamiliares y equipamientos de interés público y social (comercial, social, educativo y deportivo). En ese momento se proyectaba con un desarrollo a 8 años, habiéndose cumplido dicho pronóstico, como se puede observar en las siguientes imágenes.

*FIGURA 4. Zona Residencial Athenea*



Fuente: fotografías de la autora.

En los bordes del núcleo urbano tradicional de Renedo, las modificaciones han sido de menor dimensión (exceptuando la comentada anteriormente), sin embargo, han otorgado también un crecimiento del núcleo principal así como del volumen poblacional. Una de las primeras ampliaciones fue aprobada en el año 1997 bajo la denominación Plan Parcial «El Arenal», un espacio ubicado al Suroeste del casco tradicional con una superficie de 19.845 m<sup>2</sup> de suelo urbano residencial, destinado principalmente a primera residencia, con una capacidad final de unas 44 viviendas. El resultado se traduce en una manzana de viviendas unifamiliares con una zona central destinada a espacios verdes.

Las modificaciones más recientes dentro del núcleo urbano son las llevadas a cabo en los sectores 1, 3 y 16, aprobados en 2007, aún en ejecución. Se trata de un espacio contiguo al núcleo con una superficie total de 45.000 m<sup>2</sup> repartidos en los tres sectores citados previamente. El sector 1 tiene una extensión de 12.800 m<sup>2</sup>, el sector 3 de 23.200 m<sup>2</sup> siendo el sector 16 de 9.008 m<sup>2</sup>. Con una densidad de 30 viv. / ha, la construcción predominante son viviendas de carácter unifami-

<sup>2</sup> NNSS: Normas Subsidiarias Municipales

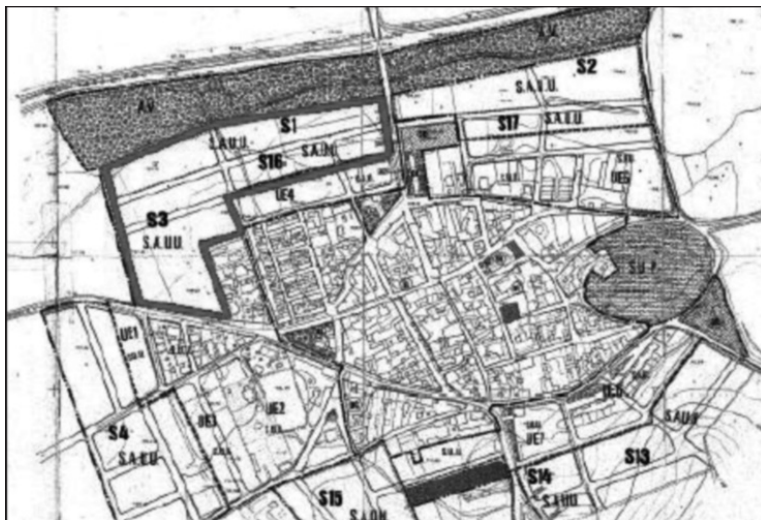
FIGURA 5. Ubicación e imagen aérea Plan Parcial «EL ARENAL»



Fuente: Archivo de Planeamiento Urbanístico y Ordenación del Territorio. Junta de Castilla y León. Planeamiento vigente. Plan Parcial «El Arenal». Renedo de Esgueva. Valladolid.

liar, así mismo se ha reservado un espacio destinado a equipamiento público, en concreto, la Biblioteca Municipal. Pese a ser el último espacio proyectado, todo el entramado entra a formar parte de la malla urbana ya consolidada.

FIGURA 6. Ubicación e imagen aérea «SECTORES 1, 3 y 16»



Fuente: Archivo de Planeamiento Urbanístico y Ordenación del Territorio. Junta de Castilla y León. Planeamiento vigente. Sectores 1, 3 y 16. Renedo de Esgueva. Valladolid.

FIGURA 7. Zona Residencial «Sectores 1, 3 y 16»



Fuente: fotografías de la autora.

Los cambios a los que se ha visto sometido este municipio responden a un crecimiento relativo de su núcleo tradicional, poco significativo si lo comparamos con otros municipios del alfoz de Valladolid, sin embargo, se ha hecho visible, tanto en datos cuantitativos como espaciales, como se puede ver a continuación:

*CUADRO 1. Síntesis de las modificaciones del planeamiento urbanístico*

Año	Figura Planeamiento / Sector	Pobl.	Superficie m <sup>2</sup>	Usos	Viv.	Incre. intercensal
1989	EL COTANILLO	796	117.444	uso residencial	10 viv./ha	102,1
1998	PLAN PARCIAL EL ARENAL (1997)	961	19.845	suelo urbano residencial	44	120,7
2000	SECTOR 10. PUERTA DE CASASOLA	935	800.000	espacio residencial de viviendas unifamiliares	109	97,2
2002	SOCAMPO	1.201	202.563	viviendas unifamiliares y equipamientos	385	128,4
2007	SECTORES 1,3 Y 16	2.244	45.000	vivienda unifamiliar y equipamientos públicos	30 viv./ Ha	186,8

Fuente: INE. Padrón Municipal 1989-2009. Archivo de Planeamiento Urbanístico y Ordenación del Territorio JCyL. Elaboración Propia.

#### **4. EVOLUCIÓN Y CAMBIOS EN LA ESTRUCTURA DEMOGRÁFICA**

De los cambios acaecidos en la estructura urbanística de Renedo de Esgueva se puede extraer que se van a dar cambios en la estructura demográfica de un municipio. Según los datos del padrón de 2009 Renedo alcanzaba un total de 2.808 habitantes; en 1986 cuando se redactaron las Normas Subsidiarias Municipales, tan solo contaba con 779 habitantes, un incremento significativo del 260,46% (2.012 personas), sin embargo, ha sido el municipio del alfoz de Valladolid que menos ha crecido, al mismo tiempo que no comparte la misma dinámica de crecimiento propia de los procesos de periurbanización.

La evolución demográfica mantiene una clara tendencia a la estabilidad por encima de los 2.000 habitantes que sitúan a Renedo de Esgueva en el umbral de los municipios entre los 2.000 y los 5.000 habitantes. En el año 2000, coincidiendo con la ocupación definitiva de la urbanización «El Cotanillo» y el Plan Parcial «El Arenal», tiene lugar una primera inflexión en la curva de la evolución demográfica.

Posteriormente, en 2001 se produce un nuevo incremento de 386 habitantes que hay que vincular a la urbanización «Puerta de Casasola». El proceso se completa con la promoción «Socampo» aprobada en 2002 y con los Sectores 1,3 y 16, que se están desarrollando en la actualidad, y que sin duda van a suponer un crecimiento para el municipio.

FIGURA 8. Crecimiento de Renedo de Esgueva a través de fotografía aérea

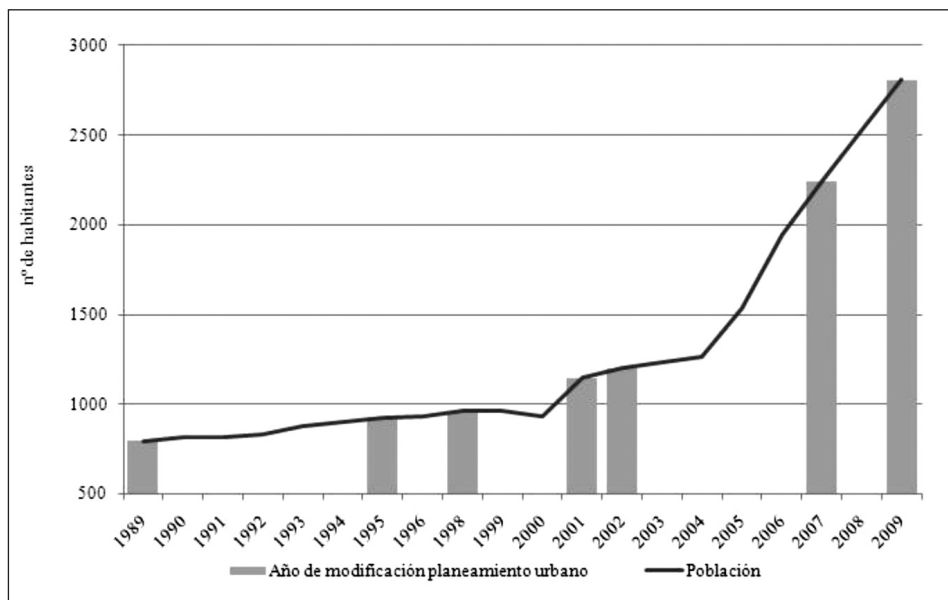
1950



2008



FIGURA 9. Evolución de la población y modificación del planeamiento urbano



Fuente: INE. Padrón Municipal 1989-2009. PLAU de la JCyL. Elaboración Propia.

La promoción más o menos conjunta de todas estas iniciativas arroja un saldo demográfico positivo. Un crecimiento espectacular de más de 1.600 habitantes que tiene una enorme trascendencia en términos absolutos y, sobre todo, relativos. Este incremento sitúa a Renedo en el umbral de los 3.000 habitantes, un rango funcional distinto que transforma no solo sus necesidades internas sino su funcionalidad y relevancia en el área de influencia urbana de la capital vallisoletana.

Un proceso que no podemos dar aún por concluido, si tenemos en cuenta que en la actualidad se continúan ejecutando los sectores 1, 3 y 16, suponen aproximadamente unas 135 viviendas, una ocupación que incrementaría nuevamente el volumen de población del municipio.

Por otro lado hay que considerar que el instrumento de planeamiento general vigente (NNSS) se encuentra en proceso de revisión. Un proyecto del que aún no se conoce el contenido pero que, sin duda, tendrá una repercusión extraordinaria en el futuro del municipio.

## 5. CONCLUSIONES

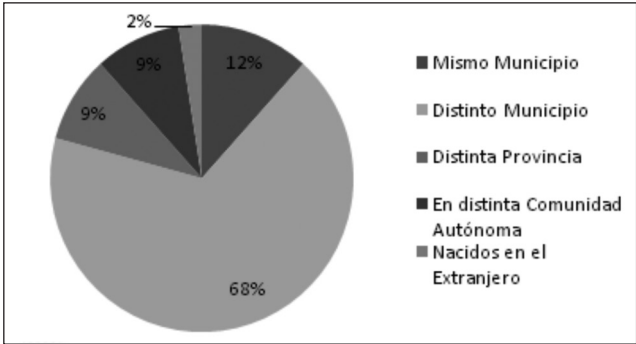
No en todos los municipios los cambios en el planeamiento urbanístico han ido de la mano de un crecimiento demográfico, sin embargo, en el caso de Renedo de Esgueva, se puede constatar como esos cambios han contribuido al incremento de la población residente.



Todo ello se traduce en un cambio en el modelo de planeamiento, que nada tiene que ver con el resto de municipios limítrofes a Valladolid, que representan un modelo de desarrollo urbano continuo. Sin embargo, en el caso de Renedo se ha desarrollado un modelo monofuncional con fórmulas poco diversas que no han propiciado un crecimiento continuo, ni en relación con Valladolid ni dentro del municipio. Lo que determina la insuficiencia del modelo definido en las NNSS tanto desde el punto de vista espacial como demográfico.

En primer lugar, las urbanizaciones se encuentran aisladas respecto al núcleo tradicional, este hecho supone una mayor distribución de los servicios y equipamientos a lo largo del municipio; y en segundo lugar, es importante considerar que este modelo de desarrollo urbano se traduce en una difícil integración entre la población local y los nuevos residentes, siendo estos últimos los que mayor representación tienen dentro del municipio. Según datos del INE en lo que a lugar de nacimiento y residencia se refiere (2009), el 68% de la población residente en Renedo ha nacido en otro municipio, el 12% dentro del mismo municipio; los nacidos en otra provincia u otra comunidad autónoma representan el 18% (9% respectivamente) y tan solo el 2% responde a población extranjera.

FIGURA 10. Relación por lugar de nacimiento y residencia

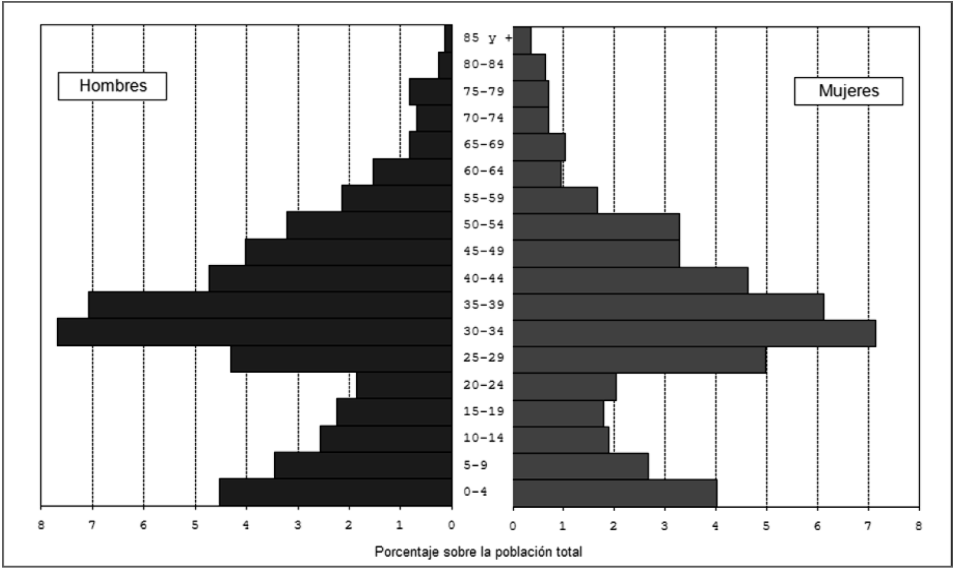


Fuente: INE. Padrón Municipal. Elaboración Propia.

Por consiguiente, Renedo representa un modelo de crecimiento propio de las áreas de influencia urbana, municipios rurales a los que la llegada de población joven, parejas en torno a los veinte-treinta años, por lo general sin hijos, deciden iniciar una nueva vida cerca de la ciudad, donde por lo general, desarrollan su actividad laboral. Con el transcurso del tiempo y tras un asentamiento en estos núcleos, deciden tener hijos, de manera que cambia la estructura de la pirámide de población; hasta los años setenta-ochenta, en estos núcleos, como en muchos otros de carácter rural, predominaba el envejecimiento, en los últimos años del siglo XX y principios del XXI, la pirámide va experimentando un ensanchamiento central y de la base, que responde al asentamiento de generaciones jóvenes y, consecuentemente a su mayor capacidad reproductora donde la presencia de po-

blación envejecida es escasa. Se está ante un nuevo modelo de desarrollo demográfico, donde la presión de los nuevos residentes da lugar a una estructura rural rejuvenecida, dominada por generaciones activas y jóvenes que le otorgan al conjunto una dinámica totalmente distinta de los núcleos implícitamente rurales.

FIGURA 11. Pirámide de población. Renedo de Esgueva, 2009



Fuente: INE. Padrón Municipal. Elaboración Propia.

Se puede concluir que las perspectivas de crecimiento del municipio son evidentes: un municipio, próximo a la capital, cuyo desarrollo se ha articulado en torno a un modelo urbanístico exclusivamente dedicado a la vivienda unifamiliar, en un intento de retomar «la vida en el campo» donde la vivienda es más barata y se gana en calidad de vida. Renedo de Esgueva, responde por tanto a un modelo donde el proceso de periurbanización ha otorgado un cambio radical en la escena urbana, en el sistema de asentamiento y en la composición social del municipio, resultado de las nuevas pautas de consumo de la población, que demandan vivienda en los municipios más cercanos a la capital, mientras que las relaciones laborales, sociales y de ocio las continúan desarrollando en la ciudad.

**BIBLIOGRAFÍA**

Archivo de planeamiento urbanístico y ordenación del territorio. Junta de Castilla y León. Planeamiento vigente. [http://servicios.jcyl.es/PlanPublica/default\\_plau.do](http://servicios.jcyl.es/PlanPublica/default_plau.do) [consulta: Abril 2011].

- CAMARERO, L.A. (1993): «Del éxodo rural y del éxodo urbano: ocaso y renacimiento de los asentamientos rurales en España», Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación, pp. 512.
- ENTRENA, F. (2005): «Procesos de periurbanización y cambios en los modelos de ciudad. Un estudio europeo de casos sobre sus causas y consecuencias», *Papers*, n. 78, p. 59-88.
- FERNÁNDEZ, A. (2009): «Difusión urbana, Ordenación del Territorio y desarrollo sostenible», *Ambienta*, Ministerio de Medio Ambiente, n. 88, p. 20-27.
- INSTITUTO NACIONAL DE ESTADÍSTICA: <http://www.ine.es/> [consulta: Abril 2011].
- SANTOS Y GANGES, L. (2006): «Las directrices de ordenación de ámbito subregional de Valladolid y entorno, un instrumento pionero de ordenación del territorio», *Actas del VI Coloquio de Geografía Urbana*, pp. 309-317.



# AUTOPISTAS Y CRECIMIENTO URBANO EN EL ESTE DE LA COMUNIDAD DE MADRID, SUS EFECTOS SOBRE LA AVIFAUNA

Aurelio Nieto Codina

*aureo4@mncn.csic.es*

*Museo Nacional de Ciencias Naturales - CSIC (Madrid)*

**Resumen:** El desarrollo e incremento de las infraestructuras en relación con el tráfico de vehículos es una realidad en los grandes núcleos urbanos actuales, sobre todo en áreas periurbanas. En la mayor parte de los trabajos que evalúan los efectos de las carreteras sobre la diversidad biológica con enfoques poblacionales, resulta difícil establecer evidencias en relación con las metodologías usadas, así en esta comunicación se presentan los efectos sobre la localización de aves antes y después de la construcción de una infraestructura (la R-2 en Madrid). El «Proyecto Avutarda» en el Museo Nacional de Ciencias Naturales (Madrid) trata de mejorar lo que conocemos sobre las poblaciones de Avutarda (*Otis tarda*), una especie amenazada globalmente, en una zona protegida del centro de España, presentando un análisis de series demográficas (1997-2009). Se considera la situación antes y después de la construcción de la infraestructura. Los resultados sugieren que la autopista ha tenido efectos negativos sobre el comportamiento espacial de las poblaciones.

**Palabras clave:** Urbanismo de baja densidad, Efectos de carreteras, aves esteparias.

## HIGHWAYS AND URBAN GROWTH IN EAST COMUNIDAD DE MADRID, ITS EFFECTS ON STEPPE BIRDS

**Abstract:** It is an evident fact nowadays the increasingly road density as a result of a growing development in the transport network, this subject is links with urban growth and it is put in appearance in peri-urban areas. In most of the studies that evaluate road effects on biological diversity with a population approach effects, evidence is seriously difficult in relationship with methodology, but this communication presents the effects of previous and subsequent phases to the infrastructure construction (R-2 Madrid) in locations of birds. The «Proyecto Avutarda» in the National Museum of Natural Sciences (Madrid) is trying to improve

the knowledge of this subject: the great bustard (*Otis tarda*) population, a globally endangered species, in a protected area of central Spain, through time series analysis (1997-2009) of demographic data, including the previous and subsequent phases to the infrastructure construction. The results suggest that the highway has had some negative effects on population spatial use.

**Key words:** Low density built city, road effects, steppe birds.

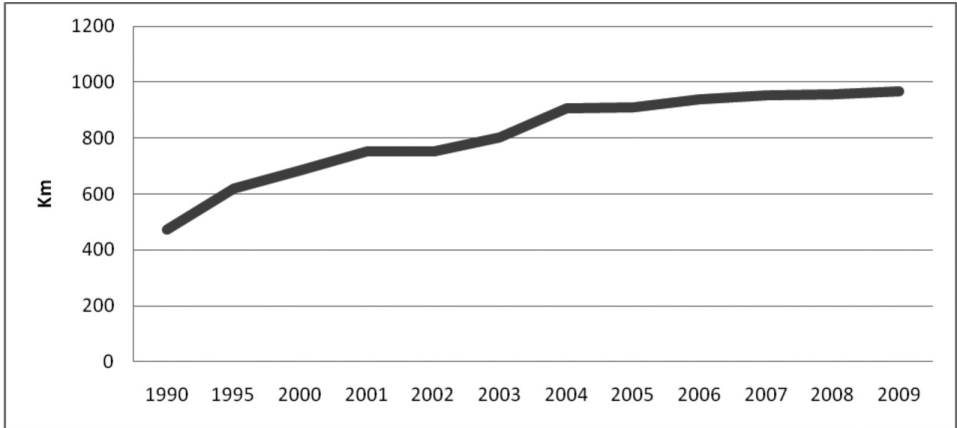
Para entender el desarrollo metropolitano de Madrid y su impacto en el entorno inmediato, el llamado «Corredor del Henares» es un espacio ejemplar, por tratarse de un territorio que ha sufrido una transformación radical durante los últimos cincuenta años. Al este de Madrid, siguiendo las vegas y campiñas de los ríos Jarama y Henares, se ha generado un continuo urbano que une Madrid y Guadalajara, incluyendo en él al menos otras tres ciudades: Torrejón de Ardoz, Alcalá de Henares y Azuqueca de Henares. Tradicionalmente, toda esta región —que afecta a dos comunidades autónomas— tenía una presencia muy destacada de las actividades rurales, pero desde hace al menos medio siglo se ha observado un «abandono generalizado de los aprovechamiento agrícolas ante las expectativas generadas por el desarrollo urbano» (GÓMEZ MENDOZA, 1984: 157). En todo este periodo de tiempo, se han acumulado aquí construcciones de muy diferente naturaleza: industrias, centros comerciales, infraestructuras del transporte, etc., sucediéndose con carácter lineal y expandiéndose longitudinalmente en función de los núcleos habitados preexistentes. De todos modos, las zonas de actividad agraria e incluso áreas de paisaje natural más o menos humanizado aún persisten en el «Corredor» o lo rodean de manera irregular, lógicamente cuanto más nos alejamos de las líneas marcadas por las carreteras A-2 y R-2, más importante es la presencia del paisaje rural y natural (véase figura 5).

En la presente comunicación estudiamos la zona este de la Comunidad de Madrid, un espacio relevante en cuanto al desarrollo de infraestructuras del transporte se refiere, con un incremento de carreteras, autopistas y autovías que van acompañadas de un desarrollo de las edificaciones. Las repercusiones de estas actuaciones son numerosas, pero nos centramos en el impacto medioambiental y en las alteraciones en los comportamientos espaciales de la fauna de la región, más en concreto en las poblaciones de avifauna. Se ha elegido a la avutarda como especie ejemplar o modelo que sirve para entender los problemas de la fauna silvestre local, con independencia de los comportamientos muy diferentes de aves, mamíferos, anfibios y reptiles ante los cambios antrópicos. La avutarda es un animal amenazado globalmente y que tiene una presencia destacada en los habitats naturales de esta región. Algunas localidades de la zona (Meco) eligen el ave como símbolo del lugar. Los datos que ofrecemos sobre las avutardas de la región proceden de las investigaciones desarrolladas dentro del «Proyecto Avutarda», una línea de investigación nacida y desarrollada en el Museo Nacional de Ciencias Naturales de Madrid. Entre los numerosos trabajos derivados de este

proyecto, nos interesan aquellos que con una metodología de carácter comparativo consideran los cambios acaecidos entre 1992 aproximadamente y 2010, estimando la situación previa y posterior de las aves en relación a la construcción de las grandes radiales de la capital.

La autopista de peaje R-2 se engloba en un conjunto de radiales de peaje en las que se involucraron para su construcción los gobiernos central (Plan de Infraestructuras de Transporte 2000-2007 del Ministerio de Fomento) y autonómico (*EL MUNDO*), se comenzó a construir en 2001 y se inaugura en 2003, entre sus dos calzadas tiene una anchura de 25 m y se superpone paralelamente en sentido norte a la preexistente A-2 que une Madrid con Guadalajara. Tal como se ve en la figura 1, la R-2 se crea en un periodo de auge en la creación de vías de gran capacidad (1990-2004), en la Comunidad de Madrid desde 2004 hasta la actualidad se han ralentizado este tipo de obras (autopistas de peaje, autovías y carreteras de doble calzada), un fenómeno que antecede al comienzo de la crisis financiera. De todos modos, la disminución del número de kilómetros construidos continúa en los años de la crisis, en los que las expectativas de la demanda en los flujos de tráfico periurbano no se han cumplido, se ha dificultado la financiación de los proyectos y aparece el lógico desánimo empresarial ante un negocio que no parece rentable a corto plazo. Las radiales son concesiones a empresas privadas, y en algunas de ellas (especialmente la que cruza nuestra zona de estudio) el tráfico actual no llega al 10% del previsto inicialmente, evidentemente los ingresos de las concesionarias no son los esperados y como solución se pide la intervención del Ministerio de Fomento para renegociar la deuda de las empresas con los bancos; otra vez la vieja disyuntiva capitalista, socializar los costes de una operación especuladora cuando los beneficios privados no son los que se habían pensado.

FIGURA 1. Vías de gran capacidad en la Comunidad de Madrid (1990-2009)

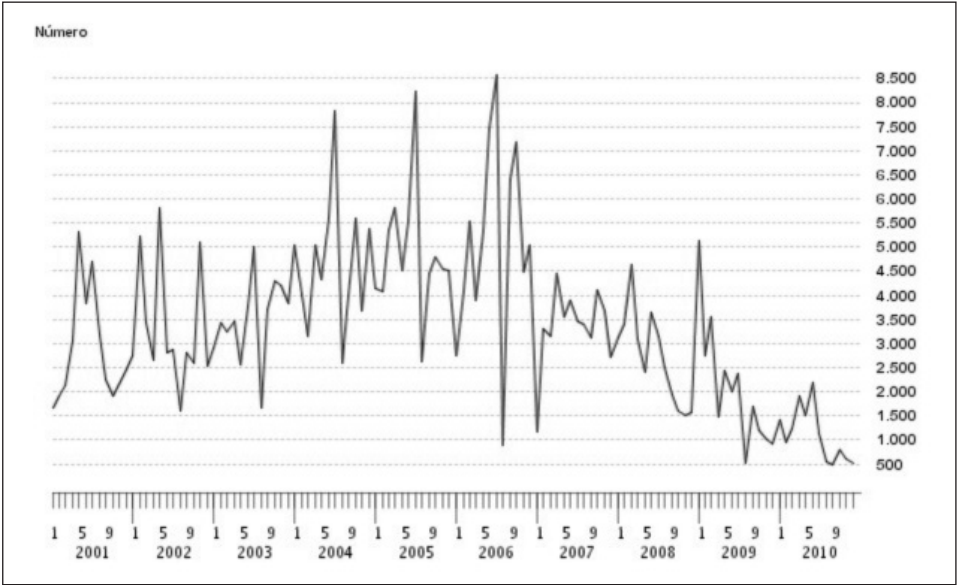


Fuente: Elaboración propia. Datos: Dirección General de Carreteras. Ministerio de Fomento.

Las voces críticas contra las nuevas radiales son numerosas, debido a que fomentan un uso poco racional del espacio disponible, favorecen el crecimiento urbano desmesurado, incrementan el uso del transporte privado y disminuyen la riqueza ecológica de la región; además, entregan un bien público a la explotación capitalista privada. Algunos geógrafos no dudan en utilizar el adjetivo «absurdo» para calificar estas nuevas vías de transporte rápido (MIRALLES-GUASCH), ya que no responden a necesidades justificadas sino que más bien parecen insertarse dentro del proceso de construcción descontrolada desarrollado hasta 2007: año del «pinchazo» de la burbuja inmobiliaria.

Marc Augé ya caracterizó los espacios dedicados a la comunicación (autopistas, aeropuertos, terminales, etc.) como no-lugares (AUGÉ, 1998), lo cierto es que el término es de lo más apropiado para la radial madrileña R-2, con implicaciones que el autor francés no pudo imaginar, y es que esta autopista de peaje como consecuencia de la crisis inmobiliario aún no ha generado a su alrededor todo el crecimiento urbano que se esperaba y por ello está infrautilizada, excepto en momentos muy concretos su aspecto es casi desértico y las veces que la hemos transitado nos hemos cruzado con muy pocos vehículos. Un no-lugar, en función de su carácter intermedio, pero también por la ausencia de la presencia humana, un lugar sin identidad que aunque simbólicamente nos hable de funcionalidad en realidad responde a un comportamiento económico y social irracional, al menos en el momento presente. Su impacto territorial es abusivo, en el sentido de modificación de los valores rurales y naturales preexistentes.

FIGURA 2. Viviendas libres terminadas en la Comunidad de Madrid (2001-2010)



Fuente: Secretaría de Estado de Vivienda y Actuaciones Urbanas. Ministerio de Fomento.



La radial 2 pretendía canalizar los flujos circulatorios derivados de grandes proyectos urbanísticos madrileños (Valdebebas), así como del crecimiento anárquico y al margen de cualquier planificación de todos los municipios del Corredor del Henares. La figura 2 nos muestra la dinámica seguida por la construcción de viviendas en la Comunidad de Madrid en los últimos diez años, hemos representado las viviendas libres porque es el tipo de construcción residencial más habitual en la franja este de Madrid, la mayor parte de las urbanizaciones nacidas en estos años no tienen continuidad con los núcleos tradicionales de población previos, se trata casi en su mayoría de viviendas generadas por iniciativa privada.

Lo primero que llama la atención del gráfico es el carácter estacional de esta actividad económica: la construcción de viviendas presenta fuertes irregularidades de unos meses a otros; por ejemplo, en junio de 2006 se construyeron 8.500 viviendas, y al mes siguiente no se alcanzan ni siquiera los 1.000. De todos modos, es bien perceptible la línea creciente de 2001 hasta 2006. En 2007 se produce el estallido de la burbuja inmobiliaria, la actividad constructiva sufre una fuerte recesión que llega hasta hoy, son las cifras más bajas de todo el periodo representado. Hay un contraste muy acusado y en pequeño periodo de tiempo, en los primeros años las construcciones son abundantes, seguidas de unos años de estancamiento.

El crecimiento urbano madrileño reciente se ha apoyado fundamentalmente en los entornos de las nuevas redes de transporte por carretera; en concreto, la perimetral M-50, las nuevas radiales 2, 3 y 5, así como la carretera M-45 (BRANDIS, 2010: 3). Un crecimiento brutal a principios del nuevo siglo, pero que la crisis ralentiza, así en 2009 las ventas de vivienda descendieron en un -25% sobre 2008, al tiempo que los precios cayeron en un -6,3% según las estadísticas del Ministerio de Vivienda. En 2010, aunque haya aparentes elementos de cambio, la realidad es que el crecimiento anunciado aún es incierto (RODRÍGUEZ LÓPEZ, 2010). En el Corredor del Henares, el crecimiento urbano de los últimos años deja un amplio margen a las iniciativas directas protagonizadas por los propietarios de suelos no urbanos, que deciden cambiar la calificación de sus terrenos por vía de la acción directa. Así sucede, por ejemplo, en el paraje conocido como los Altos del Jarama en Paracuellos del Jarama. En esta localidad, se parcela ilegalmente el Monte Peña del Cuervo, con intención de construir viviendas unifamiliares, en 1991 se crea la Junta de Compensación de la urbanización con participación municipal para proveer de infraestructuras a una actuación en origen ilegal, se decide invertir en este lugar mediante la fórmula de cooperación. Las casas aún sin infraestructuras de ningún tipo, ni siquiera acometidas de agua, ya estaban presentes en toda la década de los noventa. El proceso urbanizador llega hasta 2005, gracias a las presiones de las manifestaciones vecinales y a la intervención de un partido político (JaDi) creado para este fin, poco a poco se logra que la urbanización adquiera un estatus legal y se dote aunque sea de manera precaria (sin equipamientos educativos ni sanitarios en principio). Los vecinos no tienen ningún pudor en exponer todo el proceso en su página web (JARAMADIRECTO).

No todas las actuaciones de urbanizaciones de nueva planta en los últimos años tienen una historia tan azarosa como la presentada, pero lo cierto es que en general sí responden a tipologías muy similares (viviendas de poca altura, tres o cuatro plantas, pequeños espacios verdes privados o semiprivados, garajes individualizados y necesidad de recurrir al vehículo privado para acceder a bienes y servicios). Toda la zona oferta viviendas unifamiliares «a la americana» a grupos sociales de clase media y media-alta. Sirva de ejemplo la urbanización Las Vegas en Camarma de Esteruelas (Madrid), que ofrece chalets con espacios anexos de hasta 500 m<sup>2</sup>. Estamos ante un tipo de urbanización de tipo extensivo que consume mucho territorio y genera unas formas de vida urbana necesitadas de un alto consumo energético.

*FIGURA 3. Nuevas urbanizaciones a comienzos del siglo XXI en Ajalvir*



Fuente: elaboración propia.

No se ha insistido bastante en las repercusiones medioambientales de todas estas actuaciones, ya que se insertan en un territorio con altos valores naturales y rurales, aunque poco valorados por la opinión pública debido a su difícil explotación turística.

Paisajísticamente, la zona estudiada está compuesta por campiñas con dos unidades naturales; en primer lugar, la prolongación de la raña de Mesones desde

Guadalajara hasta la llanura del río Jarama, un conjunto de lomas, pequeños cerros y pendientes poco pronunciadas; a continuación, los valles de los ríos Torote y Camarmilla del interfluvio Jarama – Henares. Las zonas de raña conectan con las terrazas del Jarama mediante glacis poco acentuados y con las terrazas medias de la zona. En torno a las localidades de Algete y Paracuellos del Jarama, hay una red secundaria estructurada en suaves laderas generadas por los arroyos de las Quemadas y Paeque. Todo el paisaje descrito es una unidad de tierras de labor de secano, con campos cerealísticos (trigo, cebada y avena) cultivados en fincas privadas, siendo los olivos, las leguminosas y los viñedos ocasionales. Las zonas de mayores pendientes y algunas con cultivos abandonados incrementan la diversidad ecológica del lugar, al incluir enclaves acantonados de encinar y matorral. Otras formas de explotación tradicional han sido el pastoreo lanar extensivo y la caza de perdices, conejos y liebres. La simbiosis entre explotación rural tradicional y vida natural explican el valor medioambiental de la zona.

Estas campiñas, gracias a su propia morfología y a su larga tradición rural, son hoy una de las zonas más importantes del centro de la península para las aves esteparias. Las poblaciones nidificantes más abundantes rodean el río Torote, ocupando principalmente los secanos de las vertientes, los sotos y las zonas de ribera. Entre las aves del secano destacan: el aguilucho cenizo (*Circus pygargus*), el aguilucho pálido (*Circus cyaneus*), el sisón (*Tetrax tetrax*), el alcaraván (*Burhinus oedicephalus*) y la ortega (*Pterochloris orientalis*). Pero por encima de

FIGURA 4. Avutarda (*Otis tarda*)



Fuente: Proyecto Avutarda (MNCN – CSIC).

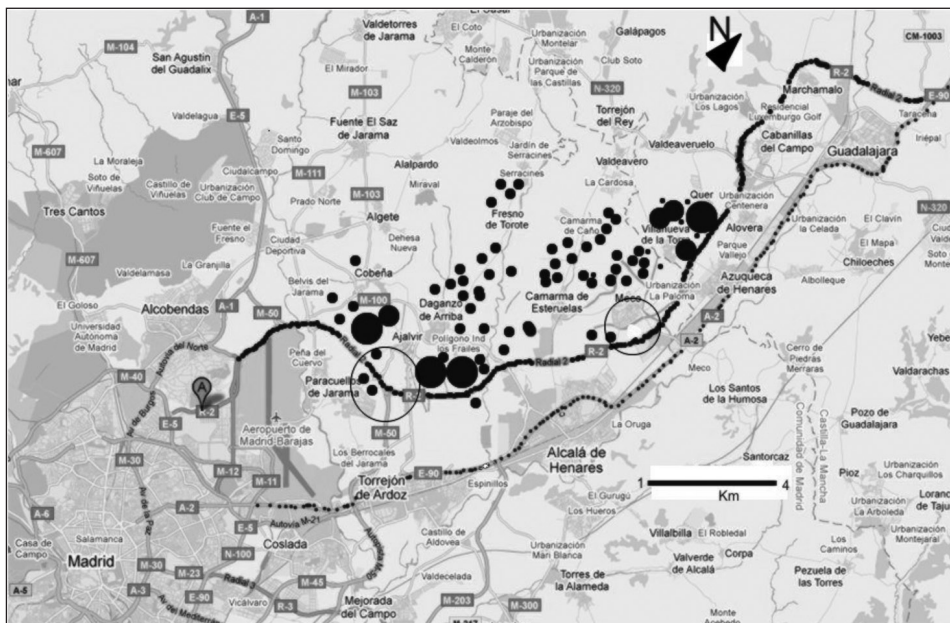
todas, la avutarda (*Otis tarda*), ave símbolo de toda la zona que se encuentra en situación vulnerable a nivel mundial. La protección de las aves se prolonga desde el este de la Comunidad de Madrid hasta el oeste de la provincia de Guadalajara, una región con continuidad en cuanto a sus características geográficas, y que se considera un Área de Importancia para las Aves (*Important Birds Area*, IBA), catalogado con el nº 074 «*Talamanca-Camarma*» (40°40' N 3°25' O, 52000 ha a 25 km de Madrid). En este espacio existen varias figuras de la Red Natura 2000. Dos Zonas de Especial Protección para Aves (ZEPA), «Estepas cerealistas de los ríos Jarama y Henares» (Madrid) y «Estepas cerealistas de campiña» (Guadalajara), y también, el Lugar de Interés Comunitario (LIC), «Cuenca de los ríos Jarama y Henares». Los biólogos, debido a la riqueza y abundancia de aves, han clasificado la zona como de máxima importancia (*hotspot*) para las aves esteparias de la Península Ibérica (TRABA *et al.*, 2007).

¿Cómo ha afectado a estas aves el desarrollo de las autopistas y el crecimiento urbano adyacente? La pregunta es compleja y en ocasiones paradójica; así, el movimiento de tierras relacionado con la construcción de la R-2 ha afectado a los acuíferos y generado una laguna de más de 30 hectáreas de superficie en medio de un polígono industrial de Meco, el humedal ha sido rápidamente ocupado por las aves registrándose por parte de la Cátedra de Medio Ambiente de la Universidad de Alcalá más de 130 especies distintas, algunas de ellas amenazadas o en situación vulnerable, como el Fumarel cariblanco que no había criado nunca en Madrid (MADRIDIARIO.ES). Pero, con independencia de circunstancias como la reseñada, es necesario un seguimiento del comportamiento de las aves antes y después de la creación de infraestructuras para determinar las consecuencias reales de la alteración permanente del medio natural.

Desde el «Proyecto Avutarda» del Museo Nacional de Ciencias Naturales, se ha intentado investigar el impacto de esta nueva radial sobre las poblaciones de avutardas de la región. Personalmente he constatado que las cifras a la baja presentadas por algunos autores (GÓMEZ MENDOZA, 1999: 249), han sido corregidas al alza recientemente (TORRES, 2010: 6), determinándose que los dos núcleos reproductores; uno de 427±86 individuos en la zona Valdetorres – Talamanca, y otro, de 583±64 individuos, en la zona Daganzo-Camarma, se trata por tanto de un grupo poblacional más importante de lo que se creía hace una década.

En el mapa de la figura 5 se ha representado la localización de las avutardas (un total de 1.517 contabilizadas en el verano de 2008), distinguiendo puntos con un gran número de animales avistados y otros con avistamientos más individualizados, se constata la práctica desaparición de las aves en la franja comprendida entre la A-2 y la R-2. Las mayores concentraciones aparecen en las cercanías de la R-2, en Ajalvir y Villanueva de la Torre, una situación que puede verse modificadas en un futuro si se incrementa el tráfico de vehículos en la autopista. Curiosamente, la crisis inmobiliaria aparece como un momento de esperanza para la naturaleza, se detiene el crecimiento y así se da un respiro a la vida natural, hasta que empiece un nuevo proceso de crecimiento.

FIGURA 5. Localización de avutardas al este de Madrid (2008)



Fuente: elaboración propia con datos de A. TORRES (2010). En línea continua la R-2, en línea discontinua la A-2. Los puntos negros indican avistamientos de avutardas cuantitativamente más importantes en función del grosor. En las zonas marcadas con una circunferencia se ha producido la extinción de la especie.

Según el trabajo más importante al respecto (TORRES, 2010: 35), de los resultados obtenidos de comparar las poblaciones de avutardas antes y después de la construcción de la R-2 se derivan las siguientes conclusiones:

1. La autopista ha tenido un efecto notable sobre la distribución espacial de la especie, tanto para el conjunto de individuos como para las familias reproductoras, comprobando una reducción de la probabilidad de presencia a una distancia umbral que oscila entre los 400 y 750 m alrededor de la R-2, en función de los requerimientos de la especie (reproductivos, alimentación y cuidado) en cada temporada.

2. Se ha detectado un efecto negativo acumulativo de la construcción de la carretera en la abundancia de las aves, con una reducción del 50% en una banda de 2 km en torno a la R-2, y menores efectos sobre la productividad, pero en ningún caso se registraron efectos positivos.

3. En la zona de impacto de la carretera han sido identificados dos procesos de extinción local de la especie (ver figura 5).

4. Los efectos no parecen tener un carácter inmediato, sino que la respuesta es progresiva. En cualquier caso no se registraron efectos positivos o reversibilidad en los efectos detectados.

## BIBLIOGRAFÍA

- BRANDIS, D. (2010): «Los grandes desarrollos residenciales de la periferia de Madrid: de la burbuja a la crisis inmobiliaria», *X coloquio y jornadas de campo de geografía urbana*, p. 1-18.
- AUGÉ, M. (1998): *Los «no lugares», espacios del anonimato*, Barcelona, Gedisa, 125 p.
- ELMUNDO: <http://www.elmundo.es/elmundo/2003/10/06/madrid/1065424834.html>, [consulta: 06/05/2011].
- GÓMEZ MENDOZA, J. (dir.) (1999): *Los paisajes de Madrid: naturaleza y medio rural*, Madrid, Fundación Caja Madrid – Alianza editorial, 303 p.
- GÓMEZ MENDOZA, J. (1984): «Las relaciones campo-ciudad en la provincia de Madrid», *Anales de Geografía de la Universidad Complutense*, 4, pp. 149 – 165.
- JARAMADIRECTO: [http://jaramadirecto.com/noticias/Altos\\_jarama\\_set05.php](http://jaramadirecto.com/noticias/Altos_jarama_set05.php), [consulta: 12/04/2011].
- MADRIDIARIO.ES: <http://www.madriidiario.es/2011/Febrero/medioambiente/medioambiente/198196/laguna-poligono-industrial-meco>, «Nace un humedal de 30 hectáreas en un polígono industrial de Meco» [Consulta: 12/04/2011].
- MIRALLES-GUASCH, C.: «Radiales de Madrid, infraestructuras absurdas». <http://blogs.publico.es/delconsejoeditorial/1034/radiales-de-madrid-infraestructuras-absurdas/>, [consulta: 11/04/2011].
- PALACÍN, C.; ALONSO, J. C. (2008): «An updated estimate of the world status and population trends of great bustard *Otis Tarda*», *Ardeola*, nº 55(1), p. 13-25.
- PROYECTO AVUTARDA: <http://proyectoavutarda.org/>, [consulta:06/05/2011]
- RODRÍGUEZ LÓPEZ, J. (2010): «La incierta recuperación del mercado de vivienda en 2010», *Ciudad y territorio*, nº 164, p. 335-356.
- TORRES, A. (2010): *Efectos de una autopista sobre una población de avutardas: influencia en la distribución espacial y efectos en la abundancia y la productividad*, Universidad Complutense – Museo Nacional de Ciencias Naturales - CSIC, Proyecto de Investigación (inédito), 40 p.
- TRABA, J.; GARCÍA DE LA MORENA, E. L.; MORALES, M. B.; SUÁREZ, F. (2007): «Determining high value areas for steppe birds in Spain: hotspots, complementarity and the efficiency of protected areas», *Biodiversity and Conservation*, nº 16, p. 3255-3275.

# EDIFICACIÓN DISPERSA EN SUELOS RURALES DE LA COSTA DEL SOL: CARACTERIZACIÓN DE IMPACTOS PAISAJÍSTICOS EN VISTAS PANORÁMICAS\*

Santiago Manuel Pardo García

*santiagopardogarcia@uma.es*

Matías Mérida Rodríguez

*mmerida@uma.es*

Rafael Lobón Martín, María Jesús Perles Roselló,

Sergio Reyes Corredera, Gema Soriano Carrión

*Universidad de Málaga*

**Resumen:** Vinculada a la explosión urbanística de la provincia de Málaga y su Costa del Sol se ha producido una invasión del espacio rural en las zonas interiores y transición al litoral, protagonizada por multitud de edificaciones residenciales dispersas, en gran parte destinadas a segunda vivienda turística. En este trabajo se pretende caracterizar el impacto que ha tenido este fenómeno en el paisaje, en concreto en las vistas panorámicas de áreas rurales interiores y cercanas a la costa. Para ello, se aplicará una metodología de análisis visual, detectando elementos comunes en este proceso.

**Palabras clave:** paisaje; vista panorámica; medio rural; impacto; edificación dispersa.

SCATTERED EDIFICATION IN RURAL AREAS OF «COSTA DEL SOL»  
(MÁLAGA, SPAIN): LANDSCAPE IMPACT CHARACTERISATION IN  
PANORAMIC SIGHTS

**Abstract:** Linked to the urban growth of «Costa del Sol» in Málaga (Spain), it has taken place the occupation of rural areas in interior and litoral-transition

---

\* Esta comunicación se enmarca en el proyecto de investigación denominado «Construcciones dispersas y paisaje en municipios de la Costa del Sol. Caracterización tipológica y propuestas de recuperación paisajística», subvencionado por la Consejería de Vivienda y Ordenación del Territorio de la Junta de Andalucía. Investigador Principal: Matías Mérida Rodríguez.

zones of the province, dominated by a lot of scattered residential edifications, most of which are destined to be used as tourist second homes. Our purpose is to characterize the impact created by this phenomenon in the landscape, specifically in panoramic views of interior and nearby to the coast's conurbations rural areas. To this end, visual analysis processes will be applied to detect common elements in this process.

**Key words:** landscape; panoramic sight; rural habitat; impact; scattered edification.

## 1. INTRODUCCIÓN

En las últimas décadas se ha extendido por diversas zonas del entorno del litoral andaluz un modelo de ocupación del territorio caracterizado por el predominio de edificaciones residenciales dispersas, que ha traído consigo importantes cambios funcionales y paisajísticos. En algunas áreas este fenómeno se ha implantado sobre espacios agrarios en los que el hábitat disperso venía siendo la forma tradicional de asentamiento, pero desarrollando procesos territoriales ajenos a la agricultura y relacionados con el turismo y la segunda<sup>1</sup> e incluso primera residencia. Se aprecia en esta dinámica un componente cultural de regreso a las tradiciones de vida en el campo presentes en estas zonas, pero que se multiplica ante la accesibilidad actual, que permite su uso como residencia suburbana, de fin de semana o vacacional. Tendencia a la que se ha sumado la población extranjera con permanencias prolongadas, como alternativa por sus bajos costos en relación a las construcciones urbanas y suburbanas regladas. Se trata de un modelo que carece de instrumentos de ordenación y se basa casi exclusivamente en el parcelario agrícola y en sucesivas reparcelaciones, en muchas ocasiones al margen de la legalidad. El proceso de diseminación se ha llevado a cabo sin control sobre las ubicaciones, entornos, tipologías<sup>2</sup> y otros parámetros, lo que ha llevado a situaciones extremas de modificación del patrón territorial y de las características culturales y visuales previas. Las perspectivas a gran distancia de diferentes ámbitos de la Costa del Sol y su franja prelitoral, muestran de forma muy palpable la extensión y relevancia paisajística que ha llegado a alcanzar este fenómeno. En las grandes vistas panorámicas es perceptible el carácter generalizado que el fenómeno ha adquirido en muchos lugares, desplegando por el territorio un tejido omnipresente de construcciones diseminadas. Las texturas agrícolas tradicionales se van abandonando ante la expectativa del incremento de valor con el cambio de uso y van dejando paso a un característico punteado de edificaciones dispersas rodeadas de cultivos abandonados y eriales. Esta cuestión es especialmente per-

---

<sup>1</sup> Este tipo de residencia rural de ocio, en otro contexto espacial, es abordada en «ORTEGA VAL-CÁRCEL, J. (1975): *Residencias secundarias y espacio de ocio*.

<sup>2</sup> A propósito de las tipologías tradicionales en el ámbito de estudio, cabe destacar el estudio-catálogo «Cortijos, Haciendas y Lagares de la provincia de Málaga.»



ceptible desde la costa y los núcleos turísticos litorales, y en muchos casos incide sobre la pérdida de calidad del paisaje, que constituye uno de los atractivos principales de esas áreas y un importante activo económico. En esta comunicación se expone un resumen de la caracterización paisajística y estimación de impactos producidos por la edificación dispersa sobre vistas panorámicas, efectuadas en el contexto de un estudio más amplio sobre dos municipios de la Costa del Sol: Estepona, en la parte occidental, y Torrox, en la oriental. Se expondrá en primer lugar una síntesis del análisis visual realizado, y a continuación una enumeración de los principales impactos paisajísticos que se han detectado a través del mismo. La metodología implementada se basa en el trabajo de campo y el estudio pormenorizado de fotografías panorámicas que cubren los ámbitos de estudio, sobre las que se efectúa una caracterización atendiendo a diversos parámetros paisajísticos.

## **2. ANÁLISIS DE VISTAS PANORÁMICAS**

### **2.1. Estructura visual: grandes unidades**

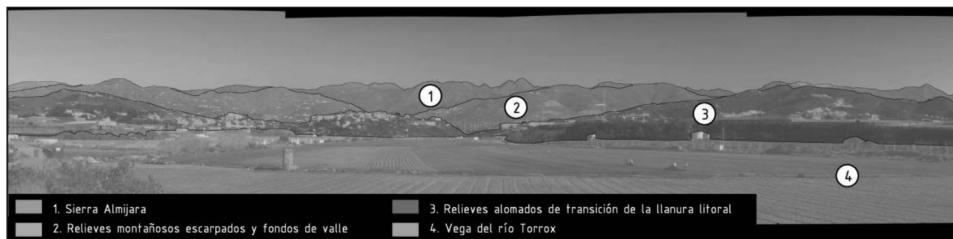
El estudio de la estructura visual del territorio llevado a cabo en el trabajo pretende detectar grandes áreas de características homogéneas, a fin de evaluar el alcance de la edificación dispersa en cada una de ellas, así como las características de la misma en distintos ámbitos. En la mayoría de municipios de la Costa del Sol puede apreciarse el siguiente esquema:

1.- Banda litoral. Integra las planicies litorales y las franjas periurbanas asociadas. Desarrolla una gran intensidad de ocupación urbana, de crecimiento acelerado en las últimas décadas. En esta franja se concentran la mayor parte de núcleos urbanos y población de la zona (Estepona, Marbella, Fuengirola, Rincón de la Victoria, etc.). Suele asociarse a desembocaduras de ríos y llanuras litorales, a partir de las cuales empieza la ascensión del relieve hacia las unidades montañosas septentrionales. No son comunes aquí las áreas de edificación dispersa, sino que predominan núcleos con gran densidad de ocupación. En muchas ocasiones, el elemento de comunicación de la costa, la Autovía del Mediterráneo, es la que separa visualmente este ámbito del piedemonte o relieves interiores. En el sector occidental, la Autopista del Sol se convierte en el nuevo límite de referencia del cambio de densidad en las construcciones dispersas.

2.- Sector interno compuesto por un piedemonte de relieves alomados, valles en su tramo medio y relieves de media montaña y escarpados. Su carácter transicional otorga a este espacio una morfología y funcionalidad mixta. Suele percibirse como una gran entidad compleja, compuesta por varios tipos fisiográficos y de usos del suelo que en ocasiones fragmentan su integridad. Se trata del espacio más afectado por las edificaciones dispersas. En algunos casos, en este tramo intermedio aparecerá algún núcleo urbano de importancia (Torrox, Vélez-Málaga, etc.), mientras que en otros se tratará de una gran extensión dedicada a usos agrícolas o con desarrollo de masas forestales que se extienden desde el

interior. En ocasiones, en las faldas de las sierras vuelven a presentarse otros asentamientos compactos de mucho menor volumen construido y poblacional (Cómpeta, Frigiliana, etc.). En torno a ellos se desarrolla un área de fuerte incidencia de diseminados, deteriorando la riqueza de los paisajes interiores de la provincia. La complejidad de estos ámbitos internos dará lugar a distintos modelos y matices de asentamiento. La accesibilidad al interior condicionará igualmente su ocupación.

*FIGURA 1: Estudio de grandes áreas visuales en el municipio de Torrox (Málaga)*



Fuente: Elaboración propia.

3.- Zonas de relieves montañosos muy escarpados. Los sectores de cierre septentrionales de los términos municipales aportan fondos escénicos de gran calidad (Sierra Bermeja<sup>3</sup>, Sierra de Mijas, Sierra Almijara, etc.), sobre los cuales el diseminado tiene menos poder de implantación, aunque la extensión de éste por zonas próximas alterará profundamente la contemplación de tales unidades. Este volumen inferior de asentamientos se debe tanto a la topografía abrupta como a la declaración de espacios naturales protegidos, que afecta a algunos de esos ámbitos. Por otro lado, la accesibilidad desde las vías principales se reduce, quedando condicionada por el relieve y la mayor distancia a ellas.

## **2.2. Relación con núcleos urbanos preexistentes, asentamientos compactos y otras estructuras del paisaje**

En general, del estudio de la disposición de los asentamientos consolidados en las vistas panorámicas, puede concluirse que el diseminado desarrolla patrones de dispersión prácticamente independientes de la influencia de los mismos y no se encuentran gradientes de actividad desde las zonas urbanas hacia el espacio rural. Esto demuestra el alto grado de independencia de la edificación dispersa frente a las formas tradicionales de ciudad, basada en la accesibilidad capilar a todo el territorio y relacionada con la popularización de nuevas formas de consumo (en especial, a través de grandes centros comerciales). Las formas de comunicación

<sup>3</sup> La relación entre Sierra Bermeja y el litoral es objeto de un amplio estudio en la tesis doctoral «El papel de los espacios montañosos como traspaís del litoral mediterráneo andaluz: el caso de Sierra Bermeja».

contemporáneas han facilitado la adopción de modelos urbanos poco densos, dispersos, alejados de los asentamientos tradicionales y basados en fórmulas de segunda residencia<sup>4</sup>, además de que la relativa lejanía a los centros urbanos es un activo de las construcciones diseminadas, tanto desde el punto de vista lúdico como desde el del valor del suelo. Las relaciones entre el diseminado y los asentamientos de población compactos varían notablemente según la ubicación del punto emisor de la vista panorámica. Para las perspectivas desde la costa, la parte más transitada, el diseminado queda en cierto modo disimulado entre algunas urbanizaciones compactas que han crecido de forma aislada en las primeras estribaciones de los montes litorales, y suponen en sí mismas impactos notables. En el interior, la vista no alcanza a reconocer establecimientos compactos de población más que en plano de visión muy lejano, por lo que el paisaje tiende a presentar un aspecto rural. De ahí que la incidencia del diseminado sea más importante, como consecuencia de la ausencia de núcleos de población que mitiguen el contraste relativo con las texturas agrícolas. Además de los asentamientos urbanos compactos, debe considerarse en las vistas panorámicas la importancia de otros tipos de elementos territoriales de relevancia para la configuración del paisaje. Entre otros, cabría señalar las infraestructuras de transporte, taludes y muros de contención, invernaderos, antenas de telecomunicaciones y tendidos eléctricos.<sup>5</sup>

### **2.3. Densidad visual de edificación dispersa**

Para evaluar la densidad visual de las unidades de construcción diseminada que se percibe en las imágenes panorámicas, se ha utilizado una proyección equirrectangular de las fotografías, de manera que se obtiene una malla ortogonal de ejes horizontales y verticales a modo de paralelos y meridianos. Mediante este procedimiento, es posible determinar la densidad visual en cada cuadro, expresándola en unidades (edificaciones dispersas) por cada sector de un grado de lado. El factor de densidad aquí presentado se calcula, por ello, en «alzado», sobre imágenes tomadas in situ, y constituye un complemento más expresivo paisajísticamente a la densidad «en planta». El uso simultáneo de ambos parámetros, el territorial y el perceptivo, permite caracterizar los procesos de diseminación de forma contrastada, considerando el relieve y los factores visuales que determinan el paisaje desde un punto determinado (ocultamientos, distancia del observador, fondos escénicos, aparición de asentamientos compactos en la vista, etc.). Del análisis de densidades visuales pueden extraerse las siguientes tendencias de ocupación, que son comunes a otros ámbitos litorales de la provincia:

1.- Ubicaciones preferentes: Divisorias visuales y zonas de huertas. Se aprecian concentraciones importantes de densidades en las cumbres de los montes,

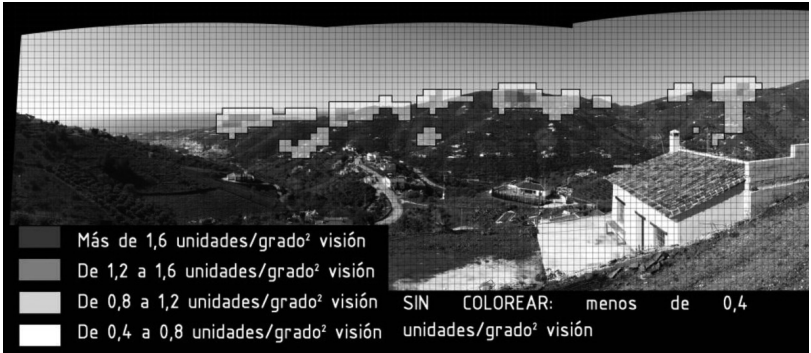
---

<sup>4</sup> Estas cuestiones han sido estudiadas por Yus y Torres en: «Urbanismo difuso en suelo rústico: deterioro ambiental y corrupción en la provincia de Málaga (el caso de la Axarquía)»

<sup>5</sup> Algunos de estos elementos son tratados, desde el punto de vista del diseño de infraestructuras viarias, en «La carretera en el paisaje. Criterios para su planificación, trazado y proyecto»

divisoria de agua y en las cuerdas de los interfluvios, zonas que tienen un gran poder de generación de vistas, así como en terrenos bajos, ligados a cursos fluviales, que desarrollan cultivos de regadío (Figura 2), en estas sus parcelaciones de pequeño tamaño facilitan las nuevas implantaciones.

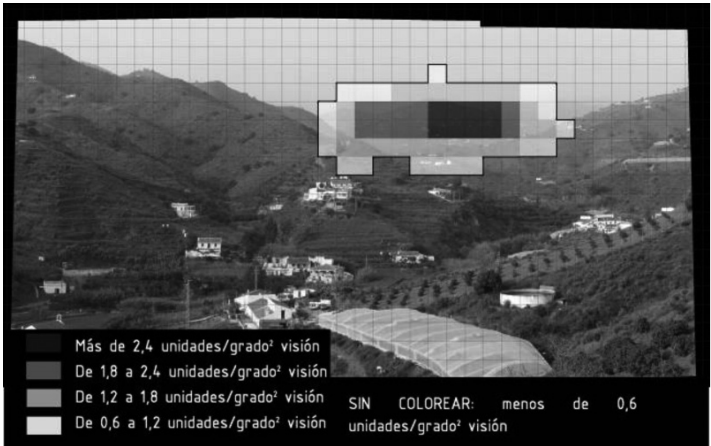
FIGURA 2. Densidad aparente de edificación diseminada en vista panorámica del municipio de Torrox (Málaga). Ubicación preferente en cumbres y cuerdas



Fuente: Elaboración propia.

2.- Aparición de grandes densidades en laderas y planos de fondo de panorámicas. Debido al alejamiento, la densidad aparente es mayor cuanto más distante del observador se sitúa el plano de fondo, aunque el patrón de ocupación en planta sea similar al de los primeros planos. Por ello, en las vistas panorámicas que abarcan planos de fondo a gran distancia, es apreciable mayor contraste y deterioro (Figura 3).

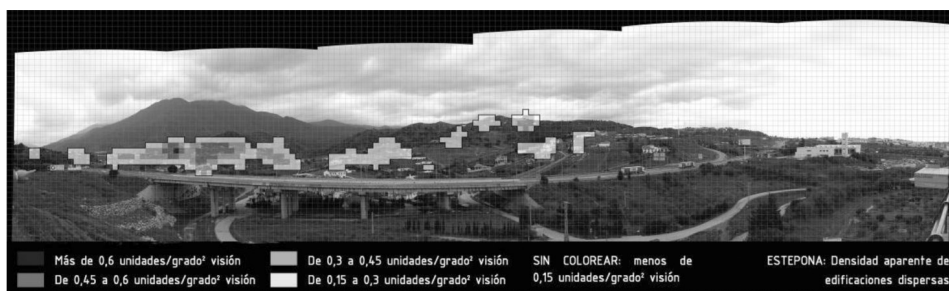
FIGURA 3. Densidad aparente de edificación diseminada en vista panorámica del municipio de Torrox (Málaga). Concentración en fondos



Fuente: Elaboración propia.

3.- Existencia de zonas esporádicas de concentración. En determinadas ubicaciones, la densidad se dispara apareciendo distribuciones concéntricas. Se corresponden a asociaciones de construcciones diseminadas en torno a algún vial de comunicación, dando lugar a pequeñas «*barriadas*» rurales, que en ocasiones escapan a las condiciones generales de localización. Este proceso se relaciona con la tradicional consolidación de «*cortijadas*» en la provincia, pequeñas agrupaciones de viviendas y edificaciones con uso agrícola (Figura 4).

FIGURA 4. Densidad aparente de edificación diseminada en vista panorámica del municipio de Estepona (Málaga). Aparición de agrupaciones esporádicas



Fuente: Elaboración propia.

4.- Disminución de la densidad en zonas muy abruptas o de sierra. Las áreas de montaña más elevadas presentan incidencias mucho menores que otros ámbitos, aunque su elevada capacidad de generación de vistas las harían ideales para el establecimiento de viviendas. Esto se relaciona con la titularidad pública de ciertas zonas, su protección como espacios naturales de especial interés y las dificultades de accesibilidad, y ha permitido conservar su identidad visual de gran valor como elementos naturales y referenciales del territorio.

## 2.4. Formas y estructuras de ocupación

El análisis comparado de los dos casos de estudio permite extraer de forma general los siguientes tipos o estructuras de agrupación y disposición de edificaciones dispersas, que pueden ser encontrados también en otras zonas de la provincia:

a) Agrupación lineal o concéntrica continua. Los volúmenes construidos se desarrollan en torno a un eje o punto, ofreciendo una apariencia de acumulación de elementos que se suceden unos junto a otros o conectados por caminos con elementos auxiliares visibles, de manera que parecen englobarse en una hipotética unidad de poblamiento. Es común a lo largo de caminos, y en ciertas líneas de cumbre en las que la densidad crece hasta que las viviendas tienden a tocarse.

b) Disposición lineal diseminada. Los cuerpos construidos parecen seguir una alineación, pero no hay elementos visibles que los conecten o bien la densidad es tan escasa que la percepción resultante es la de una serie de cuerpos desconectados. Es muy común en las líneas de cumbre, cuya silueta natural aparece distorsionada por la presencia de viviendas, posiblemente construidas en tales ubicaciones por sus cualidades de generación de vistas.

c) Tejido disperso desordenado. En las laderas de los montes interiores, principalmente, las edificaciones se presentan como un moteado sin lógica de ordenación aparente. El resultado, a gran distancia, es una textura «salpicada» de elementos que presentan gran contraste cromático con el terreno, cuya ubicación parece aleatoria y desordenada. Este tipo de disposición, a diferencia de las anteriores, no marca direcciones o trazas en el territorio, y carece de elementos generadores visibles a gran distancia.

FIGURA 5. Modos de ocupación en el municipio de Estepona (Málaga)



Fuente: Elaboración propia.

### 3. TIPOS DE IMPACTOS

#### 3.1. Deterioro de fondos

Aunque la densidad de ocupación mediante edificaciones dispersas en planta resulte homogénea en un área determinada, en muchos casos la aparición de planos de fondo lejanos supone la contemplación de terrenos con un gran número de puntos construidos. Es un fenómeno que repercute en la alteración del equilibrio de los vacíos percibidos en las panorámicas, ya que el fondo se muestra densamente poblado, contrastando con otras áreas desocupadas. Con ello se produce, en cierto sentido, una «desnaturalización» de las vistas, que ahora pasan de reflejar un ámbito rural, ciertamente antropizado a pequeña escala, a un territorio residencial.

Esta cuestión es especialmente llamativa en la noche, cuando se enciende el alumbrado del tejido residencial disperso. El campo ha pasado de ser un lugar oscuro a una trama de pequeñas luces distribuidas de forma espontánea. En

*FIGURA 6. Deterioro de planos de fondo en Torrox (Málaga)*



Fuente: Elaboración propia.

ocasiones, es incluso más palpable el impacto de las ocupaciones diseminadas sobre las laderas de los montes durante la noche, puesto que entonces se genera un contraste luz-oscuridad que llega a superar al derivado del cromatismo de las edificaciones sobre el manto terrizo y vegetal durante el día, sobre todo cuando se utilizan luminarias suburbanas de alumbrado público.

### **3.2. Ocupación masiva de líneas de cumbre y cuerdas**

Los procesos de diseminación se caracterizan por tener un fuerte componente de reconocimiento del paisaje: el gran atractivo que ejercen las vistas panorámicas hace que las ubicaciones elevadas sean muy deseadas. Sin embargo, la explotación ilimitada de ese recurso ha traído aparejado su deterioro irreversible. La ocupación de líneas de cumbre y otras situaciones con excelente capacidad de generación de vistas resulta una muestra paradigmática de esa paradoja inherente a la ocupación residencial del medio rural. Los emplazamientos que permiten vistas hacia el Mediterráneo, así como aquellos que se abren a visiones amplias de ámbitos intermedios de monte o hacia la sierra, son los más codiciados. Con la construcción en estos ámbitos se alteran de forma importante las siluetas de cumbre de los montes costeros. La natural línea de rotura entre el relieve y el cielo queda alterada por la introducción de numerosos artefactos, cuya rígida volumetría inserta «granos» en la misma. La aparición de vegetación en cumbre asociada a estas viviendas, aunque mitiga en cierta medida los impactos por contraste cromático, resulta en un aumento del volumen percibido en la cumbre, que emborrona aun más la naturalidad de la línea. Hay que destacar también, en

*FIGURA 7. Ocupación masiva de líneas de cumbre en Estepona (Málaga)*



Fuente: Elaboración propia.

multitud de panorámicas analizadas, la presencia de depósitos de agua emplazados en las cumbres.

### **3.3. Incremento de la densidad de poblamiento disperso**

El aprovechamiento agrario tradicional de los montes mediterráneos en la zona de Torrox exigía la ocupación del espacio interior con numerosas construcciones auxiliares, tanto residenciales como destinadas a almacén de aperos de labranza. Con la extensión de los procesos de dispersión contemporáneos, tal modelo se superó, apareciendo densidades inimaginables en las laderas, cuya ocupación ya estaba desligada de los usos agrarios. La edificación dispersa está introduciendo «ruido de fondo» en los paisajes y transformando profundamente el medio agrícola. El impacto se produce, en consecuencia, en dos aspectos del paisaje: la densidad de viviendas y el sustrato montañoso. Por eso, la corrección es compleja, y además de importantes medidas de eliminación o integración de lo construido, requeriría de procesos de recuperación de la estructura agraria tradicional, con el inconveniente de que se ha producido en los últimos años un importante traspaso de la propiedad.

### **3.4. Generación de alineaciones y agrupaciones geométricas**

En ciertas ocasiones, las edificaciones diseminadas se adhieren a algún patrón de organización, de modo que resultan en alineaciones y agrupaciones de elementos construidos que marcan trazas y manchas en el paisaje. Es común que esto ocurra en torno a componentes del relieve, de manera que los asentamientos en divisorias visuales se transforman prácticamente en líneas continuas construidas. En otro buen número de casos, es la accesibilidad la que determina alineaciones



sobre las laderas del municipio, tendiendo las edificaciones dispersas a asociarse al camino que permite el acceso<sup>6</sup>.

*FIGURA 8. Generación de alineaciones y agrupaciones en Torrox (Málaga)*



Fuente: Elaboración propia.

Los propios caminos tienden a marcar con mayor intensidad tales alineaciones, dado que en respuesta a su función desarrollan una forma alargada que, por lo general, no se tiene especial cuidado en integrar. Este tipo de asentamiento en línea introduce factores de distorsión que dificultan la lectura del territorio.

#### **4. CONCLUSIÓN**

El desarrollo del hábitat disperso ha generado diversos impactos paisajísticos en las áreas donde más incidencia ha tenido, provocando un importante deterioro. El Convenio Europeo del Paisaje (CEP) estima la necesidad de atender a todo el territorio<sup>7</sup>, y no exclusivamente a las áreas sobresalientes, lo que hace preciso el estudio y gestión de este tipo de ámbitos degradados. Urge, por tanto, la necesidad de elaborar estrategias conducentes a la recuperación paisajística de estas zonas, partiendo de dos premisas: la primera, se trata de un fenómeno, a grandes rasgos, irreversible; independientemente de actuaciones puntuales sobre edificaciones construidas al margen de la legalidad, es probable que una parte importante del hábitat disperso existente permanezca en los terrenos que ocupa. La segunda premisa que se contempla es la paralización o intensa ralentización del fenómeno en los próximos años. Tanto la normativa urbanística como la vo-

<sup>6</sup> Por otro lado, este tipo de agrupaciones puede ser un factor de interés para regularizar la situación de grupos de viviendas: «Aportaciones para el debate sobre la regularización de diseminados rurales y diseño de «hábitats rurales diseminados» en el T.M. de Estepona»

<sup>7</sup> Paisaje y Ordenación del Territorio (Coordinadores Zoido Naranjo, F. y Venegas Moreno, C.)

luntad política y ciudadana inciden en la imposibilidad de repetición del proceso de desarrollo del hábitat disperso ocurrido en los últimos años. Las medidas para la recuperación deben considerarse en todas las escalas que afectan a la percepción del hábitat rural: desde la visión panorámica que aquí hemos caracterizado hasta la tipología constructiva concreta, pasando por el estudio de los diferentes modos de agrupación y las perspectivas a media distancia. En ese sentido, los criterios de intervención han de entenderse con carácter fractal y en dos niveles: el que afecta a lo privado y el que lo hace a lo público; en el primero el equilibrio entre construcción y vegetación resulta fundamental en este medio rural. En lo concerniente a los impactos a gran escala, las medidas con mayor afección son las referidas a patrones de distribución, ocultamiento mediante pantallas visuales, gestión de la iluminación nocturna e integración considerando materiales y cromatismo. Siluetas, fondos, alineaciones, agrupaciones y densidades excesivas podrían ser corregidas con la aplicación eficaz de ese tipo de estrategias. Para implementarlas, sería adecuado examinar cada zona, considerando los ámbitos más deteriorados, así como las peculiaridades locales del diseminado. El estudio de las vistas panorámicas, junto con el territorial, es especialmente útil para determinar sectores de intervención diferenciada, sobre los que desarrollar diversas adaptaciones de las condiciones generales de corrección. De su adecuado análisis y la aplicación rigurosa de criterios de recuperación depende el futuro de un paisaje que ha presentado tradicionalmente un alto grado de antropización, pero que con la explosión turística y residencial de las últimas décadas ha sido profunda e inconscientemente deteriorado.

## BIBLIOGRAFÍA

- AA.VV. (2000): *Cortijos, Haciendas y Lagares de la provincia de Málaga*, Consejería de Obras Públicas y Transportes, Sevilla.
- BUSQUETS, J. y CORTINA, A. (coord.) (2008): *Gestión del paisaje. Manual de protección, gestión y ordenación del paisaje*, Barcelona, Ariel.
- ESPAÑOL-ECHANIZ, I. et al. (2008): *La carretera en el paisaje. Criterios para su planificación, trazado y proyecto*, Consejería de Obras Públicas y Transportes, Sevilla.
- GÓMEZ ZOTANO, J. (2003): *El papel de los espacios montañosos como traspaís del litoral mediterráneo andaluz: el caso de Sierra Bermeja (provincia de Málaga)*, Tesis Doctoral, Universidad de Granada.
- MÉRIDA RODRÍGUEZ, M. (1997): *El paisaje de la costa oriental de la provincia de Málaga: tipos y preferencias*, Málaga, Universidad.
- MÉRIDA RODRÍGUEZ, M. et al. (2010): *Construcciones dispersas y paisaje en municipios de la Costa del Sol. Caracterización tipológica y propuestas de recuperación paisajística*, inédito.
- ORTEGA VALCÁRCCEL, J. (1975): *Residencias secundarias y espacio de ocio*, Valladolid, Departamento de Geografía-Universidad de Valladolid.

- RAYA MELLADO, P. (dir.) (2001): *Turismo residencial en Andalucía*, Sevilla, Consejería de Turismo y Deporte, Dirección General de Planificación Turística.
- TORRALBA, D. (2008): *Aportaciones para el debate sobre la regularización de diseminados rurales y diseño de «hábitats rurales diseminados» en el T.M. de Estepona, (Málaga)*, Informe Fundes, inédito.
- YUS RAMOS, RAFAEL y TORRES DELGADO, MIGUEL A. (2010): *Urbanismo difuso en suelo rústico: deterioro ambiental y corrupción en la provincia de Málaga (el caso de la Axarquía)*, Vélez-Málaga, GENA.
- ZOIDO NARANJO, F. y VENEGAS MORENO, C. (COORD.) (2002): *Paisaje y ordenación del territorio*, Sevilla, Consejería de Obras Públicas y Transportes.



# CRECIMIENTO TURÍSTICO-RESIDENCIAL Y MODELOS AUTONÓMICOS DE ORDENACIÓN TERRITORIAL Y TURÍSTICA EN ESPAÑA

Parreño Castellano, Juan Manuel

*jparreno@dgeo.ulpgc.es*

Díaz Hernández, Ramón

Domínguez Mujica, Josefina

*Departamento de Geografía de la Universidad de Las Palmas de Gran Canaria*

**Resumen:** Desde la década de los años noventa se experimenta un gran crecimiento de la oferta turística y residencial en muchos de los destinos españoles, un proceso paralelo al desarrollo de diferentes modelos autonómicos de políticas turísticas y residenciales. El objetivo de esta comunicación se centra en el análisis cuantitativo de este fenómeno, con el fin de desvelar la independencia entre el crecimiento de la oferta turística y residencial y la elección de un modelo autonómico de ordenación. El caso de Canarias y del municipio turístico de España con más oferta alojativa reglada, San Bartolomé de Tirajana (Gran Canaria), son analizados como ejemplo de ello.

**Palabras clave:** Destino turístico; Crecimiento residencial; Crecimiento turístico; Planificación turística; Ordenación Territorial.

## TOURIST AND RESIDENTIAL GROWTH AND TERRITORIAL PLANNING IN THE SPANISH REGIONS

**Abstract:** From the decade of the nineties, a big growth of the tourist and residential offer has happened in many Spanish destinations, a parallel process to the development of different patterns of tourist and residential policies in the Spanish Autonomous Regions. This work focuses on the quantitative analysis of this process in order to demonstrate the lack of relationship between the growth of the supply and the choice of a planning model. The example of The Canary Islands and the tourist municipality with more tourist beds in Spain, San Bartolomé de Tirajana (Gran Canaria), are analyzed.

**Key words:** tourist destination; residential growth; tourist growth, tourist planning; territorial arrangement.

Entre los años 1997 y 2007 se ha producido en España un periodo de enorme expansión inmobiliaria. El crecimiento edificatorio ha sido muy intenso y, aunque ha afectado a casi todo el territorio español, se ha concentrado aún más en los ámbitos periurbanos y en las áreas costeras. En este segundo caso, el uso residencial se ha extendido de tal modo que han proliferado los continuos urbanos a lo largo de todo el litoral, viéndose claramente afectados los municipios turísticos. En ellos se ha dado la particularidad de que el incremento de las unidades edificadas se relaciona tanto con el aumento de los inmuebles residenciales como con el de la oferta turística. El análisis de este proceso de expansión turístico-residencial, la dimensión que adquiere en zonas que presentan necesidades de rehabilitación y recualificación así como el carácter de las estrategias turísticas y residenciales adoptadas constituyen el objeto de esta comunicación. Partimos de la hipótesis de que la expansión ha sido generalizada y de que no ha estado supeditada a las políticas de control del crecimiento que han puesto en marcha algunas comunidades autónomas. Por tanto, analizamos las causas que explican la escasa incidencia de las medidas limitativas o su carácter inoperante, a partir del ejemplo que representan las Islas Canarias y, de forma específica, las actuaciones de planeamiento y gestión urbanística llevadas a cabo en el municipio de San Bartolomé de Tirajana. Hemos establecido una muestra de 62 municipios, correspondiente a los enclaves turísticos que en 2009 contaban con más de 5.000 plazas de alojamiento. De la selección inicial (muestra potencial), se han excluido los casos de Barcelona, Valencia, Málaga, Palma y Las Palmas de Gran Canaria, ya que presentan peculiaridades de carácter urbano que exigen un tratamiento diferenciado. Finalmente, entre los municipios escogidos, 19 corresponden a las Islas Baleares, 12 a Canarias, 11 a Andalucía, 10 a Cataluña, 9 a la Comunidad Valenciana, 2 a la Región de Murcia y uno a Galicia. Como fuentes de información, se han usado las Encuestas de Ocupación de Hoteles y Apartamentos, así como los datos oficiales publicados por diferentes organismos públicos autonómicos, para valorar la oferta turística. Asimismo, el crecimiento residencial se ha estimado a partir de los datos de bienes inmuebles de uso residencial de la Dirección General del Catastro. Los datos han sido contrastados en función de la Explotación Estadística del Padrón en los años 2004 y 2009. El análisis de la política de control de la oferta en Canarias se ha realizado a partir del estudio de los documentos normativos y de los planes insulares de ordenación y planes territoriales especiales de ordenación turística. Finalmente, para caracterizar el caso de San Bartolomé de Tirajana, se han consultado los documentos de planeamiento (planes generales y parciales) y las licencias de obra nueva del periodo 1986-2000.

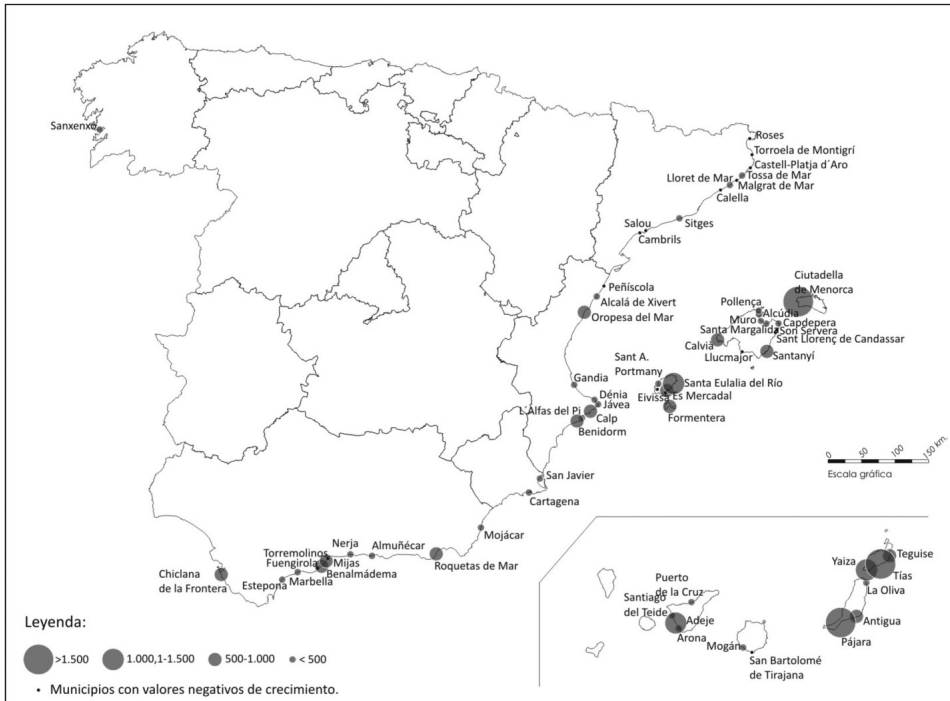
# 1. EL CRECIMIENTO TURÍSTICO-RESIDENCIAL EN LOS PRINCIPALES DESTINOS ESPAÑOLES

## 1.1. La evolución del crecimiento turístico

El crecimiento de la oferta de alojamiento reglado, a lo largo de la primera década de este siglo, se ha valorado a partir de la consulta de diversas fuentes, dado que las estadísticas de dicha oferta reglada, a nivel municipal, no presentan un grado de desarrollo similar en todo el territorio español. En los casos de Andalucía, Cataluña, Islas Baleares y Galicia se ha usado la estimación de plazas de las Encuestas de Ocupación en Hoteles y en Apartamentos de los años 2004 y 2009, considerando el dato del mes en el que se estimó el número máximo de plazas. Antes de 2004 no se hicieron cálculos de plazas para puntos turísticos, por lo que los datos se constriñen a este lustro. En el caso de Canarias se han considerado los datos de registro de plazas hoteleras y extrahoteleras de la Consejería de Turismo y Transporte del Gobierno Autónomo para el periodo 2000-07. Posteriormente no se han publicado datos municipales. El uso de esta fuente permitía extender el periodo a siete años y evitaba usar las citadas encuestas que en Canarias sólo ofrecen datos parciales al no incluir municipios turísticos de gran importancia (La Oliva, Antigua). En Murcia y Valencia se optó también por datos ofrecidos por las Comunidades Autónomas ya que abarcan un periodo temporal mayor. En la primera se emplearon las estadísticas municipales de la Dirección General de Turismo de la Región de Murcia para el periodo 2002-09. En el segundo caso, los datos son de la Agencia Valenciana de Turismo para el periodo 2000-09. Los resultados obtenidos se han de valorar teniendo presente la disparidad de fuentes y de periodos de referencia. En cualquier caso, creemos que aportan luz sobre la tendencia de la oferta de alojamiento en la primera década de este siglo que, en líneas generales, ha crecido anualmente entre el 2 y el 5%, en función de la comunidad autónoma de que se trate. Los mayores promedios anuales se han registrado en Galicia (Sanxenxo) y en Andalucía, con crecimientos del 4,9 y 3,3%. En el resto de las comunidades, se sitúan entre el 2 y el 3% (Canarias, 2,8%; Islas Baleares, 2,7%; Comunidad Valenciana, 2,2% y Región de Murcia, 2,1%). Sólo los mayores destinos de Cataluña mantienen una tendencia al decrecimiento de la oferta, con una pérdida promedio del 1,2%. El número promedio de plazas por año revela una lectura algo diferente, ya que son los mayores destinos de los dos archipiélagos los que crecen de manera más acentuada, con unas 8.932 nuevas plazas en Canarias y 7.606 en las Islas Baleares. Andalucía alcanza las 3.985 y la Comunidad Valencia, las 2.838 plazas anuales. El resto de las cifras son de menor importancia.

Por puntos turísticos, la diversidad de situaciones es muy grande. En términos globales los destinos que más crecen en cifras absolutas son los de Ciutadella y Es Mercadal en Menorca, Formentera y Sta. Eulària en las Pitiusas, Santanyí y Calvià en Mallorca; Pájara, Tías, Yaiza, Teguiise y Antigua en las islas de Fuerte-

FIGURA 1. Promedio anual de crecimiento de las plazas turísticas



Fuente: INE, Encuesta de Ocupación en Hoteles y Apartamentos 2004 y 2009; Consejería de Turismo y Transporte del Gobierno de Canarias, 2000 y 2007; Dirección General de Turismo de la Región de Murcia, 2002 y 2009; Agencia Valenciana de Turismo, 2000 y 2009. Elaboración propia.

ventura y Lanzarote; Adeje en Tenerife, los destinos andaluces de Benalmádena, Chiclana de la Frontera, Mijas y Roquetas de Mar y los valencianos de Oropesa, Calpe y Benidorm (figura 1). Si consideramos el valor promedio anual de la tasa de crecimiento por destino, a estos municipios hay que sumar otros como L'Alfàs del Pi en Alicante o Sitges en Barcelona, con porcentajes de crecimiento anuales superiores al 5%. En definitiva, se aprecia que el aumento de plazas no permite discriminar tendencias diferentes entre comunidades y destinos, según hayan puesto en marcha o no políticas de control de crecimiento de la oferta. Aún más, parece que Baleares y Canarias, abanderados de las intervenciones basadas en moratorias turísticas y control de los ritmos de crecimiento, destacan sobremanera por su crecimiento alojativo. De igual modo, esta apreciación se puede extender a destinos reconocidos por sus políticas locales de intervención como Calvià o la isla de Lanzarote (reserva de la Biosfera).

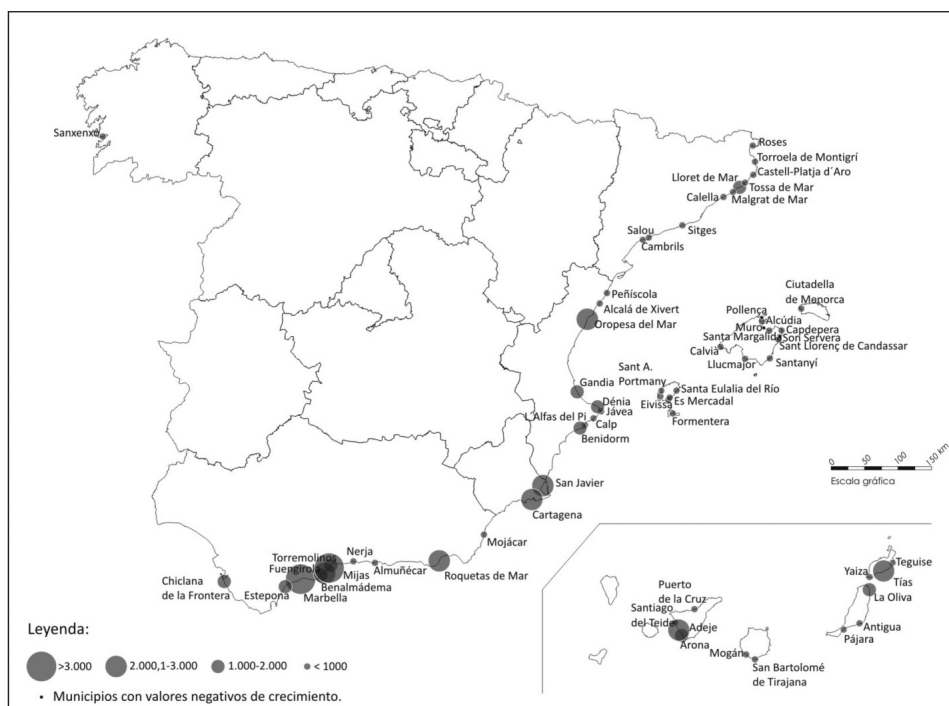


## 1.2. La evolución del crecimiento residencial

La valoración de la edificación residencial para la muestra de mayores municipios turísticos del litoral español se ha realizado a partir de los datos municipales de los bienes inmuebles de uso residencial en los años 2004 y 2009, datos que ofrece la Dirección General de Catastro. El crecimiento promedio de los 62 municipios considerados es del 22,6% en el lustro 2004-09 (un 4,5% de promedio anual), lo que supone un incremento de 263.331 bienes inmuebles de uso residencial en el Catastro de Urbana. Canarias, con un crecimiento promedio anual de 10,5%, Andalucía, con un 5,1%, la Comunidad Valenciana, con un 4,4%, y Galicia, con un 4,2%, registran los mayores porcentajes de incremento. Los destinos de Murcia y Cataluña mantienen datos algo más moderados (3,5 y 3,2%) mientras en los de las Islas Baleares se registran los menores incrementos, un 1,9%.

Por destinos, los mayores porcentajes se concentran en Canarias (Tías, Yaiza y Teguiise en Lanzarote; La Oliva y Antigua en Fuerteventura; Adeje y Santiago del Teide en Tenerife y Mogán en Gran Canaria). A ellos se suman otros como Oropesa en Castellón, Denia en Alicante, Lloret de Mar en Girona, San Javier en Murcia, Mijas, Benalmádena y Estepona en Málaga, Roquetas de Mar en

FIGURA 2. Promedio anual de crecimiento de los bienes inmuebles (2004-09)



Fuente: Dirección General del Catastro, Catastro de Urbana. Elaboración propia.

Almería y Sant Josep de sa Talaia en Ibiza, por citar los que presentan mayores porcentajes de incremento en un contexto global de fuerte crecimiento. En cifras absolutas los municipios andaluces son los que más crecen: Mijas, Marbella, Benalmádena, Roquetas de Mar, Estepona, Torremolinos..., destacando también los municipios murcianos de San Javier y Cartagena, los valencianos de Oropesa y Denia, los canarios de Tías, Adeje y Arona y Lloret de Mar en Girona (figura 2). Una parte importante del crecimiento en el número de bienes inmuebles deriva del incremento de la función residencial principal, pero otra parte procede del desarrollo del mercado de la vivienda secundaria. La ausencia de registros adecuados impide conocer el grado en que se desarrolla el turismo residencial a escala municipal. No obstante, podemos hacernos una idea de la importancia de la evolución de este mercado turístico calculando el Índice de la Función Residencial No Permanente en 2004 y 2009 (VERA, 2005). En términos globales, en 2009 las Comunidades Autónomas que presentaban mayores índices eran la Comunidad Valenciana y Cataluña, ambas con 0,85. Los destinos andaluces presentaban un valor de 0,65 y los murcianos de 0,64. Los destinos con una menor especialización en el turismo residencial eran los insulares. Baleares presentaba un valor de 0,56 y Canarias de 0,47. Los municipios valencianos de Oropesa, Peñíscola y Alcalá de Xivert, los catalanes de Castell-Platja d'Aro, Tossa de Mar, Salou, Roses y Torroellá de Montgrí, los balear de Es Mercadal y Santanyí y el murciano de San Javier presentaban valores superior a la unidad, es decir, una altísima especialización residencial. Por el contrario, los municipios de San Bartolomé de Tirajana, Mogán y Pájara en Canarias presentaban los valores más reducidos. Ahora bien, si lo que tenemos en cuenta es la evolución de este índice a lo largo del periodo 2004-09, los resultados son diferentes. Con la excepción de Galicia, donde más aumenta la función residencial no permanente es en Canarias (0,07) y en Murcia (0,04), mientras que en el resto se mantiene estable (Andalucía y Valencia) o incluso decrece (Baleares y Cataluña). En consonancia con estos datos, son los municipios canarios de Tías, Adeje, La Oliva, Santiago del Teide, Antigua y Tegui, el municipio San Javier en La Manga, Sanxenxo en la ría de Pontevedra, Dénia en Alicante y Mijas en Málaga los que experimentan un aumento más acentuado. En definitiva, la edificación residencial parece haber mantenido una tendencia al crecimiento, incluso mayor que la oferta turística reglada. De nuevo en los municipios turísticos canarios, andaluces, valencianos y gallegos aparecen los mayores valores. En Cataluña la edificación residencial ha mantenido una tendencia al crecimiento que contradice la que se registraba en el sector turístico reglado mientras que en las Islas Baleares las cifras han sido, a diferencia de las turísticas, más contenidas. Buena parte del crecimiento residencial se relaciona con el desarrollo del mercado de la segunda vivienda, como se interpreta de la evolución del índice de la función residencial no permanente entre 2004 y 2009. La tendencia al crecimiento del alojamiento turístico y residencial en los mayores destinos turísticos españoles se ha producido en un contexto en que se han puesto en marcha políticas diferenciadas de ordenación

turístico-territorial. Algunas comunidades autónomas, como las Islas Baleares o las Islas Canarias, han desarrollado políticas de control y reducción del ritmo de edificación de oferta, desde finales de los años noventa. Sin embargo, a tenor de los datos expuestos, no parece que los resultados obtenidos sean diferentes de otros destinos donde las líneas de intervención no han ido en este sentido. En ambos archipiélagos se apostaba, en lo que se refiere a los destinos más consolidados, por impulsar su renovación como contrapartida al crecimiento. Sin embargo, se aprecia que aquellas zonas en las que su tejido edificado presenta mayores necesidades de rehabilitación han seguido creciendo como apuesta estratégica. En consecuencia, las acciones de control a escala autonómica han sido ineficientes. En el caso de Baleares, la razón ha radicado en el establecimiento de cupos demasiado elevados para la nueva oferta alojativa y residencial (RULLAN, 2007). En el de Canarias, la falta de desarrollo del sistema establecido y la anticipación de los agentes turísticos han sido los factores definitivos (PARREÑO, 2011).

## **2. MODELO DE ORDENACIÓN TURÍSTICO-TERRITORIAL DE CANARIAS. MORATORIA Y CRECIMIENTO**

Desde la segunda mitad de los noventa, posiblemente impulsado por la crisis económica del primer lustro de la década y por una conciencia social que reivindicaba un mejor y más armonioso desarrollo turístico, se inició en Canarias un proceso de control del crecimiento turístico y residencial. Dicho proceso culminó con dos hitos normativos de máxima importancia, el Decreto Legislativo 1/2000 y la Ley 19/2003. En el año 2000 fue promulgada una nueva normativa de ordenación del territorio (Decreto Legislativo 1/2000, de 8 de mayo, por el que se aprobó el Texto Refundido de las Leyes de Ordenación del Territorio y de Espacios Naturales de Canarias), que culminaba y racionalizaba el proceso iniciado en el segundo lustro de los ochenta y que, como indica su nombre, suponía articular en un único cuerpo legislativo la ordenación territorial, la gestión de los espacios naturales protegidos y la normativa urbanística. El decreto ley establecía una estructura de planificación jerarquizada en la que las políticas sectoriales debían adaptarse a la política territorial, controlada por la administración autonómica y por la planificación desarrollada desde el ámbito insular a través de los Planes Insulares de Ordenación (PADRÓN, 2010). En segundo lugar, y como mandato de la nueva ley de ordenación del territorio, se aprobaron unas directrices generales de ordenación y unas directrices sectoriales de desarrollo en el ámbito turístico (Ley 19/2003 de 14 de abril de Directrices de Ordenación General y Ordenación del Turismo de Canarias) (GARCÍA, 2007). Ambas directrices supusieron poner los cimientos de un modelo urbano-turístico sostenible, coherente con un modelo de desarrollo igualmente sostenible. En lo que respecta a los destinos turísticos, dichas normas apostaban por el control del crecimiento de la oferta, la rehabilitación del espacio urbano y del tejido productivo y la diversificación de la actividad económica. A esta racionalización del crecimiento urbano-

turístico se habían adelantado ciertas políticas locales de desclasificación de suelo urbanizable de uso turístico. Por ejemplo, el Plan Insular de Lanzarote, que fue pionero, al permitir anular entre 1991 y 2006 veinte sectores urbanizables y más de 250.000 plazas. Se trató de una línea de actuación que se extrapoló al conjunto de la comunidad autónoma mediante la Ley 6/2001 de 23 de julio de medidas urgentes, que permitió declarar extinguidos los planes parciales que no se hubieran ejecutado y las licencias de construcción o ampliación de alojamientos turísticos que hubieran incurrido en caducidad o que no pudieran acreditar el inicio de las obras con anterioridad a la Ley turística de Canarias de 1995. Con la aprobación de las Directrices de 2003 se clasificaron como suelo rústico de protección territorial los terrenos clasificados como suelo urbanizable o apto para urbanizar, tanto de uso turístico como residencial, que estuvieran aislados, totalmente rodeados de suelo rústico y que no contasen con Plan Parcial aprobado definitivamente o contando con él, sus promotores hubieran incumplido los deberes urbanísticos. Aún así el suelo urbanizable de uso turístico que restaba podría llegar a albergar hasta 850.000 nuevas plazas. Por tanto, en las Directrices de Ordenación Turística se apostó por impedir la calificación de nuevo suelo urbanizable turístico con carácter general, vinculando el nuevo crecimiento turístico al suelo urbano y urbanizable de uso turístico ya aprobado, que fue a su vez categorizado como no sectorizado, con el fin de controlar desde el Gobierno Autónomo su posible urbanización. La gran cantidad de suelo turístico disponible motivó que se pusiera en marcha una segunda estrategia, la de marcar el ritmo de crecimiento de la nueva oferta de alojamiento turístico, estrategia que ya había sido desarrollada en Lanzarote en los noventa, en donde se habían limitado anualmente las nuevas autorizaciones turísticas al 1,5% de la oferta (HERNÁNDEZ *et al.*, 2006). Con este fin, a partir de las previsiones del planeamiento insular, el Gobierno Autónomo debería aprobar cada tres años una ley en la que se fijaría el número de plazas a autorizar en cada isla para el trienio, sin computar las que procederían de renovación edificatoria ni de los hoteles urbanos. Los Cabildos elaborarían entonces los Planes Territoriales Especiales de Ordenación Turística en los que establecerían la ordenación de las nuevas autorizaciones, computando, si lo veían oportuno, las plazas de turismo rural dentro del cupo establecido. Asimismo, el planeamiento insular delimitaría las zonas con capacidad de carga agotada y las zonas saturadas y podría establecer cupos al crecimiento residencial. Además del control de proceso de crecimiento y expansión territorial de la oferta turística, las respectivas leyes de ordenación territorial intentaron también condicionar el crecimiento de los espacios urbanos a través de una definición más estricta del régimen jurídico del suelo urbanizable y de una política restrictiva de clasificación. La normativa estatal de 1998 había definido las clases de suelo con una clara intención de facilitar al máximo la oferta de suelo para los procesos urbanos, de tal modo que todo lo que no fuera urbano o no urbanizable, era considerado por defecto como urbanizable. En lo que respecta al suelo urbanizable, la legislación canaria, por ejemplo, tuvo una orientación más restrictiva ya que

consideró que el planeamiento debería establecer una superficie urbanizable adecuada y contigua a los núcleos urbanos, para atender los crecimientos previsibles de la demanda de carácter residencial, industrial, terciario y turístico. Este conjunto de medidas no ha tenido una repercusión en el control del crecimiento turístico-residencial en los destinos canarios. Para empezar, los cupos sólo se limitaron a la oferta turística, dejando la posibilidad de establecer cupos residenciales por parte de los Planes Insulares de Ordenación. En segundo lugar, sólo han sido establecidos cupos de plazas turísticas para el periodo 2004-2006, para el que se previeron 19.950 nuevas plazas turísticas desde una disposición adicional de las Directrices de Ordenación Turística. Luego debía aparecer una ley trienal que los estableciera y Planes Territoriales Especiales de Ordenación Turística que los materializase. Pero ni una cosa ni la otra. El proceso de elaboración y aprobación de los Planes Territoriales Especiales de Ordenación Turística ha sido tortuoso y no ha estado exento de dificultades y desencuentros. Los planes se han aprobado en líneas generales con mucho retraso e incluso Gran Canaria y Lanzarote siguen sin él (en La Gomera se aprobó de manera definitiva en 2003; en Tenerife en 2005; en El Hierro en 2006, en 2007 en La Palma y en 2009 en Fuerteventura. El Plan de Gran Canaria ha sido aprobado provisionalmente en 2010). Si tenemos presente que la normativa canaria en el año 2000 suspendía la posibilidad de conceder licencias de obras y autorizaciones de explotación turística hasta que se aprobaran los Planes Territoriales Especiales de Ordenación Turística o, en su caso, se adaptasen los Planes Generales de Ordenación Urbana, no es difícil deducir que el crecimiento de camas ha estado al margen de este sistema, amparado por el gran número de licencias y autorizaciones concedidas previamente, lo que determinó que, entre 2001 y 2007, no se dejara de construir (por ejemplo, las camas hoteleras crecieron un 44,3%, según datos de la Viceconsejería de Turismo). Hubiera sido necesaria una suspensión transitoria en la edificación de las licencias turísticas ya concedidas, y un esfuerzo por encaminarlas hacia el sistema de cupos, para que se hubiera apreciado una contención real del crecimiento. En lo que respecta al crecimiento residencial, el retraso en la adaptación de los Planes Insulares de Ordenación a las Directrices de Ordenación no permitió siquiera considerar su control en los destinos turísticos. Tan sólo Tenerife y La Palma han conseguido culminar la revisión del Plan Insular en el año 2011, adaptándolos a las Directrices. Por tanto, el crecimiento residencial se ha fundamentado en el planeamiento municipal, sin ritmos ni cupos. De todo lo dicho anteriormente se deduce que el planeamiento municipal en los destinos turísticos ha ocasionado el fracaso de la política autonómica de control del crecimiento turístico y residencial o bien que la política autonómica ha sido incapaz de controlar las actuaciones municipales encaminadas al fomento del negocio turístico-inmobiliario. Así lo pone de manifiesto el caso de San Bartolomé de Tirajana, el mayor municipio turístico de España (a tenor del número de camas regladas), un destino maduro que ha apostado por el crecimiento de la oferta en detrimento de la rehabilitación de su tejido productivo.

### 3. EL CASO DE SAN BARTOLOMÉ DE TIRAJANA: CALIFICACIONES Y LICENCIAS MASIVAS

El municipio de San Bartolomé de Tirajana, en el sur de Gran Canaria, acoge el mayor destino turístico de España en torno a su formidable litoral, en el que se sitúa el complejo de dunas de Maspalomas. De este modo, Maspalomas Costa Canaria, como se llama comercialmente el destino, sumaba 100.438 plazas en 2007. Asimismo, entre 1996 y 2007 ha incrementado el número de plazas turísticas regladas en un 17,8%, según las cifras oficiales de la Consejería de Turismo y Transporte del Gobierno de Canarias, lo que supone un incremento promedio anual del 1,6%, tomando como número base el del primer año. Este crecimiento, que ya de por sí es grande dada la dimensión del destino, oculta a nuestro juicio un crecimiento aún mayor. Si desagregamos las cifras en función del carácter hotelero y extrahotelero de la oferta, apreciaremos que el crecimiento absoluto es esencialmente del primer tipo. Las plazas hoteleras se han incrementado en un 58,1%, mientras que las extrahoteleras lo han hecho en un 6%. Sin negar que exista una tendencia de mercado que concentra la oferta nueva en el ámbito hotelero, el estancamiento de las camas en apartamentos revela lo borroso de los límites entre esta oferta y la residencial. En otros términos, el trasvase de unidades alojativas desde la explotación turística hacia la residencial, en complejos de apartamentos y bungalows que no mantienen el principio de unidad de explotación, algo bastante frecuente en Canarias, suaviza el crecimiento desde el punto de vista estadístico. A nivel residencial también se ha producido un crecimiento importante de bienes inmuebles. Su número ha aumentado en un 12,6%, sólo entre 2004 y 2009 (un 2,5% de promedio anual). En esta circunstancia ha influido el incremento de la población inmigrante ocupada en el sector turístico, si bien es cierto que una parte significativa del crecimiento de la población trabajadora en Maspalomas Costa Canarias se ha ubicado en los municipios limítrofes del sureste de Gran Canaria (Santa Lucía de Tirajana, Agüímes e Ingenio). Pues bien, este crecimiento se sustenta en las previsiones de suelo aprobadas en el Plan General del municipio de 1996, que preveía incrementar el destino en 724 Has y 27.000 nuevas camas regladas (una cifra elevada si tenemos presente que el enclave computaba 1.037 Has antes de la aprobación de las Normas Subsidiarias de 1986) y en los sectores urbanizables aprobados con anterioridad y que a finales de los noventa no se habían aún edificado: 122,29 Has del Plan Parcial turístico de Meloneras 2-A aprobado en 1987 y que suponía 11.295 nuevas plazas, 179,8 Has de suelo para función residencial permanente de alto standing en los sectores de El Hornillo y El Salobre y unas 273 Has para crecimientos residenciales permanentes en El Tablero, San Fernando-Bellavista, Montaña La Data y Sonneland. En definitiva, las previsiones de crecimiento del enclave turístico-residencial de Maspalomas Costa Canaria, teniendo en cuenta las calificaciones de suelo de las Normas Subsidiarias de 1986 y del Plan General de 1996, alcanzaban la desmesurada cifra de 1.570 Has, más del doble de la superficie edificada en 1986. A lo

largo de la década de los noventa y especialmente en su segunda mitad se fueron aprobando planes parciales e iniciándose proyectos de urbanización con el fin de proceder con lo planificado (Salobre Golf, 1992; Monteleón 2, 1994; Meloneras 2-B, 1995; Meloneras Golf y Pasito Blanco, 1999, entre otros), de tal modo que cuando se aprueba la Ley 6/2001 de 23 de julio de medidas urgentes, que puso en marcha la moratoria turística en Canarias, el municipio contaba con suficiente suelo con derechos adquiridos y vigentes como para que el crecimiento del destino continuara al margen de las restricciones introducidas a lo largo de la primera década de este siglo. Por tanto, Maspalomas Costa Canaria es un claro ejemplo de cómo la política de expansión urbano-turística dejaba pocos resquicios a cualquier intento de control del crecimiento (PARREÑO, 2002). Pero aún más, entre 1997 y el año 2000 se concedieron licencias de obra para la edificación de 14 nuevos hoteles, situados en las principales zonas de expansión. La mayor parte de ellos han sido ya edificados. Si tenemos presente que entre 1986 y 1996 y a pesar de la disponibilidad de suelo que introdujeron las Normas Subsidiarias de aquel año, sólo se concedieron 11 licencias de edificación de nuevos hoteles, se podrá apreciar con claridad el estímulo que supuso en el negocio inmobiliario-turístico la perspectiva de la aprobación de la moratoria. Por tanto, la Moratoria conllevó un efecto de anticipación por parte de los promotores y agentes turísticos, lo que convierte a este destino en un claro ejemplo de una tendencia general proclive a eludir las futuras restricciones. En definitiva, Maspalomas Costa Canaria ha mantenido, como la mayor parte de los mayores destinos turísticos españoles, una tendencia al crecimiento de la oferta y al fomento del negocio inmobiliario, apoyados en una política de planeamiento y de edificación con escasas restricciones al consumo de suelo, en una larga etapa de crecimiento inmobiliario.

#### **4. CONCLUSIONES**

La expansión de la edificación de los años 1997 a 2007 ha tenido una especial significación en los municipios turísticos, en los que el incremento de las unidades inmobiliarias se relaciona tanto con el aumento de la oferta residencial como con el de la oferta turística. Dicha expansión resulta ajena a las políticas y normas de control del crecimiento de dicha oferta, como revela la evolución de plazas alojativas y del tejido residencial de Baleares y Canarias, comunidades abanderadas de las intervenciones basadas en moratorias turísticas y en el control de los ritmos de crecimiento. Por otra parte, el planeamiento municipal en los destinos turísticos ha ocasionado el fracaso de la política autonómica de control del crecimiento turístico y residencial. Así lo pone de manifiesto el caso de San Bartolomé de Tirajana, el mayor municipio turístico de España, un destino maduro que ha apostado por el crecimiento de la oferta en detrimento de la rehabilitación de su tejido productivo, lo que ha demorado las necesarias intervenciones para una gestión sostenible de la actividad turística.

## BIBLIOGRAFÍA

- DOMÍNGUEZ MUJICA, J.; GONZÁLEZ PÉREZ, J. y PARREÑO CASTELLANO, J.M. (2011): «Tourism and human mobility in Spanish Archipelagos», *Annals of Tourism Research*, n. 38 (2), p. 586-606.
- GARCÍA MÁRQUEZ, F. (2007): «La nueva generación de directrices territoriales y turísticas y la sostenibilidad: la experiencia canaria», *Estudios Turísticos*, n. 172-173, p. 89-96.
- HERNÁNDEZ LUIS, J.A.; SOBRAL GARCÍA, S. y GONZÁLEZ MORALES, A. (2006): «Planeamiento territorial, desarrollo urbano-turístico y sostenibilidad en Lanzarote», *Ciudad y Territorio: Estudios Territoriales*, n. 148, p. 295-330.
- PADRÓN DÍAZ, C. (2010): «El hecho diferencial del urbanismo de Canarias», en SANTANA RODRÍGUEZ, J.J. (coord.) *Diez años de la Ley de Ordenación del Territorio de Canarias*, Valencia, Tirant Lo Blanc, p. 75-136.
- PARREÑO CASTELLANO, J.M. (2002): «El proceso de urbanización del espacio turístico», en HERNÁNDEZ LUIS, A. Y PARREÑO CASTELLANO, J.M. (coord.) *Evolución e implicaciones del turismo en Maspalomas Costa Canaria*, Las Palmas de Gran Canaria, Ayto. de San Bartolomé de Tirajana, p. 71-101.
- PARREÑO CASTELLANO, J.M. y DÍAZ HERNÁNDEZ, R. (2010): «La ordenación territorial, urbanística y de los espacios naturales protegidos y el modelo territorial en la Comunidad Autónoma de Canarias (1982-2009)», *Cuadernos Geográficos de la Universidad de Granada*, n. 47 (en prensa).
- RULLÁN SALAMANCA, O. (2007): «El horizonte de crecimiento posible según los planes urbanísticos y territoriales de las islas Baleares (España)», *Revista de Geografía Norte Grande*, n. 38, p. 62-77.
- VERA REBOLLO, J.F. (2005): «El auge de la función residencial en destinos turísticos del litoral mediterráneo: entre el crecimiento y la renovación», *Papers de Turisme*, n. 37-38, p. 95-114.



# LA RECONVERSIÓN INTEGRAL DE LA PLATJA DE PALMA: ¿PROBLEMA TURÍSTICO O POLÍTICO? ¿PLANIFICACIÓN ERRÓNEA O ÚNICAMENTE URBANÍSTICA?

Mateu Picornell Cladera

*mateupicornell@ono.com*

*Universitat de les Illes Balears. Departament de Ciències de la Terra  
Institut d'Estudis Ecològics (INESE). Grup d'Investigació Territori Turisme i Oci*

**Resumen:** Cuando un destino turístico llega a su madurez, el siguiente paso de su evolución suele ser la rehabilitación, reconversión, revitalización, reinención o rejuvenecimiento de su producto. Es cuando juegan un papel importante la planificación y gestión de la evolución del turismo. En caso contrario el destino puede seguir el camino del declive hacia la obsolescencia o la degradación. A partir de la hipótesis de que si el turismo es y forma un sistema estructurado, cuyos agentes, componentes, factores, variables, relaciones, que lo conforman son necesarios e imprescindibles para una rigurosa planificación y gestión del desarrollo turístico en un espacio territorial, el objetivo será comprobar o demostrar, a manera de presumible tesis, que cuando falla alguno de estos agentes y componentes se resiente la estructura del turismo y toda la planificación del desarrollo se expone al fracaso. Cuando fallan casi todos, o más bien no hay un sistema, el desarrollo turístico es espontáneo en función de una demanda provocada en favor de intereses sectoriales. A finales de 2003 se inició el proceso de reconversión integral de la Platja de Palma, para adecuarla a las nuevas tendencias del turismo. En agosto de 2010 salieron a exposición pública las determinaciones, planes y estrategias a implementar, resultado del largo proceso de planificación. El rechazo social ha sido rotundo, ocasionando una retirada política del plan antes de vencer el plazo de exposición.

**Palabras clave:** Platja de Palma; planificación; modelo turístico; diferenciación; estandarización.

PLATJA DE PALMA: A TOURISTIC OR A POLITICAL ISSUE?  
WRONG OR STRICTLY URBAN PLANNING?

**Abstract:** When a destination reaches maturity, the next step in its evolution is often the rehabilitation, restructuring, revitalization, reinvention or rejuvenation of its product. At this point, planning and management of the evolution of tourism play an important role. Otherwise the destination can follow the path of decline toward obsolescence or degradation. Based on the assumption that, if tourism is a structured system whose agents, components, factors, variables, relationships, ... make it necessary and essential for rigorous planning and management of tourism development in a territorial space, the aim will be to test or prove, as a presumptive argument that when either of these agents fails and components fails it disturbs the structure of tourism and all development planning is exposed to failure. When all of them fail or even the whole system is missing, tourism development is spontaneous and follows partial interest. In late 2003 a comprehensive restructuring process of the Platja de Palma, began to adapt it to new trends in tourism. In August 2010 determinations, plans and strategies to be implemented, the result of a long planning process came to public exposure. Social rejection has been overwhelming, causing a political withdraw of the plan.

**Key words:** Platja de Palma, planning, tourism model, differentiation, standardization.

## 1. LOS DESTINOS TURÍSTICOS MADUROS. EL CASO DE LA PLATJA DE PALMA

La palabra maduro o madurez aplicada a un espacio o destino turístico es muy utilizada en estas últimas décadas. Su aplicación se hace desde varios puntos de vista. Seguramente la más adecuada técnicamente (PICORNELL, M. y RAMIS, C.I., 2010) es la que hace referencia a la culminación del desarrollo turístico en la evolución del destino, en sentido de etapa final de la consolidación del espacio después de haber pasado las etapas desde su surgimiento o creación del inicio turístico incipiente y su proceso de desarrollo transformando el territorio, atractivos y recursos en producto para poder ser consumido turísticamente, así lo confirman los diferentes modelos evolutivos. Dependerá de esta etapa, teóricamente final, de consolidación, de como haya sido el desarrollo de la territorialización o articulación territorial del turismo para alcanzar su nivel, categoría, tipología y calidad. Dependerá también de como hayan utilizado los recursos del producto creado y como se haya estructurado su escenario, tanto formal como funcional.

El término maduro tiene también otros significados conceptuales. Se utiliza a menudo como palabra substitutoria indicativa a la pérdida de calidad y competitividad del destino, y sobre todo para evitar crisis de información (expresión utilizada por A. Montanari, 1993) y no transmitir realidades de obsolescencia, degradación o baja calidad. Es decir que espacio turístico maduro también puede significar situación o estadio de un turismo degradado u obsoleto. Según J.F. Valls (2004) se alcanza la fase de madurez cuando difícilmente se puede crecer más en número de clientes y cuando crecen las tensiones de la economía turística, que se han empezado a manifestar en la fase de expansión anterior, los márgenes entran en una fase aguda de decrecimiento. Esta fase se caracteriza también por

la presencia de mercados altamente segmentados (VALLS, J.F., 2004: 48); por el poder de unos pocos operadores turísticos y proveedores sobre el conjunto del mercado; por el predominio de precios más bajos; por el desequilibrio entre los precios del paquete y el de los consumos libres, hasta el punto que una pensión completa puede ser más barata que unos postres en una cafetería; por el envejecimiento de la planta turística, sobre todo la hotelera; y por un cierto descontrol de la imagen de marca.

Si el concepto de planificación es de suma importancia en el desarrollo turístico de un espacio, cabe añadir otro muy importante y necesario como es el «Sistema turístico» y su «Gestión» (temas claramente expuestos por autores expertos como Vera, Callizo y López Olivares). El turismo es un sistema complejo y debe estar integrado por todos sus agentes y componentes para que pueda haber una gestión integral y sostenible del desarrollo turístico y para que las medidas tomadas no sean sólo sectoriales. ¿Cómo se transforma en maduro un espacio turístico? Depende de la relación y ligámenes de todos los factores del Sistema Turístico y de los hechos endógenos y exógenos que actúen o interfieran en el desarrollo del turismo. Es decir de la planificación, gestión, oferta, demanda,... Se puede dar el caso que un destino turístico alcance una etapa o punto de inflexión de madurez prematura, que es cuando la situación presenta síntomas de espacio maduro sin haber agotado la potencial consolidación y pueden ser situaciones coyunturales o estructurales. Muchas de estas situaciones son el resultado de crisis turísticas, ya sea crisis político-económico-financiera, ambiental, de información, o de capacitación (según Montanari). ¿Qué pasará cuando un espacio alcance la situación de madurez? Sabemos que el turismo es un sistema vivo, dinámico y de evolución cambiante constante y sobre todo por la dinámica del turismo como mercado global, como puede ser la llamada nueva cultura del turismo y del turista; las nuevas tendencias y exigencias de la demanda, es decir un nuevo modelo turístico; los conceptos de satisfacción y fidelización; diversificación, diferenciación y autenticidad, ... y que podemos añadir la inclusión de las variables ambientales, por las exigencias de la creciente consciencia sobre el medio ambiente. Al espacio turístico ya no le queda más salida que evolucionar hacia una rehabilitación, reconversión, revitalización, reinención (son las expresiones más utilizadas) o rejuvenecimiento (si utilizamos la terminología de Butler) del producto del destino. En caso contrario el producto turístico puede seguir un camino de declive hacia la obsolescencia o degradación. Con estos planteamientos conceptuales se puede sintetizar, a manera de definición, la siguiente hipótesis: «el turismo es y forma un sistema estructurado, cuyos agentes, componentes, factores, variables, relaciones,... que lo conforman son necesarios e imprescindibles para una rigurosa planificación y gestión del desarrollo turístico de un destino» (PICORNELL, M. y RAMIS, C.I., 2010: 79). A partir de esta hipótesis como base metodológica, el objetivo del presente trabajo será comprobar o demostrar, a manera de presumible tesis, que cuando falla alguno de los agentes y componentes del sistema turístico se resiente la estructura del turismo y toda la

planificación del desarrollo se expone al fracaso. Cuando fallan casi todos, o más bien no hay sistema, el desarrollo turístico es espontáneo en función de impulsos de una demanda provocada a favor de intereses sectoriales.

## **2. EVOLUCIÓN CRONOLÓGICA DE LA PERCEPCIÓN TURÍSTICA DE LA PLATJA DE PALMA A TRAVÉS DE LA PRENSA DIARIA (1978 - 2010)**

Los datos obtenidos de los hechos cotidianos del turismo de un determinado destino, quizá no sean los más académicos y de más fiabilidad científica para analizar y obtener una evaluación que cumpla los cánones de las variables técnicas de desarrollo y modelo turístico aplicadas por los destacados expertos e investigadores del turismo. Partimos de la complejidad del turismo visto como sistema integral y global, que contempla muchísimos factores y variables, directos e indirectos. A veces se comete el error de analizar únicamente el turismo como actividad económica o factor de producción con máxima eficiencia crematística y no verlo como un servicio con función de activo social. Los hechos cotidianos, a partir de los medios de comunicación, está claro que pueden ser inexactos, incompletos o vistos desde puntos diferentes, por eso puede parecer que no han de ser útiles. A veces sólo son manifestaciones de ideas, propuestas de políticos para salir periódicamente en la prensa, sin ningún estudio o argumento que garantice su viabilidad. Pero visto desde el vértice social, se puede sacar mucho provecho del estudio y análisis de todos los datos por insignificantes que parezcan. Nos pueden indicar cual es la percepción del turismo desde diversos ángulos: sociales, económicos, ambientales, culturales, sectoriales, etc. que entre todos forman parte de la complejidad del turismo. Podremos deducir con más efectividad el grado de participación de cada uno de los agentes y componentes del sistema turístico, desde la Administración, los creadores de producto, los intermediarios, el propio turista, los sectores indirectos hasta el papel que le corresponde al ciudadano. También si hay un funcionamiento del sistema turístico o va todo por libre y las cosas se resuelven según el peso de poder de cada sector. Será más completo el conjunto de variables para comprender la problemática del turismo en cada momento y poder buscar soluciones acertadas a problemas ciertos, en lugar de aplicar soluciones a problemas equivocados. Los datos heterogéneos de los hechos cotidianos pueden ser también un buen indicador de la gestión y cuidado continuados de la calidad del turismo. Se ha estudiado y analizado la cronología de las noticias y datos turísticos de la Platja de Palma, surgidos en los medios de comunicación, de los últimos 30 años. Por motivos obvios de espacio en esta comunicación sólo podemos exponer un breve esbozo de algunos de los datos sucesivamente más significativos. De manera más extensa existe su publicación en M. Picornell y C.I. Ramis (2010: 95 - 102) y de manera detallada, al día, en la Memoria de Investigación del Programa de Doctorado en Geografía «Els espais turístics madurs. Anàlisi i diagnosi de la Platja de Palma» de M. Picornell (UIB, 2010: 199 a 270, no publicado). Se inicia la cronología de los he-

chos y noticias con unas jornadas que se celebraron del 22 al 24 de noviembre de 1978 en la Platja de Palma, las «I Jornadas de Calidad Turística», organizadas por la Agrupación de Hoteleros de la Platja de Palma. Se hizo una edición, en castellano e inglés, con el contenido de las ponencias, debate i tertulia, con la publicación completa de las conclusiones. De entre todas las intervenciones cabe resaltar la del periodista Coco Meneses, el único que ya entonces apuntó la visión del turismo como activo social y no sólo como un factor de producción, aspecto generalizado por parte de los otros participantes. Estas I Jornadas son una exposición y reflejo de la situación de la zona turística hace más de 30 años. Sus conclusiones y problemática de entonces, son un buen punto de partida para analizar y evaluar la evolución de los hechos y situaciones turísticas hasta la actualidad. Los temas a debate en aquellas jornadas fueron: la baja calidad de la oferta; los precios de venta a la baja, con el encarecimiento progresivo de los factores de producción; las repercusiones de los cambios del servicio y sistema de comida, considerados entonces como una bajada de calidad, como era el caso de introducir las modalidades del buffet y «self-service» (que abarataba costos al hotelero). Los temas de una deficiente limpieza, paisaje y seguridad del entorno fueron también temas de preocupación a debate. Ya se contemplaba con intensidad la variable ambiental en la calidad turística, aunque limitada a la ecología en el sentido de limpieza y contaminación del entorno y del agua del mar. Se apuntaron temas como la profesionalidad del personal de servicio como factor importante de calidad. Otro tema incluido fue la problemática del aeropuerto, sus incomodidades y obsolescencia general. No cabe duda que lo que se debatía en realidad era el proceso de declive del destino turístico en estadio de madurez. Cabe recordar que ya se hablaba del llamado «turismo de alpargata» y que ahora recordamos como el primer tipo de demanda de muy baja calidad (en el sentido de poder adquisitivo y gasto) y que todo ello nos llevó hacia una obsolescencia de la oferta, pérdida de competitividad y que en diversas situaciones de crisis coyuntural se alcanzó una grave crisis estructural a finales de la década de los 80. En base a esta situación, como punto de partida, se puede evaluar la evolución de la percepción cualitativa de estos últimos treinta años. En los primeros años (1985) se percibe la poca ocupación, sobre todo en temporada baja, los problemas de tráfico, falta de infraestructuras que ya viene de años atrás. Empiezan a aparecer nuevos problemas de inseguridad ciudadana y ya se habla del inicio de los «trileros». En años sucesivos inmediatos toma mucha fuerza la problemática de la delincuencia y los abusos laborales a «gogo girls» en las discotecas; el comportamiento de cada vez más «salvaje» de un sector de turistas a causa del alcohol; los robos; la aparición de manteros; el inicio del turismo «kegel»; tiqueteros; vendedores ambulantes; prostitución de calle y de travestis; problemática de los «biertgartens» (macrorecintos de abrevaderos de cerveza); ruido; etc. Se incide en la degradación de la oferta y se comienza a hablar del cambio de uso de los hoteles en apartamentos. En 1994 se empieza a hablar y a presentar inicios de proyectos sobre la necesidad de un esponjamiento, obras de mejora y creación de

zonas verdes. Son ideas que van surgiendo, ya sea del Ayuntamiento, Govern o Consell que no van más allá del anuncio de buenas intenciones y reconocimiento de situación de obsolescencia y degradación. En 2003 surge el primer gran incremento de plazas del «todo incluido», ligado a los problemas de los precios de la llamada oferta complementaria, con precios de cada vez más elevados y la aparición de oferta ilegal. El tema de las imágenes promocionales tiene una gran importancia en el desarrollo del turismo. La promoción más efectiva, en general, no es la que se hace en las ferias o campañas publicitarias (más bien propagandísticas) de cosas irreales o aisladas sin que formen parte de un sistema de marketing para ofrecer un producto concreto real. La promoción más efectiva es la transmisión real del hecho cotidiano del destino turístico que se transmite de boca a oído, con importantes efectos multiplicadores. En la Platja de Palma, el hecho real del turismo cotidiano es el que ha hecho posible la demanda especializada. La promoción que se ha hecho es la del turismo que ahora tenemos y que muchos manifestamos de degradación. En 1996 se filmó la película titulada «Balneario 6», que tuvo un gran éxito en Alemania, que mostraba el tipo de vacaciones que los protagonistas de la película vivían en la Platja de Palma. Posteriormente han proliferado los reportajes y programas en la televisión alemana sobre los «biergartens» y la marcha nocturna, el alcohol y el sexo. Ligado a todo esto ha habido las imágenes promocionales de las postales, prendas y objetos casi pornográficas que se venden en los expositores de los locales de «suvenires». Sobre todo desde 1977 hasta la actualidad ha ido proliferando. En 2008 se realizó una fuerte promoción patrocinada por el Grupo Cursach Ocio en una importante televisión alemana, en hora de más audición, para mostrar y hacer promoción de la movida nocturna. En 2009 se descubre el «Porno trampa» que sirvió para promocionar el turismo de sexo y alcohol y pornografía a la Platja de Palma. Más recientemente (14 y 15 agosto 2010) en la prensa diaria se confirma lo que se acaba de exponer sobre las imágenes promocionales de la oferta real. Se distribuyó un videojuego virtual «Mendigogame Mallorca» que invita a emborracharse y a robar carteras por las calles de la Platja de Palma. No cabe duda que promocionar el turismo real que se ofrece hace que se reciba la demanda de la tipología turística que quiere la oferta que se promociona. Tiene el peligro, muchas veces, y este ha sido el caso de la Platja de Palma, que rechaza o es incompatible con otras tipologías de la amplia demanda del mercado y ello hace que no se pueda ofrecer una diversificación de oferta. La llamada oferta complementaria ha luchado únicamente para mantener el máximo beneficio de sus negocios, destruyendo entre ellos el turismo. La Administración no ha cumplido su función de principal agente del sistema turístico, al no tener cuidado de la calidad turística del destino, ni de gestionar la evolución del turismo con un mínimo de perspectiva. La poca normativa aplicada sólo han sido apaños momentáneos de muy poca efectividad. Así el turismo obtenido está lleno de heridas y secuelas ya difíciles de sanar. Los ciudadanos, residentes y no residentes si se han manifestado ha sido para denunciar o protestar lo que les perjudicaba en sentido delictivo y ecológico, pero

tampoco han formado parte del sistema turístico, exigiendo ser parte interesada en la definición de un modelo turístico patrimonio de todos.

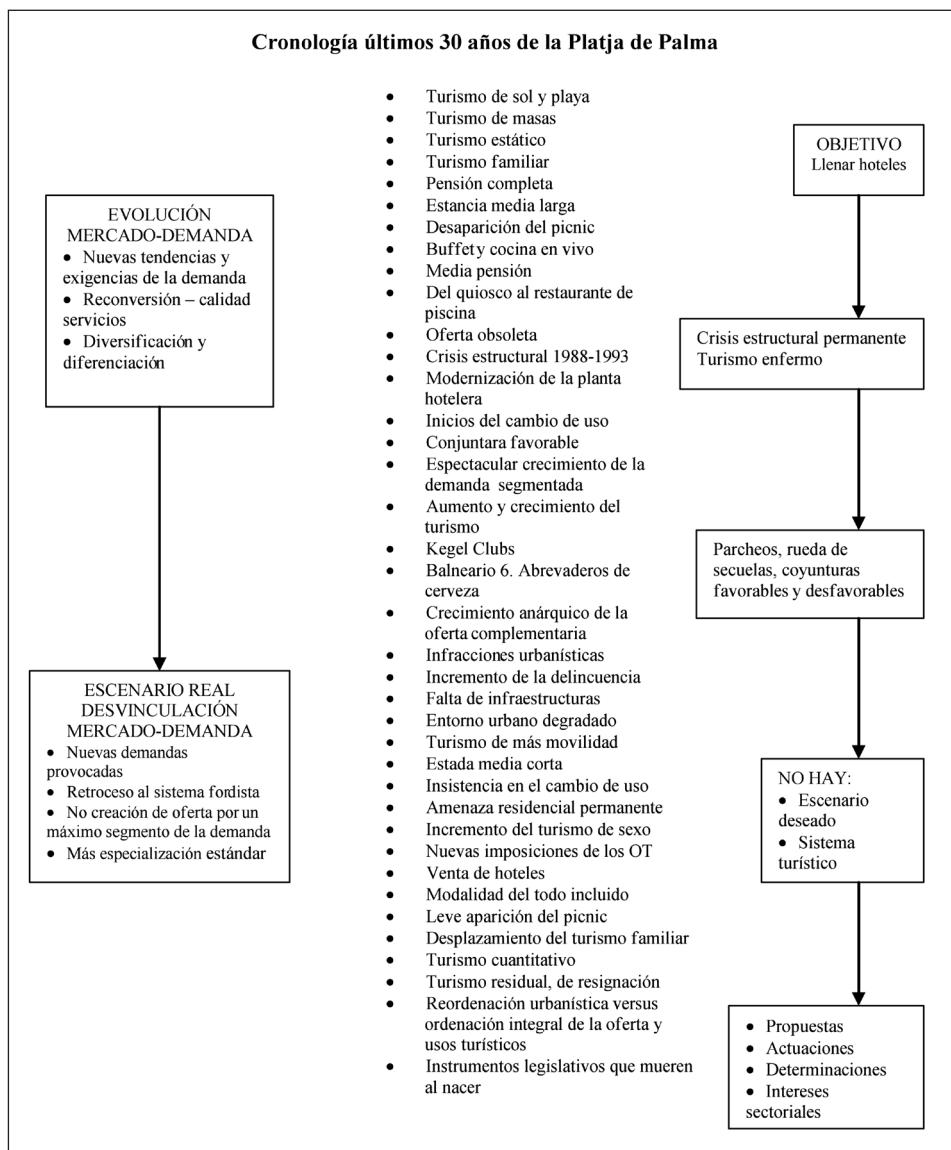
### **3. EVOLUCIÓN FUNCIONAL DEL TURISMO DE LA PLATJA DE PALMA EN LOS ÚLTIMOS 30 AÑOS**

En las Illes Balears fue a partir de 1988 cuando se notó de forma alarmante la llegada de la nueva y fuerte crisis turística y cuando las preocupaciones económicas de los sectores de las actividades del turismo se juntaron ya con las ambientales de una gran parte de la sociedad. De la controversia de si se trataba de una verdadera situación de crisis o auténtica degradación turística, se pasó a la opinión compartida para la mayoría de que la situación turístico-ambiental era estructural y no coyuntural (PICORNELL, M., 1991). La reacción de algunos destinos turísticos tradicionales, para recuperar la calidad y competitividad, pusieron en funcionamiento los mecanismos necesarios para reconvertir el producto global, y sobre todo crear la necesaria diversificación para poder atender los deseos y los nuevos gustos de la demanda. Fue el paso o la salida de un turismo fordista en crisis hacia un nuevo modelo que supera la estandarización, las vacaciones masivas, la rigidez del paquete turístico, la segmentación en especialización única para cambiar a un sistema flexible, de vacaciones activas, a un sentido de individualización y a una nueva autenticidad del producto. La realidad de la transformación en las Illes Balears y concretamente en la Platja de Palma, no obstante, no fue una auténtica reestructuración sino que se incrementó la misma estructura existente con nuevas actuaciones fordistas. La diversificación de la oferta para las nuevas tendencias de la demanda ha de consistir en que puedan venir el máximo de segmentos de la demanda, compatibles entre ellos, para evitar lo que se ha producido en la Platja de Palma, al superarse la capacidad de acogida psicológica, ocasionando que segmentos del turismo familiar u otros dejen de venir. Este hecho retrata perfectamente el turismo que tenemos, un turismo de resignación porque no podemos tener uno de mejor, que se ha de valer de sorprendentes fórmulas para llenar los hoteles de un segmento de la demanda de especialización casi única y de baja calidad. Un turismo sin planificación, ni gestión, ni sistema, que en lugar de apuntar hacia el modelo de las nuevas tendencias y exigencias de la demanda global, con la posibilidad de crear la oferta necesaria para atraer el máximo de segmentos diversificados de la demanda y poder equilibrar la calidad del turismo, se conforma con un turismo residual, resultado de las exigencias de una demanda provocada por operadores turísticos, que nos llevan a un retroceso hacia el antiguo modelo fordista de especialización rígida y poca diversificación de la oferta. En el cuadro 1 se puede observar de forma esquemática, la evolución más o menos cronológica de los cambios funcionales que han ido marcando las pautas del turismo de la Platja de Palma en los últimos 30 años.

#### 4. PROBLEMAS A RESOLVER EN EL PROCESO PLANIFICADOR DE RECONVERSIÓN INTEGRAL

Con lo expuesto anteriormente sin duda alguna se puede asegurar que el problema global a resolver en la Platja de Palma es turístico. Sencillamente se trata de buscar las soluciones necesarias en busca del escenario deseado de un nuevo modelo turístico y en principio eliminar progresivamente todo aquello que ha ido

CUADRO 1. Cronología funcional de los últimos 30 años de la Platja de Palma



Fuente: INESE, elaboración propia.



deteriorando o degradando la calidad turística del destino. El proceso consiste en hacer un minucioso estudio y análisis del turismo que tenemos, incluyendo todos los factores y variables, directos e indirectos, tangibles e intangibles, que puedan incidir en el desarrollo del turismo.

Todo ello siempre dentro de un marco de sostenibilidad. Es un proceso técnico y pluridisciplinar, que requiere, no cabe duda, de una decisión final política para dar cobertura legal a las estrategias, propuestas y determinaciones a implementar que nos han diagnosticado unas conclusiones técnicas. No obstante sabemos, por experiencia, que el sistema más utilizado es el de hacer únicamente propuestas directas, sin estudios y análisis previos, sin saber a ciencia cierta si la solución es acertada o perjudicial, desde corto a largo plazo, desoyendo muchas veces las opiniones de técnicos expertos en turismo. Prevalecen más siempre las de los grupos de interés productivo que buscan prioritariamente sus intereses sectoriales antes que la garantía y viabilidad de la calidad y sostenibilidad del turismo. Así es como a menudo los creadores de producto turístico se convierten, paradójicamente, en destructores del propio turismo. Para resolver el problema turístico de la Platja de Palma, antes de definir cualquier objetivo específico pretendido, es preguntarnos ¿qué modelo turístico tenemos?, ¿cuál queremos? y ¿cuál podemos tener que sea viable, competitivo y sostenible? Estas cuestiones deben ser la línea conductora del proceso planificador del desarrollo del turismo. El modelo de la Platja de Palma es el propio de un espacio turístico maduro que se consolidó con una evolución acelerada dentro de la tipología de un turismo de masas y con especialización de sol y playa, con poca diversificación tipológica de demanda mercado. Dentro de su especificidad, como hemos visto anteriormente, ha ido limitando cada vez más su especialización casi única hacia un turismo de bajo nivel adquisitivo con predominio de ocio nocturno, alcohol y sexo. Tenemos un turismo que se destruye a sí mismo; muchas infracciones legislativas; desinterés y negligencia política; desarrollo desordenado y no planificado; disminución de calidad de vida; disminución de patrimonio e identidad; promoción errónea con gran gasto público; turismo únicamente en manos de operadores turísticos y hoteleros; demasiada especialización estándar; turismo subvencionado al no absorber sus propias externalidades; etc. No tenemos: sistema turístico; participación ciudadana; movilización i/o presión de los grupos de interés no productivos y simples; política de marketing turístico que incluya promoción, publicidad y producto; oferta para un máximo de segmentos de demanda. Las grandes carencias: marco conceptual turístico claro y definido; marco legislativo utilizable; definición concreta de competencias políticas en turismo; sistema turístico; escenario deseado; planificación; etc. ¿Qué modelo turístico queremos?, lo más triste es que no lo sabemos. ¿Saben los creadores del producto que turismo quieren?, los hoteleros y empresarios vienen manifestando (1-7-2009) (lo han hecho en varias ocasiones) que quieren mantener el modelo actual y no ven posible o consideran utópico un cambio de turismo de más calidad y por eso puede ser un peligro y riesgo intentarlo. El entonces presidente de la Federación Hotelera

de Mallorca, Antoni Horrach afirmaba (30/02/2009) que el modelo actual es el mejor que podemos tener y no podemos tener otro. ¿Qué turismo podemos tener? No hay duda que podemos pretender un turismo cualitativo más que cuantitativo; un turismo de autenticidad y diferenciado; un turismo de demanda y oferta con diversificación compatible; un turismo patrimonio de todos y activo social; un turismo equilibrado y sostenible;... ¿Qué hay que hacer? Básicamente, inculcar una nueva cultura del turismo; crear un correcto sistema turístico; la aplicación de una consciencia política del turismo;..., ¿qué más se debe hacer?, una verdadera reconversión integral con sus correspondientes fases y pautas; un marco legislativo eficiente y una definición clara de competencias.

## **5. INICIOS Y PROCESO EVOLUTIVO DE LA RECONVERSIÓN INTEGRAL DE LA PLATJA DE PALMA**

A finales de 2003 es cuando se inicia la idea de una «Remodelación de la Platja de Palma» para «adecuarla a las nuevas tendencias del turismo, rescatando las infraestructuras que siguen siendo válidas y eliminando las actuaciones llevadas a término de forma desordenada desde los años 60». Esto es lo que se expuso en la presentación, el 24 de noviembre, realizada por el Secretario de Estado de Turismo, la Conselleria de Turismo de las Illes Balears y los alcaldes de Palma y Lluçmajor. Ya se anunciaba que la reforma se inscribiría como un proyecto piloto que posteriormente sería aplicado a otras zonas turísticas españolas. El 20 de diciembre de 2004 se creó el Consorcio de la Platja de Palma para llevar a cabo una reforma integral. El 30 de enero de 2006 se celebraron unas jornadas de debate sobre la remodelación de la zona, bajo el nombre de «Jornadas internacionales de trabajo para la gestión e innovación de destinos turísticos maduros: el caso de la Platja de Palma». A pesar del correspondiente y normal cruce de acusaciones entre la Administración del Estado (PSOE) y la Autonómica (PP de Jaume Matas), surgieron una serie de conclusiones llenas de optimismo y euforia: promotores, arquitectos, hoteleros, urbanistas, constructores y administración pactaron por la unión entre el sector público y privado, que trabajasen conjuntamente para remodelar el espacio turístico. Una vez más se seguía con el grave error conceptual en los objetivos: se trató más de remodelación y cambio urbanístico que de ordenación de los usos del territorio de un destino turístico. Una de las partes participantes propuso la reclasificación del suelo vacante, actualmente destinado únicamente a intercambios por esponjamiento y dotacional, en urbanizable para la construcción de viviendas para conseguir el capital necesario para la financiación completa. Tratándose de un espacio turístico, si no se han diagnosticado bien las necesidades turísticas, existe el peligro que se convierta en una zona de poblamiento urbano, y sobre todo, al estar tan próximo a Palma, pueda sufrir la presión residencial permanente de función no turística. En el Butlletí Oficial de les Illes Balears (BOIB) número 85, del 7/6/2007, salió publicado el «Pliego de bases» aprobado por la Junta rectora del Consorcio para la mejora y embellecimiento

de la Platja de Palma. El concurso de ideas era internacional, en dos fases: una con carácter abierto y la otra restringida por invitación. Podían participar todos los urbanistas interesados (sólo arquitectos e ingenieros de caminos) y equipos multidisciplinares especializados pero encabezados por arquitectos o ingenieros de caminos. No había ninguna base que hiciera referencia a criterios puramente turísticos, ni funcionales, ni de calidad, ni usos específicos, ni referencias indicativas de un nuevo modelo turístico con potencial diversificación.

Finalmente, el proyecto ganador fue uno de los equipos de invitación restringida, el del Sr. Adrian Geuze (West8). La presentación genérica del proyecto de ideas ganador fue la clara muestra de una reforma únicamente urbana. El Sr. Eulogio Bordas, director de la empresa encargada de planificar el futuro turístico de la zona, vino a decir que se debe construir un gran escenario urbano majestuoso y decorado, y después ya hablaríamos de turismo (todo lo contrario de lo que marcan los cánones de una planificación). Concretamente decía: «pero quedan muchos temas por consensuar y la dificultad de encontrar el equilibrio entre el uso turístico y residencial» [...] «En definitiva, lo que se ha de decidir ahora, qué turismo se quiere atraer a la Platja de Palma y cómo hacerlo». ¿No tendría que ser a la inversa? Los autores del proyecto resaltaron que su propuesta tiene dos características principales: ser un referente de sostenibilidad y retornar al carácter de la zona, «la riqueza de los pueblos mediterráneos». Pero el contenido se contrapone completamente a estas dos características, más bien puede incrementar la insostenibilidad, aunque no la urbana, desplazando y eliminando las características funcionales turísticas. El nuevo carácter de la zona propuesto es precisamente de completa estandarización turística y de gran artificialización del carácter diferenciador y diversificado que se debería ofrecer. ¿Cómo se puede hablar de un «modelo Copacabana» a imitar, muchos años después de haber ya una especialización madura en otros destinos con los que difícilmente podremos competir ofreciendo lo mismo? En realidad el proyecto es un decorado de disfraz y maquillaje ambiental banalizando su auténtica función. Puede quedar bien como estética urbana, pero puede no tener nada que ver dentro de un ecosistema ambiental turístico de función holística. El 27 de julio de 2010 tuvo lugar, en el Parlament la aprobación de una nueva ley de Planeamiento Urbanístico para la renovación y rehabilitación de la Platja de Palma. Así el Consorcio se regía por una legislación urbanística propia con rango supramunicipal y comunitaria. El 2 de agosto de 2010 se hizo la presentación del Plan Estratégico y con su aprobación se inició el plazo de exposición pública para poder presentar alegaciones. Fue a partir de este momento, al salir a luz pública el contenido real de la gran reforma urbanística, se descubrieron las realidades, antes no conocidas, de cómo se veían afectados los vecinos y sectores afectados. Ante la revolución social y demagógicas quejas de todos los partidos políticos se tomó la decisión política de retirar el Plan antes que venciera el plazo de exposición pública. Se presentaron más de 1.300 alegaciones. Se constituyó una especie de comisión gestora entre el Consorcio y un representante de cada grupo político para ir consensuándolo todo.

Se decidió posponer la modificación del Plan hasta transcurridas las elecciones autonómicas y municipales del 22 de mayo de 2011. Así es como un problema turístico se ha convertido en un problema político. Ha sido el resultado de un gran fracaso en la planificación y en realidad tendremos que volver a empezar a hablar de una nueva Reconversión Integral.

## BIBLIOGRAFÍA

- <http://www.consorcioeplayadepalma.es/>, [Consulta: 24/03/2011 y 18/04/2011]
- PICORNELL, M.; ARROM, J.M.; RAMIS, C.I. (2006): «¿Un nuevo modelo turístico con soluciones fordistas? Algunas contradicciones en la reconversión de destinos maduros en las Illes Balears», en TROITIÑO *et al.* (coord.) (2008): *Destinos turísticos: viejos problemas, ¿nuevas soluciones?*, U. de Castilla-La Mancha, Cuenca, p. 707-720.
- PICORNELL, M.; ARROM, J.M.; RAMIS, C.I. (2006): «Modelo de planificación integral de reconversión de un espacio turístico maduro: el caso de la Platja de Palma», en TROITIÑO *et al.* (coord.) (2008): *Destinos turísticos: viejos problemas, ¿nuevas soluciones?*, U. de Castilla-La Mancha, Cuenca, p. 721-738.
- PICORNELL, M. (2006): «Los destinos maduros. Divergencia conceptual en la calidad y competitividad entre el turismo y las actividades económicas del turismo. La Platja de Palma como ejemplo», en TROITIÑO *et al.* (coord.) (2008): *Destinos turísticos: viejos problemas, ¿nuevas soluciones?*, U. de Castilla-La Mancha, Cuenca, p. 627-654.
- PICORNELL, M.; ARROM, J.M.; RAMIS, C.I. (2009): *La Platja de Palma. Pautas per a una reconversió integral i sostenible*, INESE, Palma, 255 p.
- PICORNELL, M.; RAMIS, C.I. (2010): «Reconversió Integral dels espais turístics. El cas de la Platja de Palma», en PICORNELL, M.; ARROM, J.M.; RAMIS, C.I. (Coord.): *Reconversió integral dels espais turístics*, INESE, Palma, p. 77-142.
- VALLS, J. F. (2004): *Gestión de destinos turísticos sostenibles*, Gestión 2000, Barcelona.

# CAMBIOS EN LA ESTRUCTURA METROPOLITANA DURANTE LA ÚLTIMA DÉCADA. EL CASO DEL ÁREA METROPOLITANA DE VALENCIA\*

María Dolores Pitarch(1)

*maria.pitarch@uv.es*

Juan M. Albertos(1)

*juan.m.albertos@uv.es*

M<sup>a</sup> Carmen Cañizares(2)

*mcarmen.canizares@uclm.es*

*(1)Dpto. de Geografía, Universitat de València*

*(2)Dpto. de Geografía y Ordenación del Territorio, Universidad de Castilla-La Mancha*

**Resumen:** La realidad metropolitana de los países desarrollados está experimentando cambios importantes asociados a la creciente separación entre los espacios de residencia y trabajo. En las áreas metropolitanas se dan los procesos de este tipo más complejos cuyas consecuencias territoriales inmediatas son la potenciación de ciertas centralidades a la vez que crecen centros nuevos o tradicionales en sus áreas de influencia. La estructura territorial (la red urbana y de transportes, fundamentalmente) en el Área Metropolitana de Valencia (AMV) incide claramente en los problemas asociados a la equidad social y a la sostenibilidad ambiental. La comunicación que aquí se presenta se centra en el análisis de dichos cambios en la última década, a partir del comportamiento demográfico de los municipios, las pautas generales de movilidad y los cambios en la ocupación del suelo en el AMV.

**Palabras clave:** Áreas Metropolitanas, movilidad, comportamiento demográfico, usos del suelo, Valencia.

---

\* Esta comunicación se ha elaborado en el marco del proyecto de investigación «Sostenibilidad ambiental y social en espacios metropolitanos: el caso del Área Metropolitana de Valencia» (referencia CSO2010-20481- subprograma 6E06) financiado por el Ministerio de Ciencia e Innovación (Plan Nacional I+D+I 2008-2011).

## CHANGES IN THE METROPOLITAN STRUCTURE DURING THE LAST DECADE. THE CASE OF THE METROPOLITAN AREA OF VALENCIA

**Abstract:** The metropolitan reality of the developed countries is experiencing important changes associated with the increasing separation between the spaces of residence and work. In the metropolitan areas they give themselves the most complex processes of this type which immediate territorial consequences are the enhancement of certain centralities simultaneously to the growth of new or traditional centers in their areas of influence. The territorial structure (the urban and transport network, mainly) in the Metropolitan Area of Valencia (AMV) clearly affects the problems associated with the social equity and with the environmental sustainability. This paper presents the analysis of the above mentioned changes during the last decade, based on the demographic behavior of the municipalities, the general guidelines of mobility and the changes on the land occupation in the AMV.

**Key words:** Metropolitan areas, mobility, demographic behavior, land use, Valencia.

### 1. INTRODUCCIÓN

Las áreas metropolitanas son espacios complejos donde el suelo es utilizado de forma intensiva por la población, respondiendo a lo que ya Harvey, a mediados de los 90, definió como «comprensión espacio-temporal» (HARVEY, 1996). Los residentes urbanos habitan una ciudad en la que los límites vienen marcados por la movilidad y el uso del territorio por el tiempo.

Estos procesos urbanos, que trascienden la ciudad tradicional y, por supuesto, los límites administrativos municipales, afectan cada vez más a territorios amplios definiendo lo que los sociólogos llaman el «espacio de vida» colectivo y surgen como resultado de las estrategias espaciales de los diferentes agentes económicos que, a su vez se apoyan en el desarrollo de los medios de transporte (FERIA, 2004).

Nos encontramos, ante un modelo metropolitano policéntrico que es consecuencia, según Santos Preciado (2000), de los recientes procesos de localización de las actividades sobre el territorio, en particular los servicios, y la dispersión del crecimiento inmobiliario asociado a la profunda transformación del sistema de infraestructuras de la ciudad que permite la creación de espacios residenciales nuevos y alejados del centro. Las áreas metropolitanas deben ser analizadas desde un punto de vista funcional en lugar de entenderlas desde una perspectiva jerárquica como se ha venido haciendo hasta ahora, dado que una parte de la relación derivada de una estructura jerárquica basada en el tamaño poblacional ha ido desapareciendo en la práctica (ARROYO, 2001).

Hace más de tres décadas, Kain y Fauth (1977) establecieron que algunas características de los desarrollos urbanos, muy particularmente la densidad, junto

con las características socioeconómicas de la población y la localización de residencias y lugares de trabajo, podían explicar tanto la demanda de viajes como la elección del modo de transporte. Cervero y Kockelman (1997) han expresado de forma bastante gráfica la manera en que la forma urbana influye en la demanda de viajes a través de 3 dimensiones o 3Ds: *Densidad, Diversidad y Diseño*.

Así, las distancias recorridas y la intensidad en el uso del vehículo privado son significativamente menores en las áreas urbanas más compactas y densas, allí donde el tejido urbano presenta mayores mezclas de usos (uso residencial con presencia de servicios, comercios...), y donde el diseño de los espacios públicos está más orientado hacia el peatón que hacia el coche (camino peatonales seguros y agradables, restricción del aparcamiento...).

El principal objetivo de esta comunicación es acercarnos a la estructura actual del territorio metropolitano (AMV)<sup>1</sup>, analizando las grandes tendencias en cuanto a demografía, ocupación del suelo y movilidad, con el fin de avanzar algunas conclusiones respecto a sus implicaciones en el desarrollo sostenible.

## **2. UNA DÉCADA DE URBANIZACIÓN EXPANSIVA Y CRECIMIENTO DEMOGRÁFICO (2001-2010)**

El período 2001-2010, la primera década del siglo XXI, ha constituido la prolongación del proceso de expansión de las periferias en las grandes ciudades españolas, al menos hasta la crisis económica que se desencadena en 2007 y se manifiesta con claridad los años siguientes. El modelo de «ciudad difusa» se ha extendido notablemente debido al proceso de desconcentración tanto residencial como de actividades económicas (VALENZUELA y SALOM, 2008), especialmente visible en las áreas metropolitanas mediterráneas. Ha sido la culminación del *boom* inmobiliario iniciado a mediados de la década anterior y marcado por un «crecimiento urbanístico exagerado, desordenado y cada vez más dirigido por las empresas y no por los intereses generales» (BURRIEL, 2008: 1) donde la falta de regulación y la ineficacia de los instrumentos de control han dejado vía libre al urbanismo depredador.

El caso que aquí analizamos, el AMV, se organiza en torno a una ciudad central, Valencia (809.267 habitantes en 2010), y 75 municipios localizados en un radio de casi 40 kilómetros que contabilizan algo más de un millón de habitantes, alcanzado, junto con la ciudad central, 1.864.796 habitantes en un territorio que no está reconocido como tal, jurídicamente, y presenta, como en otros casos, algunas dificultades de definición (FERIA, 2004: 85) y cierta complejidad (MALLARACH y VILAGRASA: 2002: 58) a pesar de su alcance y de la imagen que proyecta. De hecho, tampoco tiene entidad de MEGAs (*Metropolitan Economic Growth Area*) en el marco de la cohesión territorial europea, aunque se reconoce

---

<sup>1</sup> La delimitación del AMV utilizada como base para este trabajo es la propuesta por SALOM y CASADO (1997).

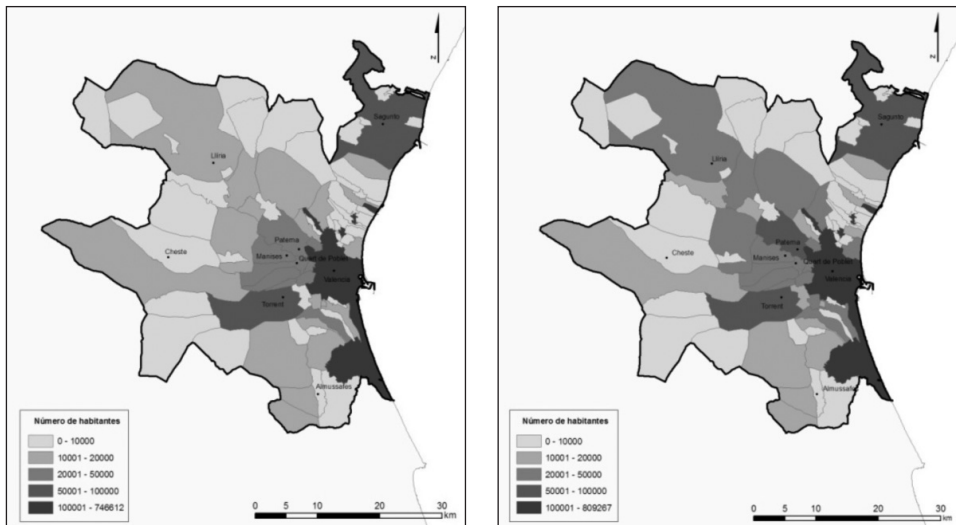
su potencial para alcanzar dicho reconocimiento (VALENZUELA y SALOM, 2008).

En el período 2001-2010 el Área Metropolitana ha aumentado su población en 261.000 habitantes, que se han repartido, preferentemente, en la gran mayoría de los asentamientos de tamaño intermedio y, en menor medida, en los núcleos más grandes y mejor comunicados (Torrent, Sagunto, Paterna, Mislata, etc.), ya que Valencia solo ha sumado 62.655 habitantes con una tasa de crecimiento real anual medio de solo 0,89%, por debajo de la ofrecida por el área metropolitana (1,67%).

Al comenzar la década, este territorio, se estructuraba a partir de su ciudad central, Valencia (746.612 hab. en 2001), dos ciudades que superaban los 50.000 habitantes aunque a gran distancia de la principal (Torrent con 65.538 y Sagunto con 57.017); 28 ciudades en el rango hasta 10.000 habitantes, con diferencias muy evidentes entre sus extremos Paterna (47.687) y Chiva (10.126), mientras que el resto de municipios, un total de 45, no alcanzaban el rango estadístico de «urbanos» aunque su carácter de núcleos rurales no les ha impedido acoger un destacado proceso de urbanización (figuras 1 y 2).

Sin duda, durante este período el desarrollo de las infraestructuras de comunicación, los procesos de innovación tecnológica, la disposición de suelo para urbanizar y la constatación de una gran movilidad por cuestiones relacionadas con los mercado de trabajo y vivienda (SALOM y CASADO, 2007; SALOM, 2011), están entre los factores explicativos de la intensificación de la urbanización expansiva. Todo ello conlleva asumir, como ocurre con algunas otras áreas metropolitanas españolas, las funciones de capitalidad, acoger una amplia gama

FIGURAS 1 y 2. Población municipal, 2001 y 2010



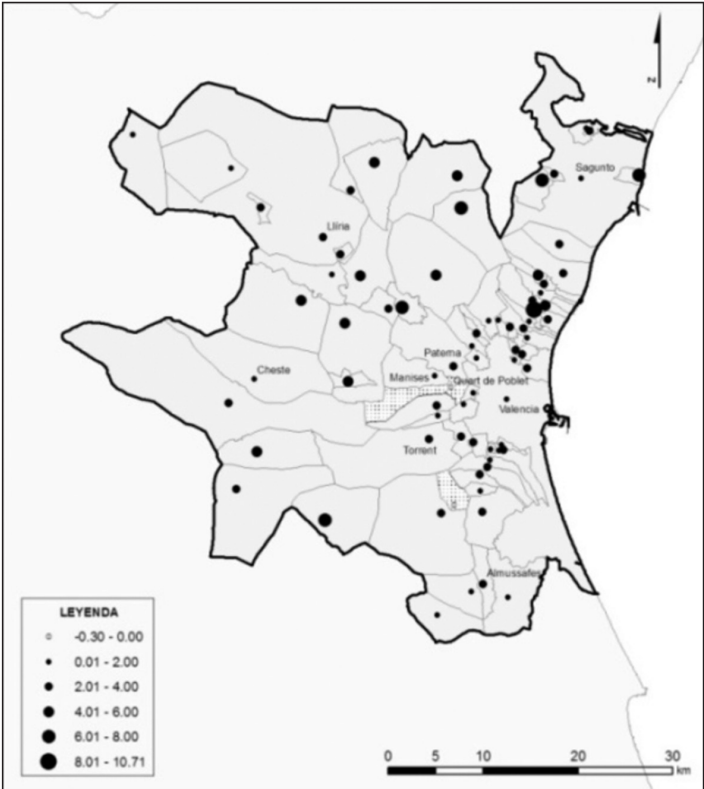
Fuente: Elaboración propia a partir de datos del INE.



de actividades así como una gran capacidad de difusión tanto económica como cultural a nivel regional, nacional e incluso internacional (VALENZUELA y SALOM, 2008).

Así, si observamos la evolución del crecimiento a escala municipal medida con la tasa de crecimiento real anual medio (TCRA) comprobamos que nos encontramos con valores muy elevados, en general, ya que prácticamente un tercio de los núcleos superan el 3% y dos terceras partes el 2%, registrándose una representación importante de municipios con tasas entre 5 y 8% y constatándose el único municipio con valores superiores al 10%: Emperador (figura 3).

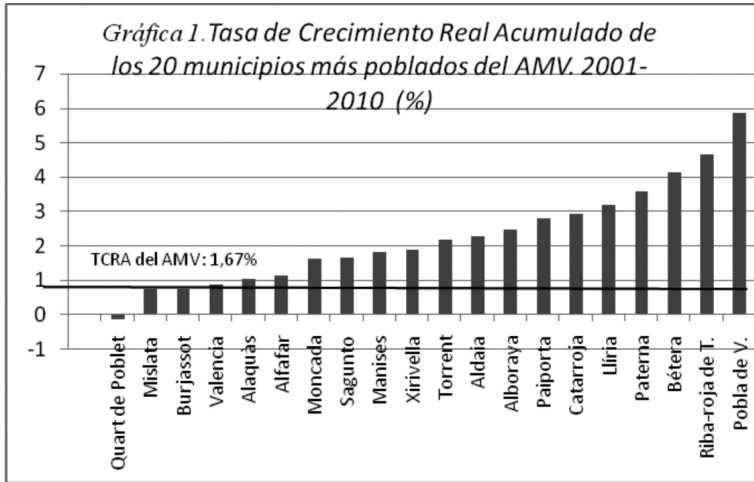
FIGURA 3. Tasa de crecimiento real anual. 2001-2010



Fuente: Elaboración propia a partir de datos del INE.

Su análisis nos permitía establecer varios grupos: con tasas negativas encontramos los municipios de Alcàsser (-0,30 %) y Quart de Poblet (-0,12 %), municipios ambos con un elevado porcentaje de población inmigrante y que en la última década han perdido, sobre todo, puestos de trabajo para esta población que ha tenido que emigrar. Con valores inferiores al 2% aparecen municipios con crecimientos positivos pero valores bajos como es el caso de Mislata y Burjassot (0,75), entre los más poblados, e incluso Valencia (0,89) (figura 4), todos ellos

FIGURA 4



Fuente: Elaboración propia a partir de datos del INE.

saturados desde el punto de vista urbanístico, junto con otros de menor tamaño en los que el ritmo de crecimiento ha sido algo más relevante, tanto grandes como Sagunto (1,67) y Manises (1,82) como pequeños en el caso de Beniparrell (1,98).

En síntesis, el Área Metropolitana de Valencia es un ejemplo elocuente de cómo sobre las economías de aglomeración y de escala se ha asentado un espectacular crecimiento económico, poniendo de manifiesto su atractivo para la instalación de actividades industriales tanto por la importancia del mercado como por la oferta de mano de obra (VALENZUELA y SALOM, 2008; PONCE, 2003: 333), lo cual ha repercutido de manera indudable en el aumento demográfico del 99% de los municipios.

### 3. CAMBIOS EN LOS USOS DEL SUELO (2000-2006)

El proyecto CORINE Land Cover 2006 nos ofrece la posibilidad de conocer los cambios en el uso del suelo en el primer quinquenio del presente siglo. El proyecto, desarrollado en España dentro del Plan Nacional de Observación del Territorio (PNOT) del Ministerio de Fomento, coordinado por el Instituto Geográfico Nacional y financiado por la UE, posibilita estudios sobre la evolución de la cobertura del suelo y de los usos (actividades) del mismo con una gran fiabilidad. Basado en la teledetección, no deja ningún espacio sin cubrir y, en el caso del AMV proporciona una información valiosa que nos da una idea clara sobre los principales procesos de cambio en el uso del suelo de este territorio. Su sucesor, el SIOSE (Sistema de Información de Ocupación del Suelo en España) es aún más preciso, sin embargo, el Corine permite la comparación directa con el año 2000, razón por la cual se ha preferido su utilización para esta comunicación.

Entre los años 2000 y 2006 más de 75 millones de m<sup>2</sup> de suelo del AMV han cambiado de uso. De ellos, el 60,2% se ha transformado en alguna forma de uso urbano, bien sea tejido urbano continuo (9,12%), tejido urbano discontinuo (4,6%), zonas en construcción (32,41%) o zonas industriales y comerciales (14,6%). La mayor parte de este cambio procede de zonas verdes naturales o artificiales (diverso tipo de agricultura). De hecho, el mayor número de cambios de uso detectados (51 de los 243) se da desde zonas de frutales a zonas en construcción, suponiendo el 21% de la superficie transformada. Si a estos frutales (fundamentalmente cítricos) añadimos los cultivos de regadío, la cifra llega al 50% de los cambios detectados y el 40% de la superficie transformada (Cuadro 1).

En líneas generales, el AMV ha experimentado un intenso proceso de urbanización, al que se suma la construcción de infraestructuras que refuerzan el lugar central de este territorio, como la ampliación del puerto de Sagunto y del aeropuerto, con más de 12 millones de m<sup>2</sup> ganados al mar y a la superficie agrícola, así como la construcción de redes viarias y ferroviarias. Estas últimas, aunque afectan a una superficie menor (apenas el 0,2% de la superficie transformada) no dejan de ser importantes, pues se configuran como los ejes de crecimiento urbanístico más importantes, en particular las autovías de Ademuz y de Madrid.

*CUADRO 1. Cambios hacia uso urbanístico 2000-2006*

USO del suelo en el 2006 (producto de cambio 2000-2006)	Nº de cambios	Superficie afectada (m <sup>2</sup> )	% de superficie que ha cambiado de uso
Tejido urbano continuo	38	6.854.954	9,12
Tejido urbano discontinuo (se incluyen: estructura urbana abierta y urbanizaciones exentas y/o ajardinadas)	16	3.492.545	4,65
Zonas en construcción	91	24.383.632	32,41
Zonas industriales o comerciales (se incluyen: zonas industriales y grandes superficies de equipamientos y servicios)	56	11.016.990	14,64
TOTAL cambios hacia uso urbanístico	201	45.748.122	60,81
TOTAL todos los cambios en el AMV	243	75.225.498	100

Fuente: Elaboración propia a partir de datos de CORINE.

La localización de los principales cambios en el AMV nos da indicios claros de la consolidación de algunos subcentros del AMV, que están concentrando población, puestos de trabajo y crecen desde el punto de vista urbanístico, forzando un aumento de la movilidad y reforzando su papel de núcleo secundario dentro del área pero con su propio hinterland. Son municipios periféricos, alejados de la capital, que no sólo concentran los mayores crecimientos poblacionales sino

también las mayores superficies transformadas hacia la urbanización (Chiva, Loriguilla, L'Eliana, Riba-roja del Túria, La Pobla de Vallbona y San Antonio de Benagéber, Bétera y Paterna concentran el 20% del total de las superficies en construcción en el AMV). Se trata de un escenario de reestructuración espacial en el AMV (GALLO, *et al.* 2010) que está suponiendo procesos de concentración de actividades en el área central así como procesos de desconcentración hacia áreas periféricas sin que esto suponga un conflicto, sino más bien una complementariedad. La descentralización, basada en los usos del suelo, se da sobre los ejes viarios principales, a pesar de que la difusión del uso residencial o urbano disperso es más laxa, y en ocasiones ocupa espacios pequeños que aprovechan la densidad de caminos o zonas de segunda residencia alejadas de los cascos urbanos tradicionales que corresponden a iniciativas locales de promoción urbanística y que generan una importante movilidad personal privada al convertirse en espacios de primera residencia. A ello hay que unir la proliferación de espacios industriales y, sobre todo, comerciales (grandes superficies) que se localizan a lo largo de los principales ejes viarios con una accesibilidad, a través del transporte público, baja.

#### **4. MODELO URBANO Y PAUTAS DE MOVILIDAD**

Las transformaciones territoriales que han afectado al Área Metropolitana de Valencia durante la última década han incidido notablemente sobre las variables que explican la tendencia al policentrismo y los procesos de suburbanización en la misma. Entre éstas destacan:

- Cambios en la oferta de infraestructuras de transporte tanto de nuevos ejes viarios de alta capacidad (CV-35 en la periferia Noroeste metropolitana, CV-30 y Ronda Norte de la Ciudad de Valencia) como de nuevas líneas de transporte ferroviario a partir de la expansión de la red de Metrovalencia (nueva línea 5 de metro que conecta el aeropuerto de Manises con el puerto, o nueva línea 6 de tranvía que conecta distritos del norte de la ciudad (Orriols) con el frente marítimo).
- Cambios en la accesibilidad tanto de determinados espacios de las periferias metropolitanas como de las áreas centrales determinados por esta expansión de las infraestructuras.
- Extensión de la urbanización residencial en la periferia con tipologías muy favorables al uso cotidiano del coche, muy especialmente en los sectores NO y SO de las periferias metropolitanas (Camp de Turia, Horta Sud).
- Desarrollo y extensión de nuevas tipologías de espacios comerciales y de ocio también muy estrechamente ligadas a las nuevas tipologías residenciales de baja densidad y al uso del coche y en el entorno de vías de alta capacidad (Heron City en la CV-35, o Bonaire en la A-3).

Estas nuevas dinámicas actúan sobre un territorio que muestra unas pautas de movilidad ya en 2001 claramente diferentes a las de las restantes grandes áreas

metropolitanas españolas. Como han puesto de relieve Feria y Vahí (2010) en su análisis del reparto modal de los viajes al trabajo a partir de la información recogida en el Censo de Población de 2001, el AMV muestra un peso muy superior del coche privado (60% frente al 45% de Madrid o el 50% de Barcelona) y una presencia mucho más débil del transporte público: 17% frente al 40% de Madrid o el 28% de Barcelona). Si hace 10 años las pautas de movilidad del AMV podían considerarse ya como problemáticas o difícilmente sostenibles, la dinámica territorial seguida ha ido en la línea de mantener y acentuar los problemas, y ello a pesar del esfuerzo realizado durante la década en materia de inversión en transporte público.

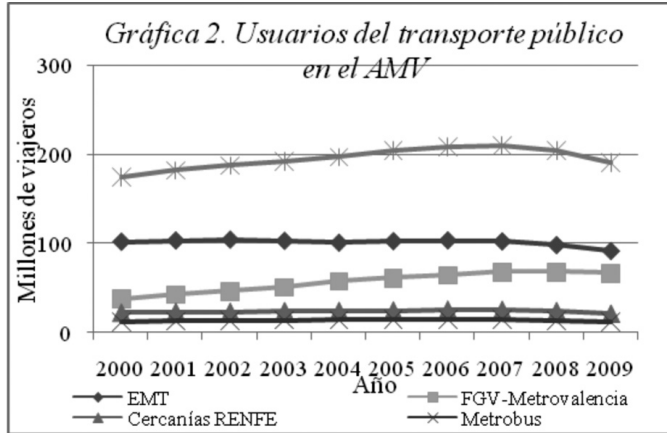
El tráfico de entrada y salida de la ciudad de Valencia, que es una consecuencia de la creciente integración funcional metropolitana, se incrementa entre 2000 y 2006 en un 13,2% pasando de 570.000 a cerca de 650.000 vehículos diarios. Las pautas territoriales que el AMV ha seguido han provocado una presión creciente sobre la red viaria, traducida en episodios relativamente frecuentes de elevada congestión (circunvalación metropolitana o A-7 y principales accesos a la ciudad). Esta creciente demanda de movilidad privada se produce en prácticamente todos los sectores de la periferia metropolitana y con una intensidad similar, con la significativa excepción del sector Norte (articulado en torno a la V-21), donde se combinan transformaciones territoriales menos intensas junto con menores inversiones en las vías de alta capacidad y en el transporte público.

Resulta relevante constatar que esta creciente demanda de movilidad privada ha discurrido en paralelo a importantes inversiones en las redes de transporte público, tanto de la EMT como de Metrovalencia. Este crecimiento y mejora de las redes de transporte público, que ha afectado fundamentalmente a Metrovalencia y en menor medida a los restantes operadores que prestan servicios en el AMV, ha permitido un incremento notable en el uso del transporte público. Entre los años 2000 y 2006 el número de usuarios del conjunto de operadores conoce un crecimiento del 19,4% (figura 5). Destaca singularmente el incremento de los usuarios de Metrovalencia que ha ido en paralelo a la expansión de la red y que han pasado de 37.8 millones en 2000 a 64.6 millones en 2006, alcanzado un máximo histórico de 68.3 millones en 2008. De hecho, las tres cuartas partes de todo el incremento de usuarios que experimenta el transporte público del AMV entre 2000 y 2006 son atribuibles a Metrovalencia.

El incremento de movilidad en el AMV entre 2000 y 2006, apreciable tanto por los flujos metropolitanos de tráfico privado (+13,2%) como por el volumen de usuarios del transporte público (+19,4%) es superior al crecimiento experimentado por la población (+11,2%), mostrando los efectos de un incremento en la intensidad de la movilidad por habitante que debe atribuirse en buena parte a los procesos expansión y cambio territorial y de integración funcional a escala metropolitana.

Aunque el crecimiento de la demanda de transporte público es sin duda un dato positivo desde el punto de vista de la sostenibilidad de las pautas de movi-

FIGURA 5



Fuente: Entitat de Transport Metropolità, Metrovalencia-Ferrocarrils de la Generalitat Valenciana, Empresa Municipal de Transporte de Valencia y RENFE.

idad, el incremento que ha experimentado en paralelo el uso de escala metropolitana del vehículo privado, ha impedido que mejore de forma sensible el patrón de reparto modal.

Las causas de estas diferentes dinámicas que acaban por neutralizarse entre sí son varias:

- Las inversiones en materia de transporte público, especialmente en lo que se refiere Metrovalencia han beneficiado especialmente a la ciudad de Valencia, al espacio central del área metropolitana. En términos de frecuencias y calidad del servicio existen importantes diferencias entre el núcleo central y los espacios periféricos del área metropolitana donde el nivel de inversión y, por ende, de calidad del servicio del transporte público, es muy inferior. Ello condiciona que en los espacios periféricos del área metropolitana, que son también los que están experimentando transformaciones funcionales y territoriales más intensas, el transporte público no pueda todavía plantearse como una alternativa verdaderamente competitiva frente al uso del coche. De hecho, buena parte del crecimiento en el uso del transporte público se produce en el área central de la ciudad de Valencia, la mejor dotada y que presenta los mejores índices de accesibilidad<sup>2</sup> (figura 6).
- Las propias características del desarrollo urbano en las periferias metropolitanas (baja densidad residencial, segregación territorial, especialización funcional), hace muy difícil la gestión de la movilidad inducida por parte

<sup>2</sup> El índice de accesibilidad representado es proporcional al inverso del tiempo medio de acceso desde cada estación de Metrovalencia al resto de estaciones de la red, incluyendo en el cálculo tanto los tiempos de desplazamiento como los tiempos medios de espera (en función de la frecuencia del servicio). El índice 100 equivale al valor medio de las estaciones de la red.



damentalmente), las pautas de movilidad privada, la construcción de infraestructuras de comunicación (particularmente vías de gran capacidad), la política de transporte público a nivel metropolitano y los modelos de comportamiento personal y social. Todo ello está dando lugar a una nueva estructura interna del territorio metropolitano que cada vez se encuentra más conectado pero menos cohesionado.

En este contexto territorial despuntan nuevos retos para el futuro de la planificación y gestión de este territorio, son necesarias nuevas formas de gobierno que se orienten hacia la mejora integral de la calidad de vida de las personas que habitan el AMV.

## BIBLIOGRAFÍA

- ALBERTOS, J.M., NOGUERA, J., PITARCH, M.D., SALOM, J. (2007): «La movilidad obligada en la Comunidad Valenciana entre 1991 y 2001: cambio territorial y nuevos procesos», *Cuadernos de Geografía*, 81-82, pp. 93-118.
- ARROYO, M. (2001): «La contraurbanización: un debate metodológico y conceptual sobre la dinámica de las áreas metropolitanas», *Scripta Nova. Revista electrónica de Geografía y Ciencias Sociales*, 97, 15. [www.ub.es/geogrit/sn-97.htm](http://www.ub.es/geogrit/sn-97.htm)
- BURRIEL, E.L. (2008): «La década prodigiosa», *Scripta Nova* vol. XII, n. 270 (1-VIII-2008), disponible en <http://www.ub.edu/geocrit/sn/sn-270/sn-270-64.htm> (11-V-2011).
- CERVERO, R., KOCKELMAN, K. (1997): «Travel Demand and the 3Ds: Density, Diversity and Design», *Transportation Research D*, 2.3, pp. 199-219.
- FERIA, J. M<sup>a</sup> (2004): «Problemas de definición de las áreas metropolitanas españolas», *Boletín de la Asociación de Geógrafos Españoles* n. 38, p. 85-99.
- GALLO, M.T. *et al* (2010): «Cambios territoriales en la Comunidad de Madrid. Policentrismo y dispersión», *EURE*, v. 36, n. 107, pp. 5-26.
- HARVEY, D. (1996): «Cities or urbanization?», *Cities*, 1-2, pp. 38-62.
- KAIN, J.F. Y FAUTH, G.R. (1977): «The effects of urban structure on automobile ownership and journey to work mode choices», *Transportation Research Record*, pp. 9-17.
- MALLARACH, J. y VILAGRASA, J. (2002): «Los procesos de desconcentración urbana de las ciudades españolas», *Ería. Revista de Geografía*, n. 57, p. 57-70.
- PONCE, G. (2003): *Reestructuración y territorio en los sistemas productivos industriales valencianos*, Alicante, Universidad de Alicante.
- SALOM, J. (2011): «Procesos territoriales y transformaciones recientes del sistema urbano valenciano», *Scripta Nova* vol. XV, n. 356 (10-III-2010), disponible en <http://www.ub.edu/geocrit/sn/sn-356.htm> (Consulta 11-V-2011).
- SALOM, J. y CASADO, J.M. (2007): «Movilidad cotidiana y mercados de trabajo en la Comunidad Valenciana», *Boletín de la Asociación de Geógrafos Españoles*, 44, p. 5-28.



SANTOS, J. M. (2000): «Las periferias urbanas y la organización de la ciudad actual: el caso de Madrid», *Ciudad y Territorio. Estudios Territoriales*, XXXII (126), 669-688.

VALENZUELA, M. y SALOM, J. (2008): «Los procesos de urbanización en España. nuevos factores, nuevas tendencias, en COMITÉ ESPAÑOL DE LA UNIÓN GEOGRÁFICA INTERNACIONAL: *España y el Mediterráneo. Una reflexión desde la Geografía española*, Madrid, AGE y Otros, p. 49-56.

**Páginas web:**

<http://www.ine.es/> Instituto Nacional de Estadística (Consulta 11-V-2011).



# DE ARCHIPIÉLAGO URBANO A BULEVAR LITORAL. LA EXPANSIÓN URBANA EN EL LITORAL ESTE MEDITERRÁNEO\*

Gabino Ponce Herrero  
*gabino.ponce@ua.es*  
Pablo Martí Ciriquián  
*pablo.marti@ua.es*  
*Universidad de Alicante*

**Resumen:** Bajo los principios del Movimiento Moderno, los planes generales diseñaron ciudades compactas de crecimiento pautado. Desde los años 1990 se dan profundos cambios conceptuales (postmodernidad), políticos (autonomías), legales (normas específicas regionales) y económicos (crisis industrial y terciarización), manifiestos en cambios morfológicos de las ciudades, cada vez más abiertas y expansivas, en procesos claros de ciudad difusa, con matices según la cultura del territorio existente en cada autonomía, conforme con la madurez socioeconómica de sus sociedades.

**Palabras clave:** postmodernidad, terciarización, cultura territorial.

## FROM URBAN ARCHIPIELAGO TO COASTAL BOULEVARD. URBAN EXPANSION ON THE MEDITERRANEAN COAST

**Abstract:** Under the principles of the Modern Movement, compact cities with structured growth patterns were developed in the general urban plans. Since the 1990s, different types of profound change have taken place in concepts (postmodernity), politics (autonomy), law (specific regional legislation) and economics (industrial crisis and tertiarization). These processes are reflected in the morphological changes that have occurred in increasingly open and expansive cities. Cities that are becoming more diffuse, albeit in different ways depending on the culture

---

\* Proyecto: *Las ciudades españolas en la etapa autonómica (1978-2008). Dinámicas, Procesos y políticas*, CSO2009-11261. Ministerio de Ciencia e Innovación (subprograma GEOG).

of each autonomous area and the socio-economic maturity of their corresponding societies.

**Key words:** postmodernity, tertiarization, territorial culture.

## 1. DE *PGOU* A *PG*: DE CIUDAD COMPACTA A CIUDAD DIFUSA

A lo largo del litoral mediterráneo, a través de las comunidades autónomas de Cataluña, Comunidad Valenciana, Islas Baleares y Murcia, las formas urbanas históricas se han ido adaptando a unos condicionantes territoriales de características parecidas que, no obstante, en la etapa autonómica, sobre la base del crecimiento general, han evolucionado hacia modelos diferenciados, conforme con las estrategias de ordenación territorial de cada uno de esos Gobiernos, plasmadas en un marco jurídico más o menos favorecedor de la expansión urbana.

La hipótesis que sustenta este trabajo es que la diferente base de partida de cada uno de esos territorios ha desempeñado un destacado papel en la configuración de unos modelos urbanos diferenciados, a través de políticas regionales de ordenación del territorio, que se han aplicado sobre sistemas urbanos en unos casos maduros y en otros casos muy jóvenes y desestructurados, y ello pese a que en todos los territorios se ha experimentado el cambio desde el desorden previo a la primera *Ley del Suelo* de 1956, pasando por las décadas del urbanismo racionalista (*moderno*) con los primeros *planes generales de ordenación urbana*, hasta el urbanismo flexible o postmoderno de las últimas décadas de la centuria y principios del nuevo siglo XXI.

Expresión clara del cambio conceptual es el cambio en la denominación de los planes responsables del urbanismo que, a mediados de los años 1980 fueron trasmutando desde *PGOU* hasta *PG*. Esto es, desde planes centrados en el diseño de ciudades compactas en un vasto territorio municipal de *suelo rústico* o *No Urbanizable* que, precisamente por eso quedaba al margen del proceso de planificación, hasta planes en que la ciudad se desborda de manera fragmentada por todo el municipio, de ahí la necesidad de nominarlos como *planes generales*, ya que su objetivo es llevar el urbanismo a todos los confines del municipio. Así ha desaparecido el concepto de *suelo rústico* y, casi, también el de *Suelo No Urbanizable*, estrictamente ceñido a las porciones que atesoran valores patrimoniales o directamente son inservibles para la urbanización.

El cambio se ha explicado de otro modo. En el marco legal *moderno racionalista positivista*, la clasificación del suelo en los *PGOU* se organizaba jerárquicamente primero delimitando el *Suelo Urbano* y luego cuantificando las necesidades de *Suelo Urbanizable* para el futuro mediano, mientras el suelo restante, el marginal en el proceso de planificación, quedaba como *Suelo Rústico* o *No Urbanizable*. Los *PG* postmodernos han introducido un sutil cambio en el orden de la clasificación, suficiente para alterar el paradigma de la ordenación territorial. Así, los nuevos planes generales delimitan primero el *Suelo urbano*, pero en segundo

lugar juegan a delimitar de forma milimétrica el *Suelo No Urbanizable*, acotado en perímetros aislados conforme con los valores medioambientales o culturales que atesoren (bosques, riberas, yacimientos arqueológicos, valores paisajísticos, etc.), de manera que, una vez definido el suelo no apto para la expansión urbana, todo el resto del municipio queda clasificado automáticamente como *Suelo Urbanizable* y por ello susceptible de ser inmediatamente ocupado por las urbanizaciones que, de ese modo, se han diseñado como lotes aislados de ciudad.

Con todo, aunque el nuevo paradigma de la ordenación del territorio ha hecho fortuna y se ha colado en todas las consejerías autonómicas de urbanismo de las regiones analizadas, el modelo expansivo no ha tenido igual intensidad en cada una de ellas, ya que se han interpuesto en el proceso aspectos tales como una mayor o menor cultura territorial y medioambiental, junto con unos desiguales niveles de desarrollo socioeconómico y, al tiempo, ha interferido el grado de madurez de esas sociedades, conforme con el perfil industrial, terciario, turístico o incluso agrario de cada una de las ciudades concretas.

## **2. LAS CIUDADES ANALIZADAS Y LAS DIFERENTES ESTRUCTURAS SOCIOECONÓMICAS DE PARTIDA**

El trabajo se sustenta en el análisis de las catorce ciudades mayores de 100.000 habitantes (*Censo* de 2001) ubicadas en la franja y corredores litorales y prelitorales de las comunidades autónomas de Cataluña, Baleares, Comunidad Valenciana y Murcia. Componen un conjunto de situaciones bien diversas, conforme con su naturaleza, donde aparecen grandes áreas metropolitanas, como Barcelona y Valencia, capitales autonómicas de gran peso relativo (macrocefalia) en sus territorios, como Palma y Murcia, junto con otras capitales de provincia de menor rango y otras ciudades de tamaño medio. Desde el punto de vista funcional, en el grupo se da también un notable contraste entre viejas ciudades industriales en declive y transformación, ciudades puramente administrativas y ciudades turísticas, todas con manifiestas estrategias de *terciarización* y desarrollo comercial.

De norte a sur se perfila también una trayectoria diferenciada en los modelos de desarrollo socioeconómicos de esas ciudades, ya que las catalanas se incorporaron antes al desarrollo socioeconómico general del País sobre bases industriales, conformando modelos urbanos compactos y de fuertes densidades, mientras otras ciudades (como algunas de las valencianas y baleáricas) transitaban hacia patrones *residencialistas* o claramente turísticos, con un claro desfase cronológico, mientras que las ciudades murcianas se han incorporado mucho más recientemente al fenómeno *residencialista* y expansivo del urbanismo, que ha desarticulado las viejas ciudades compactas.

Todas forman parte del denominado *corredor litoral mediterráneo*, entequeia que se sustenta en la realidad de unas fuertes densidades de población concentradas en esa franja, sobre todo si se compara con el poblamiento existente en el interior de esas autonomías. No obstante, no existe un sistema urbano entendido

como tal, ni una fluida red de interacciones entre las ciudades ubicadas en ese espacio. Esto es, se trata de urbes beneficiadas de una renta de situación que todavía no han conseguido vincularse funcionalmente y ni definir una clara estructura de corredor funcional, pese a las directrices en ese sentido emanadas desde la Unión Europea (COMISIÓN EUROPEA, 1994). De hecho, las tareas de ordenación del territorio se plantean desde cada región en clara competencia con las vecinas, intentando subordinarlas en los proyectos de territorio ordenado/subordinado por las nuevas metrópolis regionales, en un esquema que se repite hacia abajo dentro de las propias regiones, donde cada ciudad diseña y desarrolla estrategias no de complementariedad, sino de auto apropiación de las dinámicas de los territorios en que se asientan.

Se mantiene así (aunque con otras bases) el proceso histórico que ha pergeñado diferentes modelos de ciudad, que han evolucionado de manera fragmentada conforme con las rupturas naturales del eje longitudinal —por la presencia de montañas y del propio mar—, de modo que cada uno de estos territorios de la franja litoral funcionaba casi de manera autónoma, configurando un modelo de archipiélago urbano (Ponce, 2005) sin que existiese una verdadera red de ciudades. Mientras en el pasado explicaban la fragmentación los condicionantes históricos y geográficos, en el presente las discontinuidades son fruto de la heterogeneidad de planes derivadas de las estrategias de cada Gobierno autónomo y

*CUADRO 1. Ciudades (>100.000 hab.) de la franja litoral mediterránea: evolución número habitantes*

	1970	1981	1991	2001	2008
Barcelona	1.745.142	1.754.900	1.681.132	1.885.807	1.615.908
Valencia	653.690	751.734	777.427	738.441	807.200
Murcia	243.759	288.631	338.250	428.081	430.571
Palma de Mallorca	234.098	304.422	308.616	378.769	396.570
Alicante	184.716	251.387	275.111	364.664	331.750
Hospitalet de Llobregat	241.978	294.033	273.284	278.169	253.782
Badalona	162.888	227.744	218.171	229.866	215.329
Cartagena	146.904	172.751	173.061	228.766	210.376
Elche	122.663	162.873	187.596	218.525	228.348
Sabadell	159.408	184.943	189.184	212.371	203.969
Terrassa	138.697	155.360	157.442	196.567	206.245
Castellón de la Plana	93.968	126.464	138.489	181.512	177.924
Tarragona	78.238	111.689	112.801	113.129	137.536
Girona	50.338	87.648	70.409	108.916	94.484

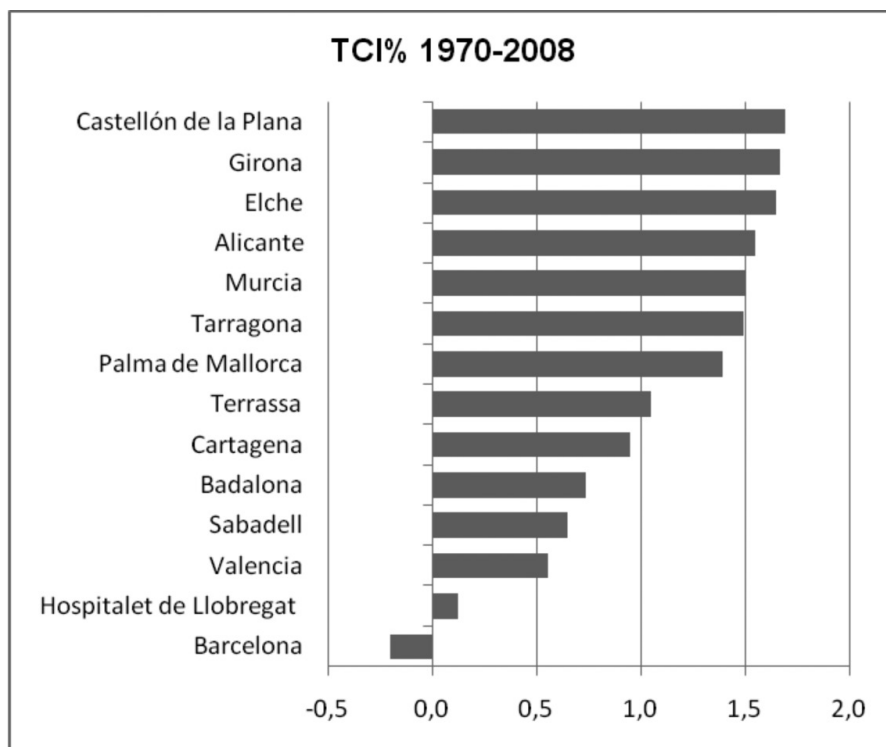
Fuente: INE, censos y padrones, elab. prop.

*CUADRO 2. Ciudades (>100.000 hab.) de la franja litoral mediterránea en el contexto territorial (habitantes)*

	1970	2008
Ciudades franja litoral más 100.000 hab. (CFL)	4.256.487	5.309.992
Comunidades Autónomas mediterráneas (CCAAM)	9.549.261	15.112.041
CFL/CCAAM %	44,6	35,1
España	34.040.989	46.157.822
CFL/España %	12,5	11,5

Fuente: INE, censos y padrones, elab. prop.

*FIGURA 1. Tasa de crecimiento interanual (%) de las ciudades (>100.000 hab.) de la franja litoral mediterránea (habitantes)*



Fuente: INE, elab. prop.

de la forma en que se han enfrentado a la transformación de sus sociedades hacia el postcapitalismo y hacia la postmodernidad.

### 3. LOS INDICADORES DE LA TRANSFORMACIÓN URBANA

#### 3.1. Un voluminoso parque de viviendas

Dado que se ha señalado el proceso de industrialización y la primera generación de PGOU como el momento en que se diseñan las primeras ciudades compactas modernas y la crisis industrial y la descentralización autonómica (a partir de 1978) como el detonante del nuevo modelo de urbanismo expansivo, se propone el análisis porcentual de las viviendas construidas en cada uno de esos momentos (ajustado a las posibilidades que ofrece el censo).

En todas las ciudades analizadas se comprueba el elevado porcentaje de viviendas construidas antes de 1971, por lo general más de la mitad del parque inmobiliario existente, en virtud del gran desarrollo socioeconómico experimentado por el País a partir de los años 1960. Paradigmático es el caso de la ciudad de Barcelona, que en 1971 tenía ya construido el 73% de su parque inmobiliario (y saturado su municipio). El hecho de que en Hospitalet de Llobregat también existiese en ese año 1971 un alto porcentaje del total de viviendas existentes permite colegir el importante peso de la industrialización en la más temprana edificación de la ciudad. Así, otras ciudades industriales, de menor rango que las capitales provinciales o regionales, hallan también valores significativos en

*CUADRO 3. Ciudades (>100.000 hab.) de la franja litoral mediterránea, viviendas construidas según periodos (%)*

antes 1971		1971-2001	
Barcelona	73,2	Murcia	62,0
Hospitalet de Llobregat	67,5	Tarragona	60,4
Alicante	57,2	Cartagena	60,2
Badalona	56,7	Castellón de la Plana	57,6
Valencia	55,4	Girona	56,1
Sabadell	55,1	Terrassa	54,2
Palma de Mallorca	50,3	Elche	51,0
Elche	49,0	Palma de Mallorca	49,7
Terrassa	45,8	Sabadell	44,9
Girona	43,9	Valencia	44,6
Castellón de la Plana	42,4	Badalona	43,3
Cartagena	39,8	Alicante	42,8
Tarragona	39,6	Hospitalet de Llobregat	32,5
Murcia	38,0	Barcelona	26,8

Fuente: INE, censo 2001, elab. prop.



cuanto a viviendas construidas antes de 1971, como es el caso de Badalona, Sabadell, Elche y Terrassa. En general, fueron las décadas de los años 1950 y 1960 cuando esas ciudades alcanzaron los valores de crecimiento más elevados de toda la serie. Por el contrario, a partir de 1971 esas viejas ciudades industriales han construido menos viviendas (siempre en cifras relativas) que las nuevas ciudades terciarias emergentes, encabezadas por las de la Región de Murcia y por otras con nueva vocación residencialista y turística.

### 3.2. La densidad de viviendas vacías

A los efectos de este análisis, se entiende como vivienda vacía la no ocupada de manera permanente (secundarias+abandonadas+viviendas en *stock* en el mercado inmobiliario). Los datos del cuadro adjunto permiten observar un mercado inmobiliario mucho más ajustado en las ciudades de perfil industrial, como Badalona, Hospitalet, Sabadell y Terrassa, todas con menos de un 20% de

CUADRO 4. Ciudades (>100.000 hab.) de la franja litoral mediterránea, viviendas vacías

	% total vacías
Cartagena	41,6
Alicante	32,9
Girona	32,5
España	32,3
Tarragona	30,3
Elche	30,2
Castellón	27,6
Valencia	26,4
Palma	23,9
Murcia	22,3
Barcelona	21,6
Terrassa	20
Sabadell	17,9
Hospitalet	17,7
Badalona	14,6
<b>Comunidad Valenciana</b>	41,4
<b>Baleares</b>	39,1
<b>Región Murcia</b>	36,2
<b>Cataluña</b>	30,1

Fuente: INE, censo 2001, elab. prop.

viviendas desocupadas en el año 2001. A ese grupo sigue otro caracterizado por grandes y viejas ciudades —con grandes centros históricos— como Barcelona, Murcia, Palma y Valencia, con porcentajes entre el 20% y el 30%, en los que parece tener fuerte impronta el acusado proceso de abandono experimentado por sus espacios centrales. Por último, los porcentajes más elevados de viviendas vacías se concentran en ciudades medias, como Elche, Tarragona, Girona, Alicante y Cartagena, en las que convergen los tres procesos señalados: centros históricos en proceso de abandono, desarrollos turísticos litorales (muy claros en Elche, Alicante y Cartagena) y un significativo proceso de especulación que ha disparado la construcción en los años 1990 y 2000.

### **3.3. La demanda de viviendas en edificios unifamiliares**

Con el objeto de conocer la demanda de viviendas en edificios unifamiliares, responsable principal de la diseminación del hábitat por el territorio, se ha procedido al estudio por separado de las viviendas de ese tipo existentes en los centros históricos (donde pueden ser tipológicas conforme con el momento de su construcción), en los ensanches y en las periferias. En el cuadro adjunto se comprueba como la mayor parte de las viviendas se ubican en edificios plurifamiliares, mientras sólo un 10% tiene el carácter de unifamiliar. También se comprueba cómo es en las periferias urbanas donde esa modalidad tiene más éxito y llega a suponer el 25% en el conjunto de ciudades analizadas.

Analizadas en detalle las áreas periféricas se observa la fuerte dinámica de las ciudades con gran término municipal frente a las que ya han ocupado todo su municipio. Entre las primeras se hallan Murcia, Cartagena y Elche, donde los crecimientos urbanos de las dos últimas décadas se ha fundamentado en el edificio unifamiliar. Mientras Barcelona, Hospitalet y Valencia representan el caso contrario. Entre ambas situaciones la mayor o menor presencia de esa tipología depende claramente del modelo de ciudad diseñado por los últimos planes generales de fundamento postmoderno. Así, Alicante que cuenta con un gran término municipal, presenta una periferia en la que sigue dominando abrumadoramente el edificio plurifamiliar (61%), frente al unifamiliar (8%), en gran medida condicionado por el tipo de hábitat desarrollado frente a los dilatados arcos playeros. Circunstancia parecida se da en Palma donde, no obstante, los valores de los unifamiliares es más importante (17%) merced a la existencia de un frente litoral dividido por mitad entre playas bajas y arenosas —con los característicos edificios de apartamentos— y acantilados bajos con calas y caletas, ámbito anfractuoso sobre el que se ha desarrollado la tipología más propia de chalés aislados y adosados. Frente a ellas aparecen ciudades con un marcado perfil industrial, que parten de morfologías compactas, con índices intermedios de edificios para viviendas unifamiliares, como Sabadell, Terrassa y Elche, aunque el cambio de sus economías ha dado pie también al incremento reciente de unifamiliares.

CUADRO 5. Ciudades (>100.000 hab.) de la franja litoral mediterránea, viviendas vacías: tipología de viviendas por grandes zonas urbanas

distrito	viviendas					%		
	número	unifamiliar	plurifamiliar	plurifamiliar con locales	otras	unifamiliar	plurifamiliar	plurifamiliar con locales
Centro histórico	228.057	17.135	80.362	126.096	4.464	7,5	35,2	55,3
Ciudad compacta	1.464.356	61.481	507.977	883.529	11.369	4,2	34,7	60,3
Periferia	585.803	150.616	240.146	192.213	2.828	25,7	41,0	32,8
total	2.278.216	229.232	828.485	1.201.838	18.661	10,1	36,4	52,8

Fuente: INE, Censo viviendas, 2001, elab. prop.

CUADRO 6. Ciudades (>100.000 hab.) de la franja litoral mediterránea. Tipología de las viviendas en sus periferias, año 2001 (%)

	unifamiliar	plurifamiliar	plurifamiliar con locales
Murcia	62,3	26,7	10,7
Cartagena	51,4	36,3	12,0
Elche	47,6	37,2	14,0
Girona	21,4	52,2	25,5
Sabadell	19,6	61,6	18,4
Terrassa	17,9	47,9	34,1
Palma	17,0	45,6	36,9
Castellón	16,9	36,1	46,6
Badalona	15,5	56,6	27,6
Tarragona	9,6	40,1	49,8
Alicante	7,6	61,3	30,4
Valencia	6,6	27,9	65,1
Hospitalet	1,0	65,3	33,3
Barcelona	0,0	0,0	0,0

Fuente: INE, Censo viviendas, 2001, elab. prop.

La tendencia reciente muestra un aumento de la demanda de unifamiliares en todos los casos. Los últimos datos obtenidos (agrupados por provincias) permiten conocer cómo esa tipología supera en Murcia, Alicante y Girona el 30% de las construcciones realizadas antes de que estallara la crisis inmobiliaria, coincidiendo con los territorios más volcados hacia el turismo *residencialista*. Se comprueba también como la construcción de viviendas se aproxima a ratios próximas a una vivienda por un habitante: en Castellón, en el periodo 2000-2005

CUADRO 7. Ciudades (>100.000 hab.) de la franja litoral mediterránea. Construcción de viviendas (por provincias) en 2000-2005 y aumento de habitantes

	Girona	Barcelona	Tarragona	Baleares	Castellón	Valencia	Alicante	Murcia
unifamiliares	27.601	47.352	24.369	20.615	18.190	44.542	86.311	59.733
en bloque	56.632	217288	89925	56727	80056	129855	173970	109454
total	84.233	264.640	114.294	77.342	98.246	174.397	260.281	169.187
% unifamiliares/total	32,8	17,9	21,3	26,7	18,5	25,5	33,2	35,3
habitantes 2000	565.599	4736277	598533	845630	474385	2201200	1445144	1149328
habitantes 2005	687.331	5.309.404	730.466	1.001.062	559.761	2.463.592	1.783.555	1.370.306
aumento habitantes	121.732	573.127	131.933	155.432	85.376	262.392	338.411	220.978
ratio nuevos hab./nuevas viviendas	1,4	2,2	1,2	2,0	0,9	1,5	1,3	1,3

Fuente: INE, Censo viviendas, 2001, elab. prop.

los habitantes aumentaron en 85.376 individuos y las viviendas lo hicieron en 98.246 unidades.

#### 4. UN CÚMULO DE NORMAS LEGALES PARA DESREGULAR

La labor legislativa en materia de urbanismo ha sido muy intensa en los años 1980 y 1990, e incluso a comienzos del siglo XXI para acomodar las antiguas leyes del suelo a las exigencias crecientes del negocio inmobiliario hasta su crisis. Todas las comunidades autónomas analizadas han diseñado unos marcos legales en esencia de carácter postmoderno, con los que se han posibilitado los grandes desarrollos urbanísticos y el excesivo consumo de suelo derivado de la fragmentación de la forma urbana y la dispersión de las «funciones urbanas» por todo el medio rural. Se ha tratado, en todos los casos, de una ardua tarea para desmontar el paradigma racionalista que inspiró las primeras leyes «modernas» de 1956, 1975 y 1976, promulgadas con vocación de estabilidad y permanencia en el tiempo para regular la ciudad compacta resultado del desarrollo industrial. El objetivo común de toda la maraña de nuevas normas urbanísticas, a veces explicitado en los preámbulos, ha sido el de «agilizar los procesos» y «abaratarse el precio de las viviendas», para ello, se ha procedido a un complejo proceso legal de desregulación y desmontaje de los estrictos fundamentos del urbanismo moderno.

Han coincidido en el tiempo los procesos de descentralización autonómica en la regulación urbanística con la demanda de normas más flexibles —postmodernas— y posibilitadoras de los grandes desarrollos urbanísticos. La primera norma fue la ley de 1981 para la protección de la legalidad urbanística en Cataluña, a la que siguió la promulgación en 1984 del Código Urbanístico catalán. En 1989 y 1990 fueron las Islas Baleares las que aprobaron normas propias sobre el ajuste de las leyes estatales a la realidad insular, con una particular «disciplina urbanística». En 1992 se da la primera ley del suelo valenciana, seguida en 1994 de la controvertida *Ley Reguladora de la Actividad Urbanística* de 1994, donde con criterios racionalistas y de control público de los procesos se creaba la figura del «agente urbanizador» que, sin ser propietario del suelo podía promover su ocupación y desarrollo bajo tutela de las instituciones públicas. Pero el *Reglamento de Planeamiento* de 1998 que desarrollaba esa ley se elaboró ya con criterios postmodernos, liberando al agente urbanizador de buena parte de las obligaciones que exigía el control público, generándose un grave problema de indefensión para los propietarios, objeto de sanción por el Parlamento Europeo. Por su parte, en 1992 se aprobó en Murcia una norma regional de inspiración racionalista para la protección del territorio, trasmutada en marco favorecedor de su consumo con la Ley del Suelo de Murcia de 2001, momento de la eclosión del urbanismo expansivo en esa autonomía.

## 5. CONCLUSIONES

Si la ciudad industrial generó formas compactas y fue consumiendo territorio de manera pautada conforme con los crecimientos previstos, la ciudad postindustrial ha generado formas urbanas fragmentadas, de bajas densidades, dispersas por el territorio, merced a la conjunción de un cúmulo de circunstancias. Pero en el conjunto de regiones analizadas, esos cambios se han dado con un desfase cronológico y con una graduación de intensidades que pueden atribuirse a la desigual situación de partida de cada una de ellas en el momento del cambio.

Por un lado, el desarrollo socioeconómico general del País se ha dado de manera matizada a lo largo del eje mediterráneo analizado. En sentido general, las ciudades catalanas fueron las que primero alcanzaron patrones propios de las sociedades desarrolladas, mientras que las ciudades murcianas han sido las últimas en incorporarse a esos estándares de desarrollo. Entre ambas, las ciudades baleares y valencianas han experimentado desarrollos particulares que pueden adscribirse a una u otra situación de acuerdo con la base económica en que han sustentado esos crecimientos: primero las ciudades de base industrial, luego las turísticas y, con cierto desfase, las ciudades de función administrativa. Claro está que en esas ciudades hay casos en que se conjugan todas o varias de esas funciones, incorporando matices cronológicos y formales al esquema general.

La crisis industrial y la evolución hacia fórmulas económicas en que impera el terciario (más banal o especializado) se ha dado al tiempo en que se producía la descentralización estatal y la creación de nuevos Gobiernos regionales (dos últimas décadas del siglo XX). Bajo esa directriz económica, las ciudades han desarrollado importantes equipamientos terciarios (turísticos, comerciales, de ocio y otros equipamientos consumidores de territorio, tales como las universidades y sus nuevos *campus*) para sustento de sus economías en crisis y cambio y que, además, debían ser competitivos y ganadores frente a otras ofertas.

La transmutación funcional ha tenido como soporte el territorio que ha acabado plenamente dedicado al uso urbanístico. Cada ciudad ha arbitrado fórmulas legales de carácter local, a partir de la recalificación y reclasificación, derogación y revisión de planes generales, para sumarse al nuevo motor económico fundamentado en el desarrollo del terciario en toda su amplia gama de actividades, funciones y equipamientos.

Agotada esa vía, se ha impelido a los Gobiernos autonómicos para que modificaran el marco legal hasta permitir la puesta en el mercado inmobiliario de todo el suelo útil de una sola vez («de golpe»), lo que ha hecho posible el urbanismo fragmentario que se ha expandido por todo el territorio con su secuela de impactos. Las nuevas normas legales se han inspirado en los criterios postmodernos de flexibilidad, desarrollos estratégicos y ágiles (para ser los primeros en acceder al mercado). Pero en el eje mediterráneo analizado se comprueba una cierta contención en las ciudades más maduras, como son las del norte que experimentaron crecimientos industriales y, luego, terciarios moderados, mientras que

las transformaciones han sido más espectaculares y banales en las ciudades del sur, de crecimientos más acelerados y constreñidos en el tiempo. Así, el bulevar mediterráneo se expande de sur a norte, cuando los desarrollos socioeconómicos anteriores lo hicieron de norte a sur.

## BIBLIOGRAFÍA

- BORJA, J. (2010): *Luces y sombras del urbanismo de Barcelona*, Barcelona, UOC, 304 pp.
- BUSQUETS, J., DOMINGO, M., EIZAGUIRRE, X., MORO, A. (2003): *Les formes urbanes del litoral català*, Diputació de Barcelona, 121 pp.
- COMISIÓN EUROPEA (1994): *Europa 2000+. Cooperación para la ordenación del territorio europeo*, Luxemburgo, Comisión Europea, 247 pp.
- FERIA TORIBIO, J.M., ALBERTO PUEBLAS, J.M. (coords.) (2010): *La ciudad metropolitana en España: procesos urbanos en los inicios del siglo XXI*, Pamplona, Cívitas, 442 p.
- IVIE (2010): *El Desarrollo del Arco Mediterráneo Español. Trayectoria y perspectivas*, Murcia, CAM. [http://www.ivie.es/downloads/np/NP\\_AME\\_120110.pdf](http://www.ivie.es/downloads/np/NP_AME_120110.pdf)
- PONCE HERRERO, G. (2005): «De la taylorización a la vertebración del territorio valenciano: Nuevas redes y jerarquías urbanas», *Ciudad y Territorio. Estudios Territoriales*, XXXVII (143), 105-124
- PONCE HERRERO, G. (2006): «La fragmentación de la forma urbana en la Comunidad Valenciana», en *La ciudad fragmentada. Nuevas formas de hábitat*, Alicante, Universidad de Alicante, pp. 89-130.
- RULLÁN, O. (1999): «Crecimiento y Política territorial en las Islas Baleares (1955-2000)», *Estudios Geográficos*, LX (236), 1999, pp. 403-442.
- RULLÁN, O. (1995): «Legislación balear versus territorio y medio ambiente», *Turismo y territorio*, Mallorca, Colegi Oficial d'Arquitectes de Balears, pp. 153-178.





# PERCEPCIÓN DE LOS PROCESOS DE URBANIZACIÓN Y PÉRDIDA DE PAISAJES IDENTITARIOS EN LA VEGA DEL RÍO SEGURA

M<sup>a</sup> Dolores Ponce Sánchez

*maponce@um.es*

*Escuela Universitaria de Turismo de Murcia*

**Resumen:** La presente comunicación pone de manifiesto la opinión, preferencias y actitudes de los habitantes de la Vega del Segura ante la imperiosa necesidad de proteger y revitalizar un espacio en retroceso, seriamente amenazado, de extraordinario valor cultural, natural y económico, la Huerta de Murcia. Constituye una aportación al diagnóstico previo a la elaboración de un plan de acción territorial. Una información de gran importancia que se obtiene a través de la entrevista personal y abierta, y que propone, incorporar el espacio subjetivo a la función pública y administrativa de ordenar el territorio, y, hacer de la participación ciudadana, no sólo un estilo de gobierno, sino un instrumento insoslayable en procesos de toma de decisiones en materia de ordenación y desarrollo territorial. Los resultados de esta investigación revelan fuertes relatos identitarios que reclaman la recuperación y puesta en valor de este paisaje cultural.

**Palabras clave:** Procesos de urbanización, paisajes identitarios, ordenación y desarrollo territorial, participación ciudadana, Vega del Segura.

PERCEPTION OF THE URBAN DEVELOPMENT PROCESSES AND LOSS OF IDENTIFYING LANDSCAPE IN FERTILE PLAIN OF THE SEGURA RIVER

**Abstract:** The present paper reveals the opinion, preferences and attitudes of the habitants of the fertile plain of the Segura River faced with the pressing need of protecting and revitalizing a declining space, seriously threatened with an extraordinary cultural, natural and economic value, that is, Murcia fertile irrigated area. It is a contribution to the diagnosis previous to the elaboration of a territorial action scheme. Some important information gathered through open and personal interview whose aim is to incorporate the subjective space to the citizen participation not only a form of government but an essential instrument in making decisions processes related to territorial development and planning. The results of

this investigation reveal strong identifying narratives that claim the recovery and marketing of this cultural landscape.

**Key words:** Urban development processes, identifying landscape, territorial development and planning, citizen participation, fertile plain of the Segura river.

## 1. INTRODUCCIÓN

La preocupación y compromiso por temas medioambientales, por el uso racional de los recursos naturales, así como la búsqueda de una mayor calidad de vida, se puede considerar como una ideología característica de la sociedad actual, que surge para denunciar las graves lesiones que está sufriendo el medioambiente. Esta circunstancia es perceptible y alarmante en los paisajes culturales de los países mediterráneos, creados y mantenidos por las actividades primarias tradicionales y que están siendo rápidamente degradados (Badia *et al.*, 2010). El modelo convencional de desarrollo de carácter economicista ha transmitido a la sociedad un discurso fundamentado en valores de estatus y confort que ha servido a los intereses de los grupos de poder que han permitido un proceso urbanizador de nefastas consecuencias en la Vega del río Segura, porque además de ser poco equitativo, en cuanto a distribución de beneficios, ha propiciado la pérdida de una parte importante de patrimonio histórico de gran valor: la huerta. Desde principios de la década de 1980 hasta la actualidad, sólo el municipio de Murcia ha perdido 27.000 tahúllas de un centenar, aproximadamente (Junta de Hacendados de la Huerta de Murcia, 2010). El territorio se ve afectado por las nefastas consecuencias de la presión urbana, en primer lugar, la que origina la transformación profunda del modo tradicional de vida y el paisaje: la rururbanización, nuevos residentes, no en todos los casos, de nuevas estructuras demográficas y modos de vida; entre otras, también se puede citar: el abandono y deterioro de ese importante volumen de tierras de labor en espera de ofertas urbanísticas, comprensible, pues a ello hay que sumar la escasa rentabilidad de la actividad productiva, en parte por su baja competitividad frente a los nuevos regadíos tecnificados; un desánimo entre los huertanos que han sufrido las modificaciones del tradicional regadío comunitario y los sistemas de tandeos, derivado de la supresión de esas tierras, que incluso modifican la calidad de las aguas que reciben las distintas áreas de regadío; pérdida de continuidad generacional y cultural... Realidad que se advierte en hábitats similares y cercanos, es el caso de la Huerta de Valencia o la de Orihuela. Pero en esta comunidad autónoma, los agentes sociales y las distintas administraciones han tomado conciencia de tal situación. Esta actitud ha derivado en que la protección de la Huerta sea un mandato legal, en el artículo 22 de la Ley de Ordenación del Territorio y Protección del Paisaje, se recoge el Plan de Acción Territorial de Protección de la Huerta Valenciana. En la comunidad autónoma de Murcia, existen igualmente relatos identitarios, como el de HUERMUR que en 2009 ya reclamaban un Plan Integral de Conservación de la

Huerta de Murcia, similar al de Valencia, sin respuesta hasta ahora, excepto lo contemplado en el actual PGOU de 2001, en el que se reconoce la potencialidad y realidad productiva que mantiene la huerta, y afirma que: «No es cierto que Murcia, la ciudad, se haya cargado la huerta. Murcia, la ciudad, crece y se transforma. La huerta también. La cuestión es lograr compatibilizar con mayor armonía y eficacia ambos procesos.» Mientras tanto, compatibilizar estos procesos ha consistido en el avance de la urbanización, con especial énfasis, hacia el norte y sur del área periurbana de la ciudad. Los candidatos de partidos de izquierdas en su campaña electoral de las municipales y autonómicas de mayo de 2011 prometen recuperar este paisaje para impulsar su función agrícola e implantar la turística. Es muy predecible que la huerta cambie para adaptarse a esta sociedad y mundo global, pero debe hacerlo desde el máximo consenso para preservarla. Por tanto, el objetivo de esta comunicación es descubrir la actitud de la población residente del área periurbana de Murcia, a través de la entrevista personal y abierta, ante el brusco proceso urbanizador que continúa, aunque más ralentizado por la actual crisis financiera y económica, desde el último cuarto del siglo XX, y ante las propuestas de intervención de algunos colectivos de ciudadanos, políticos y académicos. Asimismo, pretende servir de vehículo de difusión de estas opiniones, ante el convencimiento de que los procesos de desarrollo deben ser a escala humana y para todas las personas que habitan el lugar, por eso es lícito que sean éstas quienes expresen qué territorio desean para mejorar su calidad de vida y bienestar. La hipótesis de esta investigación plantea la existencia de relatos identitarios entre la sociedad, que eligen qué aspectos de nuestra cultura son dignos de aprecio y conservación frente a otros, e inducen a la participación y compromiso con el territorio para que sea posible un mejor uso y aprovechamiento de sus espacios de vida. El ámbito territorial, objeto de estudio en esta comunicación, comprende las pedanías tradicionales de regadío del municipio de Murcia, con mayor o menor presencia de huerta e independientemente del peso de esta actividad en cada una de ellas. Los resultados que se presentan forman parte de una investigación más ambiciosa, actualmente en proceso en este municipio, que se extiende a una región natural estructurada por el curso del río Segura en su tramo final, aunque se contempla ampliarlo al resto de vega en la comunidad murciana. Por el momento, el espacio considerado para esta investigación es la Huerta Histórica de Murcia y Orihuela, conectada durante siglos, como lo describe el geógrafo Al Udri en el siglo XI: «una amplia zona de huerta que estaba articulada, entre Alcantarilla, Murcia y Beniel, por un lado, y Orihuela, Callosa, Catral y Almoradí, por otro, ya se conectaban las zonas agrícolas de Murcia y Orihuela» (De Gea, 2009); se selecciona en la Comunidad murciana los municipios citados, además de Santomera, y en la Comunidad valenciana, los que componen la Comarca de la Vega Baja. Esta área se propone como unidad de gestión territorial, si bien encuentra el obstáculo de los límites administrativos, conforma un agrosistema de origen andalusí que crea un paisaje cultural y natural muy homogéneo, de similar evolución en función de varios factores. Esta comunicación presenta la

información obtenida hasta la fecha, es una primera aproximación, a partir de un tratamiento esencialmente cualitativo, el que verdaderamente tiene interés, es el que nos conduce a descubrir la imagen que estas personas tienen de su hábitat y su opinión acerca de cómo quieren que sea. Por ello, aunque ha sido necesario cuantificar las respuestas, no aparecen excesivas cifras sino la transcripción de la percepción más representativa de las personas que han colaborado. La comunicación se estructura en tres bloques temáticos correspondientes a los objetivos específicos que han configurado la estructura de la fuente utilizada: la entrevista. El título dos, revela las características socioeconómicas de los entrevistados, sin duda variables que pueden condicionar los puntos de vista. Los siguientes apartados, 3 y 4, abordan respectivamente, la vinculación con el territorio de nuestros informadores y su opinión sobre las propuestas de puesta en valor del espacio productivo y de éste en turístico. Por último, se finaliza con un capítulo de conclusiones.

## **2. IDENTIFICACIÓN DE LOS ENTREVISTADOS**

Las investigaciones de carácter cualitativo, como la que nos ocupa, adquieren un gran valor, es preciso insistir en la necesidad de considerar el espacio subjetivo en temas de planificación y ordenación del territorio, hasta ahora ausente. Aunque conseguir la colaboración de los grupos se convierte en una difícil labor, en esta ocasión se ha insistido para poder completar las cien entrevistas, y se han obtenido 103, cifra que constituye una muestra bastante representativa de la población que reside en esta área periurbana de la ciudad de Murcia. Este apartado aborda las características de los entrevistados en cuanto a composición por edad y sexo, localización por lugar de residencia y actividad económica que realiza, independientemente de si se desplaza para ello a otro lugar. En estudios de percepción conviene tener en cuenta estas variables porque sin duda condicionan las respuestas. Se va a comentar, en primer lugar las dos últimas pues, como se verá en el desarrollo de los siguientes apartados, son las que han originado, prácticamente, una opinión y actitud unánime ante los temas que se han planteado en las distintas cuestiones. La funcionalidad y lugar de residencia confieren la condición de población rururbana, rasgo definitorio de esta muestra. Las personas entrevistadas entorno a los cincuenta años y más son los rururbanos de los años ochenta, aunque la mayor parte han nacido en las pedanías en las que residen o en otras vecinas con tradición de huerta, y los más jóvenes son sus hijos y nietos, viven en torno al lugar central, como entonces, y se dedican a actividades urbanas igualmente, en algunos casos coexisten éstas con las ancestrales rurales a tiempo parcial y una fuerte heterogeneidad profesional e incluso complementariedad (Andrés, 1987). Las generaciones que han participado tienen los mismos intereses en la relación que mantienen con este territorio. Son manifiestos los valores identitarios, el sentimiento de pertenencia a un lugar que hace que el paisaje, el espacio, se perciba como un elemento de idiosincrasia, reaccionando en su defen-

sa y protección ante agresiones internas o externas. Un resultado que corrobora la hipótesis establecida. Como se ha dicho, la variable que ha determinado una conducta tan homogénea ha sido el arraigo al lugar de residencia, la vinculación al territorio, al lugar de nacimiento, excepto cuatro personas. Es preciso señalar que esa excepción es relativa, porque para ellos, a pesar de no haber nacido en la huerta, estaba en su memoria como espacio de vida de la infancia, de salidas recreativas o de vacaciones, con imágenes de experiencias muy agradables, que han ido cambiando ante el dinamismo registrado en las últimas décadas, pero que siguen siendo favorables con respecto a las que tienen de la ciudad. Un ejemplo que ilustra este argumento es el relato de uno de ellos al solicitársele el lugar de residencia:

*«Vivo en Churra pero no soy de aquí. La huerta para mí es lo mejor, mi madre es de La Arboleja y no vive allí ahora, pero íbamos todos los fines de semana y en el verano mis hermanos y yo nos quedábamos con los abuelos varias semanas..., lo pasábamos muy bien».*

El Plan General de Ordenación Municipal establece tres divisiones administrativas para clasificar las numerosas pedanías del entorno de Murcia, si se atiende a aquellas que albergan regadío, huerta, son 41, nuestros colaboradores pertenecen a 16 de ellas, es una muestra importante para un solo entrevistador, supone algo más de un tercio del total. Todas estas pedanías se identificaban a finales de la década de 1980 como rururbanas, también en la actualidad. En la Costera Norte, una de las clasificaciones a las que se aludía anteriormente, residen una parte importante de entrevistados, aparecen prácticamente todas: Cabezo de Torres, Cobatillas, Churra, Esparragal, Gualupe, Javalí Viejo, Monteagudo y El Puntal; a ellas hay que sumar un número también significativo del denominado Fondo de Valle: Casillas, Llano de Brujas, Puente Tocinos, El Raal, S. Benito-Patiño, Santa Cruz, Santiago y Zaráiche, y Zarandona.

En cuanto a la funcionalidad, la heterogeneidad dentro del terciario es la constante. No aparecen agricultores de profesión, pero su opinión es fundamental y se recogerá en el trabajo global. Las profesiones más frecuentes: administración, docencia, comercio, transporte, empleadas del hogar, autónomos/as en distintos servicios: comercios, peluquería, mecánica, cerrajería... y un pequeño porcentaje de mujeres dedicadas a las labores del hogar. Es preciso señalar que un 27 por ciento de estas personas son jubilados/as, también del sector servicios o en el caso de las mujeres continúan con el trabajo de casa.

Respecto a la composición por edad y sexo, el grupo está relativamente equilibrado en género, cincuenta y seis son mujeres, y cuarenta y siete hombres. Los grupos de edad que se han establecido son tres: menores de 31 años, con un volumen del 10%; de 31 a 64 años, el más amplio, un 63%; y mayores de 64 años, con un 27%.

### 3. LOS RELATOS IDENTITARIOS

La huerta ha sido y sigue siendo uno de los elementos fisonómicos más relevantes de la ciudad y el municipio de Murcia. Este hábitat es un producto social y cultural, cambiante por tanto, de ahí la necesidad de comprender los procesos de producción que lo configuran para poder protegerlo, ordenarlo y gestionarlo. Pero la finalidad de esta labor es procurar un espacio de vida para el habitante, al que pertenece en primera instancia y el que lo está produciendo en sus relaciones con él. Por ello, a él solicitamos esta información. Los siguientes epígrafes revelan esta vinculación hombre-medio.

#### 3.1. Significado del paisaje Huerta

Es importante descubrir la imagen que tienen estos residentes de su espacio. Interesa conocer su percepción en cuanto al poblamiento y sobre su relación directa con las tierras de labor. En primer lugar, se aborda el hábitat, puesto que la ocupación constructiva de la huerta en el municipio, según el avance del PGOU de 2001, ha dado lugar a cuatro tipologías básicas del mismo: concentrado en cascos; concentrado denso, no nucleado; concentrado denso, nucleado; y concentrado en ejes estructurantes, al que pertenecen la mayoría de las pedanías aquí representadas, aunque también aparece la primera clasificación. Se les solicita que indiquen si viven en zona de huerta, viviendas no adosadas entre las que se mantienen pequeñas parcelas de huerta y algún erial, o en cascos en los que la huerta se mantiene inmediata y libre de edificaciones. Excepto los residentes en las pedanías de Churra, Monteagudo, Esparragal y algún entrevistado de Zarrandona, aproximadamente un 12 por ciento, que ha declarado vivir en núcleo urbano, el resto a pesar de habitar en ejes estructurantes: Raal, Casillas, Puente Tocinos, Llano de Brujas y otros, manifiestan vivir en la huerta. En general es un amplio sentimiento de pertenencia a este ámbito, que se corrobora con la siguiente cuestión que se plantea: el significado de este espacio para ellos. Se han obtenido en la mayoría de respuestas las dos realidades que aglutina el paisaje, realidad objetiva y percibida, ideas, múltiples interpretaciones, sentimientos de pertenencia, de manera que su valor supera lo físico y utilitario (Nogué, 2004). La huerta es para ellos: *«Lo mejor que tenemos, se cosecha verdura, fruta, no sé, es algo muy bonito»*; *«Lo sano de tener la verdura a mano, y la fruta recién cogida para comerla tan fresca y natural»*; *«Importante, un espacio de producción sano, fuente de riqueza para todos si se lleva bien»*; *«Es un pulmón verde, es salud, lugar de distracción...»* *«Es calidad de vida, productos frescos. No pasar hambre, ahora como está la situación. A mi primo que cultiva todavía vienen a preguntarle si tiene trabajo... y otra cosa, en Murcia con la sequía que tenemos muchos años y el calor que hace, la huerta da frescor, sombras, los bancales que se han quedado sin limoneros despiden en verano un calor insoportable»*; *«Tiene un valor sentimental, mi infancia, ayudar a mis abuelos, jugar entre los*

*limoneros, comía limones que me gustan mucho»; «Es libertad y calidad de vida».* Estas sensaciones recopilan los distintos significados que se han expresado, identificados con los valores actuales tan extendidos sobre el bienestar, la salud y preocupación por un medioambiente de calidad.

La segunda cuestión, invita a que declaren si dedican algún tiempo a labores propias de huerta. La mayoría de los entrevistados no dedican ningún tiempo a estas actividades, tan sólo un doce por ciento de ellos, con edades de 45 a 53 años de ambos sexos, manifiesta que dedica algunas horas a la semana a pequeños huertos que escasamente dan para autoconsumo, dicen realizarlas porque les gusta, les quita estrés, por ocio. Sin embargo, los jubilados y jubiladas, una parte importante matrimonios, sí realizan estas actividades, la mayoría, se corresponde con esa población rururbana de los años ochenta que no han abandonado este modo de vida y ha continuado con la agricultura a tiempo parcial, *«por ocio y por amor a lo que han hecho toda su vida mis padres y mis abuelos, vivían de la huerta, vendían incluso en el mercado de Murcia de todo: conejos, pollos y, pavos en navidades. Para esas fechas, por la purísima se hacía la matanza en mi casa y en otras muchas, esa tradición se está perdiendo, pero mi familia que vive en Llano de Brujas van al matadero compran el cerdo y la hacen...»* Ahora dicen obtener una producción para autoconsumo, para sus hijos, y venden pequeños excedentes, a vecinos y conocidos, de hortalizas, frutas y animales de granja, en casos como el que se acaba de mostrar, que mantiene, en parte, esas pautas de conducta vividas. Estas narraciones muestran la percepción de pérdida de un patrimonio cultural de extraordinario valor. La Huerta es un paisaje cultural reconocido por la Agencia Europea de Medio Ambiente desde 1998, al identificar tan sólo seis paisajes similares en Europa, tres de ellos en Italia, uno en Grecia y dos en España: La Huerta de Valencia y la Huerta de la Vega del Segura (PAT de la Huerta de Valencia, 2008)

### **3.2. Percepción de los procesos de urbanización y paisaje de Huerta**

Señala el profesor Andrés (1997) que en el municipio de Murcia no se ha podido evitar una periurbanización desbordante e incontenible que ha producido una profunda transformación en las estructuras sociales, económicas, culturales y paisajísticas por la confluencia de cuatro factores: fuerte incremento demográfico; progresiva expansión del suelo edificado; incremento de las actividades no agrícolas y gradual disminución de la población dedicada a la agricultura. Todo lo contrario del espíritu que animó a la redacción de las Ordenanzas para el Régimen y Gobierno de la Huerta de Murcia de 1849. Y la realidad en las últimas décadas es que se ha planificado con una ausencia rotunda de diálogo territorial, sin contar con los usuarios del territorio y el máximo consenso, además, han primado propósitos excesivamente economicistas. La pregunta que se formula es abierta y no se nombra el proceso urbanizador como causa fundamental: *¿A su juicio qué factores han provocado la pérdida de una parte importante de este*

*hábitat?* Por unanimidad, todos los colaboradores han nombrado como principal artífice el proceso urbanizador, sin embargo, un 10 por ciento de ellos designan a su vez otra causa, la falta de agua, dato que llama la atención por escaso si se tiene en cuenta que el discurso político es tan intenso que podría haber adentrado en mayor medida en la opinión de estas personas. Respuestas representativas de esta postura: «*El poco agua que hay para regarla y el poco precio que le pagan al agricultor por sus cosechas. Y las viviendas*»; «*Urbanismo y falta de agua*»; «*El desarrollo de las ciudades, la sequía, que el pequeño huertano no le salga rentable cultivar...*». Un grupo más numeroso, un 15 por ciento, señala que ha primado también el interés economicista y la pésima gestión del suelo. Entre sus manifestaciones se han seleccionado las siguientes: «*Deshumanización y pérdida de valores rurales, así como beneficio económico para algunos*»; «*El capitalismo, el afán de todo edificable para coger dinero fácil, y las siguientes generaciones no quieren cultivar la tierra*»; «*La mala gestión del suelo, todo para construir*»; «*La especulación urbanística*»; «*La construcción es el factor económico regional, se prioriza el sector terciario, no se invierte en innovación y desaparece la industria agroalimentaria como las conservas*» «*La avaricia, a los agricultores se les paga la tierra a precio de urbano y las autoridades permiten construir y cobran por ello una buena multa*». Estas declaraciones muestran un rechazo a la presión urbana no planificada que ha dañado el paisaje periurbano, un lugar que les ofrecía respuesta a las necesidades actuales de calidad de vida

FIGURA 1 y 2. Plantación de lechugas, Llano de Brujas (izda.). Construcción parada por crisis, Zarandona (dcha.)



Autora: Ponce Sánchez, M.D.



y bienestar, y una ventaja determinante: mejores precios en las viviendas que en la ciudad.

#### 4. PRETENSIONES PÚBLICAS DE ACTUACIÓN

La sociedad murciana, con movilizaciones, como se indicaba al principio, ha logrado que algunos de los candidatos a ocupar la alcaldía de Murcia, en las próximas elecciones de mayo, incluyan en su programa electoral «la recuperación, protección y puesta en valor de la red de regadíos de la Huerta para preservar su papel social y medioambiental, con la creación, en torno a este ámbito, de sendas y caminos que permitan volver a unir pedanías y pequeños núcleos urbanos. El Ayuntamiento impulsará la declaración de la Huerta de Murcia como Zona de Interés Turístico, en colaboración con las asociaciones ecologistas y colectivos que velan por la protección de nuestra Huerta frente a la pasividad de las administraciones» (Pedro López, Europa Press, 25-3-11). Se apuesta por el concepto de Huerta Productiva, también se propone la creación de una Denominación de Origen para los Productos Locales de la Huerta de Murcia, y potenciar una red de distribución de estos productos en los comedores escolares y hospitales. «...la Huerta debe ser entendida como un gran yacimiento económico y turístico respetuoso con el medio ambiente». Para ello, en el proyecto se incluye un ambicioso plan para la recuperación del patrimonio hidráulico, incluyendo la red de canales, molinos y azarbes. Recordemos que en Valencia estas medidas se contemplan en un mandato legal. La cuestión en Murcia es poco esperanzadora, la opinión pública no tiene tradición participativa y mucho menos reivindicativa, por tanto, ¿está supeditado este espacio a la voluntad de los políticos? ¿olvidará la política la necesidad de diálogo territorial entre todos los agentes afectados? A continuación vamos a conocer qué piensa nuestro colectivo sobre recuperar la Huerta productiva.

##### 4.1. Protección y revitalización ecológica y económica de la Huerta

Una vez más, el sentimiento de señas de identidad aflora ante esta cuestión y, de nuevo la respuesta es general, todos están de acuerdo, aunque entienden que debe garantizar al agricultor una renta justa que le permita vivir dignamente de esta actividad. Únicamente se debe mostrar la reflexión de un entrevistado que cultiva por ocio un pequeño huerto particular, es una actitud bastante negativa, no comparte la idea de revalorizar este espacio y mucho menos para fines turísticos: «*La Huerta, hoy, no es rentable, existen otros países productores con precios muy baratos*» «*¿El turismo en la Huerta? Una ruina, eso no es solución, yo creo que la Huerta es un espacio en retroceso, hasta que desaparezca.*» Las declaraciones de los demás informadores son muy diferentes, incluso ilusionantes, ante el convencimiento de que debería ser una medida urgente. Se vuelve a hacer alusión a que podría ser una alternativa a la situación actual

de desempleo. Respuestas como las que se transcriben constatan la percepción de la autora: *«Sí, totalmente de acuerdo. La Huerta es un lugar de aire limpio, donde el hombre está cerca de sus orígenes, un sitio para vivir y pasear»*; *«Sí, porque lo vamos a construir todo, eso es malo para el medioambiente, la Huerta no, da oxígeno, nos proporciona frescor, sombras, es muy buena para el medio ambiente, es un paisaje natural»*; *«Una buena idea, ya se está haciendo en otros lugares. En Zaragoza las tierras abandonadas se están alquilando a urbanos que las tienen de ocio, o son incluso restaurantes que quieren autoabastecerse»*; *«Sí, porque de la tierra sale todo y nos podemos abastecer, es lo más sano. Pero el agricultor emplea mucho tiempo y sacrificio y debe ser rentable para él, si no es normal que abandone las tierras»*; *«Creo que se debe proteger la Huerta porque con tanta urbanización está desapareciendo»*; *«Es una estupenda idea, es un motor económico: empleos, industria alimenticia. Es bueno explotar recursos autóctonos.»*; *«Creo que sí, y se deberían potenciar los cultivos ecológicos, cuando se generalice su cultivo los precios se regularán y se comprarán más estos productos»*

#### **4.2. Aprovechamiento turístico y educativo de la Huerta**

La reacción de aprobación y apoyo a la medida ha sido similar. Manifiestan que es fundamental que se conozca este hábitat porque lo que se conoce *«se respeta y se hace querer»*. De las declaraciones se desprende un sentimiento de orgullo hacia un paisaje que entienden como identitario y que temen su desaparición, se subraya una grave amenaza a la que ya se ha aludido, un notable debilitamiento de la continuidad generacional, una amplia mayoría se manifiesta en este sentido: *«Creo que es muy importante, porque hay que mentalizar a las nuevas generaciones que estamos perdiendo un bien que quizás no se recupere»* *«Me parece muy importante, sobre todo para los niños y los jóvenes, si no se les inculca a ellos el amor por la Huerta, al final desaparecerá ;* *«Es una medida positiva, todo el mundo debe conocer la Huerta. Es nuestro pasado y continúa siendo parte de nosotros»*; *«Estupendo, muchas personas, y niños sobre todo, no saben de dónde vienen las verduras, no conocen muchas de las plantas que tenemos, y esto no debería suceder en Murcia con la variedad que tenemos»*; *«Me parece muy bien, es un complemento de rentas. El agroturismo se da en otros lugares y funciona como actividad principal»*; *«Muy bien, que se valore más y se conozca de dónde viene lo que comemos»*. La estrategia quinta del Plan de Acción Territorial de la Huerta en la comunidad vecina propone: *«Un amplio Plan de uso público que promueve actividades recreativas y educativas a través de una red de corredores verdes; divulgar la cultura tradicional de la Huerta; creación de huertas urbanas y acciones de concienciación ciudadana»*.

#### 4. CONCLUSIONES

Llama la atención la unanimidad de opinión sobre la necesidad de protección, ordenación y gestión de la Huerta de Murcia, la solicitud de absoluta garantía de rentabilidad para el agricultor y la aprobación de las medidas que se ponen de relieve. Las manifestaciones de los entrevistados corroboran la hipótesis establecida: son manifiestos los valores identitarios, el sentimiento de orgullo y pertenencia a un lugar que consideran patrimonio natural y cultural, valores que conducen a reaccionar en su defensa y a favor de su permanencia. Se ha podido constatar una actitud claramente comprometida con este hábitat. La variable que ha determinado una actitud tan homogénea ha sido la vinculación al territorio, el rasgo de identidad. Europa busca afanosamente sus paisajes más valiosos para preservarlos e integrarlos, y convierte los paisajes en un bien público, mientras la huerta de Murcia sigue desamparada por Ley y deja perder ese título que ha ostentado durante tanto tiempo de «Huerta de Europa».

Estos relatos ponen de manifiesto esa absoluta carencia de diálogo territorial entre la población y sus responsables políticos, por ello se ha denunciado la permisividad hacia la construcción y otros usos del suelo en el espacio como el principal factor de transformación y cambio en el paisaje de huerta. Y en este sentido, es preciso señalar que estas opiniones pueden no ser compartidas por el resto de habitantes de esta extensa área periurbana de Murcia, conviene como se ha dicho en algún momento que la participación sea la máxima. Es imprescindible conocer la percepción de los directamente afectados, los agricultores, sin ellos, sí es irreparable la desaparición de este hábitat. Todos los que han colaborado en este estudio reconocen la singularidad y el extraordinario valor cultural y ambiental de la Huerta de Murcia. Sus manifestaciones de apoyo para su protección y puesta en valor deberían ser consideradas por los tomadores de decisiones. Todavía se puede intervenir y afianzar la Huerta como uno de los principales activos de futuro, un elemento de nuestras señas de identidad y capital territorial que está seriamente amenazado. Conviene recordar que las orientaciones de Europa apuntan a la salvaguarda de los paisajes agrarios tradicionales. La Estrategia Territorial Europea (1999) propone la conservación y gestión de los recursos naturales y del patrimonio cultural como herramienta para un desarrollo equilibrado y sostenible. La PAC, a su vez, ha hecho del desarrollo rural un eje prioritario, a través de la Declaración de Cork y de la Agenda 2000.

#### BIBLIOGRAFÍA

ANDRÉS SARASA, J.L. (1987): *El área periurbana de Murcia. Incidencias demográficas, financieras y espaciales*, Universidad de Murcia, Secretariado de Publicaciones, Murcia, 160 p.

- ANDRÉS SARASA, J.L. (1997): «Cuestiones de Ordenación Territorial en las ordenanzas municipales. Una aportación al análisis espacial», *Papeles de Geografía*, nº 25, Universidad de Murcia, pp. 5-15.
- BADIA, A. *et al.* (2010): «Estudio del crecimiento urbano disperso en el paisaje en Matadepera. (Región metropolitana de Barcelona)», *Boletín de la Asociación de Geógrafos Españoles*, nº 54, pp. 301-321.
- CANALES MARTÍNEZ, G. y SEGRELLES SERRANO, J. A.: (2010): «Situación actual y perspectivas de futuro de un paisaje cultural: La Huerta del Bajo Segura (Alicante)», en LECO BERROCAL, F. (Coord.): *Actas del XV Coloquio de Geografía Rural: Territorio, paisaje y patrimonio rural*, Cáceres, Universidad de Extremadura y Asociación de Geógrafos Españoles, pp. 353-365.
- DE GEA CALATAYUD, M. (2009): «La huerta histórica del Bajo Segura. Algunas claves sobre su formación, gestión del agua y situación e impactos actuales», *Cuadernos de Historia y Patrimonio Cultural del Bajo Segura*, nº 2, Ed. Fundación de l Comunidad Valenciana Patronato Histórico Artístico de la ciudad de Orihuela, pp. 61-74.
- ENTRENA DURÁN, F. (2005): «Procesos de periurbanización y cambios en los modelos de ciudad. Un estudio europeo de casos sobre sus causas y consecuencias», *Papers*, nº 78. Universidad de Granada, pp. 59-88.
- MICHELINI, J. J. (2010): «Gobernanza territorial, iniciativas locales y desarrollo urbano: Los casos de Getafe y Alcázar de San Juan», *Boletín de la Asociación de Geógrafos Españoles*, nº 54, pp. 175-201.
- COM (1999): *Estrategia Territorial Europea. Hacia un desarrollo equilibrado y sostenible del territorio de la Unión Europea*, Bruselas, p. 96.

# EL PROCESO DE URBANIZACIÓN EN MALLORCA: ANÁLISIS Y EVALUACIÓN

Catalina Irene Ramis Cirer

*inese\_gitto@yahoo.es*

*Institut d'Estudis Ecològics, Dept. de Ciències de la Terra, Univ. de les Illes Balears*

**Resumen:** El proceso urbanizador en Mallorca ha dejado y está dejando su impronta en el territorio. Este proceso debe entenderse junto a tres factores paralelos: el crecimiento acelerado de las grandes ciudades, el surgimiento de nuevos focos de atracción de la población y el proceso de difusión urbana a partir de las metrópolis y grandes ciudades. Esta difusión, muy interesante en el caso de Palma, consiste en la extensión en forma de nebulosa de la ciudad tradicional, invadiendo espacios antes rurales. En dichas zonas aparecen, al mismo tiempo, núcleos residenciales, industriales, terciarios y de ocio. Así tenemos lo que se conoce como región metropolitana. Otro fenómeno urbanístico producido en Mallorca, principalmente marcado por el turismo, supone la aparición de espacios de ocio donde se concentran aglomeraciones de hoteles y apartamentos, apareciendo también residencias secundarias. Otro proceso urbanizador es el constituido por el colectivo social ligado a las urbanizaciones de lujo que han invadido el espacio agrario no litoral, buscando así lugares socialmente valorizados por su aislamiento. Como conclusión se puede apuntar que el espacio ha sido organizado en función de la actividad económica predominante: las actividades del turismo para grandes masas. Ante tal situación, y desde hace algunas décadas, desde la Administración Estatal y Autonómica se han ido tomando medidas y actuaciones legislativas con la finalidad de paralizar y controlar este gigante proceso de urbanización. El período actual, marcado por una crisis económica global, debiera servir para replantear el modelo de desarrollo insostenible para favorecer la deliberación de medidas y propuestas a los problemas de hoy, soluciones para el mañana. Sin embargo, parece ser que nos encontramos muy lejos de un modelo de desarrollo sostenible cuando las acciones siguen potenciando un crecimiento y desarrollo inapropiado.

**Palabras clave:** Mallorca; proceso de urbanización; marco legislativo; territorio.

## THE PROCESS OF URBANIZATION IN MALLORCA: ANALYSIS AND EVALUATION

**Abstract:** The urbanization process in Mallorca has made and is making its mark in the country. This process must be understood along three parallel factors: the rapid growth of large cities, the emergence of new centers of attraction of the population and the process of urban spread from the cities and large towns. This spreading, very interesting in the case of Palma, is the extension in the form of nebula of traditional city before invading rural areas. In these areas appear at the same time, residential areas, industrial, tertiary and leisure activities. So we have what is known as metropolitan area. Another urban phenomenon occurred in Mallorca, mainly marked by tourism, is the development of recreational areas where concentrated clusters of hotels, apartments and holiday homes appear. Other urban development process is constituted by the social group linked to the most luxurious developments that have invaded the coastal agricultural area seeking socially more valued places by their isolation. In conclusion we can note that the space has been organized according to the dominant economic activity: tourism activities for large masses. In this situation, and for some decades, from the State and Regional Administration have been taking measures and legislative action in order to paralyze and control this huge process of urbanization. The current period, marked by a global economic crisis, should be used to reconsider the model of unsustainable development to promote the discussion of measures and proposals to today's problems, solutions for tomorrow. However, it appears that we are very far from a model of sustainable development when actions are boosting growth and inappropriate development.

**Keywords:** Mallorca; urbanization process; legislative framework; territory.

### 1. INTRODUCCIÓN: MARCO CONCEPTUAL DEL URBANISMO Y SU LEGISLACIÓN

El urbanismo es la disciplina que tiene por objetivo el estudio de las ciudades; desde una perspectiva holística, enfrenta la responsabilidad de estudiar y ordenar los sistemas urbanos. También es la forma en que los edificios y otras estructuras de las poblaciones se organizan o la agregación y forma de estar distribuidas las poblaciones en núcleos mayores como ciudades. El urbanismo actúa a diversas escalas, desde el diseño urbano, encargado de diseñar el espacio público y los elementos que lo configuran, hasta la Planificación urbana, que define el modelo de desarrollo de la ciudad, pasando por la Gestión urbana, que define cómo se ejecuta lo planificado. La dimensión jurídica del urbanismo es muy importante, especialmente en su actividad de planificación urbana, ya que su ámbito de actuación incluye objetos con diferente estatus jurídico, como bienes comunales y propiedades públicas y privadas. De esta forma, los planes urbanísticos quedan normalmente supeditados a un marco legislativo específico sobre la propiedad del suelo y los derechos de uso asociados a los distintos regímenes de propiedad.

La presente comunicación pretende analizar y evaluar el proceso urbanístico en Mallorca, a partir del marco legislativo, con la finalidad de conocer su propia caracterización y descripción y así aportar una visión detallada que permita una futura deliberación de políticas y ajustes a emprender para la correcta planificación, ordenación y gestión. Por todo ello se ha considerado importante dedicar un primer capítulo a la evolución del urbanismo y su marco legislativo en España, con la finalidad de poder entender mejor como se ha plasmado en la actualidad el fenómeno urbano y el marco legislativo de las Illes Balears (concretamente de Mallorca) como Comunidad Autónoma del Estado Español. Un segundo capítulo describirá y caracterizará los distintos procesos de urbanización que han tenido lugar en Mallorca y el marco legislativo. Finalmente se dedicará un último apartado de reflexiones sobre la urbanización y sobre la legislación actual, dentro del marco de la sostenibilidad.

## **2. DEL URBANISMO PRIMITIVO AL URBANISMO ACTUAL EN ESPAÑA**

En la península, dejando a un lado la contribución de Roma a la urbanización, puede que la aportación más importante de España al urbanismo de antaño resida en las Leyes Indias, en la época de Felipe II, en las cuales se legisla sobre la forma que han de tener las ciudades. En España desde el siglo XVIII hasta la primera mitad del siglo XIX, las preocupaciones por el urbanismo continúan entorno al racionalismo, la salubridad y la reforma de las ciudades de la península. Durante poco más de un siglo las reformas y actuaciones urbanas se dan dentro de los muros de las ciudades españolas. A partir de la segunda mitad del siglo XIX hasta la segunda mitad del siglo XX, aparecen las Ordenanzas municipales, los planes de ensanche y de reforma interior, es decir, el nuevo urbanismo peninsular. Las actuaciones urbanísticas de este período son de carácter expansionista más que de saneamiento, reforma interior o eliminación de barrios insalubres. Solo a finales del siglo XIX se impondrá una visión sanitaria del urbanismo. Las formas de crecimiento de la urbanización durante este período se resumen en los ensanches (derribo de las murallas y expansión de las ciudades), la anexión del extrarradio, la reforma interior y los barrios de ciudad jardín. En 1864 se aprueba la Ley de Ensanches y en 1867 aparece el Reglamento. La influencia de esta ley en los ensanches contribuyó a que el resultado final se alejase de los proyectos iniciales. Los ensanches se convierten en zonas de especulación. Según algunos autores los ensanches serían la plasmación en el urbanismo del poder de la nueva burguesía. En 1895 se decreta la Ley de Saneamiento y Mejora de las Poblaciones, pensada para resolver los problemas de los cascos históricos de las ciudades españolas. El urbanismo que conocemos en el cambio de siglo responde a la ciudad Lineal planteada por Soria en el año 1892. En la práctica, la idea original (unión entre dos ciudades núcleo) cambió y creó un anillo urbano de circunvalación alrededor de la ciudad antigua. Durante la Segunda República el urbanismo

recibió un fuerte impulso político al planeamiento urbano. Finalizada la Guerra Civil Española comienza el conocido período de autarquía económica (1939-1959, «etapa de la miseria urbana»). Durante la misma etapa se inicia un proceso de elaboración de la formulación conceptual equivalente a la institucionalización administrativa del planeamiento urbanístico que culmina en 1956 con la Ley del Suelo de España. Los 60 (1959-1975) son años de explosión urbana asociada a la modernización económica, al crecimiento industrial y de servicios, crecimiento demográfico y llegada de inmigrantes. La fisonomía de la ciudad, teniendo en cuenta la normativa de los planes generales de ordenación urbana que provienen de la regulación del suelo del 56, poco tuvo que ver con esto porque se abogó por una conquista del terreno para urbanizar con edificación masiva y la ley del suelo se supeditó a los intereses de los grupos de promotores. Los agentes económicos que tenían suelo y capital se lucraban. Este importante crecimiento urbanístico se trasladó a la morfología urbana con grandes complejos residenciales asentados en la periferia. Surgen las áreas metropolitanas y su desordenado crecimiento es debido a la ausencia de normativa en gestión y servicios. Desde 1975 hasta hoy, la democracia y la sociedad neoliberal globalizada marcarán el transcurso del urbanismo. Con la llegada de la democracia la ordenación del territorio pasa a ser competencia autónoma con su propia legislación. También está la autonomía del ayuntamiento y los ciudadanos que tienen poder de decisión surgiendo asociaciones preocupadas por el tipo de ciudad y territorio que quieren. En los 90 se introduce la ciudad globalizada neoliberal en la que ésta se ve en situación de competencia en la que los fondos comunitarios cobran gran importancia y existen monopolios que controlan el espacio para su máximo beneficio. Como conclusión a esta breve evolución del urbanismo en España es muy importante entender la gran complejidad que supone caracterizar el urbanismo en cada época histórica vivida y la cantidad de factores, variables, agentes y actividades que hay que tener en cuenta para investigar la manifestación espacial del fenómeno urbano sobre el territorio, más difícil todavía es su análisis a partir del marco legislativo cuando la teoría y la práctica no tienen nada que ver y la legislación vigente queda supeditada a los intereses de los grupos de poder.

### **3. URBANISMO Y LEGISLACIÓN EN MALLORCA**

Para entender la configuración espacial actual del fenómeno urbano sobre el territorio de Mallorca, es crucial conocer las transformaciones de la sociedad, los sectores económicos, el territorio y la política a lo largo de la historia del poblamiento y la ciudad de Palma.

#### **3.1. Transformaciones de la sociedad**

*Poblamiento:* El primer poblamiento que encontramos en Mallorca corresponde al siglo III de la Edad de Bronce que desarrolla la cultura «talaiòtica»,



seguidamente pasa a ser repoblada por los romanos en el año 121 a.c. que la conservaron hasta el año 426, que fueron arrasadas por los vándalos. En el año 556 fueron ocupadas por los bizantinos hasta que en el 902 las conquistaron los musulmanes. En 1229 Jaume I de Aragón la ocupó y fueron repobladas por catalanes hasta el año 1343. Durante los siglos XIV y XV se forma una burguesía urbana gracias a la prosperidad en el comercio y la acumulación de la propiedad rústica en «pocas manos». En el siglo XVI y XVII la prosperidad del comercio se vio paralizada. En el siglo XIX, la Desamortización y el comercio con las colonias americanas propiciaron la reactivación de la economía con la que en 1870 se iniciaría la industrialización. En el siglo XX las islas se industrializan y se inicia un proceso de urbanización de la población. En la década de los 50 aparece el turismo en Mallorca que dará lugar a importantes cambios en el ámbito económico, social, territorial y urbano. *Demografía:* Es en la ciudad de Palma donde se concentra más población. La población de Baleares se caracteriza por una dinámica marcada por elevados incrementos de inmigración en la actualidad. La emigración prácticamente desapareció en el año 1960 gracias a las actividades económicas del turismo. La estacionalidad del turismo marca importantes variaciones de población a lo largo del año, en los meses de verano la población se ve incrementada en un 50%. La importancia del turismo ha sido tal que la elevada densidad de población y la proliferación de los núcleos urbanos (en algunos casos situados uno al lado del otro) en el territorio hacen de Mallorca un espacio urbanizado. La movilidad de la población facilitada por el uso del vehículo privado junto a las distancias cortas en la isla, ha propiciado que el lugar de residencia y de trabajo de la población en muchos casos no sea el mismo. Muchos municipios del interior de la isla han ido cambiando su papel en un principio agrario por el residencial, pueblos-dormitorio.

### **3.2. Transformaciones en los sectores económicos**

El turismo como actividad económica predominante desde su aparición en los años 50, implica un hundimiento de los demás sectores: el sector económico agrario y el sector industrial. En el caso de la agricultura, antaño era la actividad más importante, hoy en día, perdura gracias a las políticas de la PAC. La industria que se desarrolla gracias a la revolución de los transportes entorno al 1850 y basada en una mano de obra artesanal de gran calidad, perdura hasta la aparición del turismo. En nuestros días la industria que tenemos está ligada con el turismo a través de la construcción y la industria antigua de actividades artesanales como son el calzado, la piel, textil y confección, madera, etc. Esta última industria prácticamente ha desaparecido y la que existe, con la revolución de las TIC, ha propiciado su deslocalización industrial en países en vías de desarrollo.

*CUADRO 1: esquema cronológico de legislación autonómica territorial - urbanística (1984-2010)*

<ul style="list-style-type: none"> <li>• Ley 10/2010, de 27 de julio, de medidas urgentes relativas a determinadas infraestructuras y equipamientos de interés general en materia de ordenación territorial, urbanismo y de impulso a la inversión.</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Ley 9/2010, de 27 de julio, de declaración de interés autonómico de la construcción del campo de golf de Son Bosc en Muro.</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Ley 8/2010, de 27 de julio, de medidas para la revalorización integral de la Playa de Palma</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Ley 2/2009 de 19 de marzo, de rehabilitación y mejora de barrios de los municipios de las Illes Balears.</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Ley 5/2008, de 14 de mayo, de actuaciones urgentes destinadas a la obtención de suelo para viviendas de protección pública</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Ley 4/2008, de 14 de mayo, de medidas urgentes para un desarrollo territorial sostenible en las Illes Balears</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Ley 11/2006 de 14 de septiembre, de evaluaciones de impacto ambiental y evaluaciones ambientales estratégicas en las Illes Balears.</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Ley 2/2006 de 10 de marzo, de reforma de la Ley 12/1998, de patrimonio histórico de las Illes Balears.</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Ley 5/2005 de 26 de mayo, para la conservación de los espacios de relevancia ambiental (LECO).</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Ley 1/2005 de 3 de marzo, de reforma de la Ley 12/1998, de 21 de diciembre, de Patrimonio Histórico de las Illes Balears.</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Ley 8/2003 de 25 de noviembre, de medidas urgentes en materia de ordenación territorial y urbanismo en las Illes Balears.</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Ley 7/2003 de 22 de octubre, por la cual se deroga la Ley 7/2001, de 23 de abril, del Impuesto sobre las Estancias Turísticas de Alojamiento, destinado a la dotación del Fondo para la Mejora de la Actividad Turística y la Preservación del Medio Ambiente.</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Ley 9/2002 de 12 de diciembre, para la modificación de la Ley 2/1999, de 24 de marzo, General Turística de las Illes Balears.</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Ley 16/2001, de 14 de diciembre, de atribución de competencias a los Consejos Insulares en materia de Carreteras y Caminos.</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Ley 6/2001, de 11 de abril, del Patrimonio de la Comunidad Autónoma de las Illes Balears.</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Ley 2/2001, de 7 de marzo, de atribución de competencias a los Consejos Insulares en materia de Ordenación del Territorio.</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Ley 14/2000, de 21 de diciembre, de Ordenación Territorial.</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Ley 1/2000, de 9 de marzo, de modificación de la Ley 1/1991, de 30 de enero, de Espacios Naturales, por la que se amplía el ámbito de algunas áreas de especial protección.</li> </ul>

<ul style="list-style-type: none"> <li>• Ley 9/1999, de 6 de octubre, de medidas cautelares y de emergencia relativas a la ordenación del territorio y el urbanismo en las Illes Balears.</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Ley 6/1999, de 3 de abril, de las Directrices de Ordenación Territorial de las Illes Balears y de Medidas Tributarias.</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Ley 2/1999, de 24 de marzo, General Turística de las Illes Balears.</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Ley 12/1998, de 21 de diciembre, del Patrimonio Histórico de las Illes Balears.</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Ley 6/1997, de 8 de julio, del suelo rústico de las Islas Baleares.</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Ley 1/1994, de 23 de marzo, sobre condiciones para la reconstrucción en suelo no urbanizable de edificios e instalaciones afectados por obras públicas o declaradas de utilidad pública y ejecutadas por el sistema de expropiación forzosa.</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Ley 6/1993, de 28 de septiembre, sobre adecuación de las redes de instalaciones a las condiciones histórico-ambientales de los núcleos de población.</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Ley 1/1991, de 30 de enero, de Espacios Naturales y de Régimen Urbanístico de las Áreas de Especial Protección de las Islas Baleares.</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Ley 10/1990, de 23 de octubre, de disciplina urbanística.</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Ley 9/1990, de 20 de junio, de atribución de competencias a los Consejos Insulares en materia de Urbanismo y Habitabilidad.</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Ley 7/1990, de 19 de junio, de crédito extraordinario para la financiación del plan extraordinario de inversiones y mejoras de infraestructuras de las zonas turísticas.</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Ley 4/1990, de 31 de mayo, de Declaración de un Área Natural de Especial Interés en la Marina de Lluchmajor.</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Ley 5/1990, de 24 de mayo, de Carreteras de la Comunidad Autónoma de las Islas Baleares.</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Ley 1/1990, de 22 de febrero, de declaración del área natural de especial interés de Mondragó.</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Ley 10/1989, de 2 de noviembre, de sustitución de Planeamiento Urbanístico Municipal.</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Ley 9/1988, de 21 de septiembre, de declaración de Sa Canova de Artà como Área Natural de Especial Interés.</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Ley 8/1988, de 1 de julio, sobre edificios e instalaciones fuera de ordenación.</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Ley de 17 de julio de 1985, de declaración de Sa Punta de N`Amer, del término municipal de Sant Llorenç d`es Cardassar, como área natural de especial interés.</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Ley 3/1984 de día 31 de mayo, de declaración de «Es Trenc-Salobrar de Campos», como área natural de especial interés.</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Ley 1/1984, de 14 de marzo, de Ordenación y Protección de Áreas Naturales de Interés Especial.</li> </ul>

Fuente: elaboración propia a partir de la base de dato de [www.noticiasjuridicas.com](http://www.noticiasjuridicas.com)

### **3.3. Transformaciones políticas y legislativas en materia urbanística**

La evolución histórica ha marcado diferentes épocas y períodos en los cuales las transformaciones políticas se han visto manifiestas en la configuración y control de los poderes, y en el caso que nos ocupa, el urbanismo y su legislación, es en el año 1956 cuando aparece la Ley del Suelo de España y se produce el primer intento de regular la expansión del urbanismo de las ciudades españolas, y lo llamamos intento porque en ningún caso esta ley ha parado el crecimiento urbanístico en España. Según varios autores, esta ley presenta toda una serie de insuficiencias en los textos legales que permiten, a través de mecanismos diversos, el libre juego de los agentes privados. Con la entrada de la democracia en 1978, las transferencias de las competencias en materia de urbanismo pasarán a formar parte de las comunidades autónomas, que irán creando su propio marco legislativo en urbanismo. A continuación se presenta un cuadro cronológico resumido con una gran cantidad de normativa y legislación urbanístico-territorial de las Illes Balears (solo se ha contemplado la legislación que afecta directamente a Mallorca) desde el año 1984 hasta 2010 (Ver cuadro 1).

Como ya se ha apuntado anteriormente, las islas son un territorio reducido y limitado y el consumo del espacio por los procesos de urbanización es tan inmenso que la creación, conservación y utilización de los espacios naturales se ha vuelto una necesidad primordial, la cual se ha visto manifiesta a través de la intervención de la opinión pública y la sociedad de forma individual o colectiva (grupos ecologistas y asociaciones en defensa del medioambiente) y en el desarrollo de políticas y legislación para su salvaguarda. Del esquema cronológico anterior se puede destacar la gran cantidad de leyes para la protección de espacios naturales y en relación a la ordenación y planificación urbana y turística.

### **3.4. Configuración espacial actual del fenómeno urbano sobre el territorio de Mallorca: la ciudad de Palma y el territorio mallorquín**

La configuración espacial que hoy en día se percibe de la evolución del fenómeno urbano sobre el territorio de Mallorca debe entenderse a partir de la configuración urbana que ha ido tomando el territorio y la ciudad de Palma como consecuencia de la aparición del turismo en los 50 hasta la actualidad. *La ciutat de Palma*: la configuración urbana inicial de la ciutat de Palma se debe a su influencia portuaria para el comercio. Antaño la ciudad se ubicaba en una colina para su factibilidad en la vigilancia y defensa. Durante la época romana Palma no era la capital, sino Pollentia (Alcúdia, hoy en día) aunque con su destrucción a manos de los vándalos, Palma se convirtió en capital para los musulmanes que la denominaron Al Madina Mayurqa. Durante esta etapa la ciudad se extendió desde la fortificación de la Almudaina hasta las murallas. Desde el siglo XII hasta el siglo XIX la ciudad no experimenta cambios importantes en cuanto a extensión y trazado. Pero en el siglo XIX con el crecimiento de la po-

blación aparecen barrios exteriores al igual que ocurrió en el resto de ciudades españolas. Durante el siglo XIX se llevaron a cabo algunas reformas interiores. A finales del siglo XIX el crecimiento de la población es tal que es necesario el derrumbamiento de las murallas para la expansión de la ciudad, que a través del Plan de Ensanche de Calvet en 1901, desaparece prácticamente la totalidad de la muralla y un crecimiento urbano considerable hasta llegar a los antiguos barrios exteriores. Es desde este momento que la Ciutat ha venido expandiéndose como si de una mancha de aceite se tratase, aunque con mayor incidencia al lado de las vías de comunicación. En 1945 el Plan de Alomar supone algunas reformas en la ciudad antigua y un plan de ensanche que suponía la creación de nuevos barrios urbanos más allá de los que planteaba Calvet en su plan. En 1950 el significativo crecimiento de la población en Mallorca hizo necesaria una nueva planificación urbana que se realizó en 1960, pero igualmente fue insuficiente y revisada. El descontrolado crecimiento urbanístico de los núcleos turísticos de la costa, han dado lugar a un cambio importante en la fisonomía urbana de la ciudad y, por consiguiente, también en la totalidad del territorio y espacio de la isla. De ahí nacen las primeras preocupaciones por el espacio y territorio original y natural de la misma. *El territorio mallorquín*: La configuración del relieve de la isla presenta dificultades en el área montañosa de la Serra de Tramuntana para la agricultura y la urbanización por su inapropiada accesibilidad. En esta zona de la isla, aunque la presencia del hombre se ha visto manifiesta a lo largo de su historia (agricultura, urbanización, ocio), es la que hoy en día se ha conservado más natural. La presencia de residentes y turistas desde hace ya unas décadas se ha visto incrementada progresivamente, de ahí que exista cada vez más una preocupación por su protección, conservación y gestión. Recientemente desde el Consell de Mallorca se ha presentado la candidatura de la Serra de Tramuntana, para que la UNESCO la declare Patrimonio de la Humanidad como paisaje cultural por su gran valor paisajístico, cultural y patrimonial y de esta manera, se asegure el mantenimiento de sus actividades tradicionales y la conservación de sus valores delante de toda una serie de presiones e impactos humanos. En la zona de transición de la montaña al llano, el Raiguer, goza de zonas fértiles y con buena comunicación y accesibilidad por carretera que une Palma y su puerto con el puerto de Alcúdia. Además los núcleos urbanos que encontramos en dicho corredor adquirieron en su momento una función industrial muy importante. Actualmente estos municipios han transformado su función primaria, agrícola e industrial por la función residencial, núcleos urbanos-dormitorio, y del sector terciario. Al sudeste de la isla se encuentran las Serres de Llevant, donde se aprecia una diversidad paisajística interesante y donde se encuentran núcleos urbanos ubicados a cierta distancia de la costa. Hoy en día esta zona es un atractivo turístico para turistas y veraneantes de la isla. Los puertos de pescadores de la zona se han transformado también en núcleos básicamente turísticos. También en el área, en lugares de la costa antes deshabitados, han aparecido nuevas urbanizaciones turísticas con numerosos hoteles. En el sur de la isla, se diferencian paisajes bien

opuestos. Antiguamente la agricultura y la industria eran los sectores económicos predominantes de la zona. Actualmente son núcleos urbanos muy transformados por las actividades económicas del turismo. El centro de la isla es ocupado por la zona del Pla, la zona más agrícola. La agricultura predominante es de secano pero en ella también se encuentran las huertas más ricas de la isla. Hoy en día las políticas de la PAC han supuesto un resurgir de la agricultura. En el Pla las transformaciones actuales corresponden a una pequeña incidencia del turismo (un turismo sostenible y rural, con la presencia de hoteles rurales y agroturismos) y a una transformación funcional de núcleos dormitorio por las distancias cortas, mejores carreteras, la movilidad con vehículo privado y una significativa mejora del modelo de movilidad pública del bus+tren (TIB) que ha supuesto mayor accesibilidad entre núcleos urbanos y Palma desde cualquier punto de la isla y mayores frecuencias.

### **3.5. Evolución del turismo en Mallorca y su impacto urbanístico sobre el territorio**

Las Illes Balears, y concretamente Mallorca, en las décadas de los 60 y 70, experimentan un crecimiento espectacular de plazas turísticas, el conocido boom turístico, período en el que aparecen también los primeros operadores turísticos internacionales. En 1973, con la crisis del petróleo, la actividad turística recae debido a la crisis económica mundial que la misma provocó. El surgimiento de grandes cadenas hoteleras coincide con esa época, iniciándose un crecimiento significativo de edificios residenciales destinados a apartamentos, muchos de ellos de uso turístico no reglado provocando de nuevo un segundo incremento de plazas turísticas a principios de los años 80, denominada segundo boom turístico. Frente al crecimiento de edificios residenciales destinados al uso turístico de forma ilegal aparece, entre otras, la Ley 2/1984, para regularizar y controlar los alojamientos extrahoteleros en las Islas. La crisis estructural de 1989-1993 supone un primer impulso para conseguir una verdadera posición competitiva fundamentada, en la cualificación y diversificación del producto turístico global. El sector de la promoción de la construcción, ya desde inicios de la crisis, se había preocupado de ofrecer alternativas al modelo, para ellos caduco. La solución estaba en las segundas residencias, las urbanizaciones de calidad con campos de golf, pero siendo respetuosos con el paisaje. Para ellos el turismo sólo concernía a los alojamientos turísticos reglados, que además debían limitarse o reducirse, el resto, residencial, nada tenía que ver con el turismo pues era tema de urbanismo (PICORNELL, M., 1999). Aparecen más proyectos turísticos vinculados a promociones inmobiliarias, se fomenta la segunda residencia, se pone el acento en nuevas ofertas complementarias (golf, puertos deportivos, náutico,...), surge el diseño de un nuevo modelo sustitutorio de la oferta, el denominado «Florida y/o California». La oferta de alojamiento turístico tipo hotel ha sido la más característica y convencional en la evolución y el ciclo de vida turístico en las Illes

Balears, y Mallorca a diferencia de otros destinos mediterráneos, en los que ya desde su nacimiento ha predominado el alojamiento residencial para uso turístico y vacacional. A medida que se ha alcanzado la madurez turística es cuando han proliferado las plazas residenciales y las segundas residencias. En varias ocasiones han sido motivo dinamizador algunas situaciones de crisis o síntomas de saturación u obsolescencia. El uso turístico también ha tenido su efecto en el medio rural mallorquín. Por el importante efecto y repercusión, tanto económica, social y ambiental que tuvo sobre el desarrollo de segundas residencias, es obligado tratar la incidencia de la compra masiva de residencias y parcelas rurales por parte de extranjeros, muy concretamente alemanes. El inicio significativo de la avalancha alemana surge en 1987 (llegada de 1.316.800 al aeropuerto de Palma) y las compras de propiedades empezaron a notarse en 1993, alcanzando gran importancia en 1995. La población alemana residente, oficialmente, en Mallorca se incrementó entre 1991 y 1996 en un 146% (LLANO, R., 1999). Quizá, todo ello fue el principal embrión de la fuerte dinámica en la edificación de viviendas unifamiliares en el medio rural. La parcela mínima para su construcción era de una «quarterada» (7.103 m<sup>2</sup>) hasta 1999, y para frenar la fiebre constructora la parcela mínima pasó a ser de dos «quarteradas». (PICORNELL, M., 2006). Frente al modelo rígido del turismo de masas se empieza a consolidar un nuevo modelo caracterizado por la flexibilidad, la búsqueda de la autenticidad, la huida de la masificación, la personalización del producto y una mayor exigencia en la calidad del medio y de los servicios. El surgimiento de nuevas tipologías turísticas ha supuesto también la aparición de nuevas tipologías de alojamiento turístico como la que se realiza de forma ilegal como actividad turística y consiste en el alquiler temporal de alojamientos destinados a este fin.

#### **4. REFLEXIONES Y CONSIDERACIONES AL URBANISMO Y A SU MARCO LEGISLATIVO EN MALLORCA**

El término de desarrollo sostenible se aplica al desarrollo social-económico y aparece por primera vez en el Informe Brundtland (1987) y dicha definición se asumiría en el Principio 3º de la Declaración de Río en el año 1992: «Satisfacer las necesidades de las generaciones presentes sin comprometer las posibilidades de las del futuro para atender sus propias necesidades» (Comisión Brundtland: Nuestro Futuro Común). El desarrollo sostenible pretende que el desarrollo social, económico y ambiental estén en equilibrio armónico, sin que cualquiera de ellos esté por encima de los otros dos. Este concepto aparece en la totalidad de discursos políticos, pero su aplicación es muy diversa y en ocasiones perversa. Es un término que hoy en día es criticado, no por su concepción teórica en sí, sino porque en la práctica, en la realidad actual, es muy difícil concebir un desarrollo sostenible entre sociedad, economía y medio ambiente cuando el modelo de desarrollo económico actual sigue siendo el capitalista, una sociedad consumista y materialista y un medio ambiente hasta hoy explotado por las actividades lu-

crativas. Dentro del desarrollo social, cabe mencionar la importancia del aspecto cultural. La cultura, al fin y al cabo, moldea lo que entendemos por desarrollo y determina la forma de actuar de las personas en el territorio. A través del estudio de la evolución del fenómeno urbano y legislativo de Mallorca, se puede concluir un breve diagnóstico de su expresión sobre el espacio y territorio percibido, tanto por residentes en la isla como por las instituciones públicas. «Existe una gran preocupación frente los niveles de congestión en la isla, el crecimiento de las urbanizaciones y la rápida e irreversible desnaturalización de una parte del territorio» (Plan Territorial de Mallorca, 2004). Mallorca se ha convertido en un destino turístico de primer orden. Las actividades económicas del turismo son el principal motor de la economía mallorquina que en la actualidad generan más del 80% del PIB, representando así la principal fuente de riqueza. Sin embargo, el modelo económico predominante hasta hoy, basado en el turismo de masas enfocado al «sol y playa», ha contribuido al desarrollo de un modelo territorial con fuertes desequilibrios. Esto exige la adopción de nuevas estrategias para un nuevo modelo de desarrollo y explotación turístico. Ante la reciente importancia que ha ido adquiriendo el término de la sostenibilidad y su aparición en cualquiera que fuere de los ámbitos de acción y actuación, en el caso que nos ocupa, el urbanismo y su normativa jurídica y legislativa de la isla ya incluyen su concepción y se ha visto manifiesta desde hace unos años en los textos legislativos que rigen el ordenamiento territorial y urbanístico en Mallorca. Me refiero concretamente al Plan Territorial de Mallorca aprobado inicialmente en 2004 (actualmente pendiente de ser nuevamente aprobado debido a la ausencia de consenso social y político) y el Anteproyecto de Ley de Ordenación del Territorio y de Urbanismo de las Illes Balears, elaborado por la Consejería de Movilidad y Ordenación del Territorio del Gobierno de las Islas Baleares, que fue presentado públicamente en 2008 y a día de hoy aún no ha sido aprobado. El Plan Territorial de Mallorca quiere servir de esquema general de referencia y de orientación, para la realización de actuaciones concretas en el territorio que permitan reducir y mitigar los problemas detectados en la isla ya apuntados. El modelo territorial, propuesto, bajo el concepto de sostenibilidad, pretende ser una imagen global de la isla y de su organización territorial, así como el marco legislativo en el que se deben coordinar con la mayor eficacia y coherencia las actuaciones sectoriales. Para desarrollar los objetivos genéricos planteados, se han propuesto unas estrategias generales que van acompañadas de unos objetivos más concretos y específicos: Una distribución coherente del crecimiento urbanístico; un territorio protegido; nuevos parámetros para asentarse sobre el territorio que pongan fin a la degradación urbanística de la isla;... entre algunos otros. La realidad demuestra una vez más que la teoría y los principios que define el Plan en la práctica no son para nada sostenibles, como el caso de la aprobación inicial del Plan 2004 que abarcaba 650 hectáreas (Áreas de Reconversión Territorial) que suponían un desarrollo urbanístico desmesurado. La modificación, pendiente de aprobar, contempla una reducción importante del número de hectáreas urbanizables. El



Anteproyecto de Ley de Ordenación del Territorio y de Urbanismo de las Illes Balears, tiene por objetivo, a partir del principio de desarrollo sostenible, que el nuevo ordenamiento jurídico territorial y urbanístico de las islas sea sostenible, es decir, hacer un uso racional del territorio a partir de su consideración como recurso escaso y limitado con la finalidad de obtener una compatibilidad del crecimiento económico con la cohesión social, el respeto al medioambiente y la calidad de vida de los ciudadanos. Por tanto, el objetivo primordial de la Ley es que la articulación de políticas e instrumentos de ordenación, junto a los planeamientos urbanísticos y sectoriales constituyan uno de los ejes esenciales para el desarrollo sostenible de las islas.

## BIBLIOGRAFÍA

- ARTIGUES, A.; BLÁZQUEZ, M.; GUAL, J.; MATEU, J.; MURRAY, I.; RULLÁN, O. (2008): *Albert Quintana: el seu temps i la seva obra*, Conselleria de Movilidad y Ordenación del territorio del Gobierno de las Illes Balears, Palma, 516 p.
- CAPEL, H. (1975): *Capitalismo y morfología urbana en España*, Libros de la Frontera, Barcelona, 142 p.
- CONSELL INSULAR DE MALLORCA (2004): *Memoria del Plan Territorial de Mallorca*, Palma, 230 p.
- CONSELLERIA DE MOVILIDAD Y ORDENACIÓN DEL TERRITORIO (2008): *Anteproyecto Ley de Ordenación del Territorio y del Urbanismo de las Illes Balears*, Palma, 383 p.
- JÜRGEN, O. (1992): *Ciudades españolas. Su desarrollo y configuración urbanística*, MAP.
- LLANO, R. (1999): *La sexta invasión. Alemanes en Mallorca*, Palma.
- PICORNELL, C.; PICORNELL, M. (2002): «L'espai turístic de les Illes Balears. Un cicle de vida d'una àrea turística? Evolució i planificació a la darrera dècada», en AADD: *L'espai turístic*, Institut d'Estudis Ecològics (INESE), Palma p. 31-96.
- PICORNELL, M. (et al.) (1991): *Turisme y Medi Ambient a les Illes Balears*, Ed. el Tall, Palma, 97 p.
- PICORNELL, M.; ARROM, J.M. (2006): «Modalidades turísticas rurales y residenciales en las Illes Balears: turismo rural, viviendas vacacionales y uso turístico en alojamientos reglados», en TROITIÑO et al. (coord.) (2008): *Destinos turísticos: viejos problemas, ¿nuevas soluciones?*, Universidad de Castilla-La Mancha, Cuenca, p. 515- 532.
- PICORNELL, M.; MARTÍNEZ, R.; ARROM, J.M. (2005): «Tendencia progresiva del uso turístico vacacional en inmuebles residenciales en las Illes Balears», en MAZÓN, T.; ALEDO, A. (Eds.): *Turismo residencial y cambio social. Nuevas perspectivas teóricas y empíricas*, Universidad de Alicante, Alicante, p. 223- 244.

TERÁN, F. (1980): *Planeamiento urbano en la España Contemporánea*, Alianza, Universidad, Madrid.

# PARTICIPACIÓN DE LAS CIUDADES ESPAÑOLAS EN PROGRAMAS INTERNACIONALES DE DESARROLLO SOSTENIBLE

Mario Robles del Moral  
Aurelia Bengochea Morancho  
*bengoche@eco.uji.es*  
*Universitat Jaume I*

**Resumen:** En la Cumbre de Río de 1992 se puso de relieve el importante papel que las administraciones locales pueden desempeñar en la consecución del desarrollo sostenible. A mediados de los 90 surgen las primeras iniciativas de sostenibilidad, en forma de declaraciones, adhesiones y asociaciones que involucraban directamente a los gobiernos locales como sujetos nucleares de la acción. El objetivo de este trabajo es analizar en qué medida los municipios españoles participan en este tipo de programas y contrastar si los valores de ciertos indicadores de gestión ambiental son mejores en las ciudades que han suscrito algún compromiso. Con este fin, se envió una encuesta a los Ayuntamientos de las cincuenta capitales de provincia de España que ha permitido obtener datos sobre las iniciativas seguidas con mayor asiduidad por los gobiernos locales del Estado Español y se han recopilado otros datos de fuentes convencionales, como el INE. La primera parte del trabajo describe las iniciativas que se han tomado en consideración para el estudio: Agenda 21 Local, Carta de Aalborg, ICLEI, Red de Ciudades por el Clima de la FEMP, Red de Ciudades Saludables de la FEMP y Pacto de los Alcaldes de la Unión Europea. La segunda parte presenta un resumen del estado de ejecución de estos programas en los municipios objeto de estudio, con especial detenimiento en la implantación de una Agenda 21 Local. Los resultados del análisis realizado muestran que, en general, las diferencias entre las ciudades que obvia la Agenda 21 Local y las que la desarrollan total o parcialmente no son significativas salvo en lo referente a consumo energético y producción de RSU. Se podría concluir, por tanto, que es recomendable implantar una Agenda 21 Local aunque no sea la herramienta polarizadora que marca la diferencia en el desarrollo sostenible municipal.

**Palabras clave:** desarrollo sostenible; gobierno local, Agenda 21 Local.

## PARTICIPATION OF SPANISH CITIES IN INTERNATIONAL PROGRAMMES ON SUSTAINABLE DEVELOPMENT

**Abstract:** In the Rio Summit, it was pointed out the relevant role that Local Administration can play achieving sustainable development. In the middle of 90s, they arise the first initiatives concerning sustainability, by means of declarations, adhesions and associations which involved directly local governments as the main actors in this process. The objective of this paper is to analyse to what extent Spanish municipalities take part in this kind of programmes and to test whether a set of indicators concerning environmental management show better values in cities that have subscribed some commitments. With this aim, a survey was conducted among Local governments in the 50 counties of Spain, in order to gather data about the initiatives mostly followed by them. We have gathered other data from conventional sources like the Statistics National Institute (INE). The first part of the paper describes the initiatives taken into account for this study: Local Agenda 21, the Aalborg Charter, ICLEI, Cities network for Climate (promoted by the National Federation of Municipalities and Provinces, FEMP), the network of Healthy Cities (also within the FEMP) and the Covenant of Mayors in the European Union. The second part summarizes the state of execution of these programmes in the sample of cities considered, with special emphasis in the implementation of a Local Agenda 21. The results show that, in a general way, there are not significant differences between cities without a Local Agenda 21 and cities that total or partially have implemented it, except energy consumption and waste generation. Therefore, we can conclude that the implementation of a Local Agenda 21 is recommended although it is not the key tool making the difference in the local sustainable development.

**Key words:** sustainable development, local government, Local Agenda 21.

### 1. INTRODUCCIÓN

En la Cumbre de Río de 1992 se puso de relieve el importante papel que las administraciones locales pueden desempeñar en la consecución del desarrollo sostenible. Fue en la década de los noventa cuando empezaron a surgir las primeras iniciativas de sostenibilidad, en forma de declaraciones, adhesiones y asociaciones que involucraban directamente a los gobiernos locales como sujetos nucleares de la acción. El objetivo de este trabajo es analizar en qué medida los municipios españoles participan en este tipo de programas y contrastar si los valores de ciertos indicadores de gestión ambiental son mejores en las ciudades que han suscrito algún compromiso en esta línea. La muestra está formada por las 50 capitales de provincia.

El trabajo se estructura como sigue. El siguiente apartado describe las iniciativas que se han tomado en consideración para el estudio: Agenda 21 Local, Carta de Aalborg, ICLEI, Red de Ciudades por el Clima de la FEMP, Red de Ciudades Saludables de la FEMP y Pacto de los Alcaldes de la Unión Europea.

El tercer y cuarto apartados tratan con mayor detalle la implantación de las Agendas 21 locales y su relación con una serie de indicadores ambientales. Finalmente, el quinto apartado presenta las principales conclusiones derivadas del análisis realizado.

## **2. ALGUNAS INICIATIVAS DE LA ADMINISTRACIÓN LOCAL EN PRO DEL DESARROLLO SOSTENIBLE**

### **2.1. La Agenda 21 Local**

La Agenda 21 Local se remonta a la Cumbre de Naciones Unidas de 1992, celebrada en Río de Janeiro. La Agenda 21 es un Plan de Acción para el Siglo XXI que contempla distintos aspectos relacionados con el desarrollo sostenible y se estructura en cuatro secciones: 1) Dimensiones sociales y económicas, 2) Conservación y gestión de los recursos para el desarrollo, 3) Fortalecimiento del papel de los grupos principales y 4) Medios de ejecución. Cada sección contiene diferentes capítulos que abarcan numerosos temas. El capítulo 28 de la sección 3 incide precisamente en el papel que puede desempeñar la Administración Local en el desarrollo sostenible, entendiendo por «local» todo lo que se contrapone a «global». Se trataría de llevar a la práctica el lema «Pensar globalmente y actuar localmente» de manera que cada uno en su lugar trabaje por el desarrollo sostenible en sus tres dimensiones: económica, social y ambiental.

El ICLEI (International Council for Local Environmental Initiatives) publicó en 1995 una guía sobre la planificación de planes de acción locales en la que señala diez pasos para este proceso:

1. Crear un Foro Ambiental para obtener una visión realista de las aspiraciones del conjunto de la comunidad local.
2. Elaborar una filosofía que incluya los principios fundamentales que se deben seguir, manteniendo una perspectiva sobre el futuro ambiental de la comunidad.
3. Identificar los problemas ambientales y las causas por medio de la información que proporcionen los indicadores ambientales y las personas que conozcan la zona.
4. Definir y aprobar objetivos que puedan ser alcanzables y, a ser posible, mensurables.
5. Priorizar problemas, ya que los recursos son siempre limitados.
6. Identificar y analizar opciones para la acción en función de su efectividad y establecer las metas que se puedan alcanzar.
7. Elaborar Programas de Acción.
8. Formalizar un Plan de Acción: concretar qué se debe hacer, quién lo debe hacer, cómo, cuándo y con qué recursos.
9. Aplicar y supervisar el Plan.
10. Evaluar el trabajo y los resultados, y retroalimentar el proceso.

La implantación de Agendas 21 Locales ha ido extendiéndose desde la década de los 90 por las comunidades autónomas con distintos grados de implicación, como indican Subirats y Font (2000) o Aguado y Echebarría (2003). También el informe del OSE (Observatorio de la Sostenibilidad) referido a 2006 constataba que los programas locales en pro de la sostenibilidad han aumentado notablemente en los últimos años en España «aunque con diferencias notables entre Comunidades Autónomas: Cataluña, País Vasco, Baleares y Andalucía lideran los procesos» (OSE, 2008).

## **2.2. La Carta de Aalborg**

Este documento tiene su origen en la Conferencia Europea sobre Ciudades y Pueblos Sostenibles celebrada en Aalborg en mayo de 1994. Este evento fue auspiciado por la Comisión Europea, el ICLEI y la ciudad de Aalborg y concluyó con una declaración final en apoyo al desarrollo sostenible desde los gobiernos locales conocida como la Carta de Aalborg, que fue firmada por 80 autoridades locales y 253 representantes de organizaciones internacionales, gobiernos nacionales, centros científicos y particulares.

La Carta pretende imbuir los principios de sostenibilidad en las políticas locales, atendiendo las necesidades básicas de la población y la protección ambiental, a fin de mejorar la calidad de vida en lugar de aumentar meramente el nivel de consumo. Estos principios serían finalmente plasmados en acciones, algunas de las cuales quedan explícitamente recogidas en este documento como:

- Estabilización y posterior reducción de la emisión de gases de efecto invernadero.
- Reducción de la movilidad forzada, preservando la multifuncionalidad de las zonas urbanas.
- Aumento de la eficiencia ambiental mediante el empleo de arquitectura bioclimática y transportes urbanos ambientalmente respetuosos.
- Alivio de la presión sobre las reservas de capital natural mediante la creación de otras nuevas (por ejemplo, parques periurbanos para reducir la presión sobre las áreas forestales).
- Conservación e incremento del capital natural —aguas subterráneas, suelo, hábitats de especies raras— reduciendo su consumo.
- Creación de empleos que contribuyan a la sostenibilidad de la comunidad local.

Esta iniciativa ha tenido una gran acogida por parte de las ciudades españolas; de los 2.838 socios que había a finales de 2010, 1.237 eran ciudades españolas.

## **2.3. Los Compromisos de Aalborg**

La IV Conferencia de Ciudades y Pueblos Sostenibles se celebró también en Aalborg, diez años después de la primera, por lo cual es conocida como Aalborg

+ 10. Su principal aportación fueron los Compromisos de Aalborg, destinados a revitalizar y renovar las Agendas 21 Locales, que se redactaron en forma de decálogo:

1. Formas de gobierno: Impulsar los procedimientos de toma de decisiones a través de una mayor democracia participativa.

2. Gestión municipal hacia la sostenibilidad: Elaborar programas eficaces de gestión, desde el diseño a la evaluación, pasando por la implementación.

3. Bienes naturales comunes: Asumir completamente la responsabilidad de proteger, preservar y garantizar un acceso equitativo a los bienes naturales comunes.

4. Consumo y formas de vida responsables: Adoptar y facilitar un uso prudente y eficiente de los recursos y fomentar el consumo y la producción sostenibles.

5. Planificación y diseño urbanístico: Asumir un papel estratégico en el diseño y planificación urbana y enfocar los temas ambientales, sociales, económicos, de salud y culturales hacia el beneficio común.

6. Mejor movilidad y reducción del tráfico: Promover los modelos de movilidad sostenible.

7. Acción local para la salud: Promover y mejorar la salud y el bienestar de la ciudadanía.

8. Economía local viva y sostenible: Crear y asegurar una economía local viva que promueva el empleo sin dañar el medio ambiente.

9. Igualdad y justicia social: Asegurar comunidades integradoras y solidarias.

10. De lo local a lo global: Asumir la responsabilidad global para la paz, la justicia, la igualdad, el desarrollo sostenible y la protección del clima.

Actualmente los Compromisos de Aalborg cuentan con 669 signatarios, de los cuales 339 son españoles y 147 italianos.

#### **2.4. El Consejo internacional para iniciativas medioambientales de carácter local, ICLEI**

El ICLEI (International Council for Local Environmental Initiatives) tiene su origen en 1990, en el Congreso Mundial de Gobiernos Locales por un Futuro Sostenible. Es una asociación democrática e internacional de gobiernos locales, nacionales y regionales que se han comprometido a atender los principios rectores del desarrollo sostenible. Como movimiento desarrolla y lleva a cabo campañas y programas dirigidos hacia la sostenibilidad local, protegiendo los bienes comunes, como la calidad del aire, el clima y el agua, y conectando las acciones locales con los objetivos internacionales en esta materia.

En 2003 los miembros de esta organización decidieron cambiar su denominación y el ICLEI pasó a llamarse «ICLEI - Local Governments for Sustainability», haciendo patente de este modo que su objetivo no era solamente la mejora ambiental sino conseguir avances en el desarrollo sostenible. El ICLEI apoya a los gobiernos locales en las siguientes acciones:

- Generar conciencia y sensibilizar sobre temas claves del desarrollo local.
- Establecer políticas públicas y planes de acción hacia metas definidas, y cuantificables.
- Implementar proyectos para el cumplimiento de las metas propuestas.
- Evaluar el progreso local y acumulativo para alcanzar el desarrollo sostenible.

Actualmente forman parte de esta asociación más de 1.200 gobiernos locales de 70 países diferentes.

## **2.5. Red de Ciudades por el Clima**

La Red Española de Ciudades por el Clima es la Sección de la Federación Española de Municipios y Provincias (FEMP) que aglutina a 297 ciudades y pueblos comprometidos con el desarrollo sostenible y la protección del clima. Su creación se debe al Convenio de Colaboración institucional firmado entre la FEMP y el Ministerio de Medio Ambiente en 2004, para poner en marcha iniciativas de prevención de la contaminación y lucha contra el cambio climático. Los ejes básicos de actuación de la Red son la movilidad, la edificación y planificación urbana, la energía y la gestión de residuos. Las actuaciones que recomienda llevar a cabo durante los dos primeros años son las siguientes :

- Acuerdo para la aprobación, en el plazo de un año, de Ordenanzas municipales sobre energía solar térmica en nuevas edificaciones y sobre alumbrado público.
- Aplicación de medidas económicas y fiscales para favorecer la implantación de energías renovables y medios de transporte urbano menos contaminantes.
- Inclusión de criterios de eficiencia energética en los concursos de compra de bienes y adjudicación de servicios municipales.
- Establecimiento de condiciones mínimas de sostenibilidad para la adquisición de equipamientos municipales.
- Progresiva incorporación de sistemas de eficiencia energética y energías renovables en los edificios y dependencias municipales. Firma de acuerdos con las asociaciones de empresas del sector solar térmico y solar fotovoltaico que favorezcan dicha implantación.
- Implantación de medidas para calmar el tráfico y, en su caso, restricción del tráfico privado en determinadas zonas de los centros urbanos (peatonalización de calles, restricciones de aparcamiento, limitación de velocidad, etc.).
- Firma de acuerdos con agentes económicos y asociaciones de consumidores para la promoción de los equipamientos domésticos eficientes (clase A) y para el buen uso de la energía en los hogares.
- Desarrollo de campañas de concienciación sobre el uso eficiente de la energía.



- Reserva de suelo para plantaciones arbóreas y arbustivas, incrementando las zonas verdes y de esparcimiento en las ciudades.

Las actuaciones que se deben realizar durante los siguientes años son:

- Elaboración de planes energéticos municipales que incorporen criterios de eficiencia energética, incluyendo la sustitución de las tecnologías menos eficientes, en las instalaciones y servicios municipales.
- Realización de auditorías energéticas y certificación de edificios e instalaciones municipales.
- Desarrollo y aplicación de Ordenanzas municipales sobre energías renovables y alumbrado público.
- Elaboración y aprobación de un Plan de Movilidad Sostenible en el que se restrinja el uso del vehículo privado y se favorezca el transporte colectivo. Promoción de los medios de transporte menos demandantes de energía y menos contaminantes.
- Promoción de la arquitectura bioclimática en los nuevos desarrollos urbanos, así como en la rehabilitación de edificios ya existentes cuando sea técnicamente viable.
- Implantación de medidas destinadas a la racionalización del uso de suelo.

## **2.6. Red Española de Ciudades Saludables**

La Red Española de Ciudades Saludables (RECS) es una sección de la Federación Española de Municipios y Provincias (FEMP) constituida en el año 1988. Su actividad se dirige a la promoción y protección de la salud y bienestar de los ciudadanos, según los principios del proyecto «Healthy Cities» de la Organización Mundial de la Salud (OMS/WHO). Tiene las siguientes líneas de actuación:

- Asegurar la intercomunicación de las ciudades participantes en materia de promoción y protección de la salud, que permita el intercambio de experiencias y el desarrollo de proyectos entre ciudades con otras organizaciones y otros niveles de la Administración.
- Fomentar la colaboración y la acción conjunta de las ciudades participantes en materia de promoción y protección de la salud.
- Ayudar a las ciudades participantes a desarrollar modelos operativos de promoción y protección de la salud en el contexto urbano.
- Establecer criterios de evaluación e indicadores unificados que permitan evaluar las actuaciones de la promoción y protección de la salud y la acreditación de la calidad de su ejecución.
- Establecer recomendaciones orientadas a la inclusión de los procesos de calidad en las actuaciones de promoción y protección de la salud.
- Mantener contactos con otros proyectos de ciudades saludables en nuestro país, en otros países y con las redes nacionales, así como con la Red Europea.

- Difundir la información relevante sobre la Red Española de Ciudades Saludables.

Actualmente la Red Española de Ciudades Saludables está formada por 146 entidades locales españolas integradas en la FEMP que cumplen los requisitos de admisión y permanencia establecidos: compromiso político municipal de adscripción a la Red, expresado por acuerdo del Pleno o Comisión de Gobierno, tener elaborado un análisis de situación y un plan de salud para la ciudad o el compromiso de elaborarlos, designación de un responsable político y un responsable técnico como interlocutores ante la Red y aceptación de las normas de funcionamiento.

## 2.7. El Pacto de los Alcaldes

El Pacto de los Alcaldes (The Covenant of Mayors) es una iniciativa de la Comisión Europea relativamente reciente (enero de 2008) orientada a las autoridades locales para la lucha contra el cambio climático. El Pacto supone un compromiso voluntario de las ciudades firmantes para ir más allá de los objetivos de la política energética de la Unión Europea, en cuanto a reducción de emisiones de CO<sub>2</sub>, mediante una mayor eficiencia energética y la producción y empleo de energías renovables. Más de 2.500 ciudades han firmado por ahora este compromiso, un tercio de las cuales son españolas. Las autoridades locales que suscriben el Pacto se comprometen a:

- Elaborar un inventario de emisiones de gases de efecto invernadero.
- Presentar un Plan de Acción de Energía Sostenible en el plazo de un año, a partir de la firma oficial del Pacto. Dicho plan ha de contener las actuaciones en el sector público y privado que el gobierno local llevará a cabo para conseguir el objetivo de reducción de emisiones.
- Elaborar un Plan de Comunicación para difundir las actuaciones previstas en el Plan de Acción de Energía Sostenible que informe a los medios locales sobre su desarrollo y que implique a los ciudadanos y partes interesadas en su realización.
- Realizar informes de seguimiento.

En caso de no cumplir alguna de las condiciones expuestas, se procede a dar la baja como miembro del Pacto.

El Plan de Acción de Energía Sostenible presenta medidas a favor de la eficiencia energética y proyectos de energías renovables que pueden llevarse a cabo en distintos sectores de actividad: edificación (tanto nuevos edificios como los rehabilitados), infraestructuras municipales (alumbrado público, calefacción, ...), planificación urbana y uso del suelo, transporte público y movilidad urbana, etc. Se excluyen, no obstante las reducciones de emisiones debidas a la deslocalización industrial.

El cuadro 1 resume las características de las iniciativas de desarrollo sostenible que con mayor asiduidad están siguiendo los gobiernos locales españoles de

forma voluntaria. Predominan las iniciativas que tienen como objetivo general el desarrollo sostenible, entendido en el sentido amplio del término. El grado de compromiso varía desde una simple declaración de principios hasta la adhesión a una red o asociación con metas más concretas. El seguimiento y control de la plasmación de los compromisos suscritos se hace, en la mayoría de los casos, por los propios agentes que los han suscrito siendo poco habitual que esta supervisión la efectúe un agente externo.

El cuadro 2 recoge el número de ciudades españolas capitales de provincia que se han sumado a las iniciativas de desarrollo sostenible anteriormente comentadas. Como puede apreciarse, destaca en primer lugar la firma de la Carta de Aalborg de 1994 (43 ciudades) pero no deja de ser curioso que solo 24 hayan suscrito los compromisos de Aalborg de 2004. La segunda iniciativa más secundada es la protagonizada por la red de ciudades por el clima (36). También parecen haber tenido una buena acogida los compromisos por una ciudad saludable y el cambio de modelo energético implícito en el Pacto de los Alcaldes. Sin embargo, son minoritarias las adhesiones al ICLEI.

*CUADRO 1. Iniciativas de desarrollo sostenible por parte de la Administración Local*

	<b>Objeto</b>	<b>Supervisión</b>	<b>Carácter</b>	<b>Relación</b>
Agenda 21 Local	DS amplio	Interna	Voluntario	Declaración
Carta de Aalborg	DS amplio	Interna	Voluntario	Adhesión
Compromisos de Aalborg	DS amplio	Interna	Voluntario	Adhesión
ICLEI	DS amplio	Interna	Voluntario	Asociación
Ciudades Clima	Clima	Interna	Voluntario	Asociación
Ciudades Saludables	Salud	Interna	Voluntario	Asociación
Pacto de los Alcaldes	Energía	Externa	Condicionado	Asociación

DS: desarrollo sostenible.  
Fuente: Elaboración propia.

*CUADRO 2. Iniciativas de desarrollo sostenible en las capitales de provincia españolas*

<b>Iniciativas</b>	<b>Nº de ciudades</b>
Agenda 21 Local	41
Carta de Aalborg	43
Compromisos de Aalborg	24
ICLEI	12
Ciudades Clima	36
Ciudades Saludables	27
Pacto de los Alcaldes	29

Fuente: Elaboración propia.

### 3. LA AGENDA 21 LOCAL EN LAS CAPITALES DE PROVINCIA ESPAÑOLAS

En el caso español, las iniciativas de desarrollo sostenible que se han llevado a cabo bajo la denominación de Agenda 21 han sido promovidas en su mayoría a escala municipal. Con carácter voluntario diversos ayuntamientos han elaborado su propio programa de actuaciones fijando sus propias metas en el foro de acción ciudadana constituido a tal efecto. Hay que destacar que uno de los rasgos característicos de estos procesos es la participación ciudadana, como indica del Riego (2004). Para medir el grado de implicación de una ciudad con la Agenda 21 Local (A21L), en el presente estudio se tendrá en cuenta si se han realizado las siguientes acciones:

1. Declaración expresa del compromiso de implantación de la A21L.
2. Diagnóstico inicial, o Auditoría previa.
3. Diseño del Plan de Acción.
4. Ejecución del Plan de Acción.
5. Evaluación de resultados.

El cuadro muestra el estado de desarrollo de esta iniciativa en las capitales de provincia españolas. Solo nueve ciudades no han mostrado interés alguno por implementar la A21L pero no todas las que han manifestado el compromiso de seguirla han concluido todo el proceso. De las 41 ciudades (82%) que comenzaron el proyecto, sólo 14 (28%) lo han culminado en todas sus etapas, lo cual puede indicar la aparición de dificultades que impiden el pleno desarrollo de la A21L.

*CUADRO 3. Situación de la Agenda 21 Local*

Grado de implantación de A21Ls	Nº de ciudades
Ciudades sin A21L	9
Ciudades a favor de la A21L	43
Ciudades con diagnóstico de A21L	24
Ciudades con Plan de Acción diseñado	12
Ciudades con Plan de Acción realizado	36
Ciudades con A21L evaluada	27

Fuente: Elaboración propia.

### 4. RELACIÓN DE LA AGENDA 21 LOCAL CON OTROS INDICADORES

Para cada ciudad objeto de estudio se han recopilado datos de los siguientes indicadores:

1. Consumo de agua potable, expresado en litros por habitante y día
2. Consumo de energía eléctrica, expresado en Mwh por habitante y año
3. Generación de residuos sólidos urbanos (Kg por habitante y día)

4. Zonas verdes urbanas (metros cuadrados por habitante)
5. Índice de Actividad Económica
6. Índice de Desarrollo Humano
7. Índice Sintético de Capital Humano
8. Huella Ecológica
9. Déficit Ecológico Global.

Analizados todos estos datos, se observa que la diferencia entre los consumos de ciudades que han implementado en cierto grado una A21L y las que la ignoran es mínima y no significativa. Así, el consumo eléctrico es igual, o sensiblemente menor, en las ciudades que no han desarrollado ningún tipo de acción en cuanto a la A21L. La producción de residuos sólidos urbanos es inferior en las ciudades que ignoran la A21L. Las ciudades que no siguen la A21L tienen más zona verde por habitante que las ciudades que la han implantado parcialmente, si bien las que han implantado totalmente la A21L muestran cantidades superiores en parques y jardines. Asimismo, merece destacarse que el déficit ecológico global es sensiblemente menor en las ciudades afectas a la A21L.

## 5. CONCLUSIONES

Desde la década de los noventa ha habido diversas iniciativas que han implicado directamente a los gobiernos locales en la consecución del desarrollo sostenible. Este trabajo se ha centrado en las que han seguido con mayor asiduidad las capitales de provincia españolas, con especial hincapié en la implantación de la Agenda 21 Local (A21L). La mayoría de las ciudades objeto de estudio se han adherido a la Carta de Aalborg de 1994 (43 ciudades) aunque solo 24 han suscrito los compromisos de Aalborg de 2004. La segunda iniciativa más secundada es la A21L (41 ciudades). Le siguen la red de ciudades por el clima (36), la red de ciudades saludables (27) y el Pacto de los Alcaldes (26); sin embargo, son minoritarias las adhesiones al ICLEI. En cuanto a la A21L, existen grados distintos de implantación; solo 14 ciudades han completado totalmente todo el proceso.

Con el fin de analizar si las ciudades que han implementado una A21L tienen mejores resultados ambientales, se ha recopilado información sobre diversos indicadores (consumos de agua y de energía, generación de residuos, huella ecológica, etc.). Los resultados muestran que entre las ciudades que obvian la A21L y las que la desarrollan parcialmente no hay diferencias significativas pero sí las hay entre las primeras y las ciudades que han implementado totalmente la A21L, salvo en lo referido a consumo energético y producción de RSU. Se podría concluir, por tanto, que para la muestra de estas cincuenta ciudades la A21L, siendo una iniciativa muy recomendable, no constituye la herramienta polarizadora que marca la diferencia en el desarrollo sostenible municipal. No obstante, las ciudades que han completado el ciclo de la A21L, recibiendo retroalimentación e iniciando el proceso nuevamente, son las que se están preparando de mejor modo para enfrentar los desafíos del desarrollo sostenible en el espacio local.

## BIBLIOGRAFÍA

- AGUADO, C. y ETXEBARRÍA, C. (2003): «La Agenda 21 Local como instrumento de sostenibilidad: la experiencia española», *Revista Española de Estudios Agrosociales y Pesqueros*, nº 199: 61-91.
- DEL RIEGO, P. (2004): *La Agenda 21 Local. Vehículo idóneo para la necesaria participación directa de los ciudadanos en el Desarrollo Sostenible*, Mundi, Prensa Libros, Madrid.
- INTERNATIONAL COUNCIL FOR LOCAL ENVIRONMENTAL INITIATIVES (ICLEI) (1995): *Guía europea para la planificación de las Agendas 21 Locales. Como implicarse en un plan de acción ambiental a largo plazo hacia la sostenibilidad*, ICLEI, Reino Unido.
- OSE (Observatorio de la Sostenibilidad en España) (2008): *Sostenibilidad en España 2006*, Ediciones Paraninfo.
- SUBIRATS, J. y FONT, N. (2000): *Local y sostenible: la agenda 21 local en España*, Editorial Icaria, Barcelona.

# CARACTERÍSTICAS DEL CRECIMIENTO URBANO EN CASTILLA-LA MANCHA DURANTE EL BOOM INMOBILIARIO

M<sup>a</sup> Ángeles Rodríguez Domenech

*Mangeles.Rodriguez@uclm.es*

*Dpto. de Geografía y O. Territorio, Facultad de Educación. Ciudad Real*

**Resumen:** Desde comienzos de los años noventa hasta hoy el territorio castellano-manchego ha experimentado importantes cambios en los distintos elementos que conforman su sistema urbano derivado tanto de la creación de nuevas infraestructuras, como del incremento del suelo urbano. El objetivo de este artículo es presentar la evolución de algunos de los elementos que han intervenido en la transformación que ha experimentado el sistema de ciudades de esta región en las dos últimas décadas. Concretamente entre el crecimiento del suelo artificial y las nuevas dinámicas demográficas sufridas en nuestra comunidad se aprecia una gran similitud aunque sus ritmos no sean proporcionales, permitiéndonos establecer una zonificación de la evolución de ambos indicadores. La investigación analiza la evolución del indicador sobre eficiencia en la ocupación de suelo, procedente de la explotación de la base de datos del proyecto *Corine Land Cover y el informe del Observatorio de la Sostenibilidad de España (1990-2007)*, y su relación con el crecimiento de la población a través de los datos del Padrón de habitantes en esos mismos años. Esta puesta en relación nos ha permitido detectar diferentes comportamientos en las diferentes zonas de la Comunidad Autónoma que afectan a los modelos urbanos y territoriales de la misma, así como establecer sus particularidades con respecto al conjunto nacional.

**Palabras clave:** suelo ocupado, padrón municipal, urbanismo, *boom* inmobiliario, espacio construido, crecimiento urbano, planificación

## CHARACTERISTICS OF URBAN GROWTH IN CASTILLA-LA MANCHA IN HOUSING BOOM

**Abstract:** From the early 90's the Castilla-La Mancha territory has undergone dramatic changes, affecting the different elements which conform its urban system. The research focuses on the process followed in the inland regions of Spain

(Castilla-La Mancha). Over the last fifteen years artificial areas have expanded rapidly, growing much faster than population. This research aims to understand the processes of urban sprawl in a region that, although excluded from economic globalizing main flows, is influenced by cultural and ideological trends and models. Different indicators have been developed and Corine Land Cover, OSE databases for 1987 and 2007 have been compared to evaluate changes in land consumption efficiency, as well as in urban and territorial

**Key words:** urban sprawl, municipal register, urbanism, *boom* of real-estate sector, constructed space, urban growth, planning

## 1. INTRODUCCIÓN

Más de un cuarta parte del territorio de la *Unión Europea (UE)* está afectado por usos urbanos y éstos suponen una amenaza para la naturaleza y la biodiversidad. El impacto de la urbanización sobre el medio natural no sólo afecta a los elementos ecológicos del territorio sino, también, a los usos urbanos. La *Estrategia Territorial Europea (ETE)* reconoce que la diversidad espacial y cultural de los pueblos y ciudades europeos es un patrimonio de gran valor que conviene preservar.

La preocupación por la insostenibilidad de la expansión de usos artificiales del suelo ha llevado a la *Unión Europea* a establecer programas comunes con los que intercambiar información y comparar datos. Uno de estos programas es el *Coordination of Information on the Environment (CORINE)*, una base de datos europea sobre ocupación de suelo, que ha de permitir la toma de decisiones en materia de política territorial.

Los primeros resultados aportados en el año 2005 para España por el proyecto *Corine Land Cover (CLC)* sobre cambios de uso de suelo, fueron alarmantes. El suelo ocupado en España por usos artificiales había aumentado un 25% entre 1987 y 2000, mientras que la población había crecido un 5%. Esta situación se ha agudizado en los siete años siguientes, como muestra el estudio *Sostenibilidad Local. Una aproximación urbana y rural del Observatorio de Sostenibilidad Española* (OSE, 2008) para el periodo 2001-2007. En este último trabajo se evidencia y confirma la trayectoria anterior, dado que el crecimiento del suelo urbano en las áreas urbanas ha sido muy superior al de su población. Concretamente, en 29 de las 50 españolas y en el periodo 2001-2007, se ha dado un crecimiento medio del suelo de un 22,88%, frente a un valor, también medio, del 6,25 % de su población.

En España no solo se ha producido este cambio en lo que respecta a cantidad, sino que ha dado lugar a un cambio profundo en los modos de ocupación de suelo por usos urbanos. Así, han sido los municipios menores de 10.000 habitantes los que han experimentado, en los últimos quince años, una transformación más radical del modelo de ocupación de suelo (Simon, 2007: 69). A la vez que se aprecia un cambio en los patrones de urbanización en la mayoría de las ciudades



estudiadas: se ha pasado de modelos compactos, con crecimientos en «mancha de aceite», a otros claramente fragmentados, que generan un fuerte impacto social, económico y ambiental que se muestra amplificado porque los nuevos crecimientos son de una baja densidad.

Según el OSE (2008) las capitales de provincia han sufrido una fuerte transformación en el periodo 2001-2007, y ello pese a que durante el período anterior, 1987-2000, ya habían experimentado un crecimiento medio del 35 %. Este cambio, consistente en la dispersión por el territorio de actividades e infraestructuras antes vinculadas a las áreas urbanas, comenzó a gestarse en la década de los sesenta y se acentuó a partir de los noventa. La combinación de ambos factores condujo a un proceso de expansión urbana descontrolada (urban sprawl).

La presente investigación se centra en el estudio de la región de Castilla-La Mancha, no sólo considerando los aspectos de conjunto de la escala regional, sino descendiendo, también, al ámbito municipal. Región donde las dinámicas identificadas siguen unas pautas diferentes a las señaladas para el conjunto nacional: en 1990 no se había producido, por lo general, la ruptura con el modelo tradicional urbano, y la mayoría de los núcleos había quedado al margen de la proliferación de nuevos tejidos urbanos discontinuos. Sin embargo, desde entonces el cambio ha sido muy destacado.

## **2. LA EVOLUCIÓN DEL INCREMENTO DE SUPERFICIE ARTIFICIAL POR HABITANTE**

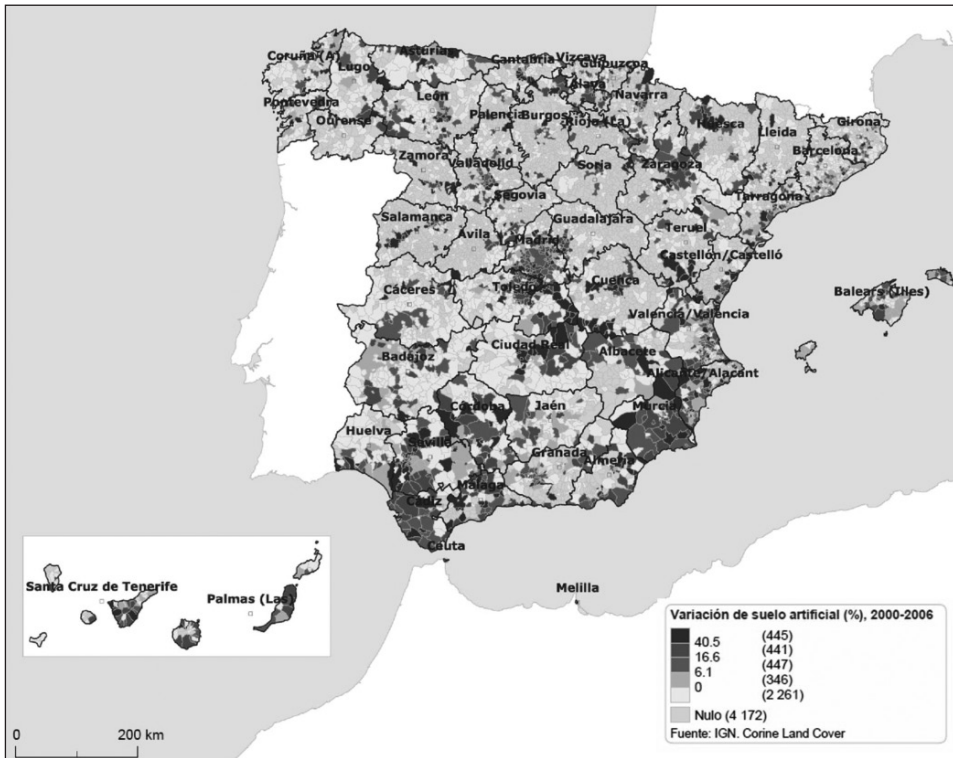
El *Incremento de superficie artificial por habitante* es un indicador que nos muestra cuál ha sido el aumento de la superficie urbana artificial de la ciudad expresada de forma relativa por hab ( $\text{m}^2/\text{hab}$ ). Este indicador es una referencia de sostenibilidad si se pone en relación con la superficie total del término municipal, con los equipamientos y con los habitantes, porque el aumento excesivo de áreas artificiales trae como consecuencia impactos socioeconómicos y ambientales negativos sobre el territorio a escalas globales, regionales y locales, que tienen una trascendental incidencia para la sostenibilidad urbana.

### **2.1. Su evolución en España**

En España, el crecimiento del suelo de naturaleza urbana ha sido muy importante siguiendo la tónica señalada en la UE, aunque ha tenido diferente intensidad en su geografía (Figura 1). Teniendo en algunas capitales un crecimiento espectacular, como en el caso de Murcia, que llega al 216,42%, o el de Toledo de 134,13 %.

En España, entre 1987 y 2000, el aumento medio de superficie artificial por habitante ( $\text{m}^2/\text{hab}$ ) de las ciudades menores de 250.000 habitantes fue de 22  $\text{m}^2/\text{hab}$ . (OSE, 2008: 84-85). Nueva dinámica que ha continuado en el periodo 2001-2007 apoyada en un crecimiento económico favorecido por la especulación y el

FIGURA 1. Variación del suelo artificial en los municipios de España. 2000-2006



Fuente: Ministerio de Fomento. IGN. Corine Land Cover.

boom inmobiliario del país. El aumento excesivo y no controlado de las áreas artificiales está ligado a la expansión del tejido urbano difuso, lo que implica una mayor segmentación social y una tendencia al alza de los precios de la vivienda.

## 2.2. Caracterización del crecimiento en Castilla-La Mancha

Al analizar este incremento de superficie artificial por habitante ( $m^2/hab$ ) en Castilla-La Mancha en el periodo 1987-2000, observamos, en primer lugar, que el incremento de la superficie artificial se ha debido al aumento de la superficie del suelo de naturaleza urbana, y que éste no ha sido consecuencia del incremento del volumen de población, ya que no se ha producido en la misma proporción que aquel.

En segundo lugar, en nuestra región las capitales provinciales han sido las más afectadas, si bien han tenido un comportamiento muy desigual. Por un lado, tenemos a Toledo, Guadalajara, Ciudad Real y Cuenca, que han aumentado su

Suelo de Naturaleza Urbana (SUNAU)<sup>1</sup>, aunque con distinta intensidad en los dos períodos estudiados. En el caso de las tres primeras con un crecimiento superior a la media, encontrándose dentro de las quince primeras capitales con mayor incremento en el conjunto nacional; y por otro, Albacete, que con un notable incremento en la década de los noventa, muestra un crecimiento nulo en los últimos años (Cuadro 1).

*CUADRO 1. Evolución del Suelo de Naturaleza Urbana (SUNAU) en las capitales de provincia de Castilla-La Mancha. 1987-2007*

Capitales Castilla-La Mancha	1987-2000	2001-2007	
	% aumento (1987-2000)	Aumento Ha	% aumento (2001-2007)
Toledo	74,5	3.807	134,1
Guadalajara	47,9	834	78,2
Ciudad Real	32,3	342	20,9
Cuenca	9,7	142	14,3
Albacete	23	0	0

Fuente: Elaboración OSE a partir de datos de CORINE Land Cover y de Censo de Población).

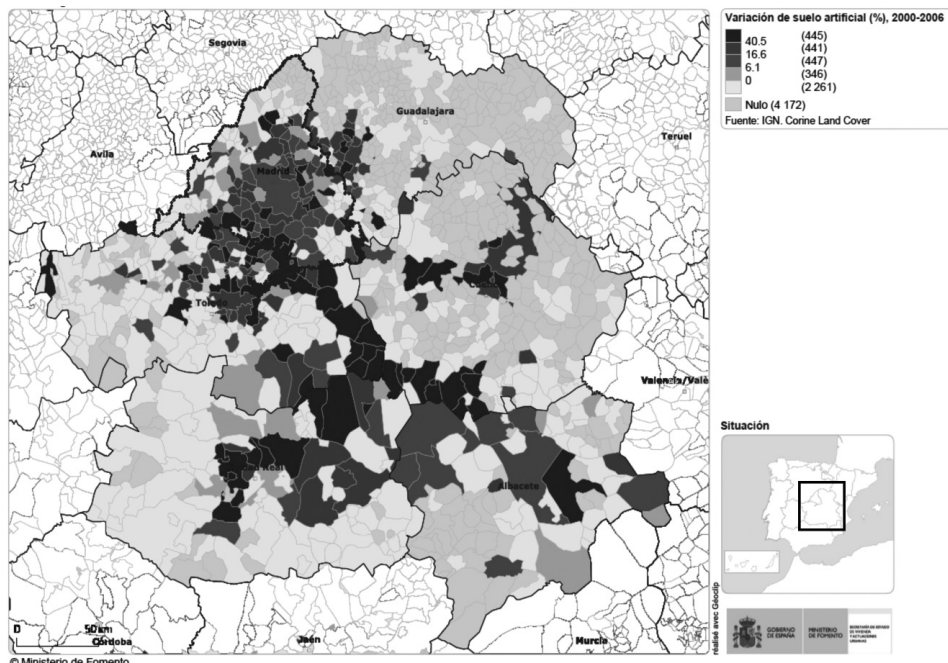
En tercer y último lugar, este fenómeno no sólo se ha producido en las capitales provinciales sino también en los municipios próximos a ellas. De forma que, si consideramos a estos espacios como áreas urbanas, podemos observar distintas zonas y diferentes pautas de comportamiento o modelos de crecimiento (Figura 2): *una zona central* que se corresponde con aquellas capitales (Toledo, Guadalajara y Ciudad Real) que tienen una fuerte vinculación con la capital nacional (Madrid) y con los municipios próximos a la Comunidad madrileña, se caracteriza por haber experimentado un fuerte aumento del suelo artificial y por una gran repercusión en los municipios menores de 10.000 habitantes que conforman su área urbana; y una *zona periférica* que comprende aquellas capitales que han experimentado un crecimiento nulo o bajo, como Cuenca y Albacete, las cuales presentan un modelo urbano monocefálico.

Los modelos de crecimiento resultante son, pues, los siguientes (Figura 3):

— En **Toledo**, desde el año 2001 al 2007 el suelo de naturaleza urbana ha crecido 3.807 ha, o lo que es igual un 134,13%, lo que supone un ritmo de crecimiento de 634 ha al año. Cabe destacar, según datos de *Corine Land Cover*, que entre los años 1987-2000, el aumento de suelo artificial fue de 74,52%, es

<sup>1</sup> Se entiende por *suelo de naturaleza urbana* (SUNAU) el clasificado por el planeamiento urbanístico como *urbano*, los terrenos que tengan la consideración de *urbanizables*, según el planeamiento y están incluidos en sectores, así como el resto de suelo clasificado como urbanizable a partir del momento de aprobación del instrumento urbanístico que lo desarrolle (OSE, 2008, Metodología).

FIGURA 2. Variación del suelo artificial en los municipios de Castilla-La Mancha y Madrid



Fuente: Ministerio de Fomento. IGN. Corine Land Cover. 2000-2006.

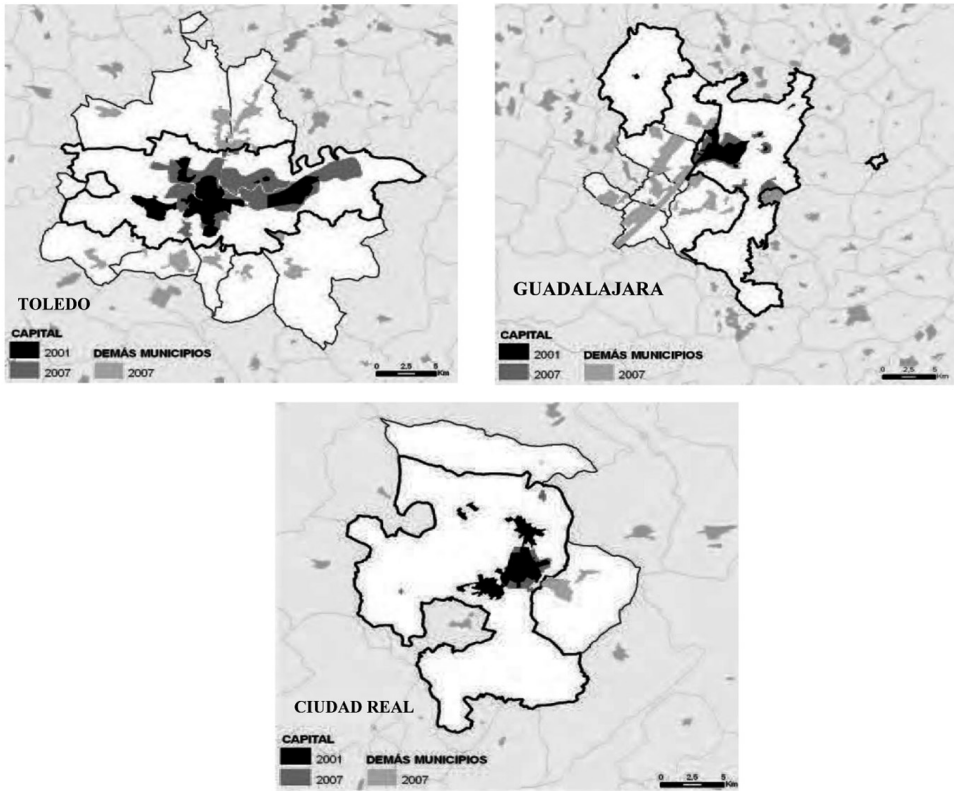
decir, no solo se ha duplicado sino que se ha incrementado fuertemente el ritmo de urbanización, y ello en la mitad de tiempo.

El área urbana de Toledo se caracteriza por ser un modelo policéntrico y especializado, con núcleos eminentemente residenciales y otros de actividades económicas, como demuestra el que la superficie de naturaleza urbana de la ciudad de Toledo significa el 12,15% respecto a su área urbana, y del 28,68% para su término municipal. En ella hay una primera corona, que incluye a Cobisa, Argés, Burguillos, Nambroca y Olías del Rey, con un destino eminentemente residencial; y una segunda corona: Ajofrín, Bargas, Cabañas de la Sagra, Yuncler, Magán, Cobeja y Polán, con usos de carácter más productivo.

— En **Guadalajara**, desde el año 2001 al 2007 el suelo de naturaleza urbana ha crecido 834,36 ha, o lo que es igual un 78,16%, lo que supone 144 ha al año. Cabe destacar, según datos de *Corine Land Cover*, que entre los años 1987-2000, el aumento de superficie artificial fue de 47,94%. Por tanto, en el último período se ha crecido casi el doble en la mitad de tiempo y podemos hablar de una fuerte aceleración del crecimiento de la urbanización.

El modelo de ocupación del suelo gira en torno al corredor del Henares que vincula dos núcleos: uno dentro de Castilla-La Mancha, que es la ciudad de Guadalajara, y el otro, fuera de ella, que es Madrid y su área metropolitana. En

FIGURA 3. Crecimiento superficial de las capitales regionales en Castilla-La Mancha. 2001-2007



Fuente: OSE, 2008 a partir de datos de la Dirección General de Catastro, Ministerio de Economía y Hacienda, y Atlas Estadístico de las Áreas Urbanas en España 2004, Ministerio de Vivienda.

torno a Guadalajara se ha conformado un área urbana supramunicipal extensa y consolidada en la que se incluyen: Cabanillas del Campo, El Casar, Alovera, Azuqueca de Henares, Fontanar, Galápagos, Pioz, Torrejón del Rey, Uceda, Valdeaveruelo y Villanueva de la Torre. En una segunda área, y con menor intensidad, aparecen: Chiloeches, Torija, Caspuelas, Horche, Valdeconcha, Ciruelas, Hontoba, Valdeavellano y Yunquera de Henares.

El porcentaje de suelo de naturaleza urbana (SUNAU) de la ciudad de Guadalajara respecto a su término municipal es 8,37% y significa el 5,04% respecto al área urbana.

La urbanización de los municipios del área urbana de Guadalajara se agrupa en torno a las infraestructuras viarias, en una ciudad continua; destaca en la actualidad el desarrollo sur debido a la estación del tren de alta velocidad, además de los crecimientos en torno a su núcleo.

— En **Ciudad Real**, desde el año 2001 al 2007 el suelo de naturaleza urbana ha crecido 342 ha o lo que es igual un 20,87%, lo que supone 57 ha al año. Cabe destacar, según datos de *Corine Land Cover*, que entre los años 1987-2000, el incremento de suelo artificial fue de 32,29%. Por tanto, se ha desacelerado el crecimiento de la urbanización, debido a la fuerte intensidad sufrida en el periodo anterior.

El modelo de ocupación del suelo de naturaleza urbana se caracteriza por un gran núcleo, en torno al cual se proyectan los crecimientos, y algunas ramificaciones del núcleo compacto, que son desarrollos de baja densidad. El área urbana de Ciudad Real está formada por un grupo reducido de municipios, Poblete y Miguelturra y, con menor intensidad, figuran Torralba de Calatrava, Almagro y Pozuelo de Calatrava.

El porcentaje de suelo de naturaleza urbana (SUNAU) del municipio de Ciudad Real respecto a su término municipal es 6,98%. Lo que significa el 4,94% respecto al área urbana. El SUNAU de Ciudad Real respecto al mismo tipo de suelo del área urbana es 81,99%, lo que muestra el peso casi exclusivo de la capital respecto a los municipios de su entorno.

### **3. RELACIÓN ENTRE EL CRECIMIENTO DE SUELO ARTIFICIAL Y LAS NUEVAS DINÁMICAS POBLACIONALES DE CASTILLA-LA MANCHA**

En el comportamiento poblacional Castilla-La Mancha, en las últimas décadas (1981-2008), se ha roto la dinámica de crecimiento negativo que venía sufriendo desde 1950 (2.059.659 hab. en 1950 a 1.648.633 en 1981). A partir de la década de los ochenta la región comienza a tener un crecimiento positivo, aunque este dinamismo no se ha dado igual en todos los núcleos (Cuadro 2).

En función de las distintas dinámicas demográficas ocurridas en nuestra región podemos distinguir dos zonas: una muy vinculada a la expansión de Madrid y otra ejercida por el crecimiento que han tenido las capitales provinciales.

La primera zona se expande al norte de la comunidad, con forma de media luna, bordeando a la comunidad autónoma de Madrid. En esta zona se distinguen dos corredores en función de las conexiones por vías rápidas entre Madrid-Toledo y Madrid-Guadalajara.

En esta primera zona se han dado las dinámicas demográficas más fuertes, con crecimientos superiores al 200% en aquellas núcleos más próximos y mejor comunicados a la capital nacional, es decir, los más directamente vinculados con el proceso de relocalización industrial de Madrid, como Seseña (372%), Illescas (216%) y Azuqueca de Henares (216%). Y otras con valores menos espectaculares pero también con fuertes crecimientos (entre el 50 y el 100%) en los núcleos más alejados pero dentro de la media luna de influencia madrileña, como es el caso de Fuensalida (87,8%), Torrijos (58,5%) y Tarancón (52,7%).

Cuadro 2. Evolución de la dinámica poblacional de Castilla-La Mancha. 1981-2008

Municipio	1981	1991	2001	2.008	1981-2008	1981-2008
						%
Seseña	2.932	2.855	4.801	13.843	10.911	372,1
Illescas	6.054	7.942	10.940	19.167	13.113	216,6
Azuqueca de Henares	9.727	11.996	20.383	30.794	21.067	216,6
Miguelturra	6.816	7.157	10.280	13.357	6.541	96,0
Fuensalida	5.640	6.971	7.708	10.591	4.951	87,8
Torrijos	7.994	9.522	10.173	14.962	4.680	58,5
Tarancón	7.745	10.891	11.796	14.962	5.163	52,7
Sonseca	7.745	8.499	9.790	11.178	3.433	44,3
<b>Guadalajara (Capital)</b>	<b>56.922</b>	<b>67.847</b>	<b>67.640</b>	<b>81.221</b>	<b>24.299</b>	<b>42,7</b>
<b>Albacete (Capital)</b>	<b>117.126</b>	<b>135.889</b>	<b>149.507</b>	<b>166.909</b>	<b>49.783</b>	<b>42,5</b>
<b>Ciudad Real (Capital)</b>	<b>51.118</b>	<b>61.138</b>	<b>61.280</b>	<b>72.208</b>	<b>21.090</b>	<b>41,3</b>
Tomelloso	26.655	27.936	29.833	37.532	10.877	40,8
<b>Toledo (Capital)</b>	<b>57.769</b>	<b>63.561</b>	<b>69.450</b>	<b>80.810</b>	<b>23.041</b>	<b>39,9</b>
Hellín	22.651	23.540	27.609	31.054	8.403	37,1
Talavera de la Reina	64.136	69.136	76.011	87.763	23.627	36,8
Caudete	7.570	8.157	9.069	10.157	2.587	34,2
Villarrobledo	19.655	20.396	22.936	26.311	6.656	33,9
<b>Cuenca (Capital)</b>	<b>41.791</b>	<b>46.047</b>	<b>46.491</b>	<b>54.600</b>	<b>12.809</b>	<b>30,7</b>
Roda (La)	12.287	12.938	13.793	16.034	3.747	30,5
Villacañas	8.251	8.711	9.393	10.605	2.354	28,5
Quintanar de la Orden	8.673	8.991	9.776	11.067	2.394	27,6
Almansa	20.331	22.488	23.782	25.591	5.260	25,9
Villarrubia de los Ojos	8.896	9.064	9.585	11.185	2.289	25,7
Bolaños de Calatrava	9.937	10.074	10.978	12.374	2.437	24,5
Solana (La)	13.335	13.892	15.255	16.392	3.057	22,9
Alcázar de San Juan	25.185	25.706	26.402	30.408	5.223	20,7
Socuéllamos	11.830	10.904	11.358	13.582	1.752	14,8
Consuegra	9.486	9.802	10.047	10.876	1.390	14,7
Madridijos	9.906	10.332	10.544	11.354	1.448	14,6
Campo de Criptana	13.049	13.491	13.054	14.870	1.821	14,0
Daimiel	16.260	16.214	17.326	18.389	2.129	13,1
Mora	9.328	9.244	9.519	10.536	1.208	13,0
Manzanares	17.721	18.326	17.648	19.027	1.306	7,4
Puertollano	48.747	49.459	49.613	51.305	2.558	5,2

Fuente: INE. Padrón Municipal. Elaboración propia.

La segunda zona de mayor dinamismo demográfico se sitúa en las capitales provinciales, con crecimientos muy similares, entre el 30 y 50%: Guadalajara (42,7%), Albacete (42,5%), Ciudad Real (41,3%), Toledo (40,8%) y Cuenca (30,7%), por lo que podemos establecer una correlación semejante en el dinamismo poblacional de las capitales de Castilla-La Mancha en el período de estudio.

En el entorno de algunas de ellas se vienen produciendo, desde comienzos de los noventa, procesos de suburbanización, que tienen como expresión la difusión de parte de su dinámica hacia municipios periféricos (Cebrián, 2007b). Esta situación es especialmente significativa tanto en Toledo y Guadalajara —que aglutinan en un radio de 25 Km ciudades y núcleos semiurbanos que en conjunto superan los quince mil habitantes, y que están funcionalmente adscritos por la actividad económica y los modos de vida a estas dos ciudades— como en Ciudad Real, que tiene prácticamente fusionada a su casco urbano la ciudad de Miguelurra (Pillet, 2005: 326). En Puertollano el peso demográfico viene asociado a la tradición minera e industrial del carbón y de la petroquímica (Cañizares, 2003: 173), aunque en los últimos años ha acelerado su proceso de terciarización, y en Talavera es su emplazamiento en una encrucijada de caminos y su papel como centro comercial de una extensa comarca lo que explica su peso demográfico.

Ciudad Real con un crecimiento del 41,3% se comporta como el resto de las capitales de la región. Sin embargo, los crecimientos que tienen los núcleos urbanos colindantes (Miguelurra 96%, y en menor medida Poblete, Torralba y Carrión) y los núcleos que crecen en torno a las nuevas autovías que conectan la capital con el resto de la región (Tomelloso 40,8%) o con una dinámica demográfica de carácter local (Villarrubia de los Ojos 25,9%, Bolaños 24,5% y La Solana 22,9%), nos muestran cómo Ciudad Real ha acentuado su capitalidad en la provincia (Pillet, 2005:326 y Cebrián 2007b:26, 2009), y ha hecho que núcleos como Manzanares (7,4%) y Puertollano (5,2%), tradicionalmente más dinámicos que la capital, en los últimos tiempos hayan tenido crecimientos inferiores al 10%, por ser absorbidos por ésta.

Por último, observamos que las ciudades que han experimentado los mayores crecimientos (entre un 40% y 372%) en 1981 no eran consideradas estadísticamente como tales, porque no llegaban a los 10.000 habitantes. Destacando Seseña que hasta el 2008 no alcanza esta cifra y que se sitúa con el mayor ritmo de crecimiento demográfico (372%).

#### **4. CONCLUSIÓN: LOS CAMBIOS EN LA RED URBANA DE CASTILLA-LA MANCHA ¿UNA RED DE CIUDADES SOSTENIBLE?**

En el crecimiento del suelo artificial de nuestra región (ver Figura 2) se aprecia un gran similitud con las nuevas dinámicas demográficas sufridas en nuestra comunidad, aunque sus ritmos no sean proporcionales.

En definitiva, el análisis del aumento del suelo artificial de Castilla-La Mancha, nos indican que en las capitales provinciales más vinculadas a la capital



nacional y con un modelo urbano más policéntrico (Toledo, Guadalajara y Ciudad Real), los municipios de menos de 10.000 habitantes que conforman su área urbana, entre 1990 y 2007 han sufrido una fuerte incidencia sobre el consumo de suelo, debido a: un aumento de la tasa de construcción de viviendas; un cambio en el tipo de construcción de viviendas, favoreciendo las unifamiliares y urbanizaciones ajardinadas; y una expansión de suelos ocupados por infraestructuras y usos comerciales e industriales.

Este modelo de ocupación a un ritmo y proporciones sin precedentes en nuestra región, ha transformado suelos forestales y agrícolas en suelos artificiales. Proceso que se inició a finales de la década de los años 1990, se agudizó en el 2000, y se ha paralizado con el estallido de la crisis inmobiliaria en el 2007.

Consideramos que esta aportación es un paso previo al estudio de los efectos que estas transformaciones han tenido sobre el equilibrio territorial, el medio natural, la identidad local y regional, la calidad espacial y las posibilidades de reorientar el proceso. En una palabra, iniciar el estudio sobre si estos cambios en la red urbana castellano-manchega responden al criterio de sostenibilidad.

## BIBLIOGRAFÍA

- BENABENT FERNÁNDEZ DE CÓRDOBA, M. (2006): *La ordenación del Territorio en España. Evolución del concepto y de su práctica en el siglo XX*, Ed. Universidad de Sevilla, Consejería de Obras Públicas y Transportes, Sevilla.
- CAMPOS ROMERO, M<sup>a</sup> L. *et al.* (2010): «Los nuevos desarrollos urbanos en la capital de Castilla-La Mancha», en PILLET *et al.* (coord.): *Las Escalas de la Geografía: Del Mundo al Lugar*, Homenaje al profesor Miguel Panadero, UCLM, n<sup>o</sup> 13, Albacete.
- CAÑIZARES RUIZ, M<sup>a</sup> C. (2003): «Ciudad, Medio Ambiente y salud. Aportaciones del programa «Ciudades Saludables» y su aplicación en la región de Castilla-La Mancha», *Cuadernos de Estudios Manchegos*, n<sup>o</sup>. 27, I.E.M. (CSIC), pp. 169-201.
- CAPEL, HORACIO (2003): «Una mirada histórica sobre los estudios de redes de ciudades y sistemas urbanos (Parte I)», *Geotrópico*, Vol. 1, n<sup>o</sup> 1, Junio. [http://www.geotropico.org/1\\_1\\_capel.html](http://www.geotropico.org/1_1_capel.html)
- CEBRIÁN ABELLÁN, F. (2007a): «La red urbana», en PILLET, F. (Cord): *Geografía de Castilla-La Mancha*, Biblioteca Añil, Almad, ed. Castilla-La Mancha, pp.177-194
- CEBRIÁN ABELLÁN, F. (2007b): «Ciudades con límites y ciudades sin límites. Manifestaciones de la ciudad difusa en Castilla-La Mancha», *Boletín de la Asociación de Geógrafos Españoles*, n<sup>o</sup> 43, pp. 221-240.
- CEBRIÁN ABELLÁN, F. *et al.* (2009): «Los territorios de suburbanización en Castilla-La Mancha. Análisis a escala municipal», en JUNTA DE ANDALUCÍA (2009): *Ciudades, culturas y fronteras en un mundo en cambio*, Conseje-

- ría de Obras Públicas y Transportes, Coloquio de Geografía Urbana (9. 2008. Sevilla, Cádiz), pp. 114-126.
- CEBRIÁN, FRANCISCO; CEBRIÁN, AURELIO (2000): «Los desequilibrios en la estructura urbana de Castilla-La Mancha», *Papeles de Geografía*, Universidad de Murcia, 32, pp 45-59. <http://redalyc.uaemex.mx/redalyc/pdf/407/40703204.pdf>
- OBSERVATORIO DE SOSTENIBILIDAD ESPAÑOLA. OSE (2008): *Informe anual de sostenibilidad en España*, Ministerio de Medio Ambiente.
- PANADERO MOYA, M. (2010): «Geografía humana y sostenibilidad. Hitos y políticas», en PILLET *et al.*: *Geografía, territorio y paisaje: el estado de la cuestión*, Actas del XXI congreso de geógrafos españoles, Ciudad Real, octubre 2009, pp. 47-84.
- PILLET CAPDEPÓN F. (2005): «Ciudad Real: cambios en el espacio público y en la vida colectiva con la llegada del AVE a la ciudad», en GUTIÉRREZ, O. (coord.): *La ciudad y el miedo*, VII Coloquio de Geografía Urbana, Barcelona, 2004, Asociación de Geógrafos Españoles y Univ. de Girona, pp. 325-334.
- SIMÓN ROJO, M. (2007): «Transformaciones de los modelos de ocupación de suelo por usos urbanos en la Región Centro 1990-2000», Trabajo investigación tutelada, DuyOT, ETSAM, Madrid. <http://habitat.aq.upm.es/boletin/n47/amsim.html>.

## CONSECUENCIAS DEL SELLADO DE LOS SUELOS EN EL CAMPO DE CARTAGENA (MURCIA)

A. Romero Díaz

*arodi@um.es*

F. Belmonte Serrato

*franbel@um.es*

*Dpto de Geografía, Universidad de Murcia*

A. M. Docampo Calvo

J. D. Ruíz Sinoga

*sinoga@uma.es*

*Dpto. de Geografía, Universidad de Málaga*

**Resumen:** El sellado antropogénico de los suelos constituye un proceso de degradación física y medioambiental, tanto a escala local como regional, y produce la pérdida de los recursos del suelo debido a su recubrimiento con materiales para la construcción de viviendas, carreteras, etc. El objetivo de este estudio ha sido comprobar, en el sector oriental del Campo de Cartagena (Murcia), la expansión urbanística, que ha tenido lugar en las últimas décadas y ver las consecuencias que esta ha producido en relación con el sellado de los suelos. Para la realización de este estudio, se han utilizado: imágenes aéreas y de satélite de los años 1980 y 2007, trabajos de campo y recopilación de datos de las estadísticas agrarias municipales. Como conclusión merece destacarse como desde 1981 a 2007, la superficie de suelo sellada en el área de estudio ha pasado de poco más de 1.000 has a casi 4.000 has, lo que supone un aumento del 362%.

**Palabras clave:** Sellado de suelos, expansión urbanística, Sureste de España.

### CONSEQUENCES OF SEALING OF SOIL IN THE FIELD OF CARTAGENA (MURCIA)

**Abstract:** The anthropogenic sealing of soils is a physical and environmental degradation process, both locally and regionally, and causes loss of soil resources due to its coating materials for housing, roads, etc. The aim of this study was to verify, in the eastern sector of the Campo de Cartagena (Murcia), urban expansion, which has taken place in recent decades and see the consequences that this has

occurred in relation to soil sealing. For this study, we used: aerial imagery and satellite images of the 1980 and 2007, fieldwork and data collection of municipal agricultural statistics. As a conclusion was obtained that from 1981 to 2007, the sealed soil surface in the study area has increased from just over 1,000 has to almost 4,000 has, representing an increase of 362%.

**Key Words:** Sealing of soils, urban expansion, Southeast Spain.

## 1. INTRODUCCIÓN

En la Unión Europea se estima que existen 52 millones de hectáreas afectadas por algún tipo de degradación del suelo. Esta extensión de superficie supone más del 16% de toda el área de la UE, y se eleva hasta el 35% para los nuevos países miembros (GLASOD, 1990). Las amenazas a las que se ve sometido el suelo son complejas y están repartidas a lo largo de toda Europa y, aunque no se producen con la misma intensidad en todas las regiones de la UE, configuran un problema de dimensiones continentales.

En el año 2002, la Comunicación de la Comisión del Consejo del Parlamento Europeo, al Comité Económico y Social y al Comité de las Regiones, titulada «*Hacia una estrategia temática para la protección del suelo*» (COM/2002/0179 final), corroborada posteriormente por la Directiva Europea para la Protección del Suelo, constituyó el punto de partida para el establecimiento, por vez primera, de los ocho tipos principales de degradación o amenazas que afectan a los suelos europeos:

1. Sellado del suelo
2. Erosión
3. Pérdida de materia orgánica
4. Pérdida de biodiversidad
5. Contaminación del suelo (local y difusa)
6. Compactación del suelo
7. Salinización y
8. Riesgos hidrogeológicos (inundaciones y deslizamientos de tierras)

A raíz de esta publicación, numerosos especialistas en la materia, impulsaron los mecanismos necesarios para poner en marcha políticas comunitarias para la protección del suelo, así como realizar los esfuerzos necesarios en divulgar el material del que se disponía sobre la situación real de los suelos de la UE. Fruto de esos esfuerzos es la publicación del «*Soil Atlas of Europe*» (JONES *et al.*, 2005), donde se recoge, entre otros aspectos, la dimensión de esta problemática que afecta a todo el territorio de la UE. El sellado de suelos es, por tanto, uno de los ocho tipos principales de degradación o amenazas que afectan a los suelos europeos y constituye un proceso de degradación física a escala local o regional, que provoca la pérdida de los recursos del suelo debido a su recubrimiento con materiales para la construcción de viviendas, carreteras u otros fines.

El sellado del suelo es uno de los efectos más visibles de las presiones que sufre el suelo a consecuencia del desarrollo humano cuyas consecuencias son más adversas cuando este proceso no se produce de forma sostenible y respetuosa con el medio. Entre los efectos más importantes del recubrimiento del suelo por materiales impermeables se encuentran la pérdida de superficie fértil, la fragmentación de la biodiversidad y la disminución de la capacidad de infiltración del agua. Los mayores impactos en este sentido tienen lugar en países en los que se ha producido un importante desarrollo de infraestructuras como viviendas, servicios, carreteras, etc. Entre ellos destacan por ejemplo, Holanda o Alemania con un alto índice de urbanización, mientras que existe un menor impacto en los países del Centro y Este del continente europeo (Jones *et al.*, 2005). En la Europa occidental, se ha detectado un importante incremento del sellado del suelo como consecuencia del aumento de la población en los núcleos urbanos, la influencia de demanda turística en determinadas regiones y zonas costeras, sobre todo en la costa mediterránea (AÑÓ VIDAL *et al.*, 2005) y la preferencia por parte de la población de tener una vivienda lejos del centro urbano, lo que ha provocado el establecimiento de nuevos servicios y el incremento de redes de carreteras.

Casi tres cuartas partes de la población europea vive en zonas urbanas y suburbanas, que ocupan un 10 % de la superficie total de la UE. Esta cifra parece razonable, pero la intensidad y los conflictos entorno a los múltiples usos del suelo pueden tener consecuencias importantes. Un análisis reciente muestra que más de 800.000 hectáreas adicionales de suelos naturalmente productivos se han convertido entre 1990 y 2000 en superficies artificiales para viviendas, oficinas, comercios, fábricas y carreteras, lo que representa un aumento del 6 % de las zonas urbanas del continente.

Según el Perfil Ambiental de España 2005 (MMA, 2006), en los últimos 14 años las áreas artificiales (especialmente en las zonas urbanas), han crecido más en España que la media europea. El crecimiento urbano ha expulsado en estos años a la agricultura de aquellas superficies cercanas a las ciudades, siendo con frecuencia tierras fértiles, obligando a utilizar para usos agrícolas terrenos menos apropiados y preparados, lo que puede implicar una mayor utilización de fertilizantes. Los cambios en la ocupación del suelo en España en lo que se refiere a superficies artificiales en el período comprendido entre 1990-2000, ha supuesto un 25.2% de incremento, el valor más alto de todos los cambios registrados.

La Región de Murcia situada en el Mediterráneo occidental, ha sido una de las áreas más afectadas por este proceso, en particular la comarca del Campo de Cartagena. Dos causas diferentes se encuentran en el origen de estos cambios: en primer lugar, la gran expansión de la urbanización turística (resorts y núcleos urbanos) debido especialmente al «boom turístico» desarrollado hasta los años anteriores a la crisis económica actual, que padecen especialmente los países europeos. Este «boom» vino propiciado, por un lado, por los bajos precios del transporte aéreo y por una población europea con mayor poder adquisitivo y más envejecida, que quería comprar viviendas cercanas a la costa; y, por otro lado,

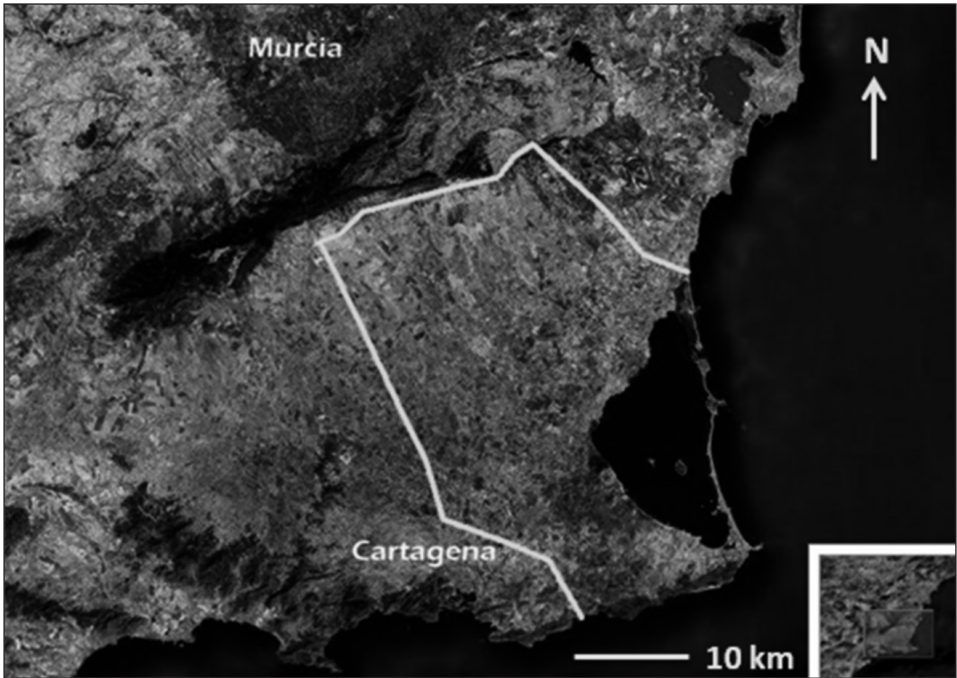
la población regional o de otras partes del país que también sentía la necesidad de adquirir una segunda residencia para sus vacaciones. En segundo lugar, el espectacular desarrollo agrícola ocurrido en el Campo de Cartagena, desde la llegada del agua procedente del trasvase Tajo-Segura, puesto en funcionamiento en los primeros años de la década de los ochenta, que propició un importante aumento de la población atraída por el trabajo agrícola, que se ha asentado sobre todo en los núcleos de población interiores con viviendas más asequibles que en la zona costera.

El objetivo de este estudio ha sido comprobar en el sector oriental del Campo de Cartagena (Murcia) la expansión urbanística reciente, que ha tenido lugar en las últimas décadas, y ver las consecuencias que esta ha producido en relación con el sellado de los suelos que las superficies artificiales han producido, así como la pérdida de suelos agrícolas que esto ha ocasionado.

## 2. ÁREA DE ESTUDIO

El sector estudiado, comprende la parte oriental del Campo de Cartagena, que es en la que se ha producido el mayor aumento de las superficies artificiales de la comarca. Por conveniencia, se ha tomado como límite occidental la autovía que une las ciudades de Murcia y Cartagena. Por el este, el límite de la Región con

*FIGURA 1. Localización del Campo de Cartagena y delimitación del área de estudio*



Fuente: Cartomur.com

la provincia de Alicante. Al norte, la línea de cumbres de las sierras del Puerto, Los Villares, Escalona, y Altaona, al sur el Mar Menor.

La superficie total del área delimitada comprende la mitad sur del municipio de Murcia, la mitad oriental del municipio de Cartagena y los municipios de Torre Pacheco, Los Alcázares, San Javier y San Pedro del Pinatar (Figura 1).

Cartomur es el Portal Digital del Servicio de Cartografía de la Dirección General de Ordenación del Territorio que ofrece servicios de Información Geográfica de Referencia y herramientas para la gestión de los mismos.

Dentro de estos servicios se encuentra el visor cartográfico de la Región de Murcia en el que está disponible toda la producción digital, que ofrece el Servicio de Cartografía de la CARM, para su visualización, comparación e impresión. Ofrece multitud de herramientas de gestión para facilitar la navegación entre las capas disponibles: vectoriales, ortoimágenes, modelos digitales de elevaciones y cartografía urbana. El portal, permite la delimitación de polígonos y cálculo de áreas, que se ha utilizado en este trabajo para la medida de las superficies en los distintos usos del suelo y fechas. La comparación de ortoimágenes de distintas fechas para el estudio de los cambios de usos del suelo, es un recurso muy utilizado desde la década de los 90 del pasado siglo (EZQUERRA, *et al*, 1998; OJEDA ZUJAR Y VILLAR, LAMA, 2006; VILLAR LAMA y OJEDA ZÚJAR, 2007) y permite la delimitación precisa de las áreas ocupadas por los distintos usos del suelo, sin tener que recurrir a datos catastrales o municipales, en muchas ocasiones contradictorios y de difícil interpretación. No obstante, resultan útiles para comparar los datos obtenidos mediante ortoimágenes y para los periodos de tiempo para los que éstas no están disponibles. En este trabajo se han utilizado los datos de los anuarios estadísticos de la Región de Murcia para estimar los cambios de uso y variaciones en la superficie agrícola entre 1981 y 2007.

## **4. RESULTADOS**

### **4.1. Núcleos urbanos**

Los núcleos urbanos en el área estudiada han experimentado, en conjunto, un aumento de superficie del 119 % (Cuadro 1), pasando de una superficie total de poco más de 1.000 hectáreas a más de 2.300. Los núcleos no turísticos (de interior) con un desarrollo agrícola moderado, han experimentado el menor crecimiento, entre un 44% y un 70%, pero aquellos otros en los que el desarrollo agrícola ha sido mayor, el crecimiento ha sido similar al de los municipios turísticos. En concreto, los núcleos agrícolas de Roldán y Lo Ferro (pedanías de Torre Pacheco), unidos en 2007 en un solo núcleo, pero todavía separados en 1981, han tenido un crecimiento muy similar al experimentado por el núcleo turístico de San Pedro del Pinatar, el segundo de mayor crecimiento de la zona, tras Los Alcázares, el cual ha pasado de una superficie de 181 ha a 470 ha (un 160% de incremento) (Figura 2).

CUADRO 1. Incremento de la superficie de los núcleos urbanos entre 1981 y 2007

Núcleos urbanos	1981 (ha)	2007 (ha)	Crecimiento (ha)	Crecimiento (%)
Balsicas	33,8	65,0	31,2	92,3
La Palma	48,8	84,2	35,4	72,5
La Unión	78,6	132,7	54,1	68,8
Los Alcázares	181,3	470,2	288,9	159,3
Pozo Estrecho	64,7	93,4	28,7	44,4
Roldán y Lo Ferro	55,3	136,7	81,4	147,2
San Javier	285,5	572,8	287,3	100,6
San Pedro del Pinatar	196,0	494,4	298,4	152,2
Torre Pacheco	124,4	290,5	166,1	133,5
<b>Total</b>	<b>1.068,4</b>	<b>2.339,9</b>	<b>1.271,5</b>	<b>119,0</b>

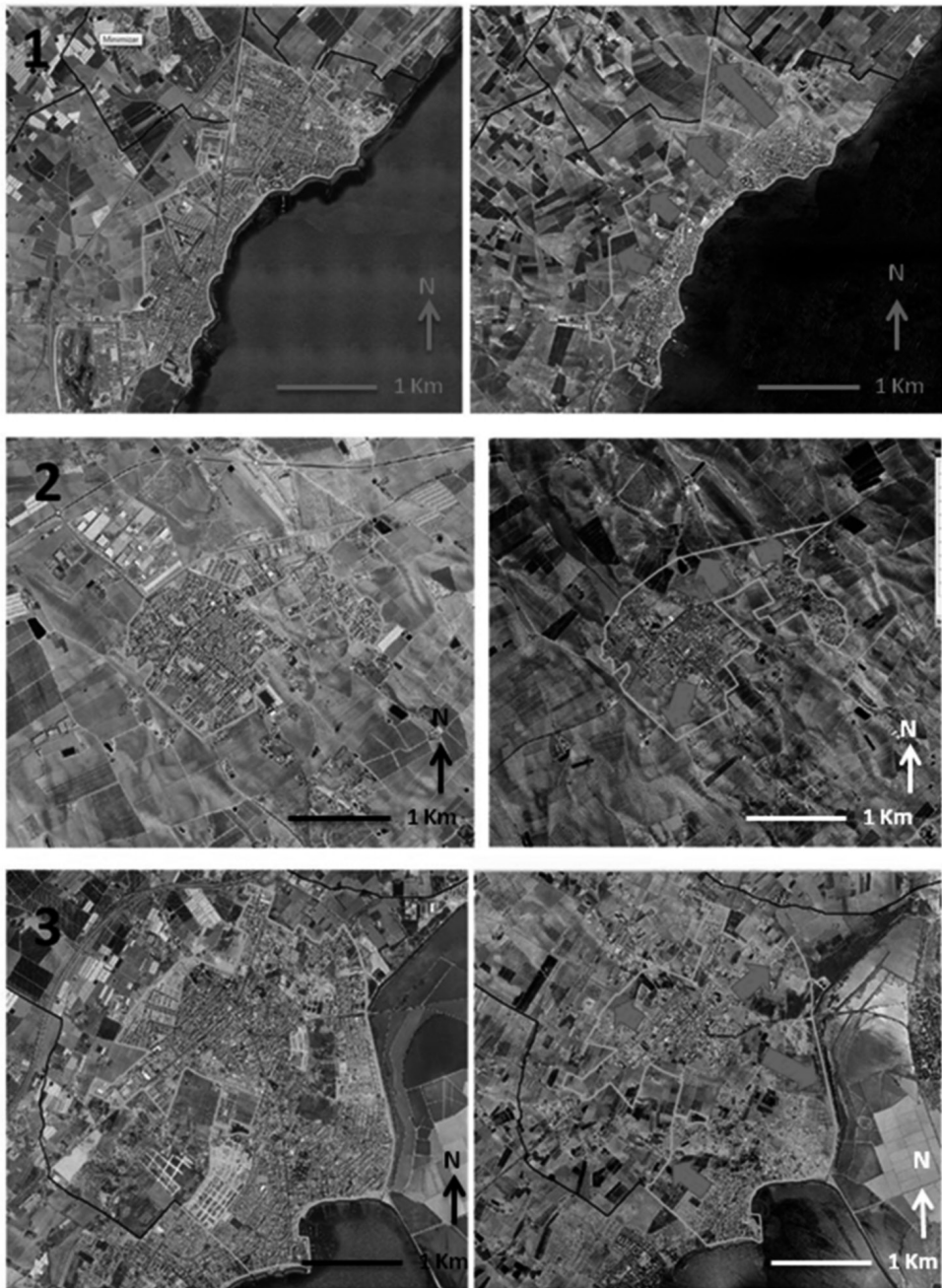
En este importante incremento de superficie experimentado por los núcleos urbanos de la zona, tan importante ha sido el desarrollo turístico como el agrícola, constituyéndose ambos en un importante factor de atracción de población trabajadora. Este desarrollo, coetáneo en el tiempo y en el espacio, de dos actividades con una elevada estacionalidad laboral, pero en distintos periodos del año, ha permitido una continuidad laboral que no se da en zonas exclusivamente turísticas o agrícolas. En este caso, cuando la agricultura disminuye en intensidad en época estival, el turismo la aumenta, permitiendo el asentamiento permanente de la población atraída por las perspectivas laborales. No en vano se han dado en ella los mayores incrementos de población de la Región en las últimas décadas.

#### 4.2. Áreas industriales

En 1981, exceptuando los municipios turísticos, que ya empezaban a consolidarse como destinos turísticos de carácter nacional, al amparo de la laguna del Mar Menor, esta era todavía una de las zonas de menor actividad económica de la Región. Como ya se ha comentado, la llegada del agua para riego procedente del trasvase Tajo-Segura, cambió radicalmente ese panorama, permitiendo el desarrollo de una agricultura de mercado de altos rendimientos. Una agricultura que por sus características, necesitaba el consumo de importantes cantidades de materiales industriales (plásticos para las balsas de riego y para los invernaderos, tubos y goteros para el riego por goteo, estructuras metálicas para los invernaderos, tractores y aperos de labranza, vehículos para el transporte, etc.), lo que motivó la creación de empresas dedicadas a la comercialización e incluso a la fabricación de estos productos.



FIGURA 2. Núcleos con mayor incremento de su superficie entre 1981 y 2007.  
1) Los Alcázares, 2) Roldán y Lo Ferro, 3) San Pedro del Pinatar



Fuente: Elaboración propia a partir de Cartomur.com

Por otro lado, la necesidad de llevar a los mercados europeos estos productos en las mejores condiciones de consumo, llevó a la necesidad del envasado en origen, primero directamente en el campo y luego en almacenes, desde donde se desarrollaron productos como las ensaladas frescas.

Todo esto propició la aparición, en unos casos, o el crecimiento, en otros, de áreas industriales, en las que se fueron concentrando estas empresas, tanto junto a los núcleos de población como fuera de ellos. Así, de una superficie industrial, de 26 hectáreas en 1981, se ha pasado a 419 ha en 2007, lo que supone un incremento de este tipo de superficies de casi un 400% (Cuadro 2).

*CUADRO 2. Incremento de la superficie de áreas industriales entre 1981 y 2007*

Área industrial	1981 (ha)	2007 (ha)	Crecimiento (ha)
Balsicas	-	73,3	73,3
La Palma	-	42,2	42,5
La Unión	-	52,7	52,7
Roldán	-	42,1	42,1
San Javier	-	72,5	72,5
San Pedro	8,7	24,9	16,2
Torre Pacheco	17,6	91,4	73,8
<b>Total</b>	<b>26,3</b>	<b>419,1</b>	<b>392,8</b>

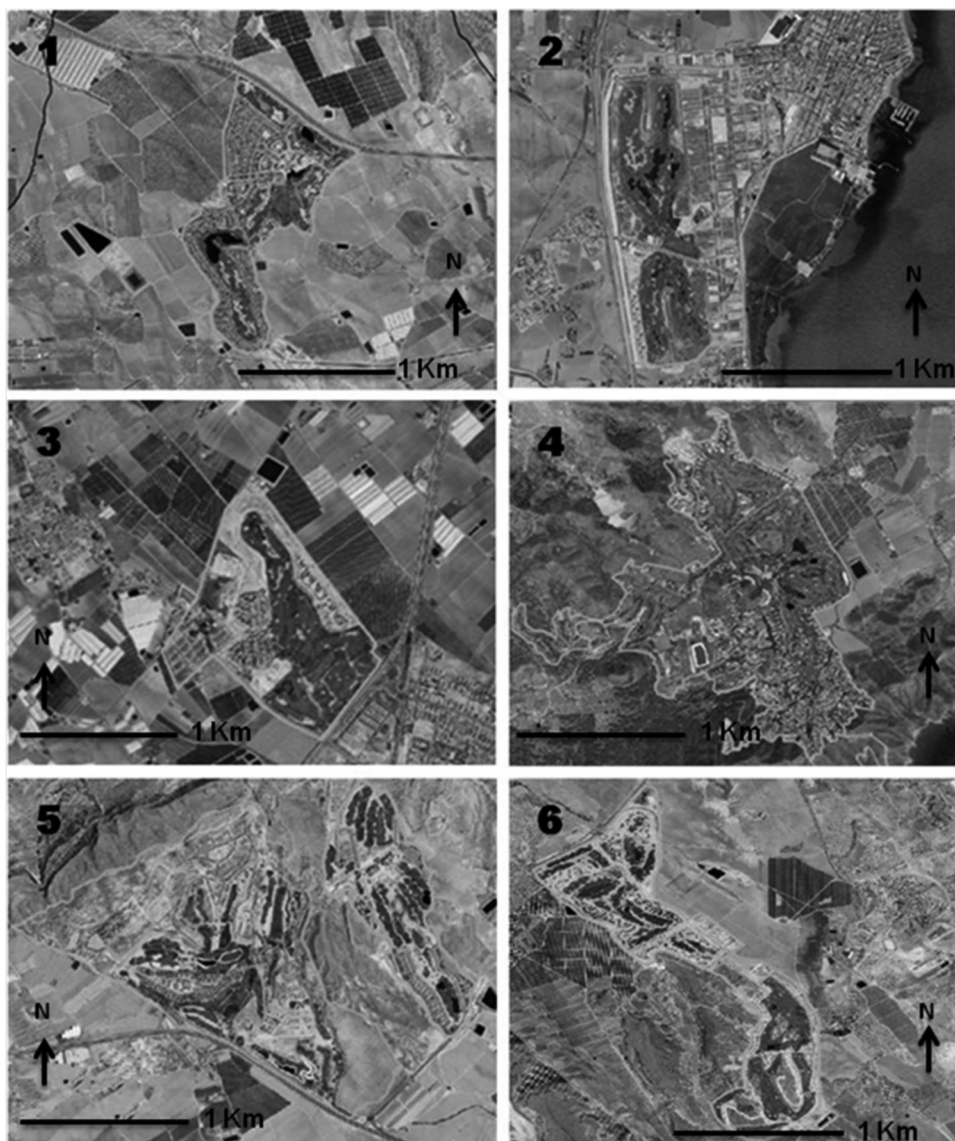
### 4.3. Resort turísticos

Desde finales de la década de los 90 del pasado siglo y hasta 2008, año de inicio de la grave crisis económica actual, al igual que sucedió en el resto del país, se produjo un importantísimo aumento de la urbanización tipo «resort», caracterizada por la construcción de cientos o miles de casas, normalmente en parcelas individuales, alrededor de uno o varios campos de golf (Figura 3).

En el área estudiada del Campo de Cartagena se han contabilizado, construidas o en construcción 8 urbanizaciones de este tipo. Dos se localizan anexas al núcleo urbano de Los Alcázares y, por tanto, de la zona de costa, La Serena y Roda Golf Bech Resort. También lo está La Manga Club Resort, aunque alejada de cualquier núcleo urbano, y limítrofe con el parque regional de Calblanque, Peña del Águila y monte de Las Cenizas. Los otros cinco, se encuentran alejados de la costa (entre 14 y 24 Km de la misma), en zonas agrícolas recalificadas.

En conjunto, estas urbanizaciones han ocupado una superficie de casi 2.000 hectáreas de antiguos suelos agrícolas (Cuadro 3), oscilando sus tamaños entre las 122 ha de La Torre Golf Resort y las 413 ha de Mossa Golf Club, situada en el piedemonte de la sierra de Los Villares a 24 Km del Mar Menor.

FIGURA 3. Urbanizaciones tipo resort en el Campo de Cartagena. 1. La Torre Golf Resort; 2. La Serena; 3. Roda Golf and Bich resort; 4. La Manga Club Resort; 5. Mossa Golf Club y 6. Hacienda Riquelme Golf Resort



Fuente: Elaboración propia a partir de Cartomur.com

CUADRO 3. Resort turísticos y superficie

Resort	Superficie (Ha)
Mosa Golf Club	412,7
United Golf Resort La Tercia	308,0
Hacienda Riquelme Golf Resort	260,0
La Peraleja Golf	172,2
La Torre Golf Resort	122,1
La Serena	183,4
Roda Golf & Beach Resort	128,1
La Manga Club Resort	381,9
<b>Total</b>	<b>1.968,4</b>

#### 4.4. Crecimiento de las superficies selladas

En resumen, desde 1981 a 2007, la superficie de suelo sellado en el área de estudio ha pasado de poco más de 1.000 hectáreas a casi 4.000 hectáreas (Cuadro 4), lo que supone un aumento del 362%.

CUADRO 4. Conjunto de superficies de suelo selladas en sector del Campo de Cartagena estudiado

Tipo de sellado	1981 (Ha)	2007 (Ha)	Incremento (Ha)	Aumento (%)
<b>Suelo urbano</b>	1.068,4	2.339,9	1.271,5	119
<b>Suelo industrial</b>	26,3	419,1	392,8	1.493,5
<b>Resort</b>	0	1.968,4	1.968,4	-
<b>Invernaderos</b>	0	1.508	1.508	-
<b>Total</b>	1.094,7	6.235,4	3.958,2	361,5

Las repercusiones de esta ampliación importante de la superficie de suelo sellada constituyen una importante pérdida de suelo, especialmente apto para la agricultura. Pero además, es de mencionar la disminución de la capacidad de infiltración de los suelos y el aumento de las escorrentías que favorecen, en determinados lugares, la concentración inmediata de las aguas de lluvia y los riesgos de inundaciones en numerosas poblaciones del Campo de Cartagena, por las que discurren numerosas ramblas, como así ocurrió recientemente en septiembre de 2009 (ROMERO DÍAZ *et al.*, 2010).

## 5. CONCLUSIONES

Se ha constatado un aumento espectacular de las superficies de suelo selladas por construcciones en el área de estudio, siendo en el periodo de 1981 a 2007 del 362%.

Las consecuencias del crecimiento de las superficies urbanizadas, además de la disminución importante de las superficies agrícolas, han sido la reducción de los procesos de filtración natural de las aguas subterráneas a los acuíferos de agua dulce y el aumento de las escorrentías ante episodios de lluvia de alta intensidad, por lo que se han incrementado las superficies que corren riesgo de sufrir inundaciones. De hecho, las principales ramblas que drenan el Campo de Cartagena, como son la del Albuñón o Benipila, en los últimos años, han experimentado crecidas frecuentes, inundando tierras colindantes y poblaciones costeras.

La importante superficie sellada de los suelos por acción antrópica, en el Campo de Cartagena, responde a una dinámica especulativa del suelo, que pone en riesgo los suelos y de manera más amplia el medio ambiente. La crisis económica actual ha puesto en tela de juicio el modelo socioeconómico basado en el sector de la construcción, que ha primado en las últimas décadas, anteponiendo la especulación a la economía sostenible. En la actualidad, en el área estudiada, existen numerosas superficies construidas sin habitar o que no han podido ser terminadas, pero que sí han sellado el suelo.

## BIBLIOGRAFÍA

- AÑO VIDA, C., PASCUAL AGUILAR, J.A., SÁNCHEZ DÍAZ, J. (2005): Capacidad de uso y sellado antropogénico del suelo en la franja litoral de la provincia de Castellón, *Investigaciones Geográficas*, 38: 65-77.
- CREM (2009): *Anuario estadístico de la Región de Murcia*, Centro Regional de Estadística de la Región de Murcia, CARM, Murcia.
- EZQUERRA CANALEJO, A., MORENO CUESTA, E., Y URBANO LÓPEZ DE MENESES, J. (1998): *Proyecto Lacoast*.
- GLASOD (1990): *Mapa mundial del estado de degradación antropogénica de los suelos*. Programa de las Naciones Unidas para el Medio Ambiente, Centro Internacional de Referencia e Información de Suelos, Winand Staring Center, Wageningen, Países Bajos.
- JONES, A., MONTANARELLA, L. AND JONES, R. (Eds.) (2005): *Soil Atlas of Europe*, Joint Research Centre and European Soil Bureau Network.
- MMA (2006): *Perfil Ambiental de España 2005*. Informe basado en indicadores.
- OJEDA ZÚJAR, J. y VILLAR LAMA, A., (2006): «Evolución del suelo urbano/alterado en el litoral de Andalucía. 1988-2002», *Revista Internacional de Ciencia y tecnología de la Información Geográfica*, 7: 73-99. <http://geofocus.rediris.es/principal.html>.

- ROMERO DÍAZ, A., BELMONTE SERRATO, F. , RUIZ SINOGA, J.D., PÉ-  
REZ CORREAS, J.D. (2010): «Episodio de lluvias torrenciales del 27-28 de  
septiembre de 2009. Las inundaciones del campo de Cartagena (Murcia)»,  
*II Jornades de Meteorologia i Climatologia de la Mediterrània Occidental*,  
Valencia.
- VILLAR LAMA, A. y OJEDA ZÚJAR, J. (2007): «Evolución Reciente de los  
suelos urbanos-alterados en el litoral de Andalucía (1988-2004)», en *XX Con-  
greso AGE: La Geografía de la Frontera de los Conocimientos*, Sevilla.

# RIESGO Y TERRITORIO: UNA APROXIMACIÓN CRÍTICA AL MODELO URBANO DIFUSO

Antonio J. Romero Pastor  
*aromerop@doc*

**Resumen:** En la dialéctica actual hombre/medio, un aspecto a considerar son los aspectos vinculados a los riesgos naturales. El modelo urbano difuso, acelerado en la transición de los siglos XX y XXI, ha puesto de manifiesto una serie de debilidades de trascendencia territorial, especialmente el aumento de la exposición y la vulnerabilidad. La Geografía, como ciencia del territorio, aporta análisis y reflexión sobre las actuaciones humanas sobre el mismo. Es así como la Geografía de los Riesgos va cobrando protagonismo dentro del campo de aplicación del saber geográfico.

**Palabras clave:** Ciudad difusa; vulnerabilidad; riesgos naturales; Ordenación del Territorio.

## LAND AND HAZARDS: A CRITICAL EXAMINATION OF THE URBAN SPRAWL MODEL

**Abstract:** When discussing the topical man/environment argument, all aspects of natural hazards should be considered. Urban sprawl, which increased during the transition from the 20th to the 21st century, has revealed many significant territorial weaknesses, especially an increase in exposure and vulnerability. Geography, as a land science, provides analysis and reflection about mans behaviour towards the land. Thus the geographical study of natural hazards, is gaining importance in geographical knowledge application.

**Key words:** Urban sprawl; vulnerability, natural hazards, spatial planning.

## 1. INTRODUCCIÓN

La presente comunicación pretende reflexionar sobre un aspecto que la literatura sobre el modelo de urbanización difusa y sus costes —económicos, sociales y culturales— ha tratado, si acaso, de un modo tangencial: la aparición de riesgos vinculados a tal modelo urbano.

Los errores de conceptualización de términos vinculados al análisis y la prevención de los riesgos naturales, obligan a una, si acaso breve, aproximación a conceptos tales como exposición, vulnerabilidad y riesgo. Partiendo de estos presupuestos previos, trataremos de caracterizar la morfología a la que habrían llegado gran parte de las ciudades españolas, esto es, una dispersión de su realidad sobre el territorio.

Un hecho que debemos destacar es que la artificialización<sup>1</sup> del suelo ha sido significativa en regiones y territorios susceptibles a acontecimientos naturales extremos tales como sequías, inundaciones, erosión... y que se ha producido, en consecuencia, un incremento de la exposición a tales riesgos de los elementos que caracterizan dicho urbanismo expansivo.

Por último, se destaca el papel de la Geografía, y particularmente de la Geografía de los Riesgos, como disciplina que adquiere una dimensión social desde el momento en que analiza, gestiona, ordena el territorio y contribuye, por extensión, a mejorar las condiciones de vida de los ciudadanos.

Uno de los acontecimientos más significativos que ha llevado a cabo la sociedad española a lo largo de la segunda mitad del siglo XX ha sido el intenso proceso de urbanización. El hecho, de gran trascendencia territorial, provocó que buena parte de las ciudades españolas cambiaran su fisonomía.

A partir del último tercio de ese mismo siglo, y de un modo más intenso en los comienzos del siglo XXI, la urbanización y *lo urbano* han cobrado protagonismo bajo nuevas formas. Esta nueva realidad territorial ha motivado una ya amplísima literatura sobre la conveniencia de uno u otro modelo urbano: el industrial, compacto, fundamentado sobre planteamientos económicos fordistas, o, por el contrario, el post-industrial, basado en parámetros económicos, sociales y culturales distintos que generan diversas realidades urbanas, extendidas sobre territorios cada vez más vastos.

La presente comunicación tratará de aproximarse a esta realidad urbana, configurada y consolidada en los comienzos del siglo XXI, y a cómo, bajo los aparentes paradigmas del desarrollo y bienestar, encierra contradicciones y riesgos con relación al territorio sobre el que se instala.

## **2. UNA APROXIMACIÓN AL ESTUDIO DE LOS RIESGOS NATURALES DESDE LA GEOGRAFÍA: LA GEOGRAFÍA DE LOS RIESGOS**

Los acontecimientos naturales extremos están adquiriendo en los últimos tiempos una atención e interés preferente por parte de la ciudadanía. Sin duda, los medios de comunicación contribuyen, en gran medida, a generar tal interés. La dimensión social que alcanzan, y sus consecuencias sobre los colectivos que

---

<sup>1</sup> Es un concepto que considera la superficie del territorio —natural o agraria— transformada para instalar en ella usos residenciales, comerciales, industriales, equipamientos públicos o diferentes infraestructuras.



los padecen han provocado un estado de opinión sobre aspectos relacionados con los riesgos naturales: el comportamiento de la naturaleza, las condiciones socioeconómicas de las sociedades afectadas, los sistemas de prevención y alerta, la gestión del riesgo por parte de la administración, etc. Consecuencia de ello es que buena parte de la terminología científico-técnica utilizada en el análisis de los riesgos naturales resulta hoy, cuanto menos, familiar para una inmensa mayoría, lo que no implica un conocimiento real y científico de la cuestión. Contribuyen también a ello los medios de comunicación, que, con un análisis parcial en ocasiones, magnificando determinados aspectos y minimizando otros, crean un estado de opinión muchas veces erróneo y no basado en presupuestos de cierto rigor científico.

El carácter multidisciplinar que adquiere el análisis de los riesgos naturales, especialmente en los últimos tiempos —geografía, ecología, economía, ingeniería, sociología, historia, derecho, urbanismo...—, introduce diversos enfoques a la hora de abordar aspectos conceptuales (OLCINA CANTOS y AYALA-CARCEDO, 2002: 57), lo que también ha contribuido a generar planteamientos y opiniones diversas.

El análisis y la prevención de los riesgos naturales es una cuestión eminentemente geográfica, al considerar al territorio como un espacio de riesgo. Es así desde el momento en que en todo análisis territorial la dialéctica hombre/medio es el elemento que se debe tener presente. Se convierte la geografía en un saber estratégico que explica, desde el análisis integral del territorio, la evolución y dinámica de los mismos, y, en consecuencia, la mayor o menor exposición al riesgo del territorio. Es necesario, llegado a este punto, aclarar determinados conceptos que han de estar presentes en el análisis de los riesgos asociados al territorio.

Las actuaciones antrópicas sobre un territorio sometido a un determinado tipo de *peligro* (natural o tecnológico) no hacen sino incrementar la *exposición* de los elementos resultantes de tal actuación. El concepto de *exposición al riesgo* alude, por tanto, a aquellos elementos, resultado de la intervención del hombre, sobre los que puede impactar un acontecimiento natural de rango extraordinario.

La dimensión socioeconómica del análisis de los riesgos se pone de manifiesto en el concepto de *vulnerabilidad*. Las condiciones de todo tipo (económicas, sociales, territoriales, políticas, ambientales, etc.) provocan un aumento de pérdidas de todo tipo a raíz de la manifestación de un fenómeno natural adverso (KASPERSON y OTROS, 2001). El término se relaciona con aquellas actuaciones/personas susceptibles de ser afectados por el peligro/amenaza que afecta al territorio. Puede existir mayor o menor vulnerabilidad ante una misma amenaza en relación directa con la distinta realidad social, cultural y económica de los grupos sociales que forman parte de los territorios.

En consecuencia, sólo existirán *territorios de riesgo* si éste manifiesta debilidades ante la ocurrencia de un fenómeno natural extraordinario; estas debilidades se ponen de manifiesto en la exposición y vulnerabilidad de los elementos/personas integrantes del sistema territorial.

Partiendo de tales presupuestos conceptuales, debemos abordar el análisis de los riesgos naturales, es decir, determinar la proyección que sobre el territorio tiene la dinámica económica, social, cultural e incluso política de los colectivos sociales que lo integran y establecer sus consecuencias. Así es como adquiere protagonismo la Geografía de los Riesgos, desde la que debemos analizar el actual modelo urbano expansivo, que, territorialmente, se habría generalizado en el litoral mediterráneo, territorio sometido a determinados *peligros* derivados de su propia dinámica natural (lluvias torrenciales, cuando no periodos de escasas precipitaciones), que, debido a la intensa antropización de base urbana, habría generado un incremento de los riesgos.

### **3. LA CONFIGURACIÓN DEL ESCENARIO DE RIESGO: DEL MODELO URBANO COMPACTO A LA CIUDAD DIFUSA**

Bajo los presupuestos económicos del *Desarrollismo económico*, entre 1950 y 1975 las ciudades españolas sufrieron un proceso de transformación como hasta la fecha no se había producido. La industrialización actuó de elemento de atracción, lo que generó intensos flujos migratorios campo-ciudad, a lo que se le añadió un crecimiento natural en su momento álgido. Con estos fundamentos socioeconómicos y demográficos se configuró, por fin, en España, el modelo de ciudad industrial. Las ciudades españolas, que no estaban preparadas para asimilar estos vertiginosos cambios, se convirtieron rápidamente en destacadas economías de aglomeración en las que no tardaron en aparecer los problemas derivados de la congestión: la escasez de viviendas para abastecer una demanda en crecimiento, la aparición de los primeros núcleos de infravivienda, contaminación atmosférica, densificación del tráfico rodado... Fue la escasez de viviendas, junto con el crecimiento arrabalero y desordenado de las ciudades, lo que llevó, primero, al Estado (Ley del Suelo de 1956), y, posteriormente, a la iniciativa privada (a partir de los años 60), a ordenar el crecimiento y a solucionar el problema de la vivienda (U.V.A., poblados de absorción, poblados agrícolas...). Ambos agentes fueron los encargados de dotar a la ciudad industrial de su morfología característica.

Desde mediados de la década de 1970, el modelo fordista de base urbana entra en crisis, lo que afectó de un modo significativo a los entornos productivos de las ciudades; en tan sólo una década, la industria española perdió casi un millón de puestos de trabajo, mientras que la tasa de paro industrial crecía desde apenas un 3% a comienzos de la década del setenta, hasta alcanzar un 16% en 1980. El posterior reajuste productivo, iniciado en un contexto socio-político complejo, ha tenido tanta trascendencia sobre el territorio como lo había tenido unas décadas antes la actividad industrial en los entornos urbanos. Sobre nuevos fundamentos socioeconómicos, demográficos y culturales, las ciudades y sus territorios circundantes habrían iniciado, desde mediados de los años ochenta, un proceso de transformación tan radical que, acelerándose en los comienzos del siglo XXI, habría configurado la llamada ciudad post-industrial. Ciudad sin límites o ciudad difusa

serían conceptos alusivos a una misma realidad territorial, esto es, la indefinición de los límites entre el espacio urbano y el rural, la difuminación de la tradicional separación entre el campo y la ciudad que sobre entornos dinámicos y cambiantes habrían conformado nuevas centralidades y formas de asentamiento urbano.

Llegado este punto conviene destacar las manifestaciones territoriales de este nuevo modelo urbano. No en vano, van a ser los nuevos elementos que incrementan la exposición y la vulnerabilidad de actividades y personas en territorios susceptibles a acontecimientos naturales de rango extraordinario, además de conflictos derivados de la pérdida de valor y calidad medioambiental de los mismos. Serán los nuevos territorios de riesgo, cuyos factores de configuración son los siguientes:

- El modelo de producción postfordista inaugurado a partir de los años ochenta supone una reorganización del proceso productivo. La ciudad termina de ser una ventaja para convertirse en un problema; en consecuencia, todo el territorio es susceptible de generar ventajas para fomentar el desarrollo y el crecimiento. Contribuye a ello el desarrollo tecnológico puesto al servicio del proceso productivo, que induce a unidades de producción más pequeñas, deslocalizadas de sus espacios tradicionales. Este modelo flexible se refuerza con el proceso de descentralización administrativa que se inaugura con el Estado de las Autonomías. La administración autonómica y la local contribuyen a la reorganización de la producción sobre el territorio, acometiendo procesos de dinamización de sus entornos productivos, en ocasiones de base agraria y rural, mediante políticas de desarrollo local (MICHELINI, 2010). Los nuevos paisajes industriales (polígonos industriales) en municipios de menor entidad, cuando no sobre áreas rurales, han transformado dichos territorios, generando, en ocasiones, conflictos y tensiones derivadas de su nueva localización.
- En todo análisis territorial la componente demográfica ha de ser un factor destacado que se debe considerar. La dispersión de la población sobre el territorio se habría producido sobre factores demográficos contrarios al periodo anterior (1950-1975): fin del flujo migratorio campo-ciudad y ciclo demográfico post-industrial, caracterizado por tasas de crecimiento natural bajo, cuando no negativo. La pérdida de población, bien hacia los espacios rururbanos<sup>2</sup>, bien hacia municipios de menor entidad del entorno o simplemente hacia espacios rurales —fragmentados— de la ciudad central, habría conformado nuevas centralidades y establecido nuevos subsistemas urbanos. Esta realidad se manifestó en un primer momento sobre las principales metrópolis nacionales, para, posteriormente, afectar a metrópolis regionales (entre 1,5 millones y 500.000 habitantes), subregionales (entre 200.000 y 500.000 habitantes) e incluso ciudades medias (entre 100.000

---

<sup>2</sup> Espacio situado en las proximidades de la ciudad caracterizado por una mezcla de elementos del paisaje rural y otros generados por la urbanización.

y 200.000 habitantes). El *éxodo urbano* se asocia, en muchas ocasiones, al menor coste del suelo, pero también a los nuevos valores culturales y sociales que impregnan a la población de las ciudades: valoración del ocio y del tiempo libre, individualismo, contacto con la naturaleza... La suburbanización de baja densidad (adossados) o densidades medias (edificación de manzana cerrada) de las periferias urbanas, las urbanizaciones segregadas (chalés independientes) o las nuevas centralidades urbanas asociadas al turismo residencial, especialmente en el litoral mediterráneo, serían las nuevas formas residenciales, acordes con el reciente comportamiento de la población.

- Los nuevos hábitos de ocio y consumo generan, paralelamente a la dispersión de la población, una nueva geografía de los servicios. Actividades de ocio y consumo, reinventadas bajo los fundamentos culturales de la postmodernidad, se relocalizan, bajo nuevas apariencias, próximas a las nuevas centralidades residenciales. Son, por su excesivo consumo de suelo y por la proximidad a sus potenciales consumidores, su nuevo territorio en la ciudad difusa: centros comerciales integrados, hipermercados, cadenas de franquicias, áreas de equipamiento deportivo, parques temáticos, etc. Sobre estos mismos territorios también se reorganiza nuestro nuevo marco de relaciones sociales; existe, pues, en la ciudad difusa, paralelamente a la dispersión de la población y las actividades, una periferización social (NOGUÉ y ALBET, 2007).
- La terciarización de la industria, asociada al sistema de producción postfordista, y los recientes distritos universitarios tendrían también una impronta territorial destacada en la ciudad difusa. El terciario avanzado, ligado a los procesos de I+D+i, junto con los nuevos centros de decisión y gestión empresarial, son las nuevas áreas de actividad económica dinámica, que encuentra una localización óptima en los entornos periurbanos. Universidades, parques tecnológicos y científicos, plataformas logísticas, parques empresariales... conformarían los denominados por algunos autores paisajes de la innovación.
- La dispersión de la población y la fragmentación de actividades y servicios obligan a una movilidad de personas, mercancías y servicios constante, apoyándose en un eficiente sistema de transporte. Las infraestructuras de transporte —autovías, autopistas, carreteras, ferrocarriles y metro— canalizan los flujos pendulares diarios y facilitan la accesibilidad hacia las nuevas centralidades. La densificación de la red sería una manifestación territorial más, asociada a la dispersión y no exenta de generar, una vez más, conflictos territoriales.

Vista la impronta territorial que el modelo urbano difuso adquiere, son numerosos los autores que se inclinan por la mayor conveniencia, desde el punto de vista medioambiental, del modelo de urbanización compacta. El coste energético, de recursos de todo tipo, de suelo, el incremento de los servicios que la

administración ha de soportar, el despilfarro de agua... es superior en la ciudad difusa frente a la ciudad compacta. Manifestación territorial de los cambios socioeconómicos, demográficos y culturales en los comienzos del siglo XXI, los nuevos territorios residenciales, de la producción, del ocio y consumo han de ser objeto de atención preferente por parte de las diferentes administraciones a la hora de articular espacios de calidad urbana, de eficiencia medioambiental y de habitabilidad, evitando conflictos y riesgos derivados de una ocupación inadecuada del territorio.

#### 4. OTRA DIMENSIÓN DE LOS COSTES AMBIENTALES DEL MODELO URBANO DIFUSO: LA CIUDAD COMO ESPACIO DE RIESGO

La artificialización del suelo constituye la plasmación territorial más evidente del urbanismo expansivo. Esta realidad, intensificada en los últimos años, sería una de las causas que habrían debilitado el territorio, aumentando la exposición y la vulnerabilidad del mismo, generando nuevos escenarios de riesgo.

Se llevará a cabo un análisis a partir de los datos que proporciona el proyecto CORINE Land Cover, de ocupación de usos del suelo, correspondientes al periodo 1987-2006, y de la artificialización por cuencas hidrográficas, dada la implicación que los recursos hídricos tienen en la dinámica urbana difusa. Los datos han aparecido en el reciente informe de del Observatorio de la Sostenibilidad en España de 2010 (OSE).

Si bien es cierto que la superficie artificial en España representa un porcentaje muy pequeño (2,01% en 2006) con relación a la superficie total del país, ésta sería la que habría experimentado un crecimiento más significativo en el periodo 2000-2006. El cuadro 1 muestra la evolución en hectáreas de la superficie artificializada en España. Para todo el periodo, 1987-2006, habría aumentado un 51,87% (347.500 ha). Un análisis más detallado de los 19 años pondría de manifiesto una aceleración de la superficie artificial especialmente en el periodo 2000-2006. Entre 1987-2000 (13 años), el incremento sería de 170.000 ha, unas 13.100 ha/año (0,32%), mientras que para el periodo 2000-2006 (6 años), el incremento sería de 177.000 ha, unas 29.500 ha/año (0,35%).

*CUADRO 1: Superficie artificializada en España 1987-2006*

	1987	2000	2007
Hectáreas	670.000	840.000	1.017.000
% artificializado con relación a la superficie del país	1,32	1,66	2,01

Fuente: OSE (2010; 319), datos del proyecto Corine Land Cover para España.

La superficie transformada en artificial por provincias demuestra hasta qué punto se vincula con el urbanismo expansivo. Madrid (110.249 ha), Barcelona

(85.356 ha), Alicante (49.966 ha) y Valencia (46.350 ha) superarían las 40.000 ha al final del periodo. Crecimiento destacado habrían experimentado también provincias como Murcia o Málaga. De igual forma, las provincias de Madrid, Barcelona y Alicante estarían a la cabeza de lo que representa la superficie artificializada con relación a la superficie total de la provincia, con un 13,74%, 10,99% y 8,58%, respectivamente. El incremento de Madrid, Barcelona y Valencia estaría justificado por la metropolitanización<sup>3</sup> de su territorio. En el caso de la provincia de Alicante, se vincularía al urbanismo de baja densidad de carácter turístico-residencial. Este tipo de urbanización habría alcanzado protagonismo en comarcas de la provincia de Alicante como el Bajo Segura, donde Torreveja sería un ejemplo paradigmático, y las Marinas (Alta y Baja).

Otro aspecto significativo sería determinar las clases de superficies artificializadas y hasta qué punto se relacionan con los elementos que caracterizan el urbanismo expansivo expuestos en el apartado anterior. En el periodo 2000-2006, tuvieron incremento espectacular las redes viarias, ferroviarias y terrenos asociados (183%), y las zonas en construcción (123%). También se produjo un incremento destacado en instalaciones deportivas y recreativas (43%), seguidas de zonas industriales y comerciales (25%). La superficie artificializada, a costa de superficies agrícolas y forestales, de marcada dimensión inmobiliaria, no habría estado en consonancia con el incremento de la población y de la demanda de obra nueva. Mientras que en el periodo 2000-2006 la superficie artificial crece un 21,06%, la población sólo lo haría un 7,13%, lo que demuestra el carácter muchas veces especulativo del crecimiento. Es lo que F. Indovina califica como la «'financiabilidad' de la economía, la prevalencia de la economía nominal (moneda) sobre la real (producción de bienes y servicios)» (INDOVINA, 2006: 16)

La ciudad difusa se consolida como modelo de ciudad en España. En el porcentaje de áreas transformadas de zonas no artificiales hacia diferentes clases de superficie artificial en el periodo 1987-2006, el 23,13% se produce en el tejido urbano discontinuo, mientras que tan sólo un 7,25% se produce sobre un modelo urbano continuo. La ciudad sin límites avanza y se consolida como modelo de ciudad en el litoral mediterráneo y en el entorno de las principales regiones metropolitanas (Madrid, Barcelona).

Los cambios de ocupación de los usos del suelo resultan relevantes en las diferentes cuencas hidrográficas. Consideradas como unidades de gestión y planificación de los recursos hídricos, los cambios de ocupación de los usos del suelo pueden convertir estos territorios en espacios susceptibles de riesgo, en especial a la sequía.

El incremento demográfico en España en el periodo 2000-2009 fue del 15,41%, superando las cuencas del Segura, Baleares y la cuenca mediterránea andaluza la media de un modo significativo, con valores del 31,45%, 29,43% y 25,70%,

---

<sup>3</sup> Concepto que alude a la expansión de la ciudad, sus actividades y modos de vida por ámbitos más amplios o externos.

respectivamente. En 2009 las cuencas más pobladas eran la del Tajo (7.731.924 hab.), cuencas internas de Cataluña (6.859.942 hab.), Júcar (5.200.681 hab.) y la del Guadalquivir (4.340.170 hab.).

De las 319.727 ha artificializadas en España entre 1987 y 2006 (excluidas Ceuta, Melilla y las fronteras con Portugal y Francia), las cuencas del Tajo y Júcar están a la cabeza, con 66.514 ha y 43.525 ha, respectivamente. Valores algo inferiores tendrían las cuencas del Ebro, Segura y Duero, con valores que oscilan entre las 25.000 y 27.000 ha. El incremento del suelo artificializado se habría acelerado, de igual manera, en el periodo 2000-2006 prácticamente en la mayoría de las cuencas españolas.

El cuadro 2 muestra la tipología del tejido urbano por cuencas en 2006 en %. Resulta interesante analizar hacia dónde se habría orientado esa artificialización de los usos del suelo: hacia un tejido urbano continuo o, por el contrario, hacia una tipología discontinua y fragmentada.

*CUADRO 2. Tipología de tejido urbano por cuencas (%) en 2006*

CUENCA	CONTINUA	DISCONTINUA
Guadiana	75,4	24,6
Cuencas internas P. Vasco	69,9	30,1
Guadalquivir	69,8	30,2
Ebro	68,2	31,8
Cuenca Atlántica Andaluza	54,7	45,3
Cuenca del Segura	54,2	45,8
Canarias	53,8	46,2
Cuenca del Júcar	47,8	52,2
Cuenca Mediterránea Andaluza	45	55
Duero	43,9	56,1
Cuencas Internas de Cataluña	37	63
Cuenca Cantábrica	35,2	64,8
Baleares	34,4	65,6
Miño-Sil	32,3	67,7
Tajo	29,3	70,7
Galicia Costa	23,9	76,1
MEDIA	46	54

Fuente: OSE (2010; 334), datos del proyecto Corine Land Cover para España.

La superficie transformada en artificial habría sido significativa en aquellas cuencas donde la urbanización fragmentada o discontinua es mayoritaria. Es así en las cuencas del Tajo (hegemonía de la región urbana madrileña) o la del Júcar

(metrópolis valenciana y urbanismo fragmentado del sur de Alicante, de carácter turístico-residencial); en menor medida, destacan también las cuencas del Segura y Duero, donde la artificialización es significativa y tiene porcentajes de urbanización discontinua con valores en torno a la media; en el caso de la cuenca del Ebro, si bien hay un predominio de la urbanización compacta, sería una de las cuencas en las que la superficie convertida en artificial se ha incrementado de un modo significativo en el periodo 2000-2006 (950 ha/año en 1987-2000; y 2.478 ha/año en 2000-2006).

Entre los costes ambientales del modelo urbano difuso se encuentra el excesivo consumo de los recursos hídricos. Es una cuestión digna de consideración que, cuencas que en los últimos años mantienen un permanente déficit hídrico (Júcar, Segura) o un débil equilibrio (Tajo), incrementen su vulnerabilidad ante la sequía por un incremento de las demandas asociadas a elementos característicos del urbanismo expansivo.

La fachada mediterránea peninsular tiene, desde el punto de vista físico y climático, unas características que la singularizan en el conjunto del territorio peninsular: un relieve accidentado, montañoso y quebrado debido al cingulo montañoso que circunvala la Península Ibérica por toda la fachada este, sur y sureste. Desde el punto de vista climático, participa de las características propias del clima mediterráneo, con las particularidades que introducen factores físicos. Rasgo distintivo es la torrencialidad de sus precipitaciones, que, en ocasiones, adquieren el calificativo de diluvio. Las precipitaciones copiosas e intensas en cortos intervalos de tiempo son, junto con los prolongados periodos secos, con destacados déficits pluviométricos, el rasgo que caracteriza a la pluviometría mediterránea. Éstos serían los peligros inherentes de raigambre físico-climática que convertirían al espacio mediterráneo en una región-riesgo (especialmente inundaciones y sequías), con las componentes de la exposición y la vulnerabilidad.

Otro aspecto que se debe considerar en el análisis actual es la incertidumbre futura que introduce el cambio climático. Al considerar probable un escenario de aumento de la variabilidad climática, es decir, mayor torrencialidad de las precipitaciones y más frecuencia e intensidad de los periodos secos, la vulnerabilidad para los nuevos escenarios de riesgo asociados al urbanismo expansivo se incrementaría.

Si, tal como hemos expuesto, la artificialización del suelo se incrementa a costa de un modelo urbano difuso y esta realidad adquiere protagonismo en regiones susceptibles de acontecimientos naturales extremos (litoral mediterráneo, especialmente), no estaríamos sino otorgándole al riesgo una raigambre antrópica (OLCINA, 2007).

Ulrich Bech afirma que es algo consustancial a las sociedades desarrolladas derivadas del proceso industrial constituirse en *sociedades de riesgo*. Partiendo del hecho de que toda acción antrópica tiene una dimensión territorial, las nuevas centralidades urbanas de carácter difuso y los elementos que las identifican estarían detrás del incremento de la exposición y de la vulnerabilidad en las



actuales sociedades post-industriales. Ello justificaría que, si bien es cierto que progresivamente se reduce el número de víctimas mortales en relación con tales acontecimientos extremos (especialmente las inundaciones), no sucede lo mismo con relación a las pérdidas económicas, que se van incrementando de un modo significativo. La consideración socioeconómica del riesgo en las sociedades desarrolladas, asociada a actuaciones antrópicas, habría llevado a algunos autores a hablar no tanto de la Geografía del Riesgo como de Geografía de la Vulnerabilidad (SAURÍ y RIBAS, 2006: 285).

## 5. CONCLUSIÓN

En las sociedades post-industriales en las que buena parte del crecimiento se basa en el conocimiento, la Geografía se ha de erigir en un saber estratégico que reflexione acerca del territorio, sus potencialidades... y riesgos. A partir de esta realidad, la Geografía cumple uno de sus principales cometidos, como es el de adquirir una dimensión social, es decir, ponerse al servicio de la sociedad para mejorar sus condiciones de habitabilidad, confort y seguridad sobre el territorio que habita.

La Ordenación del Territorio ha de ser, dentro del saber geográfico, la disciplina y el instrumento que reflexione sobre la conveniencia o no de determinadas actuaciones territoriales que puedan poner en peligro la seguridad de las actividades y, por supuesto, de las personas. Se ha priorizar el análisis territorial que, desde la misma, se lleva a cabo por parte de las diferentes administraciones, especialmente la local. Si bien es cierto que se ha producido un considerable avance en materia de ordenación, todavía se aprecia a nivel estatal, y en el marco de las comunidades autónomas, un grado desigual de desarrollo de la planificación en materia de ordenación del territorio (OSE, 2010: 344).

La Ordenación del Territorio, como medida preventiva no estructural ante los riesgos, debe definir los usos, intensidad y tipología urbana, con la finalidad de reducir la exposición y la vulnerabilidad de los elementos dispuestos sobre el territorio. Los territorios analizados anteriormente (periferias urbanas, territorios fragmentados —espacios rurales—, cuencas hidrográficas) serían ámbitos espaciales de actuación de la Ordenación del Territorio con la finalidad de mitigar, eliminar o evitar la vulnerabilidad.

En consecuencia, ha de impregnar a toda legislación que tenga al territorio como protagonista. Sólo la implicación de los poderes públicos y la sensibilización ante la fragilidad del territorio puede conseguir que los ciudadanos del siglo XXI podamos habitar un territorio más sostenible y más seguro.

## BIBLIOGRAFÍA

AYALA-CARCEDO, J. y OLCINA CANTOS, J. (2002): *Riesgos naturales*, Barcelona, Ariel Ciencia, 1512 p.

- GALIANA, L. y VINUESA, J. (coords.) (2010): *Teoría y práctica para una ordenación racional del territorio*, Madrid, Síntesis, 346 p.
- INDOVINA, F. (coord.) (2007): *La ciudad de baja densidad. Lógicas gestión y contención*, Barcelona, Diputación de Barcelona, 540 p.
- MICHELINI, J. (2010): «Gobernanza territorial, iniciativas locales y desarrollo urbano: los casos de Getafe y Alcázar de San Juan», *Boletín de la Asociación de Geógrafos Españoles*, n. 54, pp. 175-201.
- MOLINÍ, F. y SALGADO, M. (2010): «Superficie artificial y viviendas unifamiliares en España, dentro del debate entre ciudad compacta y dispersa», *Boletín de la Asociación de Geógrafos Españoles*, n. 54, pp. 125-147.
- NOGUÉ, J. y ALBET, A. (2007): «Cartografía de los cambios sociales y culturales», en ROMERO, J. (coord.): *Geografía Humana. Procesos, riesgos e incertidumbres en un mundo globalizado*, Barcelona, Ariel Geografía, p. 173-221.
- OLCINA CANTOS, J. (2007): «¿Más riesgo de inundaciones?. El aumento de la exposición y la vulnerabilidad, elemento fundamental del riesgo de inundaciones en España», en *Apuntes de Medioambiente. Saturación urbanística*, Revista del Ilustre Colegio Oficial de Doctores y Licenciados en Filosofía y Letras y en Ciencias, nº 181, p. 10-14.
- RIBAS, A. y SAURÍ, D. (2006): «De la geografía de los riesgos a las geografías de la vulnerabilidad», en NOGUÉ, J. y ROMERO, J. (coords.): *Las otras geografías*, Tirant lo Blanc, pp. 285-299.
- PONCE HERRERO, G. (coord.) (2006): *La ciudad fragmentada. Nuevas formas de hábitat*, Alicante, Publicaciones de la Universidad de Alicante, 253 p.
- PRECEDO, A. (2004): *Nuevas realidades territoriales para el siglo XXI. Desarrollo local, identidad territorial y ciudad difusa*, Madrid, Síntesis, 207 p.
- VV.AA. (2000): *Diccionario de Geografía Urbana, Urbanismo y Ordenación del Territorio*, Barcelona, Ariel Referencia, 406 p.

# EL URBANISMO COMO ACELERADOR DE LOS PROCESOS DE DEGRADACIÓN DEL SUELO. COLINAS DEL LIMONAR, MÁLAGA

José Damián Ruiz Sinoga

*sinoga@uma.es*

*Dpto. de Geografía, Universidad de Málaga*

Asunción Romero Díaz

*arodi@um.es*

Francisco Belmonte Serrato

*franbel@um.es*

*Dpto. de Geografía, Universidad de Murcia*

**Resumen:** Las áreas periurbanas situadas en las proximidades de infraestructuras de comunicación constituyen un espacio sumamente atractivo desde el punto de vista especulativo, y especialmente urbanístico. La actual crisis mundial ha fossilizado su dinámica reciente, derivando en todo un mosaico de situaciones, cuyo coste ambiental, en algunos casos, ha sido y es extremadamente excesivo. Como consecuencia de la ejecución de proyectos en los que se realicen movilización de tierras, tras las mismas, pueden llegar a producirse pérdidas de suelo importantes, lo que requiere la puesta en práctica de estrategias de conservación e incluso preventivas. De ahí que sea necesario detenerse en el balance existente entre las tasas de formación y la de pérdida de suelo.

**Palabras clave:** Erosión hídrica, degradación de suelos, urbanización, mediterráneo, riesgos.

THE URBANISM AS ACCELERATING THE PROCESSES OF SOIL  
DEGRADATION. «COLINAS DEL LIMONAR», MÁLAGA

**Abstract:** Peri-urban areas located in the vicinity of communication infrastructures are a particularly attractive from a speculative viewpoint, and especially urban. The current global crisis has fossilized its recent dynamics, resulting in a mosaic of situations with environmental costs, in some cases has been and is extremely excessive. Following the implementation of projects to be carried out mobilizing land after them, they can cause significant soil losses, which requires

the implementation of conservation strategies or even prevention. Hence, it is necessary to dwell on the balance between training and rates of soil loss.

**Key words:** Soil erosion, soil degradation, urbanization, Mediterranean areas, geomorphological risk.

## 1. ÁREA DE ESTUDIO

Entre 2007 y 2009 se llevaron a cabo trabajos de movilización de tierras en una zona situada al norte de Málaga capital, y entre ésta y la ronda norte de circunvalación. Dichos trabajos, con motivo de la urbanización del área, afectaron directa o indirectamente a unas 23 ha. Se trata de un área de colinas, con un paisaje compuesto de matorral post-abandono y olivos sueltos. Típico paisaje mediterráneo de periferia urbana en expectativa de urbanización. La litología está constituida por esquistos, con muy escasos suelos y donde la extraordinaria cercanía al mar, apenas 1,5 Km, y por tanto, la búsqueda del nivel de base, supone un relieve intrincado pero no vigoroso, con fuertes pendientes, en donde dominan los procesos de erosión.

*FIGURA 1. Zona de estudio. 2006*



Fuente: SIGPAD.

Los trabajos de urbanización han supuesto la modificación de todos los elementos del paisaje, afectando no solo a la morfografía del mismo, en donde las colinas fueron reemplazadas por amplias superficies de aplanamiento, sino por supuesto a suelos, vegetación y red de drenaje (Figuras 1 y 2).

Especialmente, requieren atención los trabajos hidrológicos efectuados puesto que se trata de una actuación urbanística situada en la zona media de la cuenca del arroyo del Carnicero (Figura 3), cuyo carácter torrencial ante precipitaciones intensas obligaron a una reestructuración de la misma, aún más necesaria, debido a la proximidad de la capital, cuyo cauce atraviesa toda una serie de urbanizaciones.

*FIGURA 2. Comparación de actuaciones en 2007 y 2009*



Fuente: Google Earth y SIGPAD.

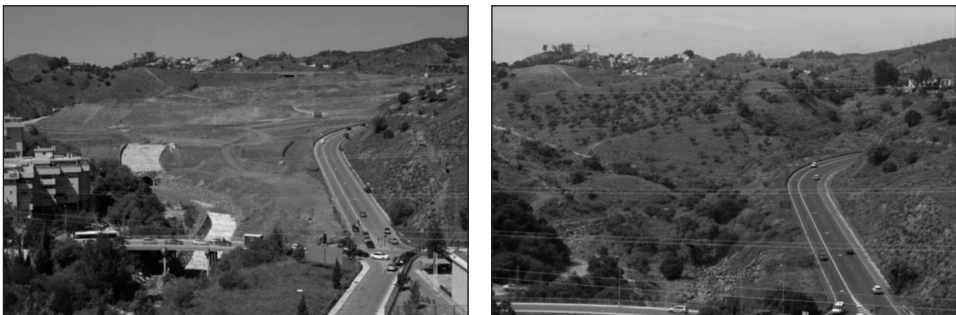
*FIGURA 3. Comparación del cauce del arroyo del Carnicero. 2007 y 2009*



Fuente: Revista El Observador de Málaga.

Finalizados los trabajos de movilización de tierras y aplanamiento, se construyeron una serie de plataformas sobre las que irían otros tantos edificios. El proceso, en definitiva, ha mostrado una espectacular modificación del paisaje, afectando a todos los elementos del mismo (Figura 4).

*FIGURA 4. Perspectiva paisajística de la actuación. 2007 y 2009*



Fuente: Revista El Observador de Málaga.

Por último, la reciente situación de crisis inmobiliaria, ha supuesto el abandono de las obras y posteriormente la quiebra de la constructora, quedando paralizadas todas las actuaciones (Figura 5).

FIGURA 5. Desmontes realizados. 2007 y 2009



Fuente: Revista El Observador de Málaga.

## 2. METODOLOGÍA

Utilizando diferentes visores de fotografías aéreas (Google Earth y Sigpad) se ha realizado un seguimiento de la actuación urbanística, y mediante ii) la colocación de una serie de agujas o clavos de erosión (DE PLOEY y GABRIELS, 1984) se identificaron las consecuencias de tales acciones en la reducción o rebaje del perfil del suelo.

En octubre de 2008, se instalaron en el suelo 100 clavos de 25 cm en el paraje denominado «Colinas del Limonar» tanto en la zona de actuación urbana como en áreas testigo. Cada una de ellas fue referenciada mediante el uso de un GPS Leica GS20. Las agujas se insertaron a 20 cm en el suelo y se chequearon dos años más tarde, a finales de diciembre de 2010.

Asimismo, durante todo ese periodo de tiempo se han analizado las precipitaciones superiores a  $0,1 \text{ mm/h}^{-1}$ , registradas en el observatorio «Málaga Oficina», compuesto por una estación meteorológica automática integrada en la red HIDROSUR.

Por último, y una vez recogida toda la información a finales de diciembre de 2010, la misma fue cartografiada mediante el uso de un SIG, y elaborado el mapa de rebaje del suelo.

### 2.1. Tasa de formación y tasa de pérdida del suelo

La gran diferencia existente entre la tasa de formación y de pérdida del suelo, motiva la ejecución de estudios cuyos resultados respalden programas de prevención de la erosión en sus diferentes formas. En esta dirección apunta la definición de una tasa tolerable de pérdida de suelo (FAO, 1967; 1988). En el ámbito de

estudio, la existencia de fuertes pendientes, encajamiento de la red de drenaje muy próxima al mar, una litología muy erosionable, compuesta por filitas y esquistos del Paleozoico, unido al abandono del campo y, consecuentemente, una muy escasa cubierta vegetal, y la proximidad a la ciudad de Málaga, le confieren un marcado carácter de baldío social. Esto supone, que aún en la situación previa a la actuación urbanística, la dinámica erosiva de estas áreas podría considerarse como de degradación, tanto más, si tenemos en cuenta los frecuentes intensos aguaceros que padece, típicos de regiones mediterráneas, por otra parte.

Por tanto, es necesario profundizar en el concepto de Tolerancia de Pérdidas de Suelo, para poder llevar a cabo una evaluación certera referida a la dinámica urbanística de la zona. Así, puede aceptarse como el máximo nivel de erosión del suelo que permite un elevado nivel de productividad del cultivo, sostenible económica e indefinidamente (SCHMIDT *et al.*, 1982).

La principal dificultad reside en la determinación del máximo nivel de erosión permisible, el cual a su vez está condicionado por la tasa de formación del suelo. Esta puede ajustarse desde diferentes ópticas (JOHNSON, 1987). Bajo condiciones ideales de manejo del suelo, éste podría formarse a una tasa de 0,8 mm año<sup>-1</sup> (HUDSON, 1982); bajo condiciones naturales, la tasa de formación podría ser de 1-2 mm por década (ROELS y JONKERS, 1983); bajo prácticas agrícolas normales, la tasa de formación puede ser de 25 milímetros en 100 años (0,25 mm año<sup>-1</sup>). Por su parte, Morgan en diversos trabajos (1979, 1986) y Morgan *et al.*, (1984) consideran que una tasa de formación adecuada para un suelo agrícola productivo, es del orden de 0,1 mm año<sup>-1</sup>, equivalente a 0,1 kg m<sup>-2</sup> año<sup>-1</sup> (1 ton ha<sup>-1</sup> año<sup>-1</sup>), asumiéndose una densidad del suelo de 1 Mg<sup>3</sup> m<sup>-3</sup> y basándose en estimativos de meteorización de las rocas.

Por otro lado, las pérdidas tolerables de suelo, rondan las 11 ton ha<sup>-1</sup> (JOHNSON, 1987), dado que se ha aceptado la proximidad de dicho valor a la tasa máxima de desarrollo del horizonte A, bajo condiciones óptimas. Esta cifra podría distanciarse de la realidad en áreas donde las tasas de erosión son naturalmente altas (MORGAN, 1986), como es el caso de terrenos montañosos con alta agresividad pluviométrica. De hecho, ésta se encuentra dentro de los registros más altos en términos de pérdida de suelo, así Müller y Castillo (1997), determinan los niveles más altos de erosión con valores promedios entre 30 y 40 Mg ha<sup>-1</sup> año<sup>-1</sup>; sin embargo, en ocasiones pueden alcanzarse valores promedios inusualmente elevados como los 90 Mg ha<sup>-1</sup> obtenidos por Dequi *et al.* (1981) para Huang He, China.

Tales cifras, comparadas con las de formación de suelo, son realmente diferentes, pudiendo alcanzar éstas valores de 1 a 2 Mg ha<sup>-1</sup> año<sup>-1</sup>; asimismo, la cifra inicialmente referida, supera los niveles tolerables de pérdida bajo criterios económicos y ecológicos, establecida entre 0,2 y 5,0 Mg ha<sup>-1</sup> año<sup>-1</sup> para zonas montañosas con suelos superficiales. Bajo tales circunstancias, se ha sugerido la adopción de un valor cercano a 2,5 kg m<sup>2</sup> (25 ton ha<sup>-1</sup>), el cual se encuentra cerca de los sugeridos por Sala (1988). En conservación de suelos, es normal planificar

para una tasa de erosión de 0,2 a 1 mm año<sup>-1</sup> desde la superficie, eso equivaldría a unas 10 Ton/ha. Se asume que esta tasa se mantendrá en equilibrio con la tasa de meteorización química que forma un nuevo suelo. En cualquier caso, FAO (1967, 1988) considera que por encima de 200 ton anuales (2 cm/año), serían catastróficos.

## 2.2. Métodos para la estimación de pérdidas de suelo

La estimación de pérdidas de suelo representa una importante herramienta a los efectos de la planificación del uso de la tierra, en el marco de la gestión ambiental. La estimación de pérdidas de suelo por métodos directos, implica el montaje de ensayos en campo con mediciones frecuentes o periódicas. Si bien, las pérdidas calculadas corresponden al fenómeno conforme éste ocurre en la realidad, las técnicas para su estimación son muy variadas, y en función de ello lo es su fiabilidad. Las ventajas en términos de precisión que se derivan de los ensayos directos en campo son claras, como asimismo resulta, por contrapartida, que cuanto más preciso sea el método, se requerirá de una mejor dotación de infraestructura técnica y de una mayor inversión económica (GÓMEZ, 1996; DE ALBA, 1997).

De aquí que, en función de los objetivos del trabajo de investigación, se optara por uno u otro dispositivo de medición, así como por la adopción de una logística de registro en el tiempo y diseño experimental (frecuencia de muestreo, número de replicaciones, etc.), de tal forma que se obtengan los más precisos y confiables resultados, al menor costo. Al respecto de la precisión y errores de estimación, debe indicarse (MORGAN, 1986) que las mediciones están sujetas a errores; así, dado que ninguna medición simple de pérdidas de suelo puede ser considerada como un valor absolutamente correcto, es virtualmente imposible cuantificar los errores. Sin embargo, estos pueden ser calculados con respecto a la variabilidad, lo cual requiere la replicación del experimento varias veces para determinar el valor medio de pérdidas de suelo y el coeficiente de variación de los datos. (MARTÍNEZ-CASASNOVAS, RAMOS, & RIBAS-DASI, 2002).

Para el objeto de nuestro estudio, el método más ampliamente utilizado es el de las «agujas de erosión». Se trata del empleo de clavos de acero de 30 cm de longitud, de tal forma que las diferencias de altura entre la parte superior del clavo y el nivel del suelo, representan el nivel de pérdidas de éste (HUDSON, 1982; DE ALBA, 1998). Otros autores recomiendan longitudes que varían entre unos pocos decímetros y 1 m, de cara a su fijación con firmeza en el suelo.

Respecto a su grosor y forma, éstas agujas deben ser lo más delgadas posible, en atención a las alteraciones potenciales sobre las corrientes locales, al presentarse obstáculos sobre el terreno, sugiriéndose además que sean lisas en su superficie. Tomando como base el material de construcción, se han propuesto (GÓMEZ, 1996) diferentes dimensiones de las agujas, sugiriéndose un ancho de 2 cm y un grosor de 0.2 cm. Dentro de estos rangos de tamaño se sitúan los



reportados por Bovis (1981), quien empleó estacas de 1 cm de diámetro y 50 cm de longitud, para registrar el descenso del nivel del piso tras la ocurrencia de un incendio forestal.

Diversos autores recomiendan el uso de estacas delgadas, entre 4 y 6 mm de diámetro, como las más adecuadas para la mayoría de situaciones, en tanto que longitudes de 50 a 60 cm serían las óptimas; sin embargo, en algunos suelos, podría ser imposible garantizar la colocación a tales profundidades.

Para la frecuencia de registro y tratamiento analítico respectivos, se recomiendan (GÓMEZ, 1996) periodos decadales (10 días) por un tiempo mínimo de 1 año; con tales registros se podrán calcular las pérdidas o acumulaciones en términos de peso, correspondiendo cada situación —pérdida o acumulación— a una altura, que para el conjunto de estacas origina una altura promedio, dato que junto al del área de trabajo, permite determinar el volumen de suelo perdido.

El método encuentra su mejor ámbito de aplicación en aquellos sitios donde la erosión es relativamente rápida y donde se requieren estimativos de las pérdidas totales de suelo (DE ALBA y BENITO, 2002).

### **2.3. Determinación de la agresividad de la lluvia**

La pluviometría ha sido analizada considerando los datos emitidos por la estación de la Red Hidrosur «Málaga Oficina» con una cadencia horaria. Durante el periodo en el que los clavos de erosión estuvieron instalados (dos años) se registraron un total de 1.453,3 mm, producidos en 935 horas. Su distribución atiende a patrones claramente mediterráneos.

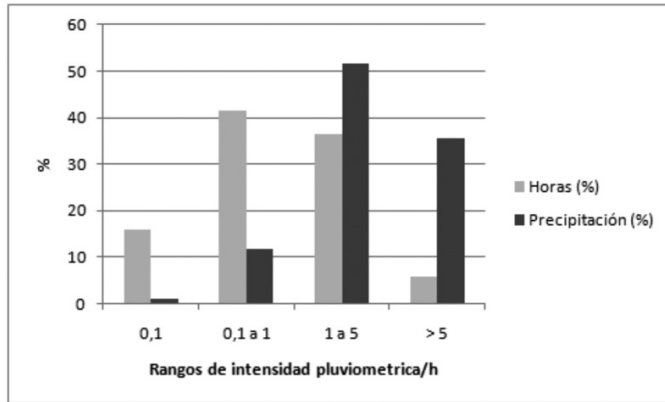
Con objeto de determinar la agresividad de las precipitaciones, se calcularon tanto mensual como anualmente 3 índices comúnmente utilizados en la literatura científica (DE LUIS, M., GONZÁLEZ-HIDALGO, J.C., RAVENTÓS, J., SÁNCHEZ, J.R., CORTINA, J. 1997). El Índice de Fournier se calcula utilizando como base la precipitación media anual y la precipitación del mes más lluvioso elevada al cuadrado. El Índice de Fournier Modificado por Arnoldus (1978) (IFM), está dado por la relación entre la suma del cuadrado de las precipitaciones mensuales para un año, respecto de la precipitación media anual. Por último, el Índice de Concentración de las Precipitaciones (ICP) Oliver, se refiere a cómo se comportan las precipitaciones, en su cantidad anual, variación estacional y duración de la estación lluviosa en un año cualquiera. Es decir, está referido a si las precipitaciones de la época lluviosa, se encuentran concentradas sobre un periodo corto o más largo dentro del año.

## **3. RESULTADOS**

Durante el tiempo que estuvieron instalados los clavos de erosión, el 16% de las horas de lluvia tuvieron una precipitación inferior de 0,1 mm, lo que significó el 1% del total. En el 41,4% se produjeron registros entre 0,1 y 1 mm lo que su-

puso un 11,7% del total. En el 36,5% de las horas la cantidad de lluvia registrada osciló entre 1 y 5 mm, suponiendo el 51,6% de la precipitación total. Y en el 5,8% de las horas, con una precipitación superior a 5 mm, se recolectó el 35,6% de la lluvia total. En 7 eventos se produjo una intensidad superior a los 10 mm/h<sup>-1</sup>.

FIGURA 6. Rangos de distribución de la precipitación



Fuente: elaboración propia desde datos de Red Hidrosur.

CUADRO 1. Índices mensuales de la agresividad de la lluvia (Fournier, Arnoldus y Oliver)

	ene	feb	mar	abr	may	jun	jul	ago	sep	oct	nov	dic	Total
FOURNIER	11,21	14,39	12,45	7,38	4,76	9,52	0,47	26,90	8,95	12,84	22,26	12,89	144,03
ARNOLDUS	16,17	12,67	8,14	6,67	2,52	2,15	0,04	2,42	3,36	13,23	24,84	21,82	114,04
OLIVER	6,27	3,07	1,80	1,79	0,51	0,64	0,01	0,50	0,74	3,46	5,73	4,21	28,73

Fuente: Elaboración propia desde datos de red Hidrosur.

Cualquiera de los 3 índices (Cuadro 1) muestra unos valores anuales muy elevados, lo que nos marca una acusada agresividad y concentración de las precipitaciones, especialmente entre los meses de octubre a febrero.

Considerando las características del sistema ecogeomorfológico del ámbito de estudio, se trata así de un manifiesto indicador de la erosividad de la lluvia, que además, se ha reforzado por los resultados obtenidos en los clavos de erosión:.

a. Algunos clavos (13) desaparecieron por diferentes circunstancias, especialmente derivadas de que algunos trabajos de movilización de tierras continuaron en dicho periodo.

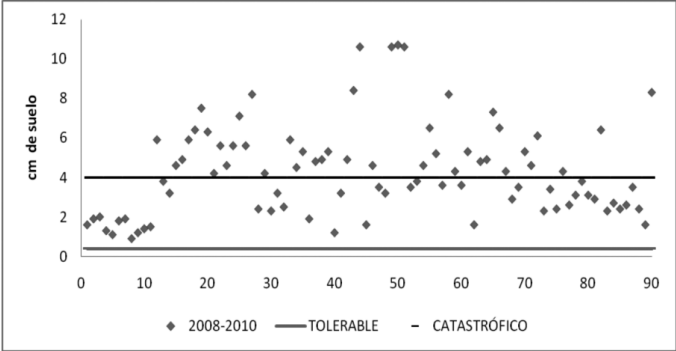
b. En el área testigo, 11 de las sondas, localizadas en la ladera oriental, tuvieron un rebaje de 1,6 cm de promedio, lo que significaría ya en sí mismo un desplazamiento de suelo muy alto, puesto que la FAO considera que desplazamientos superiores a 200 toneladas por año (2 cm/año<sup>-1</sup>) serían catastróficos. Es decir, aún en la zona sin actuación urbanística, los procesos de erosión tienen una

extraordinaria importancia, derivados de las fuertes pendientes, escasos suelos y sobre todo muy baja cubierta vegetal.

c. En 7 sondas instaladas en zonas bajas de laderas, y como consecuencia de todos los procesos de movilización de tierras y descompactación de los suelos, se incrementó el perfil de suelo en 1,3 cm.

d. Las 69 sondas restantes sufrieron un proceso de receso de perfil o pérdida de suelo cuyo promedio fue de 4,7 cm, es decir, que perdieron en más de dos años alrededor de 470 toneladas/ha, que daría lugar a una tasa promedio de 235 toneladas anuales, catastrófica de acuerdo con la FAO (Figura 7).

FIGURA 7. Rebaje del suelo



Fuente: Elaboración propia.

Más importante resulta la distribución de los rebajes de suelo, puesto que los mayores rebajes se sitúan en las áreas centrales de las laderas, siendo las zonas altas y especialmente las próximas al cauce aquéllas en las que los procesos de erosión han tenido menor incidencia (Figura 8).

En conservación de suelos, se consideran ratios normales de 0,2 a 1 mm/año desde la superficie, lo que equivaldría a unas 10 ton/ha. Se supone que esta tasa permanecerá en equilibrio con la tasa de meteorización química que se forma en un nuevo suelo.

FIGURA 8. Mapa de rebaje del suelo en cm



#### 4. CONCLUSIONES

La actuación urbanística no solo ha tenido una incidencia paisajística, sino que ha modificado la dinámica geomorfológica de la zona, especialmente en lo relacionado con los procesos de erosión.

1. El área testigo poseía un rebaje anual de pérdida de suelo muy elevado, induciendo a unas muy altas tasas de erosión.
2. La movilización de suelo se ha disparado con el proceso de urbanización. En primer lugar debido a la escorrentía, puesto que la compactación del suelo se redujo tras la removilización de tierras. En segundo lugar, como consecuencia de la ruptura del equilibrio natural. Y por último, la poca protección de los suelos en el estado previo, desaparece con la citada actuación y, por lo tanto, incrementando la vulnerabilidad de suelo hacia la erosión antes de los eventos de intensas lluvias.
3. En ausencia de estudios batimétricos del litoral del «Arroyo de la caleta», de un km de recorrido desde la actuación urbanística, parece demostrarse que el cauce —la mayor parte urbano— se ha comportado como mero transmisor de suelos depositándolos en un abanico aluvial. Incluso puede verse en algún tipo de imágenes de detección remota.
4. La erosión es una crisis lenta, excepto en circunstancias muy excepcionales, no es un proceso catastrófico, a menos que existan referencias como las derivadas del uso de agujas de erosión.
5. Si ya en otros estudios hemos demostrado (mediante el análisis de los tocones de olivos) la existencia de tasas de erosión en los montes de Málaga superiores a 1 cm por año, el equivalente a 100 ton/ha/año, los resultados obtenidos en este estudio muestran como una intervención humana irresponsable contribuye a aumentar el estado de erosión cerca de una situación catastrófica.

#### BIBLIOGRAFÍA

- BOVIS, M.J. & THORN, C.E. (1981): «Soil loss variation within a Colorado alpine area», *Earth Surface Processes and Landforms*, 6: 151-163
- DE ALBA, S. (1997): «Metodologías para el estudio de la erosión en parcelas experimentales: relaciones erosión-desertificación a escala de detalle», en Ibáñez, J., Valero Garcés, B.L. y Machado, C. (Ed.): *El paisaje mediterráneo a través del espacio y del tiempo. Implicaciones en la desertificación*, Centro de Ciencias Medioambientales (CSIC), Geoforma ediciones, Logroño, pp. 259-293.
- DE ALBA, S., BENITO, G. & PÉREZ GONZÁLEZ, A. (1998): «Erosión de suelo en episodios de lluvia de elevada intensidad versus episodios de moderada y baja intensidad y elevada frecuencia en ambientes semiáridos», en Gómez Ortiz, A. y Salvador Franch, F. (Ed.): *Investigaciones recientes de la*

- Geomorfología española*, Sociedad Española de Geomorfología, Logroño, pp. 483-492.
- DE ALBA, S. & BENITO, G. (2002): «Effects of soil surface management on erosion during extreme rainfall events in semiarid agricultural lands (Central Spain)», in Abstracts symposium: *The Significance of Soil Surface Characteristics in Soil Erosion. UE-COST 623 «Soil Erosion and Global Change»*, Strasbourg.
- DE LUIS, M., GONZÁLEZ-HIDALGO, J.C., RAVENTOS, J., SÁNCHEZ, J.R., CORTINA, J. (1997): «Distribución espacial de la concentración y agresividad de la lluvia en el territorio de la Comunidad Valenciana», *Cuaternario y Geomorfología*, 11 (3-4). Madrid, pp. 33-44.
- DEQUI, J., LEIDI, Q. & JIESHENG, T. (1981): «Soil erosion and conservation in the Wudding river valley, China», *Soil Erosion and its Control* (Ed. R.P.C. Morgan), New York, Van Nostrand Reinhold, 99-117 pp.
- FAO (1967): «La erosión del suelo por el agua», *Cuadernos de fomento agropecuario*, N° 81, Roma, 207 p
- FAO (1988): «Sistemas de labranza para la conservación del suelo y del agua», FAO, Roma, pp. 288.
- MARTÍNEZ-CASASNOVAS, J.A., RAMOS, M.C., & RIBAS-DASI, M. (2002): «Soil erosion caused by extrem rainfall events: mapping and quantification in agricultural plots from very detailed digital elevation models», *Geoderma*, 105 (1-2), 125-140.
- DE PLOEY, G. & GABRIELS, D. (1984): «Medición de la pérdida de suelo y estudios experimentales», *Erosión de Suelos*, (Eds. M.J. Kirkby & R.P.C. Morgan), México, Limusa
- GÓMEZ, F.E. (1996): «Parcelas de escorrentía tipo estaca para evaluar la pérdida de suelo». Ponencia *VII Congreso Colombiano de la Ciencia del Suelo*, Santa Marta, Octubre 2-5, 1996.
- HUDSON, N. (1982): *Conservación del Suelo*, Barcelona, Reverté.
- JOHNSON, L.C. (1987): «Soil loss tolerance: Fact or myth?», *Journal of Soil and Water Conservation*, 42: 155-160.
- MORGAN, R.P.C. (1979): *Topics in Applied Geography. Soil Erosion*, New York, Longman.
- MORGAN, R.P.C. (1986): *Soil Erosion and Conservation*, New York, Longman.
- MORGAN, R.P.C., MORGAN, D.D.V. & FINNEY, H.J. (1984): «A predictive model for the assessment of soil erosion risk», *Journal of Agricultural Engineering Research*, 30: 245-253.
- MÜLLER, K., CASTILLO, J. (1997): «Labranza mínima, una tecnología para las laderas de Colombia», *Conservando*, 1: 4-6, Programa de las Naciones Unidas para el Medio Ambiente (PNUMA). (2000). *Perspectivas del Medio Ambiente Mundial*. Madrid: Mundi-Prensa.
- ROELS, J.M. & JONKERS, P.J. (1983): «Probability sampling techniques for estimating soil erosion», *Soil Science Society of America Journal*, 47: 1224-1228 23.

- SALA, M. (1988): *Lavado superficial de las vertientes. Métodos y Técnicas para la Medición en el Campo de Procesos Geomorfológicos*, Monografía N°. 1 (Eds. M. Sala & F. Gallart), Barcelona, S.E.G. 25-30 pp.
- SCHMIDT, B.L., ALLMARAS, R.R., MANNERING, J.V. & PAPENDICK, R.I. (1982): *Determinants of soil loss tolerance*, American Society of Agronomy - Soil Science Society of America, Madison, pp. 153.

# DELIMITACIÓN Y CARACTERIZACIÓN DE LOS NUEVOS ESPACIOS URBANOS VALENCIANOS\*

Julia Salom Carrasco

*Julia.Salom@uv.es*

Juan Miguel Albertos Puebla

*Juan.M.Albertos@uv.es*

*Departamento de Geografía*

*Instituto Interuniversitario de Desarrollo Local*

*Universidad de Valencia*

**Resumen:** La expansión urbanística, junto con la generalización de los procesos de descentralización residencial y económica, ha conducido a un nuevo modelo de ciudad dispersa caracterizado por la dificultad de establecer sus límites precisos. Utilizando un índice de densidad de ejes viarios procedente de una fuente comercial, y por tanto fácilmente actualizable, se ha delimitado el fenómeno urbano en la Comunidad Valenciana. Se discute la utilidad de la metodología y su capacidad para captar el hecho urbano a partir del contraste con la cartografía de usos del suelo de Corine.

**Palabras clave:** reas y regiones urbanas, SIG, redes, usos del suelo, urbanización difusa

## CHARACTERISTICS AND DEFINITION AND CHARACTERIZATION OF NEW VALENCIAN URBAN AREAS

**Abstract:** Urban expansion, along with the generalization of the processes of residential and economic decentralization has led to a new model of urban sprawl characterized by the difficulty of establishing its precise boundaries. Using a density index of roads from a commercial source, and therefore easily upgradeable, it has been defined the phenomenon in the Comunidad Valenciana.

---

\* Este trabajo se inserta en el proyecto de investigación financiado por el Plan Nacional de I+D del Ministerio de Ciencia e Innovación titulado: *Sostenibilidad ambiental y social en espacios metropolitanos. El caso del Área Metropolitana de Valencia* (CSO2010-20481).

The usefulness of the methodology and its ability to capture the urban reality is discussed using the Corine land use cartography.

**Key words:** Urban area and regions, GIS, road networks, land use, urban sprawl.

## 1. INTRODUCCIÓN

Desde poco antes del cambio de siglo y hasta fechas muy recientes, la coyuntura económica, la dinámica turística y la normativa urbanística han favorecido en España un crecimiento desmesurado del espacio urbanizado de importantes consecuencias ambientales, sociales y territoriales. Uno de los rasgos característicos de este crecimiento es el gran peso que tienen los modelos morfológicos de baja densidad frente al anterior predominio de los modelos de ciudad compacta. La generalización de los procesos de descentralización residencial y económica y el aumento de la movilidad han llevado a la dispersión urbana sobre el territorio, extendiéndose nuevos modelos de organización física de las áreas residenciales que han llevado a hablar de «ciudad difusa» o «ciudad sin límites» (INDOVINA, 1998; NELLO, 1996). En las áreas litorales, la urbanización turística ha dado lugar también a una forma particular de urbanización difusa, concretada en una conurbación litoral constituida por una serie de espacios urbanizados fragmentarios, carentes de una verdadera articulación urbana.

La Comunidad Valenciana es una de las regiones españolas que de forma más intensa ha experimentado este incremento del suelo urbanizado. Así, de acuerdo con los datos del proyecto *Corine Landcover*, entre 1987 y 2000 el incremento del suelo sellado, urbanizado o artificial en la Comunidad Valenciana fue del 52'1%, por encima tanto de la media nacional como europea. Una parte mayoritaria de este crecimiento se ha producido en las periferias urbanas y en los espacios interurbanos, generando la extensión física de las ciudades y dando lugar a la formación de continuos urbanos más extensos y laxos; pero también aparecen importantes ejemplos de carácter discontinuo, ubicados en zonas relativamente alejadas de las áreas urbanas tanto a lo largo del litoral como en áreas interiores. Los procesos de suburbanización han afectado no sólo a las capitales provinciales, sino también a núcleos intermedios como Alcoy, Benidorm, Dénia o Xàtiva. En el caso del Área Metropolitana de Valencia, el fenómeno va alcanzando a zonas cada vez más alejadas de la ciudad central. La difusión del crecimiento, favorecido y guiado por los ejes viarios —carreteras a Madrid (Hoya de Buñol y Requena-Utiel), a Ademuz (eje Llíria-Chelva) y a Teruel— alcanza ya a la Hoya de Buñol, e incluso a municipios de la comarca de los Serranos entre Llíria y Chelva. Además de los factores sociales y económicos, el marco normativo y la práctica urbanística han favorecido este modelo de crecimiento disperso, al primar criterios que rompen con la lógica del modelo de ciudad compacta (NAVARRO VERA *et al.*, 2000).



En consecuencia, el 41,4% del crecimiento de suelo artificial que se produjo en la región entre 1987 y 2000 correspondió al aumento de las zonas urbanas, especialmente las caracterizadas por un modelo disperso y de baja densidad; así, las urbanizaciones exentas o ajardinadas lo hicieron en un 48% y las estructuras urbanas laxas un 103,5, mientras que el tejido urbano compacto crecía en este periodo sólo un 8,5% (OBSERVATORIO DE LA SOSTENIBILIDAD DE ESPAÑA, 2006: 345 y 346).

¿Cómo delimitar para su estudio estos nuevos espacios urbanos? La formación de este nuevo modelo de ciudad dispersa caracterizado por la dificultad de establecer un límite preciso para el entorno urbano implica nuevas dificultades para la medición y análisis del fenómeno urbano, el establecimiento de tipologías y conclusiones sobre procesos, dinámicas, problemas, etc., en distintos tipo de ciudades; aspectos todos ellos relevantes para elaborar propuestas de ordenación suficientemente sustentadas.

Existen distintos criterios que es posible aplicar a la hora de delimitar las áreas urbanas, siendo habitual diferenciar entre tres tipos de métodos: Los que utilizan indicadores indirectos para identificar características sociales, económicas y demográficas que se asocian al espacio urbano; los basados en características morfológicas tales como la densidad del espacio construido, la continuidad del área urbanizada, el tipo de uso del suelo predominante, etc.; y los que utilizan indicadores de la existencia de una relación funcional entre los núcleos de poblamiento, principalmente basados en la movilidad diaria entre el trabajo y la residencia de la población activa, pero también en otro tipo de desplazamientos o interrelaciones que permitan delimitar el espacio urbano como el ámbito de vida de sus habitantes. Tanto los primeros como los últimos, que hemos aplicado en ocasiones anteriores a este mismo ámbito geográfico (SALOM *et al.* 1997; SALOM Y CASADO, 2007), tienen como principal problema el hecho de que la base estadística utilizada viene referida habitualmente al término municipal, lo que impide establecer los límites del fenómeno urbano de forma precisa. Por otra parte, la delimitación morfológica tradicional ha mostrado claras limitaciones a la hora de acotar los espacios urbanos discontinuos característicos de muchas aglomeraciones urbanas actuales (SALOM, 2011).

En esta ocasión aplicaremos un método de delimitación incluido dentro del grupo basado en criterios morfológicos, pero que consideramos mejor adaptado a las características actuales del fenómeno urbano, ya que pretende tener en cuenta tanto los espacios urbanos continuos como los discontinuos. Partiendo de la hipótesis de que el crecimiento urbano mantiene una estrecha relación bidireccional con la red de comunicaciones (MIRALLES, 2002), realizamos una aproximación a la delimitación de las áreas urbanas utilizando una serie de índices relacionados con la densidad de las redes de comunicación. La hipótesis de partida es que las interacciones espaciales definidas por distintos tipos de red, y entre ellas por la red física de comunicaciones, se encuentran en la base de la definición del nuevo concepto de ciudad. Se trataría, pues, de un método de delimitación de tipo

morfológico, pero más adaptado al nuevo modelo de ciudad en tanto que apunta indirectamente a la relación funcional entre espacios.

## 2. OBJETIVOS Y METODOLOGÍA

El objetivo de esta comunicación es describir y analizar el fenómeno urbano actual en la Comunidad Valenciana mediante un método de delimitación basado en criterios morfológicos, pero adaptado a los nuevos procesos, que permita definir las características actuales del fenómeno urbano teniendo en cuenta tanto los espacios urbanos continuos como los discontinuos.

La delimitación que aquí aplicamos se basa en la desarrollada en SALOM Y ALBERTOS (2010), que a su vez se inspira en el trabajo de BORRUSO (2003) para la delimitación de espacios urbanos en Reino Unido e Italia. La hipótesis de partida es que la densidad de ejes de comunicación viarios (calles, carreteras), medida a partir del número de intersecciones (nodos) de la red es un indicador del volumen de flujos y está estrechamente relacionado con la existencia de una morfología urbana. Es decir, que las áreas urbanas se caracterizan por una red de comunicaciones que presenta una mayor densidad de intersecciones a la de las áreas no urbanas. De acuerdo con esta hipótesis, sería posible utilizar índices de densidad de intersecciones de la red para definir los límites del contorno urbano y, por ende, analizar su evolución y dinámica de crecimiento.

La información de base es la cartografía de intersecciones reales de la red de comunicaciones terrestres incluida en la base de datos *Multinet Spain* de la empresa Telearlas, que contiene información actualizada con fecha de julio de 2007 en formato *shape* —utilizable por tanto por los principales programas de SIG— de la red de carreteras de toda España clasificada en ocho niveles, desde los grandes ejes de conexión intermetropolitanos hasta las calles secundarias de los centros urbanos. Consideramos que esta base de datos, por sus aplicaciones y su finalidad comercial, pretende ser exhaustiva y está constantemente en proceso de actualización, por lo que puede ser útil para revisar periódicamente los resultados de la delimitación y establecer comparaciones temporales, permitiendo así un seguimiento de los procesos de urbanización. El uso de nuevos tipos de fuentes de datos, muchas de ellas de origen comercial pero con una mayor frecuencia de actualización, en combinación con otros datos de origen más convencional, es un planteamiento que se ha considerado útil para modelizar y comprender los sistemas urbanos (HARRIS Y LONGLEY, 2000). La información procedente de esta fuente fue contrastada con la cartografía de usos del suelo definido a partir de clasificación de imágenes de satélite (CORINE LAND COVER SPAIN, 2000).

La metodología desarrollada consta de cuatro pasos: a) Selección y cálculo de índices de densidad de la red. b) Definición de umbrales asociados a cada tipo de uso del suelo. c) Delimitación de los espacios urbanos a partir de los umbrales

detectados en el paso anterior y agregación de los más próximos<sup>1</sup>, y d) Caracterización de los espacios urbanos y detección de tipologías asociadas a distintos procesos de crecimiento urbanístico. El análisis se realizó mediante el uso de sistemas de información geográfica<sup>2</sup>. En trabajos anteriores, la aplicación de esta metodología a la delimitación de ocho áreas urbano-metropolitanas españolas<sup>3</sup> permitió concluir que el índice de densidad *kernel* con un radio de búsqueda de 500 m, sobre una cuadrícula de 25 m, de resolución era el más adecuado para la delimitación del contorno urbano general, siendo el ajuste máximo con el contorno del tejido urbano continuo según CORINE. De hecho, el indicador de densidad de red permitía incluso recoger con gran precisión los espacios urbanos continuos de los pequeños núcleos urbanos que, por su menor superficie, quedan mal reflejados en el mapa de usos del suelo elaborado por teledetección. El índice recogía también, aunque de forma menos eficiente, el tejido urbano discontinuo identificado a partir de la imagen de satélite; por el contrario, no se considera adecuado para detectar espacios industriales y comerciales a no ser que se encuentren adosados o muy próximos al continuo urbano.

Por otra parte, el análisis de la relación entre los índices de densidad de red y los usos del suelo en las siete provincias en donde se ubicaban los casos de estudio nos permitió detectar, pese a las diferencias de modelos y morfologías urbanas, algunos umbrales de densidad de la red que permitieran identificar el tejido urbano tanto continuo como discontinuo, diferenciándolo en la medida de lo posible los usos artificiales de los no artificiales. De todos ellos, los valores más adecuados cuando el objetivo es recoger con la mayor amplitud posible cualquier tipo de espacio urbano, sea de carácter continuo o discontinuo, son los de 100 y 40 intersecciones/km<sup>2</sup>. El primero recoge la práctica totalidad de los espacios urbanos continuos, aunque deja fuera una parte importante de los espacios urbanos discontinuos, mientras que el segundo los incluye a ambos, así como a una parte significativa de los espacios industriales y comerciales. En síntesis, la aplicación del índice 100 da como resultado un área de carácter urbano-metropolitano, reflejando principalmente el resultado de los procesos de urbanización continua mejor ajustados al concepto tradicional de ciudad-área metropolitana, mientras

---

<sup>1</sup> En términos generales, se consideraron como continuos urbanizados las áreas de municipios limítrofes con una separación entre periferias (residenciales, industriales y de servicios) inferior a 1 Km, distancia que habitualmente se considera coincidente con la isocrona de 15 minutos en viajes a pie, exponentes por excelencia de la movilidad urbana (CONSELLERIA D'OBRES PÚBLIQUES, 1995, p.3).

<sup>2</sup> Se utilizó el programa ArcGis 9.2 de Esri, y en particular el módulo *Spatial Analyst* para el cálculo de los índices de densidad *Kernel*, la interpolación y manipulación de las isolíneas y el cálculo zonal necesario para el análisis estadístico de los resultados. La metodología se describe con detalle en SALOM Y ALBERTOS (2010).

<sup>3</sup> Las áreas analizadas fueron Madrid, Barcelona, Valencia, Sevilla, Bilbao, Girona, Cádiz y Oviedo. La selección respondía al objetivo de testar la metodología con distintos tipos de áreas por tamaño y forma urbana (grandes áreas metropolitanas y ciudades medianas; áreas polinucleares o concentradas, con mayor o menor proceso de suburbanización).

que el índice 40 permite delimitar regiones urbanas, incluyendo áreas de urbanización dispersa principalmente de carácter residencial, aunque también recoge algunos procesos de carácter industrial y comercial y conurbaciones derivadas de la coalescencia de núcleos pequeños y medianos próximos al área metropolitana.

Los índices nos permitieron también caracterizar las diferencias provinciales en relación con la morfología del espacio construido. En este sentido, la provincia de Valencia es la que presenta un modelo urbano menos compacto de las siete provincias estudiadas<sup>4</sup>, siendo también la que ofrece una mayor variabilidad de situaciones, sobre todo en relación al suelo urbano disperso. Así, mientras que en las provincias de Sevilla, Madrid y Cádiz entre el 40 y el 50% del suelo urbano continuo tiene índices de densidad superiores a 300, en la provincia de Valencia sólo el 27,6% alcanza esta cifra. Las diferencias en relación al suelo urbano discontinuo van también en este sentido: El 62% de este tipo de suelo tiene índices de densidad menores de 100 en la provincia de Valencia, frente al 32,9% de Madrid o al 49,3% de Barcelona.

En el presente trabajo aplicamos la metodología descrita al conjunto de la Comunidad Valenciana, con el fin de obtener una delimitación de los espacios urbanos valencianos que incluya tanto los espacios de urbanización continua como difusa.

### 3. RESULTADOS Y DISCUSIÓN

Se pretende realizar una delimitación y caracterización del fenómeno urbano adaptada a los nuevos procesos de crecimiento que permita analizar el fenómeno de la «ciudad difusa» en una de las regiones españolas que ha experimentado un crecimiento urbanístico más intenso en los últimos años. La aplicación da como resultado que en los primeros puestos por superficie ocupada aparecen junto con las áreas metropolitanas y urbanas más importantes, los continuos urbanizados del litoral y las áreas dispersas de las periferias metropolitanas, por lo que «a priori» podemos considerar que el objetivo principal ha sido alcanzado.

*CUADRO 1. Principales características de las delimitaciones*

	Áreas Urbanas (umbral 100)	Regiones Urbanas (umbral 40)
Número de áreas	603	631
Número de áreas supramunicipales	122	107
Superficie ocupada total (Has)	88500	297640
Superficie media (Has.)	147	472
% del territorio regional	3.8%	12.8%

Fuente: Elaboración propia a partir de Teatlas y CLC 2006.

<sup>4</sup> La provincia de Vizcaya no se incluyó en el análisis provincial al incorporarse el estudio del área urbana de Bilbao en una fase posterior del trabajo.

La aplicación de la metodología expuesta al caso de la Comunidad Valenciana permite la delimitación y caracterización tanto de Áreas Urbanas (umbral 100) como de Regiones Urbanas mucho más amplias (umbral 40) (Cuadro 1). Aunque se ha individualizado un número similar de Áreas y de Regiones Urbanas, estas últimas tienen una superficie media muy superior, ya que la disminución del umbral de densidad (a 40) lleva a considerar como urbanos espacios que en el anterior umbral (100) no lo eran, al tiempo que la agregación de espacios se hace más frecuente. De esta manera, en su conjunto el espacio total delimitado como perteneciente a regiones urbanas es muy superior al englobado en las áreas urbanas, hasta alcanzar casi el 13% de todo el territorio regional.

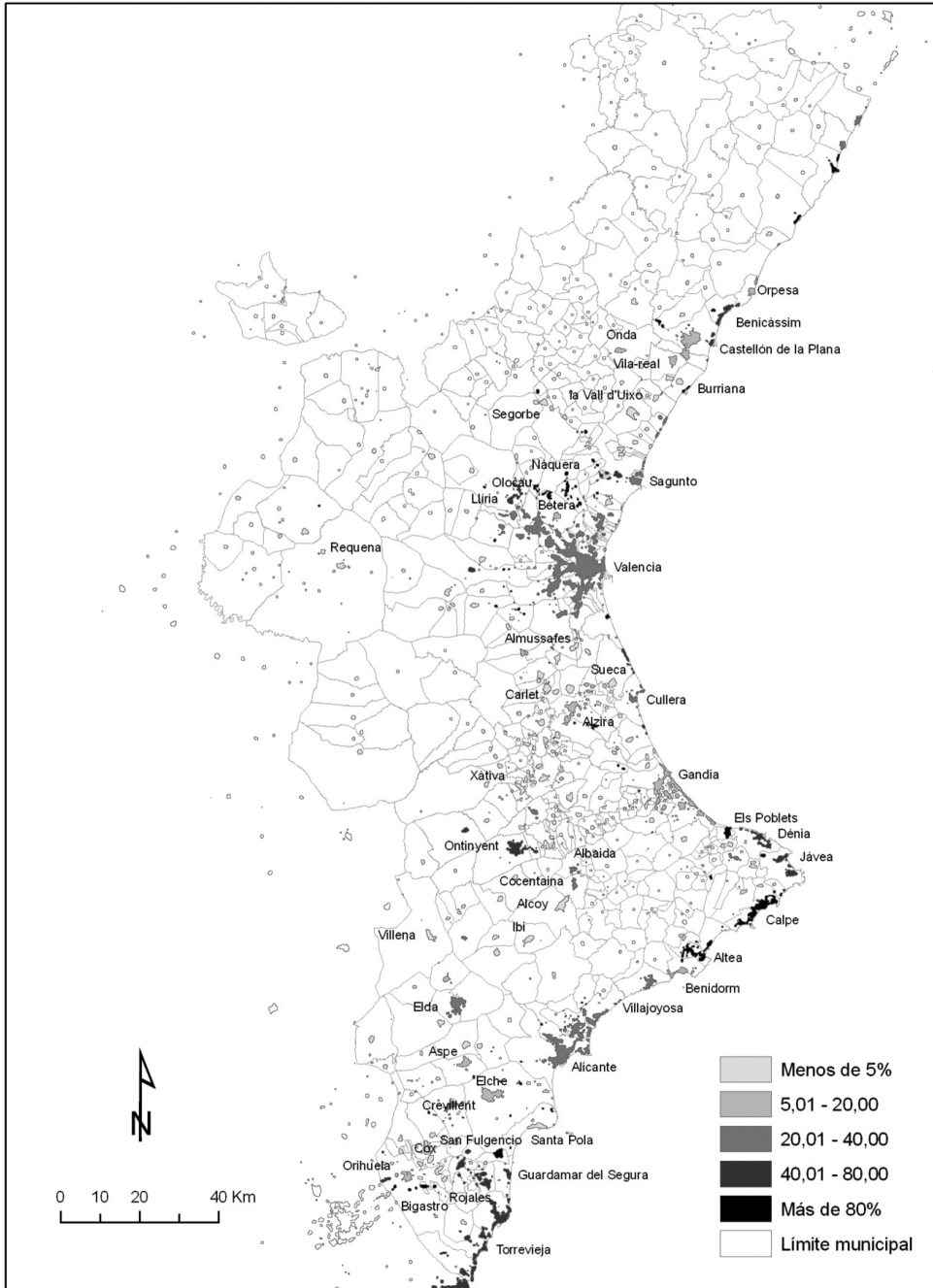
La delimitación correspondiente a las Áreas Urbanas permite identificar espacios conurbados a partir de la red del viario que pueden ser consideradas unidades de análisis más apropiadas que las definidas a partir de criterios de tipo administrativo, ya que en principio podemos considerar que existe una cierta integración funcional.

*CUADRO 2. Principales Áreas Urbanas delimitadas: características*

Área Urbana	Superficie Km <sup>2</sup>	% Superficie artificial	Distribución porcentual de la superficie artificial			
			Tejido urbano continuo	Tejido urbano discontinuo	Zonas industriales y comerciales	Resto
Valencia	156,6	80%	55%	20%	17%	7%
Alicante	53,1	74%	51%	32%	12%	5%
Torreveija	32,9	87%	20%	70%	4%	6%
Gandía	30,5	58%	72%	11%	8%	9%
Calpe	19,4	93%	3%	93%	0%	4%
Castellón	17,4	83%	56%	7%	27%	11%
Rojales	15,3	60%	40%	47%	4%	8%
Alzira	13,1	55%	67%	11%	18%	4%
Ontinyent	12,7	55%	31%	45%	24%	0%
Altea	12,5	78%	17%	83%	0%	0%
Elda	12,3	69%	58%	27%	14%	0%
Elche	11,8	87%	57%	10%	24%	10%
Cox	11,0	52%	77%	2%	11%	10%
Carlet	9,5	46%	77%	0%	23%	0%
Xàtiva	9,2	51%	84%	0%	12%	3%
Jávea	8,2	93%	20%	78%	2%	0%
Dènia	7,7	90%	25%	68%	5%	2%
Sagunto	7,4	76%	57%	26%	12%	5%
Total CV	885,5	60%	54%	30%	7%	9%

Fuente: Elaboración propia a partir de Teleafilas y CLC 2006.

FIGURA 1. Porcentaje del tejido urbano discontinuo en las Áreas Urbanas delimitadas sobre el tejido urbano total



Fuente: Elaboración propia a partir de Teletlas y CLC 2006.

En el Cuadro 2 se han reunido algunos datos básicos correspondientes a las 18 Áreas Urbanas más extensas (el nombre asignado hace referencia al municipio mayor). En conjunto, estas 18 áreas suman el 50% del territorio delimitado.

La primera observación a destacar es que las principales áreas urbanas muestran una notable colmatación: las superficies artificiales ocupan porcentajes muy elevados del espacio delimitado, a menudo por encima del 70%; es el caso de Alicante (74%), Sagunto (76%), Valencia (80%), Castellón (83%) o Elche (87%). No obstante, es en algunas de las Áreas Urbanas litorales, con una fuerte presencia de actividades turísticas y residencias secundarias, en las que este nivel de «artificialización» es más acusado, como puede verse en los casos de Torreveija (87%), Denia (90%), Jávea (93%) o Calpe (93%). Por el contrario, la colmatación es menos intensa en las ciudades medias del interior: Alzira (55%), Ontinyent (55%), Elda (69%), o Carlet (46%).

En otro orden de cosas, puede observarse cómo la extensión de tejido urbano discontinuo, a menudo relacionado con un urbanismo de baja densidad, tiene su mayor presencia en dos tipos de áreas (ver Figura 1); en primer lugar, en los espacios litorales antes mencionados: Denia (68%), Torreveija (70%), Jávea (78%), Altea (83%), Calpe (93%); y en segundo lugar, en las áreas urbanas más grandes, donde aunque su participación porcentual es menor, su tamaño absoluto resulta sensible: Valencia (20%), Alicante (32%).

La extensión de espacios de especialización funcional como los dedicados de forma exclusiva a funciones industriales o comerciales presenta importantes diferencias según áreas urbanas. En general, los máximos porcentuales se encuentran en las grandes áreas urbanas (Valencia, 17%; Alicante, 12%; Castellón, 27%), junto a las ciudades medias de especialización industrial (Carlet, 23%; Elche, 24%; Ontinyent, 24%). Estos elevados valores, ligados sea a actividades industriales, sea al desarrollo de nuevas áreas empresariales, de servicios, comerciales o de ocio, muestran la importante contribución de estas actividades a los procesos de consumo de suelo y crecimiento de la mancha urbana.

Por otra parte, las delimitaciones correspondientes a Regiones Urbanas permiten visualizar grandes estructuras territoriales determinadas por continuos urbanos que, si bien son menos densos que las anteriores Áreas Urbanas, no carecen de cohesión. Ofrecen asimismo una visión de la escala que ha alcanzado el proceso de urbanización difusa, que en la Comunidad Valenciana afecta ya el 13% de todo el territorio (Cuadro 1).

Las 11 Regiones Urbanas que se detallan en el Cuadro 3 suman el 80% de la superficie total delimitada y superan el 90% de la población residente en la región. Constituyen grandes conjuntos urbanos, destacando especialmente el de Valencia, que con más de 2 millones de habitantes y 1.083 kilómetros cuadrados llega por el norte hasta el Alto Palancia y la Plana Baixa (Castellón), por el sur hasta la Ribera del Xuquer y la Valldigna y por el oeste hasta el Camp de Turia y la Hoya de Buñol. Otros grandes conjuntos urbanos supracomarcales los constituyen las Regiones de Elche (Bajo y Medio Vinalopó y Bajo Segura), y Gandía

CUADRO 3. Principales Regiones Urbanas delimitadas: características

Región Urbana	Pob. (miles)	Superf. Km <sup>2</sup>	Densidad Habs/Ha	% Superf. artificial	Distribución % de la superficie artificial			
					Tejido urbano continuo	Tejido Urbano Discontinuo	Zonas industriales y comerciales	Resto
Valencia	2118	1083	20	28%	40%	31%	21%	8%
Elche-Orihuela	609	415	15	28%	32%	46%	11%	10%
Gandía	401	405	10	21%	44%	35%	13%	9%
Alicante	437	136	32	50%	34%	41%	15%	10%
Benidorm	192	80	24	49%	25%	64%	4%	7%
Jávea-Altea	86	79	11	65%	7%	89%	1%	3%
Castellón	286	76	37	54%	39%	31%	21%	9%
Elda-Petrer	111	40	27	42%	44%	31%	23%	2%
Santa Pola	28	29	10	48%	44%	40%	6%	10%
Burriana-Nules	52	28	19	27%	56%	18%	14%	11%
Alcoi	82	27	30	38%	63%	16%	17%	4%
Total CV	4807	2976	16	29%	38%	39%	15%	9%

Fuente: Elaboración propia a partir de Teatlas y CLC 2006.

(Safor, Marina Alta, Costera y Vall d'Albaida). El resto de regiones urbanas delimitadas alcanza sólo la escala comarcal.

También a esta escala es posible observar la gran extensión que los tejidos urbanos discontinuos tienen en las Regiones Urbanas del litoral meridional de la Comunidad Valenciana: Santa Pola (40%), Orihuela (46%), Benidorm (64%), Jávea-Altea (89%), Elche. Las cifras alcanzadas por este tipo de áreas queda siempre por encima de la media de las Regiones Urbanas (39%), tanto de las principales aglomeraciones (Valencia, 31%), como de los espacios urbanos del interior y norte de la Comunidad (Alcoi, 16%; Burriana-Nules, 18%; Elda-Petrer, 31%; Castellón, 31%). En estas áreas, la extensión de estas tipologías, junto con la proliferación de segundas residencias en espacios ligados al turismo, ha llevado a un consumo de espacio muy elevado con densidades muy bajas en relación a la población residente; así, si la densidad poblacional media de las Regiones Urbanas delimitadas es de 16 habitantes por hectárea, en el litoral meridional encontramos densidades siempre muy inferiores: Gandía (10 habs/ha), Altea-Jávea (11 habs/ha), o Santa Pola (10). Como excepción, merece la pena destacar el caso de la Región Urbana de Benidorm, que, con 24 habs/ha, muestra un modelo de ocupación más denso y sostenible.



#### 4. CONCLUSIONES

La metodología de delimitación propuesta, basada en la densidad de intersecciones de la red viaria, es perfectamente válida para captar el fenómeno urbano y presenta ventajas específicas para la identificación e individualización de los territorios que pueden constituirse en unidades del análisis territorial. El método de delimitación ha permitido definir espacios urbanizados desde una nueva perspectiva, la del espacio construido. Las limitaciones de CORINE para el análisis de pequeños espacios urbanizados quedan pues superadas.

Las áreas urbanas así delimitadas son espacios construidos y vertebrados a través de la red de calles y carreteras; por ello, aunque se trata de una delimitación de naturaleza morfológica, puede considerarse también que las áreas resultantes poseen también una realidad funcional en la medida en que la propia densidad de la red de comunicaciones está en la base de su definición y construcción. Es por esto que las unidades territoriales así construidas resultan especialmente adecuadas para el análisis de los procesos urbanos actuales.

En la presente comunicación nos hemos centrado en mostrar la viabilidad de las delimitaciones realizadas para el análisis y medición de procesos urbanos ligados a la extensión de la ciudad difusa, tales como la extensión del tejido urbano discontinuo o de espacios productivos y de servicios especializados. Una posible vía a desarrollar en investigaciones futuras es la caracterización de estos espacios en función de los propios indicadores de densidad de la red, pudiéndose incluso llegar a conclusiones diferenciadas según territorios y tipos de usos del suelo; la próxima disposición del SIOSE permitirá un cierto refinamiento de estos análisis.

La potencia de la herramienta permitiría incluso, una vez ajustados los índices de densidad para distintas realidades territoriales y usos, y contando siempre con información actualizada de evolución del viario, monitorizar en tiempo real los procesos de urbanización difusa, sin necesidad de tener que esperar a la actualización de la cartografía de usos del suelo

#### BIBLIOGRAFÍA

- BORRUSO, G. (2003): «Network density and the Delimitation of Urban Areas», *Transactions in GIS*, 7 (2), 177-191.
- CENTRO NACIONAL DE INFORMACIÓN GEOGRÁFICA (2006): *CORINE LAND COVER 2006* [en línea], <http://centrodedescargas.cnig.es/CentroDescargas/index.jsp> [26/9/2010]
- GENERALITAT VALENCIANA, CONSELLERIA D'OBRES PÚBLIQUES, URBANISME I TRANSPORTS (1995): *Estratègies de vertebració territorial*, Generalitat Valenciana, Valencia.
- HARRIS, R.H. Y LONGLEY, P. A. (2000): «New Data and Approaches for Urban Analysis: Modelling Residential Densities», *Transactions in GIS*, 4 (3), 217-234.

- INDOVINA, F. (1998): «Algunes consideracions sobre la «ciutat difusa», *Documents d'anàlisi geogràfica*, 33, 21-32.
- MIRALLES, C. (2002): «Transporte y territorio urbano: del paradigma de la causalidad al de la dialéctica», *Documents d'Anàlisi Geogràfica*, 41, 107-120.
- NAVARRO VERA, J.R., MARTÍ CIRIQUIAN, P., y QUESADA POLO, J. (2000): «Alicante: la nueva «ciudad del urbanizador», *Ciudad y Territorio. Estudios Territoriales*, XXXII, 126, pp. 711-725.
- NELLO, O. (1996): «Els confins de la ciutat sense confins. Estructura urbana i límits administratius de la ciutat difusa», en Castañer, A., Falgueras, M., Vicente, J.: *La ciutat difusa i les perifèries: experiències de planificació i gestió, Actes de les II Jornades de Geografia i Urbanisme*, Girona, Universitat de Girona, p. 55-71.
- OBSERVATORIO DE LA SOSTENIBILIDAD DE ESPAÑA (2006): *Cambios de ocupación del suelo en España. Implicaciones para la sostenibilidad*. [En línea]. Madrid: Ministerio de Fomento, <[http://www.sostenibilidad-es.org/sites/default/files/\\_Informes/tematicos/suelo/suelo-esp.pdf](http://www.sostenibilidad-es.org/sites/default/files/_Informes/tematicos/suelo/suelo-esp.pdf)>. [17/11/2010]
- SALOM CARRASCO, J. y ALBERTOS PUEBLA, J. M. (2010): «Densidad de la red viaria y forma urbana: Delimitación del espacio urbano en ocho aglomeraciones españolas», en Feria Toribio, J.M. y Albertos Puebla, J.M.: *La ciudad metropolitana en España: Procesos urbanos en los inicios del siglo XXI*, Thomson Reuters, Pamplona, pp. 49-94.
- SALOM, J. (2011): «Procesos territoriales y transformaciones recientes del sistema urbano valenciano», *Scripta Nova-Revista Electrónica de Geografía y Ciencias Sociales*, Barcelona, vol. 15, nº 356.
- SALOM, J. Y CASADO, J.M. (2007): «Movilidad cotidiana y mercados locales de trabajo en la comunidad valenciana, 1991-2001», *Boletín de la Asociación de Geógrafos Españoles*, vol. 44, pp. 5-38.
- SALOM, J.; ALBERTOS, J.M.; DELIOS, E. y PITARCH, M.D. (1997): «Las áreas de mercado de trabajo local en la Comunidad Valenciana. Una propuesta de delimitación», *Estudios Territoriales*, vol. XXIX, nº 112, págs. 335-356.

# GOBERNANZA, PLANIFICACIÓN SUBREGIONAL Y EXPANSIÓN URBANÍSTICA. EL CASO DEL LITORAL DE GRANADA

Luis Miguel Sánchez Escolano  
*escolano3@hotmail.com*  
*Instituto de Desarrollo Regional*

**Resumen:** En esta comunicación pretendemos, desde la perspectiva de la gobernanza aplicada a la planificación territorial, completar un estudio de las propuestas incluidas en el Plan de Ordenación del Territorio del Litoral de Granada (POTLG), para comprobar cómo dicho Plan no es capaz de dar solución a algunas de las dinámicas negativas preexistentes en este territorio.

**Palabras clave:** Expansión Urbanística; Gobernanza; Planificación Subregional; Litoral Granadino.

GOVERNANCE, SUBREGIONAL PLANNING AND URBAN EXPANSION.  
THE CASE OF THE COAST OF GRANADA

**Abstract:** In this communication we intend to address, from the perspective of governance applied to territorial planning, a study of the proposals in the Management Plan of the Coast of Granada, to see how this plan is not capable of providing solutions to some existing negative dynamics in the territory.

**Key words:** Urban Expansion; Governance; Subregional Planning; coast of Granada.

## 1. INTRODUCCIÓN

Esta comunicación constituye una breve aproximación al conocimiento de la relación que, de forma constante, se establece en todo territorio intervenido y afectado por un plan de ordenación, en donde por un lado encontramos las pretensiones de esa nueva figura de planificación y por otro una realidad previa siempre conflictiva y cambiante que se pretende abarcar y modelar.

En primer lugar, vamos a valorar las principales problemáticas territoriales que afectan a una parte concreta de la provincia de Granada —su vertiente litoral, que coincide con el extremo sur provincial—, para acercarnos de forma global y muy breve al conocimiento de los grandes retos y desafíos que, en relación con la ordenación y el gobierno del territorio, tiene este espacio.

En segundo lugar, nos ocuparemos del proceso de gestación y puesta en marcha del Plan de Ordenación del Territorio del Litoral de Granada (en adelante POTLG), que constituirá, desde el momento de su aprobación definitiva, la máxima referencia en cuanto a planificación existente en este espacio, y será el modelo de planificación subregional que abordaremos desde múltiples perspectivas de análisis en relación con las propuestas que recoge y las implicaciones territoriales de sus contenidos.

Tras esto, y desde el punto de vista de la gobernanza aplicada al gobierno y gestión del territorio en general, y en el caso de la costa granadina en particular, pasaremos a analizar las principales dinámicas territoriales que, en relación con el desarrollo de las infraestructuras, el crecimiento urbano de los núcleos costeros, la desarticulación del poblamiento rural tradicional, o el desarrollo territorial en general de esta conflictiva comarca granadina, se conocen en esta sección del litoral mediterráneo andaluz, y como se incardina en esta dinámica territorial preexistente y ya consolidada, la recién creada figura de planificación que es el POTLG.

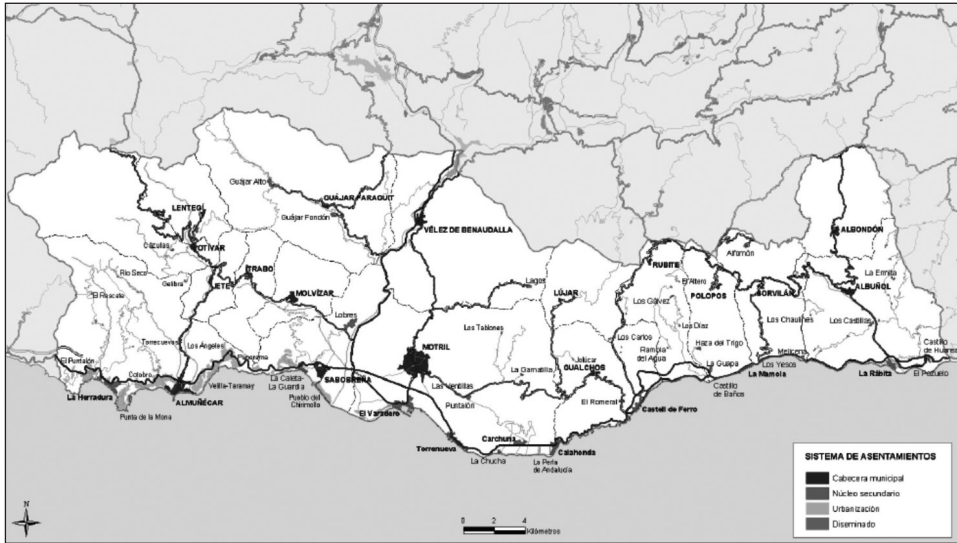
Centrar nuestra tarea sobre la difícil gestación del POTLG, sus propuestas y su modo de enfocar el desarrollo territorial en un espacio tan complejo y dinámico como el que nos ocupa, nos parece un excelente estudio de caso para poner a prueba y examinar, desde un punto de vista holístico e integrador, lo que se viene haciendo en materia de ordenación del territorio en Andalucía en los últimos años.

## **2. EL MARCO TERRITORIAL DEL LITORAL DE GRANADA**

El litoral de Granada constituye una comarca natural de la provincia de Granada que viene a coincidir, a grandes rasgos, con aquella parte de la provincia que tiene acceso directo al mar. Si nos centramos en su perfil más genérico, diremos que tiene una extensión de 786,7 km<sup>2</sup>, contando un total de 17 municipios (figura 1), los cuales están encabezados por tres ciudades medias de relevancia subregional (Motril, cabeza demográfica y económica de este espacio, Almuñécar y Salobreña), que vienen a sumar, junto con los otros 14 municipios, y siempre según los datos recogidos en el mismo Plan que aquí analizamos, un total de 127.010 habitantes (AA.VV., 2010).

Además de estas cifras generales, destacamos que se trata de una comarca pujante dentro de la provincia de Granada, que constituye, junto con la aglomeración urbana capitalina, el espacio donde se concentra la mayor parte de la actividad económica provincial y las mayores tasas de crecimiento económico y

FIGURA 1. El sistema de asentamientos, municipios y red viaria de la comarca



Fuente: Plan de Ordenación del Territorio del Litoral de Granada, 2010.

demográfico (SÁNCHEZ ESCOLANO, 2010). Todo esto nos da un primer perfil de este espacio que supone un reto, en sí mismo, para la ordenación y gestión del territorio, sobre todo si atendemos a su elevada complejidad interna, ya que además de todo lo anterior, constituye un territorio estratégico en el paso de grandes infraestructuras (autovía del mediterráneo A-7, Nacional 340, el futuro Corredor Ferroviario del Mediterráneo, la situación del puerto de mercancías y pasajeros de Motril), y se caracteriza por contener un gran número de realidades demográficas, económicas, productivas y territoriales muy dispares entre sí, que nos pueden llevar en pocos kilómetros de grandes centros turísticos asociados a macrourbalizaciones y campos de golf situados en las inmediaciones de la costa (Almuñécar, La Herradura), a espacios rurales profundos en decadencia demográfica y económica desde los años 60 del pasado siglo (lomas de la Contraviesa o Sierra de Lújar), y todo ello pasando por estrechas y muy productivas vegas litorales donde florece la agricultura subtropical o bajo plástico más tecnificada de Europa (SÁNCHEZ ESCOLANO, 2011).

El litoral de Granada comprende un espacio, en definitiva, que llega a nuestros días como un escenario inigualable (al menos dentro de la provincia de Granada) en cuanto a la fuerza y posibilidades de expansión económica, social y demográfica que contiene en su interior.

## 2. EL PLAN SUBREGIONAL DE ORDENACIÓN DEL TERRITORIO DEL LITORAL DE GRANADA Y SU INSERCIÓN EN LA DINÁMICA TERRITORIAL VIGENTE

Tan importantes como las ideas o preceptos que inspiran un Plan, así como sus decisiones y artículos, es la concreción y la idoneidad con que el mismo Plan se entrelaza e incardina en la realidad de un espacio en particular. Sin ánimo de ser exhaustivos, queremos poner, en primer lugar, el POTLG en su contexto legal y planificador.

Figura de planificación subregional que comenzó a desarrollarse en 2006, aún hoy, en la primavera de 2011, está en periodo de revisión de alegaciones (oficialmente se encuentra en proceso de tramitación). Sin duda alguna, esta sería, para empezar, la gran deficiencia que encontramos en el POTLG: han pasado más de 4 años desde que se comenzó a recopilar información y a elaborar propuestas y aún no es un hecho consumado la existencia del mismo. Se trata por tanto de un Plan, que si bien puede enfocar mejor o peor, reconducir de una forma u otra los grandes desafíos territoriales de este espacio litoral, no puede actuar conforme a la realidad territorial si pasa prácticamente un lustro desde su elaboración hasta su entrada en vigor. Las circunstancias han cambiado, el espacio y sus problemáticas también. Y con ello la efectividad de las propuestas e iniciativas recogidas en el Plan disminuye ostensiblemente.

Pero el litoral de Granada, al igual que el resto de la comunidad autónoma, no ha quedado aislado de la acción de los planes de ordenación del territorio, puesto que desde hace algunos lustros, el gobierno regional comenzó una carrera contrarreloj por poner en marcha y articular instrumentos de ordenación a nivel general que sirviesen de marco a los planes subregionales que hoy continúan su andadura. Hablamos, como gran referencia actual en esta materia, del Plan de Ordenación del Territorio de Andalucía de 2006 (POTA), así como de sus precedentes directos, aunque no de igual categoría o función, de 1986, 1990 o 1998 que, al mismo tiempo que se iba creando un completo corpus legislativo en materia de ordenación territorial para Andalucía, iban poniendo las primeras piedras en un camino novedoso en esta región y que no tardaría en dar muchos de sus esperados frutos (RODRÍGUEZ MARTÍNEZ Y SÁNCHEZ ESCOLANO, 2010a). Junto con las leyes de ordenación, y hacemos especial mención en este punto a la Ley 1/1994 de Ordenación del Territorio de Andalucía, y junto con los planes regionales, que como sabemos iban construyendo la imagen global de una región con un proyecto global de ordenación y gobierno del territorio, fueron apareciendo, así mismo, los primeros Planes Subregionales de Ordenación del Territorio (PSOT). Estos concluían el proceso subregional de planificación y constituían la forma más acabada de planificación en Andalucía, coordinando las hasta entonces erráticas políticas locales en materias de interés común para un grupo de municipios, así como conseguían gestionar, a escala

supramunicipal o subregional, como se prefiera, la dinámica territorial de espacios concretos por un lado, y por otro las propuestas de los grandes planes de infraestructuras, las políticas sociales, económicas o territoriales para toda una provincia o región de España.

Pero concretando en nuestro caso particular de estudio, no se nos puede escapar que, tras años de inexistencia de una idea global de comarca para el litoral de Granada, quedaba la ordenación de este espacio al albur de los planes nacionales o regionales de infraestructuras, las leyes de medio ambiente, o se dependía en muchos casos en las decisiones sobre procesos de incidencia territorial comarcal de un marco legislativo excesivamente municipalista como el que tenemos en España. Todo ello nos conducía de forma reiterada a la falta de coordinación de políticas, la ineffectividad de algunas buenas decisiones que se pudieran tomar, o a las duplicidades y gastos innecesarios que repetidamente se producían entre administraciones, por lo que el resultado final era que se frenaba o entorpecía la correcta gestión de un espacio que, en las últimas décadas, ha sufrido transformaciones enormes en todos los aspectos de su realidad territorial —en el social, demográfico, infraestructural y, por supuesto, económico—, y que han tenido importantes consecuencias, muchas de ellas negativas e irreversibles, para el medio natural o la herencia patrimonial de sus habitantes (SÁNCHEZ ESCOLANO, 2011).

Hoy día, el litoral de Granada es un espacio con un perfil eminentemente turístico, que aprovecha la benignidad de su clima y la excelente exposición de las laderas orientadas al sur de sus sierras para promover la expansión económica de sus núcleos urbanos, ya sea a través de urbanizaciones y complejos residenciales para turistas, o ya sea al amparo del desarrollo de las infraestructuras y servicios que tienen sede en la comarca. Pero todas estas actividades y procesos tienen lugar en la estrecha banda costera de la comarca, que además del turismo y alguna actividad secundaria relevante (en el sector de la construcción en general, pero también en complejos industriales como el del puerto de Motril), concentra la actividad agrícola más competitiva de la provincia, contando tanto con cultivos subtropicales únicos en Europa, como con agricultura extra-temprana bajo plástico de enorme productividad. Conviviendo con esta realidad costera, pujante y en expansión continuada, encontramos un prelitoral o trasfondo montañoso comarcal, perdedor en el proceso de desarrollo económico vivido en las últimas décadas en España, que sólo parece reponerse de la descomposición del hábitat rural tradicional y del despoblamiento y abandono de tierras que éste ha conllevado, a través de la proliferación de viviendas rurales, algunas iniciativas turísticas o empresariales aisladas (bodegas, hoteles, casa rurales) o de un turismo residencial de tipo extensivo en espacios que aún conservan una cierta relevancia natural a orillas del Mar Mediterráneo. Una vez más, fenómenos relacionados con el urbanismo expansivo acuden al rescate de una economía en apuros, falta de iniciativa local y con fuertes problemas estructurales.

Frente a todos estos procesos activos, el POTLG ofrece un amplio repertorio de propuestas que, a nuestro modo de ver, comprenden, a partir de un diagnóstico acertado de la realidad comarcal, una gran parte de las variables a tener en cuenta en estos casos, y proceden a encauzar dinámicas territoriales muy dañinas para los recursos naturales, el medio físico y el patrimonio cultural de la comarca. Se cataloga y protege el patrimonio local, el paisaje y los espacios de valor natural, así como se emprenden iniciativas de reactivación económica en sitios decadentes o con problemáticas específicas (potenciando especialmente el turismo y ordenando en el territorio servicios y actividades económicas). Pese a todo ello advertimos que, como veremos en el apartado siguiente, las medidas tomadas no son muchas veces las adecuadas y, en otros casos, se limitan a solventar una parte del problema para dejar, a continuación, que sigan actuando estas dinámicas negativas en el territorio, aunque ya con el visto bueno de la planificación vigente.

Otra cuestión bien distinta, aunque en relación con esto que comentamos, es que, en comparación con otros espacios litorales mediterráneos andaluces, que conocen también una dinámica territorial especialmente conflictiva y con protagonistas muy similares a los que aquí comentamos (pujante actividad turística, urbanismo expansivo, depredación incontrolada de recursos naturales...), la comarca del litoral de Granada llega tarde a los procesos de planificación subregional puestos en marcha en Andalucía desde finales de los 80 del pasado siglo, lo que ha producido que, en el momento actual, muchos de los atropellos cometidos —por la agricultura intensiva con sus desmontes y vertidos ilegales, la expansión urbanística descontrolada en manos de poderes municipales, la desaparición del patrimonio rural tradicional— no tengan ya fácil solución ni reales posibilidades de control efectivo por parte de un plan de ordenación como el POTLG.

Centrándonos en el Plan, encontramos en él distintos apartados, con dispares contenidos y propuestas. Sobre todo destacamos aquí el contenido de las memorias informativa (análisis de la realidad comarcal) y de ordenación (de diagnóstico sobre el escenario resultante actual), secciones del plan que recogen la idea de comarca que se pretende y donde se hace balance de lo acaecido en las últimas décadas en ausencia de un plan comarcal (AA.VV., 2010a). Junto a éstas aparece la memoria económica, que si bien es cierto que se priorizan en ella actuaciones, se definen plazos genéricos de acción y se evalúan algunos proyectos de especial relevancia para la comarca (Subprogramas de Redes de Comunicación, Ciclo del Agua, o Protección del Patrimonio Natural y Cultural), como suele pasar en todos los planes andaluces de este tipo, tiene más bien poca relevancia en el conjunto del documento por su falta de contenidos y compromisos concretos. Aunque es de justicia afirmar que, teniendo en cuenta que el dinero y la responsabilidad de llevar a cabo estos proyectos reside en muy distintas instituciones, la mayoría de fuera de la comarca (desde la Diputación Provincial a la Unión Europea, pasando por los Ministerios de Fomento o el de



Medio Ambiente, cuyos presupuestos e inversiones han conocido una política que al menos podríamos considerar como errática en los últimos años), además de que solo actuaciones menores y muy concretas son responsabilidad de los ayuntamientos, nos parece destacable el esfuerzo propositivo y de propuesta de gestión realizado por los autores del Plan en esta materia.

Finalmente, las principales novedades del Plan, sus grandes propuestas e iniciativas en materia de paisaje, protección del medio natural, potenciación de ciertos espacios decadentes o con posibilidades de expansión económica... quedan perfectamente recogidas en la documentación gráfica que acompaña al Plan, que muestra con notable acierto las actuaciones previstas y recoge con suficiencia y claridad muchas de las dinámicas actuantes en el territorio. Pese a todo, y debido a la brevedad que se exige en este trabajo, hemos preferido no incluirlas para dejar hueco a las reflexiones que sobre el tema hemos realizado.

### **3. GOBERNANZA Y ORDENACION DEL TERRITORIO EN LA COSTA DE GRANADA**

*«La gobernanza territorial hace referencia a un nuevo entendimiento de la acción pública y a sus estructuras organizativas, a la forma en que los territorios de un estado son administrados y las políticas aplicadas. Se refiere a una nueva forma de definir la acción de gobierno e implica un nuevo modelo operativo para los actores y niveles de gobierno implicados (supranacional, nacional, regional, local) y para los procesos de decisión a la hora de hacer política»* (FARINÓS DASÍ, 2008: 23). La coordinación, por tanto, aparece como necesaria entre los distintos niveles de gobierno y entre las distintas políticas con impacto sobre el territorio. Se trata, en todo caso y como objetivo principal, de acordar una visión compartida para el futuro del territorio entre todos los niveles de decisión y acción y los actores en el proceso concernidos (FARINÓS DASÍ, 2008). De este modo se abren así las puertas a un nuevo estilo de planificación territorial, al diseño de verdaderas estrategias territoriales comunes a los diseñadores del plan y a la población afectada por el mismo. La ausencia de una cultura del pacto y de la cooperación, especialmente en zonas como Andalucía, supone en demasiadas ocasiones un obstáculo mayor para el funcionamiento eficaz de las políticas con incidencia en la ordenación territorial en sus diversos niveles que la propia carencia de normas básicas o la definición concreta de unos presupuestos. Concluimos, de este modo, que la unión de todo ello (la participación, la cooperación, la integración de políticas) conduce a la creación y a la puesta en marcha de una auténtica cultura territorial, que facilita sin duda el éxito de los planes y sus propuestas, y hace más completo y efectivo el proceso de planificación y ordenación territorial.

Por tanto, teniendo en cuenta estas palabras y analizando los resultados que ofrece el POTLG, podemos afirmar que, en el caso del litoral de Granada, existe una inadecuación evidente entre la dinámica territorial hasta ahora im-

perante, sus efectos negativos sobre el territorio, la insostenibilidad del modelo económico vigente, y las propuestas recogidas en dicho Plan para reconducir esta situación. No se trata de negar la validez total de este ejemplo de planificación, que por otra parte valoramos positivamente en su conjunto, pero sí de considerar críticamente, a partir de sus diagnósticos y propuestas, la real efectividad de las medidas que propone aplicar para reconducir una realidad concreta.

Comenzando por la ya comentada tardanza en la concreción y puesta en marcha del Plan, pasando por la falta de acuerdo político entre alcaldes durante el proceso de tramitación, y acabando por medidas aparentemente contradictorias recogidas en él, que a continuación comentaremos, el Plan, desde un proceso de creación y diseño problemático, no logra realmente dar respuesta y articular una propuesta integral contra los grandes males que amenazan el desarrollo territorial equilibrado en este espacio. Quizá sea más por un fallo del marco legal existente, o de la forma en que la ley y los planes se coordinan e impulsan la gestión del territorio en Andalucía (GALIANA y VINUESA, 2010: 323), pero el hecho es que el POTLG no supone, a nuestro modo de ver, un freno verdadero a la creación —ya en marcha— de una insostenible y depredadora ciudad lineal litoral compuesta por urbanizaciones y complejos residenciales turísticos, sin conseguir así mismo detener los desmontes ilegales y la degradación general del paisaje litoral y de las vegas bajas producida por la expansión de los cultivos intensivos, y todo ello además sin contener la desaparición progresiva del patrimonio natural e histórico comarcal, que fundamentado en el hábitat rural tradicional y en la ciudad compacta mediterránea, se encuentra hoy en trance de desaparición. Y queremos ilustrar a continuación esta reflexión con algunos ejemplos extraídos del análisis del Plan.

En relación con la protección de los paisajes, hecho por el que el Plan apuesta decididamente y ofrece una catalogación completa de los mismos según su consideración y sus valores naturales y patrimoniales, comprobamos cómo la franja litoral ha sido, en gran medida, abandonada a su suerte, ya que ninguna figura recoge protección o catalogación alguna para los paisajes litorales (salvo honrosas excepciones, como zonas acantiladas aisladas o parajes naturales con figuras de protección oficiales en vigor). Muchos de ellos aún no han sido invadidos por desmontes para invernadero y urbanizaciones aunque, irremediablemente, quedan a la espera de que una decisión del alcalde de turno culmine su destrucción. No siempre la catalogación tiene que ir dejando el primer sitio a la destrucción; se pueden proteger paisajes degradados para regenerar su estado actual (el mismo Plan recoge la figura de «*Zonas de Potencial Paisajístico*» para estos casos, aunque las utiliza en casos excepcionales).

En el mismo sentido, y concretando en el ejemplo que suponen los municipios de Albuñol y Albondón, sitios en la costa oriental, se utilizan límites municipales (artificios administrativos creados por el hombre) para definir la extensión y catalogación de los paisajes. Cuando a ambos lados de la línea mu-

nicipal entre ambos pueblos el paisaje, según se definen sus valores en el Plan, es el mismo. Una vez más, las laderas bajas (en el término de Albuñol) quedan sin protección en manos de una pronta expansión de los cultivos bajo plástico que ascienden imparables desde las vegas litorales. Esos mismos cultivos bajo plástico son duramente criticados en el mismo Plan por su elevado impacto natural y visual en los paisajes de la comarca, aunque no se ofrece una alternativa económica a los mismos, y por tanto, la simple catalogación paisajística no se convierte en alternativa económica a estas actividades.

En relación a la creación de Áreas de Oportunidad de Carácter Productivo, como método que propone el Plan para concentrar actividades y dotar de un sistema de ordenación racional a los servicios en la comarca, se producen casos esperpénticos, como es el caso del *Área de Oportunidad P1, Parque de actividades agroindustriales ligadas a la agricultura de invernaderos*. La propuesta del Plan consiste en situar este parque de 10 hectáreas de extensión en lo alto de una colina a más de 700 metros de altitud dominando el valle de la rambla de Albuñol, lugar en donde, curiosamente, aún no hay invernaderos. No sólo sitúa una instalación industrial en una zona de máximo impacto visual, sino que además la sitúa lejos de la actividad a la que tiene que prestar servicios, con todas las implicaciones de gasto en combustible, fuertes pendientes para el acceso de camiones y maquinaria, destrucción del paisaje en zonas aún bien conservadas... que tiene esta iniciativa. Todo lo contrario que pretende el Plan cuando habla de luchar contra el urbanismo expansivo, el sellado de suelos fértiles, y la expansión de los cultivos de invernadero a zonas no degradadas todavía.

Por si fuera poco, el Plan cataloga las tierras donde situar el área de oportunidad P1 como «*Zonas de Protección Territorial- Zona de Interés Paisajístico*», y cuentan en algunos casos con pendientes superiores al 33%, límite que se impone en el Plan como máximo para la urbanización o construcción en la comarca.

Siguiendo con la misma iniciativa como ejemplo de las múltiples contradicciones que encierra el Plan, el Área de Oportunidad P1 se sitúa inmediatamente por debajo del núcleo urbano de Albondón, que domina el valle desde los 900 metros de altitud en que se encuentra, en donde el mismo Plan planea poner en marcha un Área de Oportunidad de Dinamización Turística, exactamente la identificada con el nombre de *T1 Áreas de Oportunidad de Dinamización Turística- Áreas de Turismo Rural*. Como motor del turismo en el núcleo de Albondón y justificación para la creación de este área de oportunidad turística, se defiende el enorme potencial paisajístico y patrimonial que tienen el núcleo y las laderas en secano con vistas al mar que le rodean. Es decir, por un lado se apuesta por Albondón como un núcleo para el turismo sostenible, basado en la puesta en valor del patrimonio local, rural y paisajístico del que dispone, y por otro lado este patrimonio es atacado de forma directa e inexplicable por otra iniciativa recogida en el mismo Plan, que propone destruir este patrimonio

creando una instalación industrial de 10 ha bajo el núcleo de Albondón (la ya citada *Área de oportunidad PI*).

Cambiando de temática, y como parte del proyecto de creación de una ciudad litoral tan insostenible como habitual en nuestras costas, el Plan permite la creación de más puertos deportivos y la construcción de nuevas urbanizaciones en espacios de alta sensibilidad ambiental como las vegas litorales y las zonas inmediatas a la playa a lo largo de toda la comarca. La desaparición de la vega baja del Guadalfeo, en las inmediaciones de Motril y Salobreña, constituye un ejemplo paradigmático de este proceso. Estos elementos constituyen la avanzadilla del urbanismo expansivo que los sigue (con sus nuevas carreteras, nuevas edificaciones, servicios para el nuevo modelo de ciudad que se está construyendo) que acaba por cementar las laderas bajas y la zona más próxima al mar, como ya ha pasado en las inmediaciones del Puerto de Motril, Salobreña o Almuñécar, y termina por diluir, en su imparable vorágine depredadora, a los núcleos urbanos históricos junto con su personalidad y patrimonio territoriales.

En un marco menos concreto y más teórico, además del tiempo transcurrido por los problemas habidos en la formulación y tramitación del Plan (que alargan hasta casi un lustro su proceso de gestación), aún hoy, más de un año después de que finalizase el plazo de alegaciones (el 5 de abril de 2010) siguen sin tener respuesta oficial los interesados que las presentaron. Pasa el tiempo y las oportunidades para la costa de Granada también, y el Plan sigue sin entrar en acción.

Finalmente, los mapas del POTLG no recogen en su totalidad una de las más viejas demandas infraestructurales de la comarca, como es la creación de una conexión por ferrocarril, ya sea de mercancías o viajeros, que conecte el puerto de Motril, tanto con otros espacios económicamente complementarios a esta comarca (área metropolitana de Granada, interior de Andalucía Oriental y Madrid), como con otros destinos comerciales y turísticos de primer nivel europeo (costa del Sol, levante español y Francia). No hay que olvidar que el puerto de Motril es el más cercano a la capital del Estado de entre todos los puertos andaluces, y aún hoy no cuenta con las infraestructuras de conexión terrestres (tren o autovía) necesarias para potenciar y sacar partido de este hecho, lo que sin duda redundaría en beneficio de toda la comarca.

#### **4. CONCLUSIONES**

El Plan de Ordenación del Territorio del Litoral de Granada supone un gran paso adelante en la lucha contra los desmanes urbanísticos en particular, y de otros procesos de negativa incidencia territorial en general, en este espacio tan conflictivo y sensible de la costa mediterránea española. Primera imagen completa de la comarca como espacio a articular, cohesionar y enfocar hacia el desarrollo territorial, esta obra compleja en sus desarrollos, tardía en su aparición y errática en alguna de sus propuestas principales, constituye, a nuestro

modo de entender, la principal tabla de salvación para la Ordenación del Territorio en la costa granadina, y por extensión, para la consecución de un modelo económico sostenible para este espacio. Y lo creemos así porque supone la gran oportunidad para reconducir muchas decisiones erróneas tomadas en las últimas décadas, que permitirá solventar, acotar y que se reproduzcan grandes atropellos al medio natural como los que hoy podemos contemplar, y sobre todo, porque supone la aparición de forma oficial de la intervención pública en la gestión de múltiples recursos territoriales en un espacio que, hasta ahora, no había contado con referencia alguna de tipo global que permitiese superar una gestión territorial basada en decisiones aisladas de grandes empresarios, corporaciones locales o grandes planes infraestructurales diseñados siempre lejos de los centros de decisión e interés comarcales.

Por tanto, valoramos, en primer lugar, el importante papel que el Plan tiene que jugar de ahora en adelante, y los efectos positivos que tendrá sobre dinámicas negativas que arrastramos del pasado que, al menos, contarán desde el momento de su entrada en vigor con un análisis integral válido sobre las mismas que permitan poner en marcha iniciativas correctoras. Todo lo anterior facilitará, así mismo, ordenar la franja litoral y poner en valor, bajo preceptos modernos e integradores (como el de sostenibilidad), el paisaje y el patrimonio comarcal en sus distintas escalas, recuperando parte de la perdida identidad local, y permitiendo la protección y gestión de los valiosísimos recursos naturales de este espacio. Por otro lado, se trabaja en la ordenación racional del espacio atendiendo a sus distintos niveles de productividad y valores (y no sólo entendiendo la productividad como la capacidad para urbanizar que reside en dicho suelo), mejorando la articulación interna comarcal y propiciando una distribución más equilibrada de los equipamientos y servicios públicos. Además de sentar las bases para convertir en un futuro al litoral de Granada en un espacio turísticamente competitivo y más integrado con otras comarcas vecinas que le son complementarias económicamente (como la Alpujarra o el área metropolitana de la ciudad de Granada).

Esperemos que ahora que tenemos un Plan para el litoral de Granada —nunca mejor dicho—, los desmanes territoriales (como el urbanismo expansivo, en sus distintas facetas) tengan un mayor grado de control en este espacio, que además ha carecido históricamente de un proyecto de desarrollo territorial común que englobara todas las pretensiones e intereses comarcales en beneficio de todos sus habitantes y no de unos pocos intereses particulares que fácilmente podemos identificar, como ya indicábamos, con procesos de expansión urbanística (ni siquiera en muchos casos turística), amparados por el interés de ayuntamientos y promotores privados, así como por acciones de expansión agrícola que han demostrado ser, al igual que muy rentables económicamente para sus propietarios, muy dañinas para el paisaje y el medio natural.

Así mismo y para finalizar, añadiremos que el POTLG constituye una figura de planificación y ordenación que llega tarde y con algunas imperfecciones

—como hemos comprobado—, aunque se trata por otro lado de un Plan moderno y que incorpora mucho y muy bueno de cuanto se ha avanzado en la España de las últimas décadas en materia de Ordenación del Territorio.

## BIBLIOGRAFÍA

- AA.VV. (2006): *Plan de Ordenación del Territorio de Andalucía (POTA)*, Sevilla, Consejería de Obras Públicas y Transportes, Junta de Andalucía, 206 p.
- AA.VV. (2010a): *Plan de ordenación del Territorio del Litoral de Granada (POTLG)*, Sevilla, Consejería de Vivienda y Ordenación del Territorio, Junta de Andalucía.
- AA.VV. (2010b): *Modelos de crecimiento urbano. XV Seminario sobre Gestión Pública Local*, Gijón, Editorial Trea, 390 p.
- BENAVENT FERNÁNDEZ DE CÓRDOBA, M. (2006): *La ordenación del territorio en España*, Sevilla, Univ. de Sevilla, Consejería de Obras Públicas y Transportes. 455 p.
- BOSQUE MAUREL, J. y FERRER RODRÍGUEZ, A. (1999): *Granada, la tierra y sus hombres*, Granada, Editorial de la Universidad de Granada, 670 p.
- COPETA, C. y LOIS, R. (2009): *Geografía, paisaje e identidad*, Madrid, Ed. Biblioteca Nueva, 251 p.
- FARINÓS DASÍ, J. (2008): «Gobernanza territorial para el desarrollo sostenible: estado de la cuestión y agenda», *Boletín de la AGE*, 46, pp. 11-32.
- FERNÁNDEZ, A. y ALONSO, M. (2007): *El medio rural y la difusión urbana*, Oviedo, Grupo de Estudios Sobre Territorio y Desarrollo Sostenible, Univ. de Oviedo, 272 p.
- GALIANA, L. y VINUESA, J. (2010): *Teoría y práctica para una ordenación racional del territorio*, Madrid, Editorial Síntesis, Serie Mayor, 346 p.
- PUJADAS, R., y FONT, J. (1998): *Ordenación y planificación territorial*, Madrid, Síntesis, Serie Mayor, 400 p.
- RODRÍGUEZ MARTÍNEZ, F. (1985): *Granada: medio físico y desarrollo*, Granada, Editorial de la Universidad de Granada, 240 p.
- RODRÍGUEZ MARTÍNEZ, F. (2005): *Montañas y paisajes del sur de España*, Granada, Editorial de la Universidad de Granada, 352 p.
- RODRÍGUEZ MARTÍNEZ, F. y SÁNCHEZ ESCOLANO, L.M. (2010a): «La planificación territorial y el sistema urbano de Andalucía: notas para una reflexión desde la geografía», *Revista Cuadernos Geográficos de la Universidad de Granada*, 47.
- RODRÍGUEZ MARTÍNEZ, F. y SÁNCHEZ ESCOLANO, L.M. (2010b): «Cambios en el sistema urbano intermedio de Andalucía: significado geográfico y nueva funcionalidad urbana», en *X Coloquio y jornadas de campo de Geografía Urbana*, AGE, Universidad de Oviedo, Universidad del País Vasco, Univ. de Cantabria, Oviedo-Santander-Bilbao.

- ROMERO GONZÁLEZ, J. y FARINÓS DASÍ, J. (2004): *Ordenación del territorio y desarrollo territorial. El gobierno del territorio en Europa: tradiciones, contextos, culturas y nuevas perspectivas*, Gijón, Editorial Trea, 348 p.
- SÁNCHEZ ESCOLANO, L.M. (2010): «Las redes de ciudades medias en la provincia de Granada: transformaciones recientes y nuevas tipologías (1950-2008)», *Revista Cuadernos Geográficos de la Universidad de Granada*, 46, pp. 111-138.
- SÁNCHEZ ESCOLANO, L.M. (2011): «Cohesión y desarrollo territorial en el litoral granadino. Una interpretación desde la planificación y la organización de su sistema urbano», *XII Congreso de la Asociación Andaluza de Ciencia Regional*, Granada, Asociación Andaluza de Ciencia Regional e Instituto de Desarrollo Regional.





# INCIDENCIA DE LAS INFRAESTRUCTURAS AEROPORTUARIAS EN LA EXPANSIÓN URBANA ESPAÑOLA DURANTE LAS ÚLTIMAS DÉCADAS: LA AMPLIACIÓN DEL AEROPUERTO DE MÁLAGA COMO ESTUDIO DE CASO

Luis Miguel Sánchez Escolano  
*escolano3@hotmail.com*  
*Instituto de Desarrollo Regional*  
Roberto Díez Pisonero  
*roberto10pisonero@hotmail.com*  
*Universidad Complutense de Madrid*

**Resumen:** La presente comunicación pretende abordar, desde un punto de vista integrador centrado en el análisis de la dinámica económica y territorial con la que se relaciona, el proceso de ampliación del aeropuerto de Málaga, poniendo en relación las necesidades arrastradas de tiempos pasados, con los beneficios e impactos derivados más inmediatos. Un estudio de caso significativo debido al rol que el aeropuerto desempeña como destino turístico internacional de primer orden y, asimismo, incentivo adicional y pieza clave en el proceso urbanizador contemporáneo en la costa mediterránea andaluza.

**Palabras clave:** Expansión Urbana; Aeropuerto de Málaga; Ordenación del Territorio; Plan Director; Espacios Suburbanos y Litorales.

THE IMPACT OF AIRPORT INFRASTRUCTURE IN SPANISH URBAN  
EXPANSION DURING THE LAST DECADES: THE MALAGA AIRPORT  
EXPANSION AS A CASE STUDY

**Abstract:** The present paper expects to raise, from an integrative perspective focused on the analysis of economic and territorial dynamics, the process of expansion of Malaga airport, linking past needs with more immediate derived benefits and impacts. A significant case study due to the role which the airport plays as a top level international touristic destination and as a key part of the contemporary urbanization process on the Mediterranean coast of Andalusia.

**Key words:** Urban Sprawl; Malaga Airport; Territorial Management; Master Plan; Coastal and Suburban Areas.

## 1. INTRODUCCIÓN

Hasta el comienzo de la crisis económico-financiera mundial, a finales del año 2007, se ha vivido en España un periodo de expansión económica notable, tanto por sus efectos directos como indirectos, que respaldado por otros procesos sociales y territoriales muy destacables, ha derivado, durante prácticamente 10 años, en altas y constantes tasas de crecimiento del producto interior bruto nacional y de las tasas de ocupación de la población en edad de trabajar. Todo ello ha dotado a las administraciones públicas, entre otras cosas, de unos importantes recursos para afrontar grandes retos de enorme cuantía económica que el país tenía pendientes desde hace décadas. En numerosas ocasiones, el protagonista de esas inversiones públicas ha sido el sistema de infraestructuras del Estado –con la construcción de nuevas autopistas, instalaciones portuarias, la consolidación y expansión de la red ferroviaria de alta velocidad- y, por supuesto, también el sistema aeroportuario se ha visto renovado y modificado en estos años. Buenos ejemplos de esto que comentamos lo constituyen las recientes ampliaciones de diferentes aeropuertos españoles, como es el caso de la Terminal 4 de Madrid-Barajas, la Terminal 1 de Barcelona-El Prat, o la Terminal 3 del aeropuerto Málaga-Picasso. En este breve trabajo queremos concentrar nuestra atención sobre el tercer caso que citamos, el de la ampliación del aeropuerto de Málaga-Pablo Picasso, que se sitúa en la costa del Sol andaluza. En primer lugar, pondremos en contexto dicha instalación en la red aeroportuaria española, y por supuesto, en el marco territorial que lo rodea, en el cual el aeropuerto es un agente protagonista en la conformación de su actual perfil económico y social. A partir de esta valoración holística del papel que en un territorio concreto juega una infraestructura como el aeropuerto de Málaga, pasaremos a diagnosticar, de forma muy sucinta, las principales relaciones que se establecen entre esta infraestructura, protagonista recientemente de un complejo proceso de ampliación de sus instalaciones en mitad de un espacio altamente congestionado (la vega baja del río Guadalhorce), y los procesos de expansión urbanística que, de forma aparentemente imparable, se han sucedido en la costa del Sol andaluza en las últimas décadas, y en medio de los cuales, como referencia económica y territorial destacada, aparece la ciudad de Málaga y su aeropuerto. Consideramos en este sentido nuestra aportación como un estudio de caso significativo para comprender otra de las vertientes que ofrece problema de la expansión urbanística que se presenta, de forma reiterada, en los litorales de España, fundamentando nuestra reflexión de partida en el rol que el aeropuerto malagueño desempeña como puerta de un destino turístico internacional de primer nivel y, por consiguiente, incentivo adicional y pieza clave en el proceso urbanizador llevado a cabo durante las últimas décadas en la

costa mediterránea andaluza. En concreto, nuestro trabajo incidirá en encontrar las claves explicativas y valorar las consecuencias del proceso de congestión y ampliación del viejo aeropuerto de la ciudad, así como la repercusión socio-económica y territorial de la reciente expansión del mismo en el entorno del área metropolitana de la ciudad de Málaga y en el conjunto de la costa del Sol. Todo ello a través de un método de trabajo que, en primer lugar, valorará la dimensión de la infraestructura antes y después de la ampliación que ha sufrido (definición del ámbito y el problema), para a partir de entonces, y añadiendo conceptos clave en la interpretación de su función territorial (marco teórico de análisis), avanzar en el conocimiento de su realidad y de los efectos que de su actividad se derivan en su entorno más próximo (estudio de caso).

## **2. EL AEROPUERTO DE MÁLAGA, LA AMPLIACIÓN Y SU SIGNIFICADO**

La suma del tráfico de pasajeros en los aeropuertos españoles alcanza cifras espectaculares, gracias al crecimiento positivo y constante registrado durante los últimos cuarenta años. Esta realidad, favorecida por múltiples factores de carácter geográfico, económico, político y cultural, se materializa en los 200 millones de pasajeros que utilizaron estas infraestructuras durante el año 2009 (AA.VV., 2009a). En este panorama nacional, Andalucía desempeña un papel muy importante, pues engloba el 10% de todos los pasajeros movidos con origen/destino España, circunstancia que la define como la quinta comunidad autónoma con mayor movimiento de tráfico aéreo gracias a su posición geoestratégica y relevancia turística<sup>1</sup>. La red aeroportuaria de Andalucía consta de seis infraestructuras dependientes del gestor público de AENA (Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea). De ellos, cinco aeropuertos desempeñan vuelos nacionales e internacionales (Málaga, Sevilla, Jerez, Almería y Granada-Jaén) y sólo uno se centra exclusivamente en el tráfico nacional (Córdoba). Aunque de naturaleza y especialización muy dispar, todos ellos han experimentado fuertes crecimientos en el número de pasajeros durante los últimos años. En un principio, asociado al rol desempeñado por los paquetes turísticos, turoperadores y compañías chárter durante la época del desarrollismo económico español y, ahora, motivado fundamentalmente por el papel de las compañías de bajo coste que han contribuido ostensiblemente a reimpulsar muchas de estas infraestructuras al ampliar la conectividad aérea y el número de pasajeros que utilizan este medio de transporte<sup>2</sup>.

---

<sup>1</sup> Sólo adelantada por la Comunidad de Madrid (48,5 millones; 25,7%), Cataluña (34,4 millones; 18,3%), Canarias (30 millones; 16%) y Baleares (28,2 millones; 15%).

<sup>2</sup> Conviene matizar esta afirmación para el aeropuerto cordobés, pues a diferencia de los anteriores, no mueve tráfico comercial, sino que está especializado en tráfico no regular (traslado de órganos humanos, fotografía militar, etc). En consecuencia, no resulta adecuado compararlo con el resto de aeropuertos.

CUADRO 1. Tráfico de Pasajeros en aeropuertos andaluces. Cifras Pax por 1000

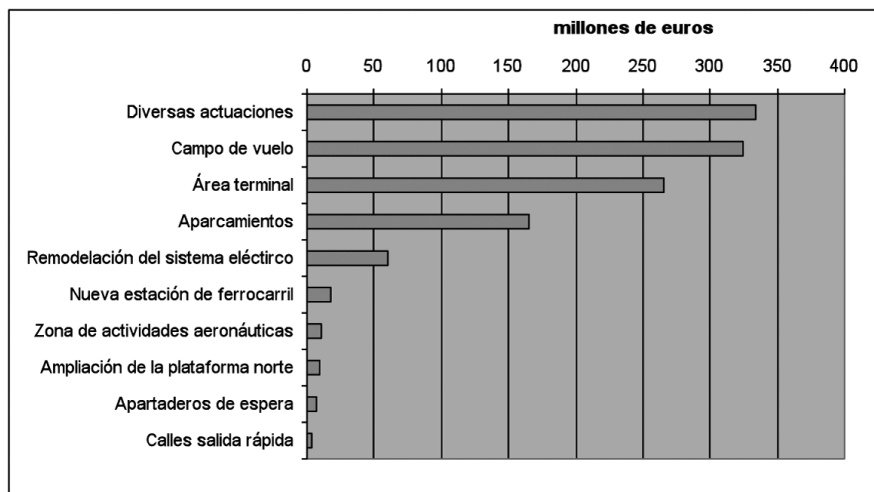
	1970	1980	1990	2000	2009	% 00-09
ESPAÑA	21.418	45.560	73.369	138.614	187.631	+35,3%
ANDALUCÍA	2.156	4698,4	7.404.1	13.436,7	18.748	+39,5%
Málaga	1.678	3.052	4.663	9.361	11.622	+24,1%
Sevilla	422	1.013	1.630	2.044	4.051	+98,1%
Jerez	0,56	192	306	654	1.079	+64,9%
Granada	0,01	186	301	499	1.187	+137%
Almería	55,1	235	504	878	791	-10,1%
Córdoba	21,1	20,4	0,1	0,7	15,5	+2100%

Fuente: Elaboración propia a partir AA.VV. 1970, 1980, 1990, 2000 y 2009.

Junto a estos aeropuertos, la comunidad tiene en perspectiva la apertura de nuevas infraestructuras (aeropuertos de Huelva y Algeciras) cuya particularidad destaca por tratarse de las primeras infraestructuras de gestión privada y público-privada que se lleven a cabo en la región andaluza. Pero, sin lugar a dudas, el principal aeropuerto de la región es el de Málaga. Situado en el distrito de Churriana, a 8 kilómetros del centro de la capital malagueña, ocupa en la actualidad el cuarto lugar en cuanto a volumen de tráfico entre los aeropuertos de España y el puesto 22 en la Unión Europea con un total de 11.622.429 pasajeros (AA.VV., 2009b), cifras que lo sitúan como la gran puerta de entrada del turismo no sólo para la Costa del Sol sino para toda Andalucía, al patentar en torno al 85% de todo el tráfico internacional de toda la comunidad. En la actualidad, operan más de 60 compañías aéreas que enlazan diariamente con veinte ciudades españolas y más de cien ciudades de Europa (fundamentalmente con Reino Unido, centro Europa y los países nórdicos pero también las principales ciudades de Europa del Este). Su importancia como destino turístico de la Costa Mediterránea ha visto incrementar el número de pasajeros durante las últimas décadas (CANO, 1980), multiplicando sus registros hasta por cinco en cuarenta años. De ahí, las sucesivas obras y ampliaciones que el aeropuerto ha llevado a cabo: ampliación Terminal 1 en 1972; construcción Terminal 2 en 1991 y nueva Terminal 3 en 2010. Esta última ampliación, todavía inacabada como consecuencia de los recortes presupuestarios del Gobierno en materia de infraestructuras a raíz de la crisis económica, ha recibido una inversión total de 1.100 millones de euros distribuidos en más de 40 proyectos que ha permitido un cambio trascendental en la logística aeroportuaria de la ciudad.

Esta nueva terminal, con una superficie de 250.000 m<sup>2</sup>, alberga un mayor número de mostradores de facturación, nuevas puertas de embarque e incluye un intercambiador de transportes que alberga una estación de autobuses soterrada, otra de Cercanías y un espacio reservado para la estación de AVE y futuro Metro. Con esta terminal, la capacidad de la misma ha aumentado vigorosamente

FIGURA 1. Reparto presupuestario de la nueva Terminal 3 del aeropuerto de Málaga



Fuente: Elaboración propia a partir VV.AA., 2001.

al ser capaz de albergar 9.000 pasajeros a la hora, que se traducen en más de 30 millones pasajeros/año.

CUADRO 2. Impacto aeronáutico de la nueva Terminal 3 del aeropuerto de Málaga

	Antes T3	Con nueva T3
Nº operaciones	36	72
Capacidad de pasajeros	12,6 M	+30 M
Mostradores de facturación	85	180
Puertas de embarque en remoto	14	22
Embarque en pasarelas telescópicas	14	26
Plazas de aparcamiento público	1600	3000
Pistas aéreas	1	2 (una aterrizaje y otra despegue)
Superficie de hangares		120.000 m <sup>2</sup>

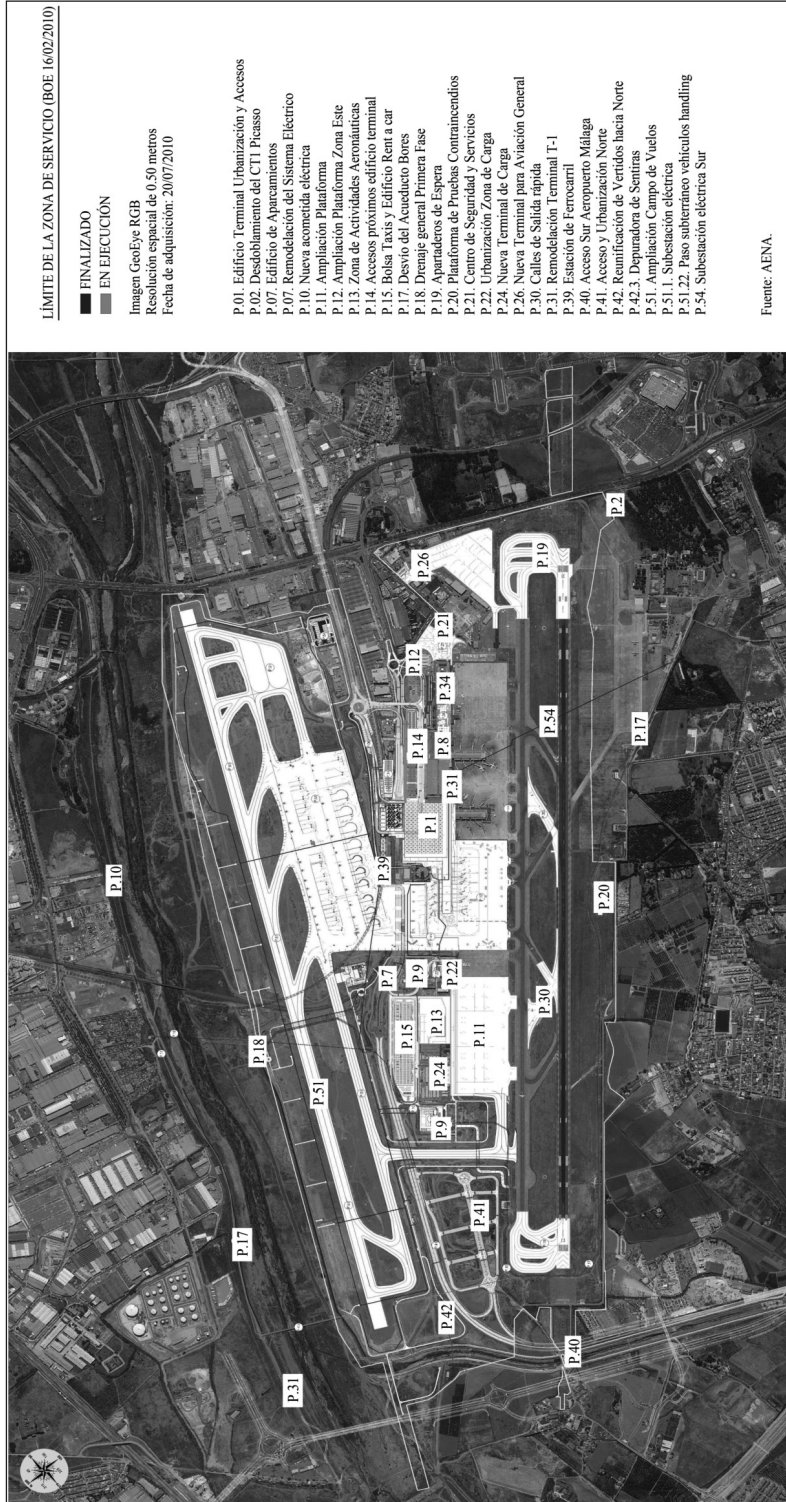
Fuente: Elaboración propia a partir VV.AA., 2001.

En cifras económicas, según las conclusiones del informe *Málaga, Economía y Sociedad*, elaborado por Analistas Económicos de Andalucía y editado por la Fundación Ciedes sobre el aeropuerto (AA.VV., 2009c), que se enmarca en el segundo Plan Estratégico de Málaga, se calcula que de esta infraestructura dependerá alrededor del 31,5 por ciento del VAB de la provincia de Málaga y el 7 por ciento del VAB andaluz, con una producción de 24.311 millones de euros y un total de 335.500 empleos directos e indirectos.

### 3. LA ÚLTIMA AMPLIACIÓN DEL AEROPUERTO DE MÁLAGA Y SU RELACIÓN CON LA DINÁMICA TERRITORIAL

Como todo proceso territorial, la reciente y última ampliación del Aeropuerto de Málaga tiene, al menos, dos lecturas, atendiendo a la escala de los procesos que desencadena y en los que participa dicha instalación. Una primera entendiendo la misma como un proceso local o a escala micro, que se deriva de poner en marcha una gran infraestructura aeroportuaria en mitad del área metropolitana malagueña, concretamente en las inmediaciones de la vega baja del río Guadalhorce (Figura 2). Este espacio, usado desde hace décadas como zona de expansión industrial y logística de la ciudad, y ya en fechas más recientes, diversificándose como parte integrada en la corona metropolitana de la ciudad, conoce una compleja superposición de infraestructuras viales (carreteras, autovías, trenes de cercanías), polígonos industriales y de almacenaje, así como centros logísticos y comerciales, que por la lógica de la economía de escala, convierte a esta zona suroccidental de la aglomeración urbana en uno de los lugares más apetecibles y disputados para la instalación de actividades relacionadas con el consumo, el comercio o la industria (AA.VV, 2009d). Y todo ello, además, reuniendo unas condiciones de accesibilidad y localización excelentes (retirado de la primera línea de costa, sin vistas al mar y junto a la zona inundable por el río) que lo convierten en espacio, por un lado, que no entra en competencia directa con los usos residenciales propios de la costa y los servicios asociados a ellos (urbanizaciones, campos de golf, zonas deportivas y de ocio) y por otro, apetecible por las nuevas empresas nacionales y extranjeras que, desde hace al menos una década, hacen su aparición en este marco territorial contando con sus excelentes condiciones para el desarrollo de la iniciativa comercial y como punto de expansión en el sur de España (IKEA, Cervecera Mahou-San Miguel, etc.). Si nos acercamos a la escala regional o macro de este proceso, comprobaremos como no es posible entender la reciente ampliación del aeropuerto malagueño sin conocer el contexto en que este se viene desarrollando desde hace, al menos, cinco décadas. La ciudad de Málaga, como centro administrativo, político y económico de su provincia y de la costa adyacente, se ha convertido en el centro de uno de los grandes fenómenos turísticos habidos en España desde el boom de este fenómeno y la apertura económica del país en 1959. La costa del Sol, constituida en marco incomparable y bandera internacional del turismo basado en el modelo de *sol y playa* en España, moviliza cada año, a partir de sus atractivos turísticos -los cuales se han visto complementados por otros puramente económicos en los últimos años-, a millones de personas que se acercan hasta esta parte de Andalucía para disfrutar de su tiempo de ocio y recreo. El turismo es, por tanto, el gran fenómeno social, que con evidentes repercusiones económicas y demográficas, justifica la existencia y, en gran medida, la relevancia actual del aeropuerto de Málaga (NAVARRO, 2003). A partir de aquí, y gracias a sus recientes éxitos en relación con la diversificación económica de la ciudad y su entorno litoral, ya sea

FIGURA 2. El proceso de ampliación del Aeropuerto de Málaga en su entorno más inmediato



Fuente: AENA.

como destino turístico y centro pujante de actividad económica en el sector terciario (servicios asociados al turismo y también a la actividad comercial e inmobiliaria) y secundario (construcción principalmente), se desprende la necesidad de una ampliación del aeropuerto malagueño. Por todo esto, la ampliación del Aeropuerto Pablo Picasso de Málaga supone, en primer lugar, un paso más en el proceso de expansión y densificación urbana de la ciudad metropolitana de Málaga, que ha incrementado su superficie, en el reciente proceso de reforma y ampliación, en 250.000 m<sup>2</sup>, cementando otra sección más de un entorno prelitoral de notable valor ecológico y que contaba ya con una elevada densidad urbana como es el del bajo Guadalhorce. Por otro lado, y atendiendo como dijimos antes a los procesos macro que tienen su lugar en el contexto regional, la ampliación de esta infraestructura sirve de respaldo al proceso turístico imperante en la costa malagueña en particular, y andaluza en general, que se sostiene en un modelo de turismo de *sol y playa* que encuentra en el sector de la construcción y, por extensión, en la expansión urbanística, uno de sus grandes negocios y pilares económicos (GALIANA y VINUESA, 2010). En el mismo participan tanto la población local (que siente que ésta es la parte favorable del fenómeno turístico, que por otro lado incrementa el coste de la vida y el acceso a la vivienda), como la visitante o extranjera (que aprovecha las buenas condiciones sociales y de vida que aquí se dan para instalarse y hacer negocios). Situadas en mitad de esta coincidencia de intereses, la planificación y la ordenación del territorio, pese a su buen hacer y los medios tan avanzados con los que cuenta (DARNACULLETA, 2008), poco pueden aportar para frenar una vorágine constructora que cementa el litoral y las laderas adyacentes con vistas al mar, y consolida cada día la insostenible ciudad lineal litoral de la costa del Sol que hoy ya se extiende desde Estepona a Nerja (AA.VV., 2010). Además de todo lo anterior, la ampliación del aeropuerto de Málaga incrementa los flujos de personas, capitales y mercancías, aunque no se haya producido en el resto de la red de infraestructuras complementarias al aeropuerto una ampliación de igual calibre y dimensiones. Es decir, si atendemos a los numerosos estudios que nos hablan de un espacio litoral al borde de la saturación de sus infraestructuras viales (NAVARRO, 2003: 266, 274, 288) y de un sistema natural que soporta una población y servicios muy superiores a los que puede atender por sí solo (y nos referimos aquí a los numerosos problemas de abastecimiento de agua y relacionados con la red de saneamiento que se suceden todos los veranos), convendremos a pensar que la costa del Sol no está capacitada para albergar un fenómeno social, económico y territorial que crece más rápido que sus recursos y elementos estructurantes, por lo que la idea de saturación o colapso del modelo económico local y del destino turístico de la costa del Sol en particular se ha convertido en habitual tanto en los turistas como en los habitantes de la comarca (NAVARRO, 2003: 310). Con la ampliación del aeropuerto, realizada en mitad de un proceso de expansión económica tan importante como el vivido en España en la última década, y que, como se ha comprobado, se sostenía en gran medida en la burbuja inmobiliaria impulsada por la



banca y los gobiernos occidentales, el aeropuerto de Málaga entraba de lleno en esta dinámica permitiendo una mejor y mayor entrada a nuevas personas, capitales y mercancías que tenían como objetivo último y destino económico preferente la inversión inmobiliaria en Andalucía, ya sea de forma directa (como inversores y actores de este proceso) o indirecta (como personas que acuden a este espacio a practicar el turismo y necesitan de unos servicios, infraestructuras e instalaciones para hacerlo). El saturado y maltratado espacio litoral (AA.VV, 2009d), y las políticas de ordenación que en él se pongan en marcha, tienen que superar el modelo económico basado en el urbanismo expansivo que se defiende desde los centros de decisión municipales (que no encuentran muchas veces otra forma de financiación), y apostar por nuevas fórmulas de gestión integral y cooperativa de los recursos y de las posibilidades de desarrollo, que no de crecimiento, que tienen este y otros espacios litorales españoles (FARINÓS y ROMERO, 2007: 33). Esta nueva actitud en la gestión de este espacio permitiría superar muchos efectos negativos arrastrados de errores del pasado y reconducir el modelo de expansión urbana y económica de la costa del Sol hacia uno nuevo, que aunque basado en el turismo de *sol y playa* tradicional, permitiese elaborar, a partir de una nueva forma de entender el turismo, un nuevo proyecto más diversificado en sus pilares económicos y territoriales que el actual (NAVARRO, 2003: 143).

*FIGURA 3. Actividades comerciales y logísticas en el entorno del aeropuerto de Málaga. Centro comercial Plaza Mayor y Polígono Industrial Guadalhorce*



Fuente: Protección Civil y Anuncioneon.com

Finalmente, y en relación con las propuestas e ideas que sobre el aeropuerto de Málaga aporta el Plan de Ordenación del Territorio de la Aglomeración Urbana de Málaga (POTAUM), entendemos que éste apuesta decididamente por una ordenación territorial que habilite la implantación de actividades productivas atraídas al entorno del aeropuerto, potenciando de este modo sus funciones económicas y logísticas. Por otro lado, se advierte de la necesidad de no fomentar la actividad urbanística en su entorno, tanto para evitar problemas locales —ruido,

tráfico aéreo y terrestre— como para reforzar el perfil comercial y de centro logístico que pretende alcanzar dicha instalación. Por otra parte, y desde una concepción integrada del sistema urbano y de transportes, se apuesta por integrar plenamente el aeropuerto en el sistema intermodal de transportes de Andalucía mediante conexiones directas con la ciudad de Málaga, la autopista A-7, y los ferrocarriles de cercanías, AVE y de mercancías que tienen trayecto por el área metropolitana, lo que permitirá potenciar las funciones del aeropuerto como nodo del sistema aeroportuario internacional.

#### 4. CONCLUSIONES

A día de hoy, el aeropuerto de Málaga está plenamente consolidado en el marco aeroportuario e infraestructural español. El proceso de liberalización aérea, la consolidación de las compañías de bajo coste y el rol destacado que la ciudad ejerce como destino turístico internacional son, entre otros, agentes que justifican el elevado número de pasajeros que utilizan esta infraestructura (cuarta posición en la jerarquía nacional), su creciente conectividad aérea, así como el incremento experimentado en su importancia logística y comercial. También ha crecido el número e importancia de las dinámicas territoriales en las que, cada vez más, se encuentra presente como protagonista de primer orden. Nuestra pretensión en este breve trabajo no era otra que la de poner en su contexto esta instalación, el importante proceso de ampliación que recientemente ha vivido, y todo a su vez en relación con la dinámica territorial que, al mismo tiempo que incentiva y afecta al aeropuerto malagueño, es modificada y alterada por la actividad de éste. El impacto de esta infraestructura en su entorno metropolitano y litoral más inmediato, tanto a nivel económico, social, así como territorial, es indudable, y en este trabajo sólo hemos abordado algunas de sus repercusiones principales, intentando mostrar que una infraestructura de este calibre, así como los efectos que de su construcción y puesta en marcha se derivan, supera con mucho cualquier análisis o diagnóstico que se centre exclusivamente en el perfil turístico o comercial de la misma, y que es necesario abarcar un gran número de variables y conceptos para poner valor su importancia territorial. Junto con lo anterior, queremos advertir que la planificación subregional competente en este caso —el ya mencionado Plan de Ordenación de la Aglomeración Urbana de Málaga— no recoge en su totalidad el proceso de ampliación sufrido por el aeropuerto, ni prevé los posibles efectos que de éste puedan derivarse, ya sea a escala local (incremento del tráfico en un espacio ya muy congestionado, aparición de nuevas vías de comunicación, enlace de nuevas infraestructuras con el aeropuerto) o regional (incremento de los flujos de personas, mercancías, capitales e ideas focalizados en esta infraestructura). De esta forma, la posibilidad de que se desarrollen incongruencias o pequeñas fricciones entre lo recogido en los planes y la dinámica territorial que finalmente se produzca, es más que probable. Por otro lado, y tras considerar los hechos comentados, no podemos más que poner en entredicho muchos de

los efectos y procesos que, desde la administración, se arguyen para potenciar la ampliación del aeropuerto, puesto que, en tiempos económicamente tan críticos como los que estamos viviendo y tras llevar a cabo la costosísima ampliación del aeropuerto malagueño, AENA ha considerado oportuno dejar fuera de funcionamiento la Terminal 1 de esta instalación (la más antigua), contando en la actualidad con sólo la nueva Terminal 3 y la 2 para atender sus compromisos aeroportuarios. Finalmente, con nuestra aportación consideramos que se sientan las bases para líneas y trabajos de investigación posteriores que, centrados en esta materia, pretendan abordar desde una perspectiva holística e integral el impacto de una gran infraestructura aeroportuaria en relación con su entorno económico, social y territorial más próximo. Asimismo, al incluir la perspectiva de la ordenación y gestión del territorio en nuestro análisis, hemos querido completar la imagen que desde la geografía se tiene de este tipo de fenómenos, abarcando con ello toda una serie de conceptos, ideas y pretensiones (sostenibilidad, gestión territorial, gobernanza) que se nos antojan imprescindibles para avanzar en el conocimiento que de estas problemáticas tenemos hoy día.

## BIBLIOGRAFÍA

- AA.VV. (1970, 1980, 1990, 2000, 2009): *Anuario Estadístico Aviación Aérea*, Aviación Civil, Ministerio de Fomento.
- AA.VV. (2001): *Plan Director del Aeropuerto de Málaga (PDAM)*, AENA, Málaga. [http://www.aena.es/csee/curl/AGP\\_PRESENTACION%20PLAN%20DIRECTOR.pdf](http://www.aena.es/csee/curl/AGP_PRESENTACION%20PLAN%20DIRECTOR.pdf) (consulta: 05/02/2011).
- AA.VV. (2006): *Plan de Ordenación del Territorio de Andalucía (POTA)*, Sevilla, Consejería de Obras Públicas y Transportes, Junta de Andalucía, 206 p.
- AA.VV. (2009a): *Anuario Estadístico Aviación Aérea*, Aviación Civil, Ministerio de Fomento.
- AA.VV. (2009b): *Tráfico de pasajeros, operaciones y carga en los aeropuertos españoles*, AENA. [http://www.aena.es/cse/curl/26/68/Anual-definitivos\\_2009.pdf](http://www.aena.es/cse/curl/26/68/Anual-definitivos_2009.pdf) (consulta: 10/02/2011).
- AA.VV. (2009c): *Anuario Málaga, Economía y Sociedad*, Analistas Económicos de Andalucía, Fundación Ciedes, Málaga. <http://www.economiaandaluza.es/sites/default/files/economia%20y%20sociedad%20n%C2%BA%2018%20%282009%29.pdf> (consulta: 02/02/2011).
- AA.VV. (2009d): *Plan de Ordenación del Territorio de la Aglomeración Urbana de Málaga*, Sevilla, Consejería de Vivienda y Ordenación del Territorio, 215 p.
- AA.VV. (2010): *Modelos de crecimiento urbano. XV Seminario sobre Gestión Pública Local*, Gijón, Editorial Trea, 390 p.
- CANO, G. (1980): *El transporte aéreo en España*, Barcelona, Ariel, 240 p.
- DARNACULLETA, M. (2008): «Los instrumentos de ordenación de los aeropuertos desde la perspectiva del impacto territorio y ambiental de estas

- grandes infraestructuras», en *El derecho urbanístico del siglo XXI (2 vol.) Ordenación del territorio y urbanismo*, Barcelona, Editorial Reus, pp. 191-220.
- FARINÓS, J. y ROMERO, J. (2007): *Territorialidad y buen gobierno para el desarrollo sostenible*, Valencia, Publicaciones de la Universidad de Valencia, 284 p.
- GALIANA, L. y VINUESA, J. (2010): *Teoría y práctica para una ordenación racional del territorio*, Madrid, Editorial Síntesis, Serie Mayor, 346 p.
- GAMIR, A. y RAMOS, D. (2002): *Transporte aéreo y territorio*, Barcelona. Ariel, 336 pp.
- 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.
- LÓPEZ, E., et al. (Editores)(2003): *Servicios y transporte en el desarrollo territorial de España*, Sevilla, AGE, Universidad de Sevilla, El Monte, 493 p.
- YAGÜES, N. (2003): «Ampliación del Aeropuerto de Málaga», *Revista del Colegio de Ingenieros Técnicos de obras Públicas*, N° 355, pp. 32-39.

**Páginas web:**

[www.proteccioncivil.org](http://www.proteccioncivil.org) (Protección Civil). Consulta: 03/03/2011

[www.anuncioneon.com](http://www.anuncioneon.com) (Anuncios compra/venta de inmuebles). Consulta: 03/03/2011

# RECUPERACIÓN Y VALORIZACIÓN DEL PAISAJE AGROFORESTAL PERIURBANO DE LA CIUDAD DE SANT BOI DE LLOBREGAT (BARCELONA)

Jaume Sans Margenet

*jsansmargenet@gmail.com*

Marta Sarsanedas Vidiella

*martasarsanedas@telefonica.net*

Raimondo Pibiri

*raimondopibiri@gmail.com*

**Resumen:** Sant Boi de Llobregat se encuentra en la primera corona metropolitana de Barcelona. Durante el último período de crecimiento económico, Sant Boi a pesar de encontrarse con la presión de las infraestructuras ligadas al Plan Delta (ampliación del puerto y aeropuerto), apuesta por mantener su espacio periurbano sin urbanizar. Los objetivos principales son evitar la degradación de dichos espacios periurbanos, evitar peligros ligados a su abandono y ponerlos en valor, dando identidad y cohesión a una ciudad de elevado crecimiento inmigratorio. Con el fin de aumentar el valor social, natural e histórico de dichos espacios periurbanos, se ha actuado directamente sobre las fincas públicas, dando entre otros resultados la recuperación del paisaje de piedra seca.

**Palabras clave:** Sant Boi; paisaje; espacios periurbanos; valorización; piedra seca.

## RECOVERY AND VALORIZATION OF PERI-URBAN AGROFORESTRY LANDSCAPE OF THE CITY OF SANT BOI OF LLOBREGAT (BARCELONA)

**Abstract:** Sant Boi de Llobregat find in the first metropolitan crown of Barcelona. During the last period of economic growth, Sant Boi in spite of found with the pressure of the infrastructures tied to the Plan Delta (extension of the port and airport), bet to maintain his space peri-urban without urbanize. The main aims are to avoid the degradation of said peri-urban spaces, avoid dangers tied to his abandonment and put them in value, giving identity and cohesion to a city of overhead growth immigration. With the end to increase the social value, natural and historical of said peri-urban spaces, has acted

directly on the public property, giving between other results the recovery of the landscape of dry stone.

**Key words:** Sant Boi; landscape; peri-urban spaces; valorization; recovery; dry stone.

## 1. SITUACIÓN Y EVOLUCIÓN HISTÓRICA

La ciudad de Sant Boi de Llobregat con 84.000 habitantes se encuentra situada en el vértice del valle bajo del río Llobregat, el delta del Llobregat y el sistema montañoso litoral del Ordal-Garraf. Esta situación geográfica le confiere a su término municipal una importante diversidad de paisajes naturales. El aprovechamiento humano de dichos espacios ha generado a lo largo de la historia unos paisajes distintos fruto de un uso agrícola diferente según la orografía y la presencia de agua.

FIGURA 1. Situación del municipio de Sant Boi de Llobregat



Fuente: ICC y elaboración propia.

A comienzos del s. XX es cuando encontramos la máxima ocupación humana del término municipal santboiano; ocupación humana basada en el uso agrícola de todas las tierras aprovechables para el cultivo. El bosque ha quedado reducido a su mínima expresión: los viñedos, los algarrobos y las *viñas* de cerezos, dominaban el paisaje de montaña del término.

Sólo algunos pequeños detalles nos señalaban los grandes cambios que se producirían a lo largo de la segunda mitad de siglo XX; la aparición de alguna industria aquí y allá (cómo Can Massallera o la vecina Colonia Güell), y la llegada del ferrocarril el año 1912 en Sant Boi.

Los cambios masivos y que configurarán un nuevo paisaje, en gran medida es el paisaje actual de Sant Boi, se empezarán a producir a finales de la década de 1950 y no se pararán hasta la actualidad. Estos cambios producidos como consecuencia de la apertura económica española, se traducen sobre el territorio del Baix Llobregat con una industrialización masiva, acompañado de un crecimiento demográfico explosivo, pasando en el caso de Sant Boi de los 19.968 el 1960 hasta llegar a los 50.051 habitantes el 1970, en solo 10 años. El crecimiento no se estabilizó hasta la década de 1980, llegando alrededor de los 75.000 habitantes. Desde la fecha el crecimiento ha sido moderado, situándose la población actual en los 84.000 habitantes.

La ocupación de suelo en favor de la expansión urbana e industrial se produce en las vertientes más suaves de montaña. La ciudad crece a expensas de los cultivos de algarrobos, viñas y cereales. El paisaje se transforma radicalmente en pocos años.

Primero casas y poco después bloques de viviendas se esparcen ocupando las tierras montañosas más suaves. Los cultivos de montaña se repliegan cada vez más. Y cada vez más tierras dejan de ser cultivadas; las viñas de cerezos, de almendros o algarrobos son ocupadas por matorrales de carrizo, brezos, retamas, coscoja y lentiscos. Finalmente el pino blanco se impone a nivel arbóreo de forma masiva. Poco a poco el bosque recupera el espacio perdido durante años.

El paisaje resultante que encontramos al término municipal de Sant Boi de Llobregat de todas estas transformaciones económicas y de ocupación del territorio es un paisaje muy diverso y contradictorio. A día de hoy todavía podemos encontrar en el espacio agroforestal algunas viñas de cerezos activas, junto con un bosque ocupando una parte importante de las montañas, junto a una ciudad densa, con polígonos industriales y logísticos, y junto a ellos la huerta y el paisaje vinculado al agua del delta del Llobregat.

## **2. EL PAISAJE AGROFORESTAL ACTUAL Y SU GESTIÓN**

Los autores aplicamos el concepto de paisaje agroforestal a todo aquel conjunto de pequeños fragmentos de paisaje agrícola de montaña (viñas de cerezos u otros cultivos activos), de bosque consolidado, de campos o viñas abandonadas, de restos de construcciones agrícolas, de caminos y de torrentes y barrancos que forman un todo, muy diferenciado con los otros espacios agrícolas y naturales que lo pueden rodear, como son el valle bajo del río Llobregat o el propio delta del Llobregat.

Estos espacios comparten orografía y el tipo de suelo, que los condicionará en sus posibilidades de desarrollo. Comparten también las mismas dificultades, como son el hecho de ser un espacio periurbano, con una alta frecuentación de personas o la problemática de los fuegos forestales, muy vinculados a esta alta frecuentación. A nivel natural, el régimen de lluvias y la disponibilidad de agua,

el régimen de vientos y la orientación de las vertientes y de los valles también condicionarán el que tengamos un determinado tipo de paisaje.

A lo largo de los últimos años ha existido una cierta concienciación en proteger los espacios agrícolas y naturales que rodean la ciudad de Sant Boi. Esta toma de conciencia se ha producido desde la administración local como en la conciencia de algunos colectivos de la ciudad y como resultado es la participación junto con otras administraciones y el impulso de proyectos llevados a la práctica como son el Parque Agrario del Baix Llobregat, donde Sant Boi es el municipio que aporta más superficie, o el impulso desde entidades hasta el propio ayuntamiento al proyecto *Muntanyes del Baix*, un intento de preservar los espacios agroforestales del bajo Ordal. También se han llegado a desprogramar algunas actuaciones urbanísticas en espacios sensibles pero urbanizables y a reubicarlas dentro del casco urbano de la ciudad.

Sin embargo estos últimos años se ha puesto de manifiesto que hay que ir más allá de la simple protección. La presión urbanística ha sido enorme sobre estos espacios periurbanos. Muy a menudo son espacios degradados y con apenas ninguna gestión más allá de la creación y mantenimiento de franjas de protección al núcleo urbano. El 24 de enero de 2009, Sant Boi de Llobregat y toda la comarca del Baix Llobregat vivió un episodio repentino de viento, una ciclogénesis explosiva, que provocó todo tipo de daños, en vidas humanas, edificaciones, infraestructuras y una afectación a los bosques de tal intensidad que dejó graves efectos todavía visibles en nuestro paisaje forestal. El municipio de Santo Boi fue particularmente afectado. La casi totalidad de árboles caídos o rotos eran pinos (pino blanco), los más viejos con edades entre 60 y 70 años, pero la mayoría mucho más jóvenes. Estos extensos pinares, con densidades muy altas, de 1.800 individuos por hectárea, son el producto del abandono de las actividades agrarias a partir de los años 60 del pasado siglo y la colonización de los antiguos campos y bancales donde antes había viñas y campos de cerezos. El bosque crecido era un pinar muy frágil, pirófito y muy homogéneo, aunque contiene enclaves de roble y encina, especialmente a las umbrías, y un rico y exuberante sotobosque.

En julio de 2005 y el julio de 2010, la montaña de Sant Ramon sufrió los dos incendios forestales más importantes de los últimos años, amenazando a los barrios de montaña de forma alarmante.

La conclusión que extraíamos, y que extraía el propio ayuntamiento era que el vendaval sufrido así como los episodios de fuego ponían en evidencia que los bosques del entorno urbano de Sant Boi son bosques con poca calidad, de gran fragilidad y que constituyen un peligro latente por su carácter extremadamente pirófito. La no actuación, el abandono de cualquier actividad en estos entornos naturalizados no es un buen criterio de preservación del entorno natural, todo al contrario, la preservación exige su gestión y la mejora forestal.



### **3. EL PROYECTO DE RESTAURACIÓN DEL ESPACIO FORESTAL DEL MONTBAIG, LIMÍTROFE AL CASCO URBANO**

El episodio de viento del mes de enero del 2009, con más de 20.000 unidades de pino blanco caídos en Sant Boi, marcó un punto de inflexión en la gestión del entorno agroforestal y se plantearon muchas cuestiones sobre cómo tendría que ser la gestión forestal a partir de ese momento.

La primera actuación que se realizó fue la limpieza del espacio agroforestal. Se eliminaron los troncos y ramas de los árboles caídos, se trituraron, y se evitó tener material seco que pudiera resultar combustible en verano, y disminuir así el peligro de incendios. Se abrieron de nuevo los recorridos forestales que habían quedado cortados.

Esta actuación de limpieza duró varios meses.

El paisaje agroforestal presentaba una imagen poco habitual. Donde antes había bosque denso, ahora había grandes claros.

Después de la limpieza forestal, era necesaria la intervención para restaurar el paisaje perdido, pero no el paisaje de «monocultivo» de pinos y sin gestión, sino un paisaje ordenado, diverso y gestionado. Esta fue la respuesta del Ayuntamiento de Sant Boi.

La intervención tenía que empezar lo antes posible ya que el suelo estaba expuesto a las inclemencias meteorológicas, sin cubierta vegetal que lo protegiera de la erosión, y una montaña como la del Montbaig donde los ciudadanos la viven y la sienten muy próxima no se podía dejar.

El ámbito de actuación del Proyecto de Restauración del espacio forestal del Montbaig, se encuentra dividido en dos áreas con condiciones ambientales diferentes y unidas por un mismo recorrido en dirección a la cima de la montaña de Sant Ramon. La primera área (área 1) de 17.500m<sup>2</sup> orientada cara sud, soleada, situada al inicio del recorrido, y una segunda área (área 2) de 2.635m<sup>2</sup> expuesta a condiciones de sombra y humedad donde hay la presencia de un antiguo torrente. Las condiciones ambientales diferentes permiten tener diferentes tipos de paisajes, vegetación diversa y adaptada a cada ambiente y a la vez, con el recorrido existente, invitar a los ciudadanos a conocer y valorar su patrimonio natural.

Los principales objetivos del Proyecto fueron los siguientes:

- Recuperación del mosaico paisajístico de la Montaña del Montbaig. Apostar por la diversidad de vegetación adaptada a cada tipo de ambiente.
- Restaurar y dar a conocer el patrimonio de piedra seca.
- Recuperación de antiguos caminos y pequeños senderos.
- Apostar por la gestión continua del territorio.
- Fomentar la cohesión social, el arraigo y acercar el territorio a los ciudadanos.

Durante los meses de redacción del Proyecto (febrero y marzo de 2010) y hasta el inicio de la ejecución de la obra, las lluvias fueron abundantes pero sin registrar precipitaciones que fueran demasiado fuertes y negativas. El suelo se

iba humedeciendo y con esto, nuevos arbustos germinaron, algunos brotaron de nuevo y también algunos árboles como encinas, robles y algarrobos volvían a tener brotes tiernos y verdes. El propio paisaje había iniciado su propio proceso de recuperación después del impacto que le causó el viento.

El Proyecto valoró esta recuperación iniciada por el territorio y definió las especies vegetales que se tenían que conservar y proteger en cada área.

Se optó que la ejecución del Proyecto de Restauración del espacio forestal fuera una mejora, un complemento a la propia dinámica del paisaje y favoreciera a las encinas y robles de crecimiento e implantación más lentos que el pino blanco.

### 3.1. Restauración de las comunidades vegetales del encinar y robledal

Las condiciones ambientales del ámbito de actuación del Proyecto no eran homogéneas para toda la superficie y no se podía realizar sólo una restauración de una comunidad vegetal o de una actuación aplicable en todo el ámbito. Factores como la orientación, el grado de humedad, la topografía, la profundidad y tipo de suelo variaban y con ello, también la vegetación asociada. Por lo tanto, el Proyecto se redactó y se ejecutó teniendo en cuenta la realidad del territorio y su diversidad de ambientes que a la vez, enriquecen la intervención y dan la oportunidad de potenciar un mosaico de paisajes. Donde cada pieza del mosaico tiene su valor y encaja dentro del sistema que en este caso es el territorio.

**El área 1**, de mayor superficie, expuesta cara sud, se plantaron encinas (*Quercus ilex*) como árbol dominante acompañadas de arbustos pertenecientes a la comunidad vegetal del encinar y que también aportan frutos útiles para algunos animales o tienen flores que atraen a insectos. Algunos arbustos plantados: *Cistus salviifolius* (estepas), *Rhamnus alaternus* (aladierno), *Pistacea lentiscus* (lentisco), *Quercus coccifera* (coscoja).

Los arbustos se plantaron en grupos y se tuvieron en cuenta los tramos con inclinación del terreno para ser plantados y evitar la posible erosión. Cada arbusto tenía en su base un hoyo para retener agua y así aprovecharla para facilitar su enraizamiento.

Se plantaron encinas de edades y tamaños diferentes para dar más naturalidad a la plantación y también para evitar el envejecimiento simultáneo de la población. Algunas encinas tenían ya la capacidad de producir bellotas.

El total de especies plantadas en la área 1 fueron:

142 uds *Quercus ilex* (encina) en C-50litros de 1,5-2m altura

70 uds *Quercus ilex* (encina) en AF200cc de 20-30cm altura

9 uds *Pinus pinea* (pino piñonero) de 10/12 cm de perímetro de tronco

368 uds *Cistus salviifolius* (estepa negra) en C-2litros

350 uds *Rhamnus alaternus* (aladierno) en C-3litros

18 uds *Rosa sempervirens* (rosa) en C-1,3litros

172 uds *Pistacea lentiscus* (lentisco) en C-3litros

86 uds *Quercus coccifera* (coscoja) C-3litros

Se tiene que tener en cuenta que en el área ya había la presencia de nuevos arbustos y algún árbol que se respetaron y se mejoró la densidad vegetal con la nueva plantación.

FIGURA 2. Nuevas encinas (área 1). Formación de hoyos en la base del tronco para retener el agua



Fuente: Marta Sarsanedas.

En el área 2, las condiciones ambientales son diferentes. Se encuentra expuesta cara norte, es más sombría y el grado de humedad es más elevado por la presencia de un antiguo torrente que sólo en casos puntuales es un drenaje natural de la montaña y conduce el agua. El terreno presenta una fuerte pendiente y taludes.

Estas condiciones hacen que la comunidad vegetal adaptada a este ambiente sea diferente a la del área antes explicada. En este caso domina el roble (*Quercus cerrioides*, *Quercus robur*) y arbustos, tapizantes y lianas que forman un paisaje rico, que va variando según las estaciones del año y cambiando el color de las hojas, especialmente de los robles, ofreciendo diferentes imágenes a lo largo del tiempo.

La intervención en esta área fue la restauración del roble, aumentar sus unidades y mejorar la vegetación acompañante.

La topografía, con una fuerte pendiente, condicionaba las nuevas plantaciones y su posterior mantenimiento ya que los taludes no tenían un acceso fácil y el mantenimiento tenía que ser el mínimo. Por este motivo, cuando se realizaron las plantaciones de robles, se realizaron también unas estructuras de ramas y pequeños troncos alrededor de la base de cada tronco de roble para retener el agua, evitar la erosión de los taludes y facilitar el enraizamiento de cada árbol.

Con estas estructuras, la aportación de agua a las plantaciones disminuye considerablemente y también el mantenimiento.

Des del recorrido las nuevas plantaciones y el entorno del torrente es visible y los ciudadanos pueden descubrir el ambiente y riqueza del paisaje unido al agua.

FIGURA 3: Roble y su estructura para retener el agua del talud



Fuente: Marta Sarsanedas.

El total de especies plantadas en el área 2, del Torrente, fueron:  
201 uds *Quercus robur* (roble) de C-10L de 1,5-1,75m de altura  
103 uds *Quercus robur* (roble) en AF 200cc de 30-40cm altura  
175 uds *Ruscus acculeatus* (arrayán morisco) en C-2litros  
196 uds *Viburnum tinus* (durillo) en C- 3litros  
32 uds *Lonicera implexa* (madreselva) en C-2litros

En esta plantación también se mezclaron robles de edades diferentes para mayor naturalidad de la plantación y evitar el envejecimiento simultáneo de la población.

Un aspecto muy importante es que las dos intervenciones realizadas en las dos áreas, sirven de pauta en el momento de poder intervenir en otras áreas de la montaña del Montbaig con las mismas condiciones ambientales (orientación norte y orientación sur). Por lo tanto, se podría aplicar el mismo criterio de intervención o similar, y ampliar así la zona restaurada y gestionada para ir formando con el tiempo el mosaico paisajístico completo de Sant Boi.

En zonas donde pueda haber más humedad, como cursos de agua u otros factores que hagan variar las condiciones ambientales, la vegetación al ser plantada también se tendría que seleccionar más concretamente, pero lo que se mantiene en todos los casos, es la necesidad de ver el territorio a escala más grande y tener la capacidad para verlo y entenderlo como un sistema, una visión en conjunto que haga encajar todas las «piezas» (teselas) que forman el mosaico.

Ya no sirve ir interviniendo en el territorio de forma aislada y sin relación con él ni con las otras intervenciones realizadas.

Entendiendo el territorio como un sistema, en este caso la montaña del Montbaig como sistema, donde cada tesela tiene sus propias características y condiciones ambientales, pero a la vez, se relaciona con las otras teselas, y todas juntas aportan biodiversidad al mosaico que forman.

### **3.2. Valoración y recuperación del patrimonio de piedra seca**

Las construcciones de piedra seca estaban unidas al pasado agrícola del territorio. Se construían con la piedra propia del lugar, en este caso la pizarra, y no se utilizaban materiales de unión como serían el cemento u hormigón actual. Las piedras se disponían según su tamaño. Se construían muros de piedra seca que servían para aprovechar el terreno inclinado para ser cultivado y disminuir así la pendiente y se formaban las terrazas. Igualmente, habían otras construcciones de piedra seca, las denominadas barracas, que servían para que el agricultor y animales de compañía se protegieran ante inclemencias meteorológicas o bien para guardar las herramientas del campo.

Muchas de estas construcciones con el paso del tiempo y abandono de los cultivos, quedaron tapadas por la vegetación y el bosque y otras estaban ya medio derrumbadas.

*FIGURA 4. Barraca de piedra seca de construcción reciente*



Fuente: Jaume Sans.

La redacción del Proyecto de Restauración del espacio forestal del Montbaig siempre valoró los elementos de piedra seca presentes en el territorio como patrimonio e historia del lugar, y un proyecto que en un principio tenía que definir actuaciones para restaurar comunidades vegetales, se enriqueció mucho cuando también se incorporó la restauración de los elementos de piedra seca.

Así se podía ofrecer más a los ciudadanos, conocer la vegetación asociada a cada ambiente y a la vez conocer la historia y evolución del territorio.

*FIGURA 5. Proceso de construcción del muro de piedra seca. La piedra pequeña quedará tapada por la tierra. La anchura del muro es de 1,5m pero sólo serán visibles las piedras grandes de coronación*



Fuente: Marta Sarsanedas.

*FIGURA 6. Tramo de muro de piedra reconstruido con escondite*



Fuente: Marta Sarsanedas.

Se reconstruyeron los antiguos muros de piedra seca de las áreas de intervención del Proyecto, limpiando de hierbas y tierra los tramos que estaban en buenas condiciones y se reconstruyeron de nuevo aquellos tramos que estaban caídos. La piedra y el sistema de construcción fue el mismo que se utilizaba en el pasado. El proyecto explicaba con detalle el sistema de construcción tradicional.

También se construyeron otros elementos de piedra como son un cobijo dentro del muro, diferentes escondites para fauna o guardar pequeñas herramientas, escaleras... todo para divulgar y valorar la construcción en piedra seca.

### 3.3. Recorrido de la Piedra Seca y recuperación de antiguos senderos

La montaña del Montbaig, y especialmente para llegar a la cima de Sant Ramon, dispone de una red de caminos de diferente jerarquía. La pista forestal principal está muy consolidada, pero existen otros antiguos pequeños caminos más estrechos y sinuosos, que permiten descubrir una diversidad muy rica de paisajes. Son caminos frágiles porque el desuso puede hacer que la vegetación los acabe tapando.

El Proyecto de Reforestación del espacio forestal del Montbaig recuperó y consolidó algunos de estos pequeños caminos desbrozando las hierbas, limpiándolos, y en algunos tramos realizando algunas actuaciones para controlar el agua y su erosión. A parte de la pista forestal, se ofrece la posibilidad de llegar a la cima cruzando otros ambientes, descubriendo la montaña del Montbaig y su gran diversidad. Los caminos recuperados ya existían antiguamente cuando el bosque no era tan denso.

FIGURA 7. Señal correspondiente al itinerario de la Piedra Seca



Fuente: Jaume Sans.

Otra actuación dentro del Proyecto de Reforestación del espacio forestal y de importancia principal fue la creación del Recorrido de la Piedra Seca de Sant Boi.

A parte de la recuperación de los elementos de piedra seca como los muros, cobijos, antes explicados, ya existían otras 3 barracas y más márgenes de piedra, pero se encontraban dispersos por la montaña y era difícil de encontrarlos sin señalización.

A partir del proyecto se consolida un recorrido dedicado a la piedra seca que une los diferentes elementos de piedra seca, se añade señalización e información para divulgar el patrimonio de piedra seca de la montaña. La recuperación de antiguos senderos también sirvió para unir los diferentes elementos de piedra en un solo recorrido.

El Recorrido de la Piedra Seca de Sant Boi permite descubrir el pasado del territorio unido a la agricultura, entender su evolución, conocer la diversidad de paisajes y acercarlo a los ciudadanos.

#### **4. CONCLUSIONES**

La conclusión más importante del caso aquí expuesto de Sant Boi de Llobregat, es que nos abre la puerta a un nuevo paradigma de gestión y desarrollo local basado en el conocimiento y preservación del propio territorio y de su patrimonio histórico y natural, poniéndolo en valor y reduciendo la presión del crecimiento urbano hacia dichos espacios periurbanos.

Como resultado de estas nuevas políticas de gestión del espacio periurbano de la ciudad de Sant Boi encontramos, junto a la creación del itinerario de la piedra seca, la creación del anillo verde alrededor del núcleo urbano (*Anell Verde de Sant Boi*) y la recuperación del camino real a Vilafranca del Penedès (*camí Ral*). Todas estas intervenciones están siendo realizadas bajo una misma idea de interpretación del paisaje periurbano, el cual es visto como un único sistema que engloba y relaciona a la vez cada una de las actuaciones.



# INDICADORES DE SEGUIMIENTO Y CONTROL EN PLANES DE ORDENACIÓN DEL TERRITORIO

Sergio Segura Calero

*ssegura@us.es*

Belén Pedregal Mateos

*bpedregal@us.es*

*Departamento de Geografía Humana, Universidad de Sevilla*

**Resumen:** Este trabajo está orientado a reconocer la importancia del uso de los indicadores territoriales en las políticas públicas en la actualidad. En concreto, se trata de verificar el grado de implementación de los sistemas de indicadores como herramientas para retroalimentar positivamente los nuevos planes de ordenación del territorio en España, incidiendo, de manera especial, en los apartados de la planificación dedicados al seguimiento, evaluación y control de dichos planes. Con ese objetivo se ha analizado la normativa vigente y los planes de ordenación del territorio andaluces.

**Palabras clave:** indicadores; ordenación del territorio; evaluación; seguimiento; Andalucía.

## MONITORING AND CONTROL INDICATORS IN SPATIAL PLANNING ABSTRACT

**Abstract:** This paper is intended to recognize the importance of using spatial indicators in public policy today. Specifically, it seeks to verify the degree of implementation of indicator systems as tools for positive feedback on the spatial plans in Spain, focusing, in the sections devoted to monitoring, evaluation and control of plans. With this aim we have analyzed the existing legislation on the matter and Andalusian's spatial plans.

**Key words:** indicators; spatial planning; assessment; monitoring; Andalusia.

## 1. INTRODUCCIÓN

Desde la aparición del Estado de las Autonomías en España, la Ordenación del Territorio ha ido consolidándose como una función pública ejercida por

las Comunidades Autónomas. La Constitución Española en su artículo 148.1 relaciona aquellas competencias que podrán ser asumidas por las Comunidades Autónomas, y entre ellas figura en lugar relevante la Ordenación del Territorio, vinculada a su vez a las competencias en Urbanismo y Vivienda.

Entre 1983 y 2001, las Comunidades Autónomas han ido dotándose de sus respectivas primeras leyes de Ordenación del Territorio al tiempo que se han ido aprobando diferentes planes de Ordenación del Territorio, a escala regional y subregional e iniciado el desarrollo de los mismos. Andalucía, es un ejemplo claro de ello. Desde que se aprobó definitivamente el Plan de Ordenación Territorial de Andalucía (POTA) en el año 2006, se ha pasado de contar con 5 planes de ordenación del territorio subregionales (POTs) aprobados definitivamente, a los 12 que existen en la actualidad. Además, otros 6 se encuentran en periodo de tramitación y varios más en fases previas del proceso de generación de estos instrumentos. Esta producción de planificación territorial suscita algunas cuestiones como por ejemplo: ¿son adecuados los métodos de seguimiento, evaluación y adaptación de los planes para un desarrollo cohesionado y equilibrado del territorio, acorde también con las premisas de sostenibilidad? ¿Cuáles son las leyes y normativas vigentes que rigen este hecho?, y, lo más importante, ¿los planes los están adaptando convenientemente?

En este contexto se sitúa el presente trabajo que parte de la premisa de revalorización de los sistemas de indicadores como instrumentos útiles de evaluación y control de las dinámicas territoriales y de la incidencia de las políticas públicas. Si bien es cierto, que en el caso de los planes de ordenación del territorio se trataría más bien de una función de evaluación y seguimiento, puesto que, como reconocen varios autores, existe aún una débil implantación de esta política pública, frente a la fuerte tradición del urbanismo, sus potentes instrumentos de gestión y su supuesta capacidad de generación de actividad y riqueza. Por ello, también son muchas las voces que reclaman una acción más decidida de las Administraciones Públicas con competencia en Ordenación del Territorio para proceder a la ordenación territorial, por encima de los intereses inmediatos de la ordenación urbanística a escala municipal (CHICA, SANTOS, 1999; FERNÁNDEZ TABALES *et al.*, 2000; BENABENT, 2002, 2005, 2009; ROMERO GONZÁLEZ, 2004; CRUZ VILLALÓN, 2004; FARINÓS, ROMERO, 2004; FERIA *et al.*, 2005; HILDENBRAND, 2006; GALIANA, VINUESA, 2010).

## 2. OBJETIVOS Y METODOLOGÍA

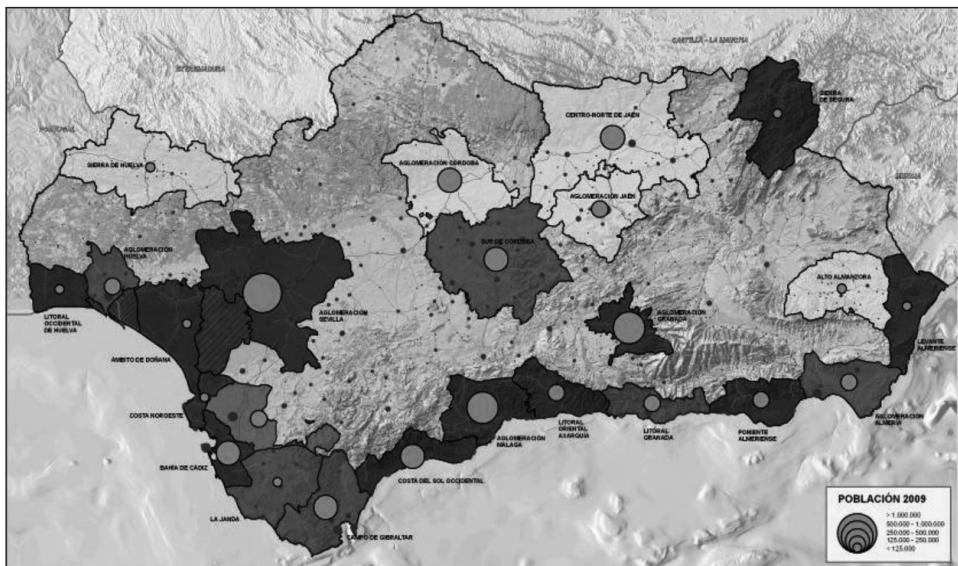
Se propone analizar el grado de implementación de los sistemas de indicadores como herramientas de evaluación y seguimiento de los nuevos planes de ordenación del territorio en España a partir del examen del caso de estudio andaluz y de la normativa vigente. El caso de estudio elegido destaca por presentar un buen número de planes de ordenación aprobados que, además, cubren una parte significativa de su superficie (figura 1).

En concreto, el análisis se ha centrado en los dos instrumentos fundamentales en los que se basa el sistema de planeamiento de ordenación del territorio previsto por las legislaciones autonómicas (FERIA *et al.*, 2005: 90-91):

a) Instrumentos de ordenación de ámbito regional. En algunos casos en las leyes autonómicas se les denomina *Planes*, aunque mayoritariamente reciben el nombre de *Directrices* que realmente es su alcance básico. También estos planes pueden ser denominados *Estrategia Territorial*. En el caso andaluz se denomina Plan de Ordenación del Territorio de Andalucía (POTA, 2006).

b) Instrumentos de ordenación de ámbito subregional. Afectan a territorios con carácter provincial, comarcal o simplemente supramunicipal. A diferencia de los anteriores, no todas las Leyes autonómicas contemplan este instrumento, ya que en algunas comunidades uniprovinciales no ha parecido necesario la implementación de esta figura. Aquí, la denominación mayoritaria es la de *Plan Territorial* (generalmente *Subregional* o *Parcial*), aunque también aparecen en algunos casos la de *Directrices*, lo cual está indicando el mayor contenido normativo de este tipo de planes.

FIGURA 1. Planes de Ordenación del Territorio de Andalucía 2011



Planes	Estado de tramitación
Planes aprobados	
Planes aprobados en revisión	
Municipios adscritos a varios planes	
Planes formulados en tramitación	
Planes formulados en redacción	
Otros ámbitos de estudio	

Fuente: Consejería de Obras Públicas y de Vivienda, Junta de Andalucía. <http://www.juntadeandalucia.es/viviendayordenaciondelterritorio> (mayo 2011).

CUADRO 1. Planes de Ordenación del Territorio de Andalucía 2011

PLAN	Ámbito	Municipios	Superficie (km <sup>2</sup> )	Habitantes	Estado	Aprobación
POTA	Regional	771	87.268	8.302.923	Aprobado	DECRETO 206/2006 (28/11/2006)
Aglomeración Urbana de Granada	Subregional	32	859	505.875	Aprobado	DECRETO 244/1999 (27/12/1999)
Poniente de Almería	Subregional	9	969	242.550	Aprobado	DECRETO 222/2002 (30/07/2002)
Sierra de Segura (Jaén)	Subregional	13	1.932	26.587	Aprobado	DECRETO 219/2003 (22/07/2003)
Ámbito de Doñana	Subregional	13	2.736	123.861	Aprobado	DECRETO 341/2003 (09/12/2003)
Bahía de Cádiz	Subregional	5	606	428.304	Aprobado	DECRETO 462/2004 (27/07/2004)
Costa del Sol Occidental (Málaga)	Subregional	9	941	372.964	Aprobado	DECRETO 142/2006 (18/07/2006)
Litoral Occidental de Huelva	Subregional	7	732	103.697	Aprobado	DECRETO 130/2006 (27/06/2006)
Litoral Oriental - Axarquía (Málaga)	Subregional	29	986	162.937	Aprobado	DECRETO 147/2006 (18/07/2006)
Levante de Almería	Subregional	11	1.198	88.803	Aprobado	DECRETO 26/2009 (03/02/2009)
Aglomeración Urbana de Sevilla	Subregional	46	4.912	1.493.399	Aprobado	DECRETO 267/2009 (09/06/2009)
Aglomeración Urbana de Málaga	Subregional	13	1.332	863.605	Aprobado	DECRETO 308/2009 (21/07/2009)
Costa Noroeste de Cádiz	Subregional	4	360	119.870	Aprobado	Pendiente BOJA
La Janda (Cádiz)	Subregional	7	1.536	86.932	En tramitación	
Campo de Gibraltar (Cádiz)	Subregional	7	1.528	263.749	En tramitación	
Aglomeración Urbana de Almería	Subregional	9	1.158	247.871	En tramitación	
Litoral de Granada	Subregional	17	786	127.010	En tramitación	
Aglomeración Urbana de Huelva	Subregional	8	965	237.977	En tramitación	
Sur de Córdoba	Subregional	31	3.440	275.062	En tramitación	

Fuente: Elaboración propia.

Para facilitar el análisis, se ha tenido en cuenta una serie de criterios que han contribuido a contextualizar cada uno de los planes y a obtener una perspectiva general del estado actual de la planificación territorial en Andalucía (ver cuadro 1): la normativa vigente, el ámbito de aplicación, ya descrito —regional o subregional—; el número de municipios afectados; la superficie afectada (Km<sup>2</sup>); el número de habitantes afectados por dicho plan; el estado del plan (aprobado; en tramitación; en redacción; elaboración; renovación o en etapa inicial); y la fecha de aprobación (si procede); entre otros.

A todos estos criterios o características se le suman los relacionados con la disponibilidad de indicaciones para llevar a cabo el seguimiento del propio plan y si existen explícitamente o no indicadores de seguimiento del plan. Entrar en el detalle de cuáles son los indicadores y valorar su pertinencia excede la extensión y pretensiones de esta comunicación.

### **3. EL CONTEXTO NORMATIVO DE LOS INDICADORES DE SEGUIMIENTO EN PLANES DE ORDENACIÓN DEL TERRITORIO**

#### **3.1. Contexto normativo europeo y español**

La ordenación del territorio en España, como función pública que es, se encuentra directamente ligada a las directivas y propuestas generadas por la Unión Europea (UE). Con todo, como es sabido, no existe normativa europea específica para la ordenación del territorio. La competencia pertenece a los propios Estados miembros. No obstante, sí existen recomendaciones al respecto como las realizadas desde la Estrategia Territorial Europea, acordada en la reunión informal de Ministros responsables de ordenación del territorio en Potsdam, en mayo de 1999. Por otra parte, también podemos anotar aquí la clásica referencia a la Carta Europea de Ordenación del Territorio de 1983, como base de la Ordenación del Territorio en el continente europeo para la búsqueda del desarrollo socioeconómico equilibrado y sostenible.

Aunque no haya normativas específicas a esta escala sobre ordenación del territorio sí que existen otras normativas sectoriales o transversales que inciden en la planificación territorial. Concretamente, la Directiva 2001/42/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 27 de junio de 2001, relativa a la evaluación de los efectos de determinados planes y programas en el medio ambiente es la que marca las pautas de evaluación de los planes de ordenación del territorio en la UE, por tanto también en España. En su primer artículo expresa claramente los objetivos de la Directiva:

«La presente Directiva tiene por objeto conseguir un elevado nivel de protección del medio ambiente y contribuir a la integración de aspectos medioambientales en la preparación y adopción de planes y programas con el fin de promover un desarrollo sostenible, garantizando la realización, de conformidad con las disposiciones de la presente Directiva, de

una evaluación medioambiental de determinados planes y programas que puedan tener efectos significativos en el medio ambiente».

En esta Directiva encontramos algunos de los principios fundamentales para la incorporación de las medidas de seguimiento y control en los planes que inciden directamente sobre el medioambiente, como los aquí tratados. Además, entre sus consideraciones, esta Directiva advierte de la necesidad de unos requisitos de procedimiento comunes en la UE a la hora de elaborar sistemas de evaluación medioambiental y destaca la importancia de dedicar tiempo para la participación y la expresión de opiniones al respecto.

En consecuencia con lo anterior, en el artículo quinto encontramos una referencia clave para el futuro de los planes y programas que deben ser sometidos a evaluación ambiental. Se trata del requisito de incorporar un *Informe ambiental* con unos contenidos mínimos, explicitados en el Anexo I de la mencionada Directiva 2001/42/CE. Nosotros debemos enfatizar el punto i) del Anexo I: «una descripción de las medidas previstas para la supervisión». Además, conforme al artículo 10, los Estados miembros deben supervisar los efectos de la aplicación de los planes y programas importantes para el medioambiente.

Por su parte, la Estrategia Territorial Europea no genera competencias comunitarias por los motivos ya mencionados sino que sirve como marco de orientación a los Estados miembros, a sus autoridades regionales y locales y a la Comisión Europea en sus respectivos ámbitos de competencia. En relación con el seguimiento de los planes de ordenación del territorio y el uso de indicadores en ellos, podemos destacar varias recomendaciones o sugerencias expresadas por la Estrategia. De forma resumida estas sugerencias defienden la necesidad de la observación y la evaluación del desarrollo territorial y sus consecuencias así como la importancia de producir información detallada a escala comunitaria en el marco de un sistema permanente de observación territorial. También se recomienda a la Comisión Europea y a los Estados miembros ponerse de acuerdo sobre criterios e indicadores fiables con el fin de poder apoyar de manera eficaz el desarrollo sostenible de las regiones y ciudades. Por último, hay que subrayar la indicación de la Estrategia que da importancia a disponer de criterios e indicadores territoriales para elaborar escenarios de desarrollo territorial a largo plazo, sin mermar los esfuerzos en las previsiones a corto y medio plazo.

Como ya sabemos, en España no existe ninguna legislación, Estrategia o Plan de ámbito estatal para la Ordenación del Territorio. Sin embargo, sí que constan a escala estatal competencias en planificación sectorial con incidencia territorial que conforman importantes sistemas estructurantes del territorio, como las infraestructuras de transporte o la planificación hidrológica.

Por otra parte, la citada Directiva 2001/42/CE fue incorporada al ordenamiento jurídico estatal mediante la Ley 9/2006, de 28 de abril, sobre evaluación de los efectos de determinados planes y programas en el medio ambiente. Con esta transposición se establecen una serie de artículos ya de obligado cumplimiento para la planificación territorial de escala regional y subregional. Como es lógi-

co, asume gran parte de las recomendaciones de la Directiva de referencia y el procedimiento de evaluación ambiental de planes y programas de la Ley 9/2006 descansa, en su fase inicial, en el *Informe de sostenibilidad ambiental*. Este se encuentra definido en los artículos 2.e) y 8.1 como: «un documento a elaborar por el órgano promotor, que forma parte del plan y que tiene por objeto identificar, describir y evaluar los probables efectos significativos sobre el medio ambiente que puedan derivarse de la aplicación del plan, así como unas alternativas razonables y técnica y ambientalmente viables».

Esto es coherente con las exigencias explícitas en el artículo 15 por el que los órganos promotores deberán realizar un seguimiento de los efectos en el medio ambiente de la aplicación o ejecución de los planes y programas, para identificar con prontitud los efectos adversos no previstos y permitir llevar a cabo las medidas adecuadas para evitarlos. Además, el artículo 19 de la Ley 9/2006 encomienda a la Administración ambiental la elaboración y tramitación al órgano promotor de un documento de referencia que establezca la amplitud y nivel de detalle del *Informe de sostenibilidad ambiental* que incluirá además los criterios ambientales estratégicos e indicadores de los objetivos ambientales y principios de sostenibilidad aplicables en cada caso. Por último, en la línea de la Directiva 2001/42/CE, el Anexo I de contenidos mínimos del *Informe de sostenibilidad ambiental* añade una descripción de las medidas previstas para el seguimiento del mismo.

### **3.2. Contexto normativo de los planes de ordenación del territorio andaluces**

En Andalucía, el texto legal que rige la Ordenación del Territorio es la LOTA, Ley 1/1994, de 11 de Enero, de Ordenación Territorial de Andalucía. En su artículo 11 se destaca que, entre los contenidos de los Planes de Ordenación del Territorio, deben constar las previsiones para el desarrollo, seguimiento y ejecución del plan.

Por otra parte, la Ley 9/2006, mencionada anteriormente, se incorpora en la legislación andaluza a través de la Ley 7/2007 de 9 de julio, de *Gestión Integrada de la Calidad Ambiental*. En ella se asumen las exigencias de la Ley estatal que a su vez derivan de la Directiva 2001/42/CE. En este punto se debe resaltar lo que expresa en su Anexo II.C sobre contenidos mínimos de los *Informes de Sostenibilidad Ambiental* de planes y programas. Concretamente el punto séptimo especifica que los *Informes* deben contener: «Una descripción de las medidas previstas para el seguimiento y control de los efectos significativos de la aplicación de los planes y programas».

## **4. INDICADORES DE EVALUACIÓN Y SEGUIMIENTO EN LOS PLANES DE ORDENACIÓN DEL TERRITORIO ANDALUCES**

El Plan de Ordenación del Territorio de Andalucía (POTA) asume el rol de plan de referencia o marco de la ordenación del territorio para el conjunto de la

Comunidad Autónoma de Andalucía. Este texto general, tomando como referencia las distintas leyes ya mencionadas, expresa una serie de recomendaciones sobre la evaluación estratégica de planes y programas. Concretamente se lee que «la evaluación estratégica de planes y programas, derivada de la Directiva 2001/42/CE y de la Ley 9/2006, tendrá como una de sus referencias las *Estrategias de Desarrollo Territorial* del presente Plan, y en particular las determinaciones que le correspondan en razón a la materia, así como los criterios generales sobre seguimiento y evaluación de planes». Además, la evaluación se substanciará sobre una información contenida en la propia documentación del plan o programa que también, entre otros aspectos, debe contener «la identificación de medidas e indicadores de seguimiento y evaluación».

El desarrollo de estos contenidos y medidas es derivado por el propio POTA hacia otros organismos, que el propio instrumento genera como son el Sistema de Información Territorial y el Observatorio Territorial de Andalucía. Sin embargo, sí que existen en el POTA unas instrucciones concisas sobre el *Sistema de Indicadores* (COPT, 2008: p.163-164):

- a) Los indicadores elegidos han de poseer validez científica, estar basados, preferentemente, en unidades físicas, ser sensibles y reflejar los cambios que se produzcan, fáciles de entender e interpretar, estar basados en información disponible o accesible y poder ser revisados a lo largo del tiempo.
- b) El ámbito territorial del cálculo es regional. Se realizarán cálculos subregionales cuando ello contribuya a aclarar o justificar ciertas tendencias y cuando el cumplimiento de objetivos concretos así lo exija.
- c) La interpretación final del valor numérico o la tendencia seguida por los indicadores servirá para obtener conclusiones sobre el desarrollo de las políticas contenidas en el Plan, así como de su efecto en la consecución de sus objetivos. Dichos análisis y conclusiones formarán parte de la elaboración del Informe a que se refiere el artículo 172.
- d) En el marco de su aplicación a este Informe se deberá someter al propio Sistema de Indicadores a un proceso de evaluación para introducir cuantas modificaciones sean oportunas para su mejor funcionamiento.
- e) De forma anual se procederá, en lo posible, a la actualización y revisión de los indicadores procediendo a su cálculo.

También se expresan los componentes básicos para el *Sistema de Indicadores* diferenciando dos grandes bloques: estructura territorial y sostenibilidad. El primero se relaciona con indicadores sobre objetivos sociales y económicos y los destinados a las medidas de consecución del Plan. El segundo reúne variables relacionadas con el análisis de la sostenibilidad física del modelo territorial. Estos bloques, de forma más específica, adquieren los siguientes criterios:

- Estructura territorial. Los indicadores se organizarán de acuerdo con los componentes de la estructura territorial definidos en el Plan:
  1. Sistema de Ciudades (población y poblamiento, actividad económica, equipamientos y servicios, procesos de urbanización, cohesión social...);



2. Sistemas de Articulación (transportes, telecomunicaciones, agua y energía);
3. Sistema de Protección del Territorio (riesgos y patrimonio territorial); Integración exterior; y
4. Zonificación (referencia territorial para la presentación de la información).

En cada uno de ellos se diferenciarán, a su vez, dos tipos de indicadores:  
 — *Indicadores generales* están relacionados con los objetivos y fines últimos, en particular con la cohesión social y territorial de Andalucía, y sus valores en el conjunto de la Unión Europea.

CUADRO 2. Indicadores de seguimiento en planes de ordenación territorial andaluces

AÑO	ANDALUCÍA (Ley 1/1994 LOTA)	
	INSTRUMENTOS	INDICADORES DE SEGUIMIENTO
1999 <sup>1</sup>	POT AU Granada	SIN INDICADORES
2001 <sup>1</sup>		
2002	POT Poniente de Almería	SIN INDICADORES
2003	POT Sierra de Segura	
	POT Ámbito de Doñana	
2004	POT Bahía de Cádiz	
Ley 9/2006 <sup>3</sup>	POT Costa del Sol Occidental (Málaga) POT Litoral Occidental de Huelva POT Litoral Oriental-Axarquía (Almería)	SIN INDICADORES
	<b>POT DE ANDALUCÍA</b>	INDICADORES DERIVADOS <sup>2</sup>
2007	<b>Ley 7/2007 GICA</b>	Documento de Referencia (ISA)
2009	POT Levante de Almería POT Aglomeración urbana de Sevilla POT Aglomeración urbana de Málaga	<b>Documentos en Tramitación CON INDICADORES</b>
2010	POT Costa Noroeste de Cádiz POT La Janda (Cádiz) POT Campo de Gibraltar (Cádiz) POT Aglomeración urbana de Almería	<b>Documentos en Tramitación CON INDICADORES</b>
<p>1 Estrategia Territorial Europea, 1999. Directiva 2001/42/CE relativa a la evaluación de los efectos de determinados planes y programas en el medioambiente.</p> <p>2 Otorga indicaciones de seguimiento y requisitos de indicadores para ello, pero los deriva a otros organismos.</p> <p>3 Ley 9/2006 sobre evaluación de los efectos de determinados planes y programas en el medio ambiente.</p>		

Fuente: Elaboración propia.

- *Indicadores asociados a medidas o instrumentos concretos* previstos en el Plan, considerando en cualquier caso su distribución equilibrada y su accesibilidad en la totalidad del territorio andaluz.
- Sostenibilidad. De acuerdo con el *Informe de Sostenibilidad* del Plan se distinguen dos tipos de indicadores:
  - *Indicadores estructurales o de sostenibilidad*. Ofrecen información sobre el funcionamiento general del Sistema Territorial en cuanto a sostenibilidad física, referidos a las estructuras territoriales básicas. Su finalidad es el seguimiento y la evaluación de la tendencia de los indicadores, más que la consecución de objetivos numéricos concretos.
  - *Indicadores de gestión*. Estos indicadores están relacionados con las determinaciones y directrices del Plan y deben permitir su seguimiento y evaluación de su grado de cumplimiento.

En relación con los planes de ordenación territoriales subregionales andaluces se puede decir que existe una gran diferencia entre los planes de mayor antigüedad y los más recientes a la hora de abordar sus procedimientos de evaluación y seguimiento.

Casi la totalidad de los planes aprobados de forma definitiva no presentan indicaciones de seguimiento ni indicadores explícitamente, solamente muestran algunas referencias en relación con la normativa vinculada al informe de seguimiento del plan que debe efectuarse en un número determinado de años que varía dependiendo de cada plan. El cuadro 2 recoge de manera resumida y en orden cronológico, los resultados de la revisión realizada sobre los planes publicados hasta la fecha.

## 5. VALORACIÓN DE RESULTADOS Y CONCLUSIONES

El análisis realizado sobre el contexto normativo de los planes de ordenación ha puesto de manifiesto que ya desde 1999 la Estrategia Territorial Europea presentaba recomendaciones y sugerencias en materia de seguimiento de los planes y procesos territoriales mediante sistemas de indicadores. Sin embargo, la referencia clave en este tema la constituye la Directiva 2001/42/CE *sobre evaluación de los efectos de determinados planes y programas en el medio ambiente* que, entre otras cuestiones, advierte de la necesidad de unos requisitos de procedimiento comunes en la UE a la hora de elaborar sistemas de evaluación medioambiental, estableciendo la necesidad de incluir en los planes un *Informe ambiental*, con unos contenidos mínimos.

La transposición de esta Directiva en la Ley estatal 9/2006 de 28 de abril y, en el caso andaluz, en la Ley 7/2007 de 9 de julio, ha supuesto un antes y un después en los planes de ordenación del territorio aprobados hasta la fecha. Como se observa en el cuadro 2, es a partir de esa fecha cuando se encuentra explícitamente la formulación de indicadores de seguimiento de los planes elaborados. Estos sistemas de indicadores se encuentran detallados en el *Informe de Sostenibilidad*

*Ambiental*, estrechamente vinculados con el *Documento de Referencia* de dichos informes. Lo cierto es que todos los informes de sostenibilidad ambiental de los planes de ordenación del territorio analizados posteriores al año 2006 plantean prácticamente unos contenidos comunes, incluyendo el sistema de indicadores de seguimiento que solo varía puntualmente en algunos planes. Por tanto, en principio, la intención de adaptar los instrumentos al ámbito de aplicación no parece del todo conseguida en este aspecto pero sí que se tiende a formular sistemas de indicadores con unas características muy deseables como la homogeneidad y la comparabilidad. Otro punto notable es que todos estos planes de ordenación revisados que se acaban de mencionar, tratan en el informe de sostenibilidad ambiental sus sistemas de indicadores como propuestas iniciales, agrupados por temáticas, y casi siempre pueden quedarse como indicadores abiertos para adaptarse o modificarse según transcurre el desarrollo del propio plan de ordenación territorial. Esto es coherente con el propio POTA que instruye, en la escala regional, un proceso de evaluación del mismo sistema de indicadores de seguimiento del plan para introducir cuantas modificaciones sean oportunas para su mejor funcionamiento.

La rápida incorporación en la planificación territorial de las normativas citadas a lo largo de la comunicación denota ya una experiencia muy positiva. Sin embargo, aún quedan gradas cosas por hacer en relación con la propuesta metodológica de evaluación y seguimiento de los planes de ordenación del territorio, especialmente en materia de desarrollo y concreción de indicadores económicos y sociales. Resulta evidente que la creciente preocupación ambiental es la clave en este tema y que los instrumentos de planificación ambiental son la punta de lanza en la determinación y armonización de sistemas de indicadores capaces de monitorizar las dinámicas espaciales y los efectos -sobre todo ambientales- de los planes en el territorio.

## BIBLIOGRAFÍA

- BENABENT FERNÁNDEZ DE CÓRDOBA, M. (2009): «Los planes de ordenación del territorio en España. De la instrumentación a la gestión», en SÁNCHEZ PÉREZ-MONEO, L. (coord.), TROITIÑO VINUESA, M.A. (coord.): *Agua, territorio y paisaje: de los instrumentos programados a la planificación aplicada: V Congreso Internacional de Ordenación del Territorio*, Málaga, Asociación Interprofesional de Ordenación del Territorio FUNDICOT, p. 143-158.
- BENABENT FERNÁNDEZ DE CÓRDOBA, M. (2005): «Una visión panorámica de la Ordenación del Territorio en España», *Complexxità e Sostenibilità*, n. 6, 16 p.
- BENABENT FERNÁNDEZ DE CÓRDOBA, M. (2002): «La Ordenación del Territorio. Una nueva función pública y viejos problemas», *Urban*, n. 7, p. 52-70.

- CHICA, A., SANTOS, E. (1999): «Entendimiento del espacio geográfico en las leyes autonómicas de ordenación del territorio», *Ería: Revista cuatrimestral de Geografía*, n. 49, p. 159-178.
- CONSEJERÍA DE OBRAS PÚBLICAS Y TRANSPORTES (2008): *Plan de Ordenación del Territorio de Andalucía: decreto 206/2006, de 28 de noviembre de 2006*, Junta de Andalucía, 207 p.
- CRUZ VILLALÓN, J. (2004): «Una Nueva Cultura para el Gobierno del Territorio: la Concertación y Cooperación Interadministrativa», en FARINÓS I DASÍ, J. (coord.), ROMERO GONZÁLEZ, J. (coord.): *Ordenación del Territorio y Desarrollo Territorial: Tradiciones, Contextos, Culturas y Nuevas Visiones*, Gijón, ediciones Trea, vol. 1, p. 233-240.
- FARINÓS I DASÍ, J. (coord.), ROMERO GONZÁLEZ, J. (coord.) (2004): *Ordenación del Territorio y Desarrollo Territorial: Tradiciones, Contextos, Culturas y Nuevas Visiones*, Gijón, ediciones Trea, 348 p.
- FERIA TORIBIO, J. M<sup>a</sup>., 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, p. 87-116.
- FERNÁNDEZ TABALES, A., SANTOS PAVÓN, E., TORRES GUTIÉRREZ, F.J. (2000): «La experiencia de ordenación del territorio en el ámbito regional. Análisis metodológico de los documentos de planificación», en *Vivir la diversidad en España. Aportación española al XXIX Congreso Internacional de la Unión Geográfica Internacional, Seúl 2000*, Asociación de Geógrafos Españoles y Real Sociedad Geográfica, Madrid, p. 259-281.
- GALIANA, L., VINUESA, J. (2010): *Teoría y práctica para una ordenación racional del territorio*, Madrid, Síntesis, 346 p.
- HILDEBRAND, A. (2006): «La política de ordenación del territorio de las comunidades autónomas: balance crítico y propuestas para la mejora de su eficacia», *Revista de Derecho Urbanístico y medio ambiente*, n. 230, p. 79-139.
- ROMERO GONZÁLEZ, J. (2004): «Gobierno del territorio y políticas públicas en un Estado compuesto», en FARINÓS I DASÍ, J. (coord.), ROMERO GONZÁLEZ, J. (coord.): *Ordenación del Territorio y Desarrollo Territorial: Tradiciones, Contextos, Culturas y Nuevas Visiones*, Gijón, ediciones Trea, vol. 1, p. 215-232.

# HUERTOS TRADICIONALES Y REGADÍOS HISTÓRICOS EN ANDALUCÍA. BASES PATRIMONIALES, DINÁMICAS EVOLUTIVAS Y CLAVES TERRITORIALES PARA SU RECUPERACIÓN ACTUAL\*

Rocío Silva Pérez

*rsilva@us.es*

Gabriel Orozco

*gaborofru@gmail.com*

Arsenio Villar Lama

*arsenio@us.es*

*Departamentos de Geografía. Universidad de Sevilla*

**Resumen:** Esta comunicación se inscribe en un programa de investigación sobre las posibilidades de recuperación y perspectivas de futuro de las huertas tradicionales y regadíos históricos de Andalucía emprendido por un grupo de investigadores de la Universidad de Sevilla. Su objetivo es trasladar a la comunidad académica unas primeras reflexiones de este trabajo; a saber: 1) una somera descripción de sus rasgos patrimoniales y paisajísticos originarios, asociados a sus localizaciones primigenias; 2) un repaso de los procesos en los que estos espacios se han visto inmersos y sus resultados territoriales; y 3) unos primeros apuntes sobre las perspectivas funcionales que se abren a estas viejas agriculturas, derivadas de la asunción de nuevos marcos teórico-normativos (multifuncionalidad agraria, reconsideración de los espacios libres urbanos, Convenio Europeo del Paisaje) (REIG, 2002; FOLCH, 2003; CONSEJO DE EUROPA, 2000) y relacionadas con sus pautas actuales de localización.

**Palabras clave:** Huertas tradicionales, regadíos históricos, paisajes, patrimonio, Andalucía.

---

\* Esta comunicación se inserta en el Proyecto de Investigación del Ministerio de Educación y Ciencia CSO2009-12225-C05-05.

# TRADITIONAL MARKET GARDENS AND HISTORICAL IRRIGATION IN ANDALUSIA. HERITAGE BASES, EVOLUTIONARY DYNAMICS AND TERRITORIAL KEYS FOR THEIR PRESENT-DAY RECOVERY

**Abstract:** This communication forms part of a research programme undertaken by a research group at the University of Seville on the possibility of recovering traditional market gardens and historical irrigation in Andalusia, and their future prospects. The purpose is to transmit some first reflections on this topic to the academic community, to be specific: 1) a compendium of the original heritage and landscape features of the original forms of irrigation connected with their original sites; 2) a review of the processes that they have been subject to (urban expansion, agro-rural crises, and the implementation of new irrigation), and 3) an outline of the prospects and possibilities of recovery for these old types of agriculture on the basis of their enduring landscape and heritage and compliance with differentiated functionalities connected with their current siting patterns.

**Key words:** Traditional market gardens, historical irrigation, landscape, heritage, Andalusia.

## 1. REGADÍOS HISTÓRICOS DE ANDALUCÍA: RASGOS PAISAJÍSTICO-PATRIMONIALES Y LOCALIZACIONES ORIGINARIAS

### 1.1. Marco cronológico y rasgos patrimoniales originarios

Aún siendo conscientes de la marcada flexibilidad conceptual y temporal de lo que se entiende por huertas tradicionales y regadíos históricos, este estudio asimila ambos espacios. Su universo de análisis son los pequeños regadíos de vegas, huertas y riberas surgidos con anterioridad a la gran expansión de la superficie regada por iniciativa estatal al amparo del Plan General de Obras Hidráulicas de 1902, de la Ley de Obras de Puesta en Riego de 1932 y de la Ley de Bases para la Colonización de Grandes Zonas Regables de 1939.

Los regadíos históricos son espacios con una dilatada historia agraria, que se remonta a antes de la llegada de los romanos y cuya etapa de mayor florecimiento y propagación territorial tuvo lugar en el medievo, coincidiendo con el periodo andalusí (MORALES GIL, A.-GIL OLCINA, A, 1992). En términos paisajísticos se relacionan con la pequeña explotación, la fragmentación parcelaria y con un paisaje de campos cerrados, cercados por muros de piedra y/o por árboles frutales, ubicados en las márgenes de las parcelas para aprovechar —con su sistema radicular más profundo— los sobrantes de agua (LASANTA, 2009). Conjuntamente con el cromatismo de su pluralidad de cultivos, ello depara paisajes muy ricos en matices, de una gran plasticidad y colorido.

Los aprovechamientos de los huertos tradicionales eran muy variados, tanto por razones económicas (orientación al autoabastecimiento), como por cuestiones técnico-físicas (adaptación a distintas condiciones ecológicas con una tecnología

muy precaria). Sus usos eran temporal y espacialmente muy cambiantes, adaptándose al devenir de las estaciones (brócolis, judías verdes y patatas en invierno; tomate, pimiento y sandías en verano...) y a las variaciones ecológicas locales de cada ámbito (caso de los cultivos escalonados en bancales de La Alpujarra). El destino mayoritario de sus producciones era el autoabastecimiento, aunque en las cercanías de las grandes ciudades existían huertas con fines comerciales, más conocidas que las restantes, lo que hace que sus paisajes sean considerados como arquetipos de regadíos históricos. Ejemplos de esto último en Andalucía son la Vega de Granada, las huertas del Aljarafe y los Alcores cercanas a la ciudad de Sevilla, las huertas de Coín y el bajo Guadalhorce abastecedoras del mercado malagueño y los huertos litorales (navazos) de la Bahía de Cádiz.

Un rasgo común y distintivo a todos estos paisajes es su rico patrimonio inmueble, integrado por rudimentarios sistemas hidráulicos (pequeñas presas, aljibes, albercas, azudes, partidores, canales azarbes, acequias...) y por elementos de arqueología industrial (molinos, batanes, aceñas, pequeñas centrales) (MATA y FERNÁNDEZ, 2010). Conjuntamente con las tramas rurales (lindes parcelarias, tupidas redes viarias, mosaicos de cultivo, edificaciones tradicionales dispersas) ello deparaba paisajes muy atractivos y de gran valor cultural e histórico. Aunque muy desdibujados por el tiempo, algunos de estos rasgos todavía se reconocen en muchos ámbitos rurales y periferias urbanas de Andalucía.

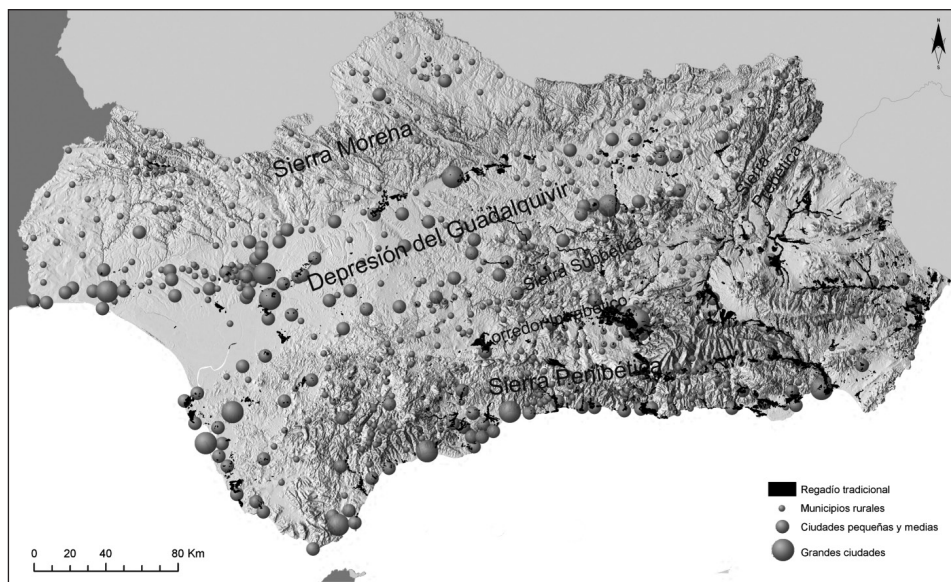
## **1.2. Superficies y localizaciones de los riegos históricos en Andalucía**

Los paisajes de las huertas tradicionales pertenecen al mundo de lo pequeño y lo diverso. Superficialmente ocupaban exiguas extensiones: un total de 192.000 ha según la información contenida las Memorias de Riego de Junta Consultiva Agronómica (1904), que en opinión de los expertos consultados ofrece una buena radiografía de los riegos históricos de la región. A título comparativo la superficie regada actual asciende en Andalucía a más de 1.100.000 ha. Más del 90% de aquella superficie (un total de 173.567 ha) se localizaba en Andalucía Oriental, dentro del dominio de las Cordilleras Béticas; lo que también diferencia a los regadíos históricos de los actuales, distribuidos más equitativamente entre la depresión del Guadalquivir y las sierras y mesetas orientales.

La fuente básica para cartografiar de manera más precisa la distribución territorial de los regadíos tradicionales es el fotograma del vuelo americano de 1956 (GRUPO ACEQUIA, 2008). Pero para entonces las tramas de los regadíos modernos ya habían comenzado a expandirse, sobre todo en Andalucía Occidental (primeros riegos del Viar, Valle Inferior, Genil, Guadalquivir y Guadalquivir). En cambio, los riegos de Andalucía Oriental habían experimentado pocas variaciones, manteniéndose las tramas tradicionales distribuidas como sigue (Figura 1):

- Regadíos de valles y vegas interiores. Conforman manchas irregulares y relativamente extensas repartidas por el Surco Intrabético en paisajes muy

FIGURA 1: Distribución territorial de los regadíos históricos



Fuente: Grupo Acequia, 2008. Elaboración propia.

reconocidos y conspicuos como los Llanos de Antequera o la Vega de Granada (OCAÑA, 1971).

- Riegos de las riberas de los ríos. De fisonomía lineal, destacan por su colorido verde intenso, muy contrastado con los paisajes monocromos de los seccarales circundantes. Ejemplos de este tipo son los paisajes moriscos que jalonan los cursos altos y medios de los ríos Almanzora, Andarax y Nacimiento (MARTÍN GALINDO, 1975) y los tramos serranos de los ríos Guadalhorce y Guadalfeo.
- Riegos de los deltas y vegas litorales. Desplegados en los cursos bajos de los ríos mediterráneos, en las proximidades de las principales ciudades generaron paisajes muy representativos de los riegos históricos como los de la desembocadura del Guadalhorce (DOMÍNGUEZ RODRÍGUEZ, 1987), las vegas de Motril-Salobreña (CALATRAVA, 1996) o las Vegas de Adra, Aguadulce y Almería.
- Una mención especial por el valor patrimonial de sus paisajes merecen los huertos escalonados de la Alpujarra, construidos sobre bancales desplegados en las laderas de Sierra Nevada (GARÍA MANRIQUE, 1995)

<sup>1</sup> Este mapa ha sido elaborado a partir del vuelo americano de 1956, prescindiendo de los regadíos de iniciativa pública de principios de siglo: primeros riegos del Viar, Guadalcaacín, Valle Inferior, Genil, Guadalmellato y Loma de Úbeda y Tierras de Baza. Si bien se trata de riegos ya históricos, exponentes de patrimonio arqueológico industrial de carácter hidráulico, sus tramas territoriales y constructivas son propias de los riegos modernos.



En Andalucía Occidental, y muy especialmente en el dominio de las feraces tierras del medio y bajo Guadalquivir, los regadíos tradicionales eran más ralos y ocupaban una extensión mucho menor (18.405 en 1904). Ello no fue impedimento para el desarrollo de regadíos muy potentes y reconocidos como los huertos del Aljarafe y los Alcores, los pequeños riegos de Sierra Morena (SANTOS y ZOIDO, 1980), las huertas de Palma del Río (CARO DE LA BARRERA, 1993), los membrillares de Puente Genil o los «navazos» de Sanlúcar de Barrameda (ZOIDO, 1979).

## **2. EL OCASO DE LOS HUERTOS TRADICIONALES: CRISIS, DESAPARICIONES E HIBRIDACIONES Y MODELOS TERRITORIALES RESULTANTES**

Las huertas tradicionales se forjaron en un contexto socio-económico y territorial muy diferente al de hoy (escasos intercambios comerciales, agricultura de carácter natural u orgánico, ciudad compacta mediterránea), por lo que sus rasgos paisajísticos y patrimoniales originarios apenas se reconocen. A partir de finales del siglo XIX, y particularmente desde 1960, una serie de hechos se conjugan para propiciar la crisis, desaparición e hibridación de los regadíos históricos. Dada la condición de las huertas tradicionales de espacios híbridos y de frontera (entre lo rural y lo urbano) y de territorios hidráulicos, ocupan un papel destacado entre tales vectores de cambio las dinámicas relacionadas con los crecimientos urbanos (ALBERDI, 2002), las crisis agro-rurales (DOMÍNGUEZ RODRÍGUEZ, 1987) y la implantación de nuevos regadíos (modernos y post-modernos) (LASANTA, 2009).

En la ciudad compacta mediterránea la huerta ocupaba la primera corona urbana; de ahí la temprana desaparición de muchas de ellas, sepultadas por las sucesivas expansiones de las ciudades históricas, primero en forma de ensanches burgueses (finales del siglo XIX y principios del XX) y, más tarde (años sesenta del siglo pasado) de barriadas obreras construidas para acoger el éxodo rural. Los topónimos de muchos barrios urbanos (Huertas de la Merced, Huerta de la Salud, Huerta del Rey, Huerta Grande...) rememoran aquéllos espacios, sellados por la edificación, por lo que sus paisajes agrarios son irrecuperables.

La mayor parte de las huertas tradicionales y regadíos históricos presentan hoy una ubicación periurbana, lo que los convierte en espacios particularmente afectados por las sucesivas expansiones de la ciudad, primero en forma de residencias aisladas en suelos rústicos (años sesenta y setenta); en un segundo momento (década de los ochenta) de expansiones periurbanas de infraestructuras de comunicación, instalaciones industriales y áreas de servicio; y, en las últimas décadas, de interminables crecimientos residenciales generadores de paisajes insustanciales y monótonos, ajenos a los valores patrimoniales de los territorios. A raíz de todo ello el legado patrimonial de las huertas tradicionales se ha degradado considerablemente y sus paisajes se han tornado en fragmentados y caóticos,

formando teselas inconexas, muy vulnerables frente a la expansión del devorador modelo territorial de la ciudad difusa.

Los cambios tecnológicos asociados a la «revolución verde» y las secuelas del éxodo rural (años sesenta y setenta) también tuvieron un impacto considerable en la desaparición y el deterioro de los riegos tradicionales. El minifundismo extremo y la falta de capital impidieron a estas pequeñas propiedades emprender el camino de la modernización e industrialización de la agricultura (sustitución de mano de obra por maquinaria y aplicación de insumos químicos), empujando a sus propietarios a la emigración. El resultado fue la desaparición de muchos huertos y el deterioro de los persistentes debido al envejecimiento de la población, la falta de relevo generacional y la subida de los salarios en el campo. Todo ello, además, en el marco de una política agraria de corte desarrollista que desprecia a las agriculturas tradicionales, de una apuesta decidida por la expansión de los regadíos modernos y en presencia de políticas agrarias (Ley de Reforma y Desarrollo Agrario de 1973) promotoras de la urbanización encubierta (GÓMEZ MENDOZA, 1984). Unos procesos que, aunque generales a todas las huertas, adquieren una mayor intensidad en los espacios serranos y en los municipios rurales, donde las huertas se insertan en paisajes degradados por el abandono agrario y la dejación de cuidados; pero donde las tramas tradicionales son reconocibles y reparables.

Desde un punto de vista hidráulico el declive de las huertas tradicionales tiene lugar a raíz de la aparición y propagación territorial de los regadíos modernos de planificación estatal, iniciado con el regeneracionismo decimonónico (LA-SANTA, 2009) y cuya máxima expansión en Andalucía tiene lugar a partir de la década de los cincuenta del siglo pasado (apoyados en la Ley de Bases para la Colonización de Grandes Zonas Regables de 1939). Aunque más eficientes en términos productivos, su implantación supone un empobrecimiento patrimonial y paisajístico, por los trazados más regulares de sus tramas parcelarias y ejes internos de comunicación, su uso de materiales industriales (cemento, plásticos, hormigón) y sus preferencias por los monocultivos. En Andalucía los regadíos modernos se expanden, sobre todo, por nuevas tierras ganadas al regadío en torno al curso del Guadalquivir y, salvo en contadas excepciones (huertas de Palma del Río y Castro del Río, en Córdoba y naranjales de La Algaba próximos a la ciudad de Sevilla), raramente se sobreponen y/u ocultan a las tramas tradicionales. Distinta es la situación de los riegos postmodernos, apoyados en una tecnología hidráulica muy sofisticada y en la emergencia de renovados sistemas de cultivo (riegos localizados e informatizados, cultivos hidróponicos, áreas de invernadero), que a partir de la década de los ochenta se expanden por del litoral mediterráneo (Campos de Dalías y Níjar, Costa de Adra, vegas de Motril-Salobreña...) provocando el ocultamiento de las tramas de los riegos históricos y/u horadando sus continuidades territoriales y paisajísticas.

Como consecuencia de los procesos urbano-rurales e hidrológicos los paisajes de las huertas tradicionales, antaño vinculados a condicionantes ambientales

(determinantes de los cambios en los usos del suelo), se desligan del medio físico-natural y empiezan a emerger nuevos patrones de localización. Entre estos últimos ocupan un papel destacado la situación específica de cada huerta respecto a estructurantes territoriales básicos como el tamaño de los asentamientos, el trazado de los ejes viarios y las principales unidades de relieve. El resultado es la emergencia de dos modelos esenciales de persistencias de regadíos tradicionales, con algunas variantes internas y numerosas situaciones intermedias de huertas que comparten características de ambos tipos:

1. El modelo litoral-periurbano, caracterizado por la degradación del patrimonio hidráulico y la desorganización de los paisajes. Las huertas tradicionales que han resistido a los envites de la urbanización se intercalan en paisajes hechos de retazos de viejos regadíos, insertos entre infraestructuras de comunicación, áreas industriales y de servicio, expansiones residenciales y equipamientos turísticos. Su conversión en agriculturas periurbanas ha conllevado, en muchos casos, la pérdida de su funcionalidad agro-productiva, provocando el deterioro y/o desaparición de sus antiguas tramas parcelarias —que particularizaban sus paisajes de campos cerrados— y la ruina de sus elementos patrimoniales más conspicuos (acequias, azudes, norias...). Aún así, algunas de ellas aún conservan un legado patrimonial reconocido y valorado, constituido en argumento de reivindicación patrimonial por parte de movimientos ciudadanos como es el caso de la Vega de Granada (CASTILLO, 2006) que, además, cuenta con el valor simbólico que le confiere la literatura lorquiana y que la eleva a la categoría de paisaje canónico.

Responden al modelo litoral-periurbano las huertas del Aljarafe y Los Alcores cercanas a la ciudad de Sevilla, la Vega de Granada y los regadíos tradicionales del litoral mediterráneo (Bajo Guadalhorce, Motril-Salobreña, Adra, Almería...). Se trata, pues, de un modelo con distintas variantes internas, relacionadas con el tamaño demográfico de la ciudad más cercana (grandes ciudades o ciudades pequeñas y medias) y con la ubicación litoral de algunas zonas de antiguas huertas. La degeneración patrimonial y desorganización paisajística es, en términos generales, directamente proporcional al tamaño demográfico, y, en el caso de los antiguos huertos litorales, la mixtura y el desorden paisajístico se acrecienta con las tramas de los invernaderos.

2. El modelo rural-serrano, caracterizado por el abandono y el deterioro patrimonial y paisajístico. El éxodo rural ha tenido en ellos una repercusión ambivalente causando el deterioro de sus paisajes por falta de cuidadores y, a la vez, blindándolos del sellado de los suelos por haber estado sometidos a menores presiones urbanísticas. Sus rasgos patrimoniales y paisajísticos originarios todavía se reconocen y su deterioro tiene un carácter más reversible. Ello no implica necesariamente que sea factible su regeneración agro-productiva, sobre todo en aquellos casos de paisajes desolados

por el abandono que hoy conforman barbechos rururbanos difícilmente recuperables para la agricultura. Internamente también presentan algunas variaciones, relacionadas con las características físico-estructurales de los territorios en los que se ubican y con su nivel de abandono agrario (y consiguiente deterioro patrimonial y paisajístico). En una primera aproximación cabe diferenciar dos subtipos básicos: a) antiguos regadíos de las serranías béticas, arquetipos de los regadíos históricos y territorialmente omnipresentes, cuyo valor patrimonial deviene del buen estado de conservación —en términos relativos— de las tramas tradicionales; y b) riegos históricos de Sierra Morena, mucho más ralos y en peor estado de conservación, pero cuya excepcionalidad paisajística se erige en un recurso específico y diferenciado en el contexto de esta sierra impermeable, seca y pardusca.

### **3. EL RENACIMIENTO DE LAS HUERTAS TRADICIONALES. CLAVES TERRITORIALES PARA SU RECUPERACIÓN ACTUAL**

Los procesos de periurbanización y decaimiento de los huertos tradicionales distan mucho de estar superados. Muy al contrario, en la actualidad se han extendido desde las grandes ciudades y aglomeraciones urbanas a las ciudades pequeñas y medias y a los propios entornos de los núcleos rurales. Lo que sí ha cambiado ha sido la percepción social de las huertas, convertidas —tras sucesivas desapariciones e hibridaciones— en un bien escaso necesitado de preservación. El resultado ha sido una creciente valoración patrimonial y paisajística de estas viejas agriculturas y el surgimiento de propuestas tendentes a su recuperación y revitalización funcional.

Un papel destacado en todo ello ha tenido la emergencia de nuevos planteamientos epistemológicos, tales como: la ampliación conceptual y territorial de lo que se entiende por patrimonio histórico —desde obras de arte y monumentos aislados a espacios complejos como los paisajes (CASTILLO, 2009)—; la insistencia del Convenio Europeo del Paisaje (CONSEJO DE EUROPA, 2000) de que el paisaje es una cualidad de todo el territorio, incluyendo ámbitos vivos y funcionales como los espacios de la agricultura que hasta ahora no habían sido vistos en estos términos (SILVA, 2009); el reconocimiento de la agricultura es una actividad multifuncionalidad que además de proporcionar alimentos aporta a la sociedad bienes públicos de carácter ambiental y paisajístico (REIG, 2002); y la consideración de los espacios de cultivo como conectores ecológicos y estructurantes territoriales básicos (FOLCH, 2003).

Tales planteamientos teóricos han tenido diferentes correlatos normativos. En términos patrimoniales, y ciñéndonos al caso de Andalucía, cabe destacar la inclusión de las Huertas de Pegalajar (Jaén) en el catálogo de Patrimonio Histórico como Bien de Interés Etnográfico y propuesta de declaración de la Vega de Granada como Sitio Histórico (CASTILLO, 2006). Ejemplos de la reconsideración

patrimonial de los regadíos históricos por parte de la planificación física lo ofrecen: a) la catalogación de buena parte de las huertas serranas y del litoral mediterráneo como Paisajes Agrarios Singulares por los Planes Especiales de Protección del Medio Físico y b) el tratamiento dispensado a los elementos hidráulicos y tramas tradicionales de los riegos históricos por el Plan Subregional Ordenación del Territorio de la Vega de Granada (JUNTA DE ANDALUCÍA, 1999). Otro exponente normativo de la reconsideración patrimonial de las huertas, en este caso desde la política agraria, es la incorporación de los paisajes de la caña de azúcar del litoral mediterráneo a los programas agroambientales para zonas específicas de Andalucía (CALATRAVA, 1996). E igualmente destacables, aunque a otro nivel, son las propuestas de inclusión de algunos regadíos históricos como las Vegas de Motril (SERRANO y ROSÚA, 2008) o las huertas cercanas a Córdoba (FERIA y SANTIAGO, 2009) en las redes de espacios libres metropolitanos, o de diseño de un Parque Agrario y Cultural en la Vega de Granada.

Se trata, en todos los casos, de una revalorización de los regadíos históricos sujeta al cumplimiento de nuevas funcionalidades a las que no todos ellos pueden responder de la misma manera. Los dos modelos básicos de herencias de huertas tradicionales pueden resultar muy útiles para tales propósitos:

1. Las huertas litorales y periurbanas están hoy llamadas a cumplir funciones preferentemente extra-productivas, ya sean éstas de carácter territorial (inclusión en las redes de espacios libres metropolitanos), socio-educativo (como huertos escolares y espacios de recreo para la población de más edad) o patrimoniales (revalorizando los hitos más significativos de su pasado hidráulico). Ello no implica necesariamente una renuncia a la agricultura, que puede ser potenciada merced a la utilización de etiquetas alusivas a la procedencia de los cultivos («Productos de la Huerta») y/o a la práctica de una agricultura de proximidad (de bajos costes energéticos) como ya se ha ensayado en algunos espacios como el Bajo Llobregat barcelonés (SABATÉ, 2009).
2. Las huertas serranas y rurales deben, en cambio, velar por el mantenimiento de las prácticas agrarias. Ello requiere el reforzamiento de sus salidas comerciales a través, por ejemplo, de su promoción como agriculturas ecológicas y/o su inclusión en programas de desarrollo rural, sin que ello signifique una renuncia a su consideración y ordenación por el planeamiento urbanístico municipal. En el caso de huertas abandonadas de difícil recuperación productiva —como algunas huertas de Sierra Morena— hay que atender además al hecho de que, en un marco de paisajes mayoritariamente forestales y ganaderos (caso de la dehesa), los regadíos históricos introducen una nota de diversidad y diferenciación, erigiéndose en un recurso específico susceptible de ser aprovechado en términos turísticos y socio-recreativos por los programas de desarrollo rural.

#### 4. A MODO DE RECAPITULACIÓN

El valor patrimonial y paisajístico de las huertas tradicionales deviene de un cúmulo de factores (morfología de campos cerrados, valiosas infraestructuras hidráulicas, mosaicos de cultivos, puzzles parcelarios), muy trastocados por sucesivos avatares históricos, saldados en desapariciones, hibridaciones y abandonos. Su revitalización actual se enfrenta, pues, a un escenario muy diferente al primigenio.

El análisis de los procesos en que las huertas se han visto inmersas ha puesto de manifiesto que el deterioro paisajístico y patrimonial de estas viejas agriculturas es directamente proporcional al tamaño demográfico de la ciudad más cercana e inversamente proporcional al dinamismo económico de los territorios en que se insertan. También ha permitido constatar un cambio en las lógicas de comportamiento patrimonial de las huertas, de manera que si en las huertas tradicionales las diferencias patrimoniales y paisajística respondían a patrones físico-naturales, hoy prevalecen otros factores de localización como la situación específica de cada huerta respecto a estructurantes territoriales básicos como el tamaño de los asentamientos, el trazado de los ejes viarios y su ubicación litoral o interior. Por último, y sin pretensión de exhaustividad, igualmente se ha constatado que la revitalización actual de las huertas históricas ha de acometerse a partir de nuevas y variopintas funcionalidades, muchas de ellas de carácter extra-productivo, diferenciadas según las particularidades territoriales y patrimoniales de cada una de ellas.

La aplicación de tales presupuestos a los regadíos históricos en Andalucía ha permitido diferenciar dos modelos básicos de persistencias de huertas tradicionales (litoral-periurbano y rural-serrano) llamados a cumplir distintas funcionalidades, que reclaman estrategias diferentes de revitalización patrimonial y paisajística. En futuros trabajos nos proponemos seguir avanzando en dos direcciones: 1) profundizando en la definición de los modelos-tipo de regadíos históricos; y 2) analizando estudios de caso, seleccionados a partir de tales modelos, atendiendo a sus diferentes situaciones territoriales y perspectiva funcionales. Ello permitirá avanzar en propuestas específicas de conservación, ordenación y/o gestión de los elementos patrimoniales y los paisajes de las huertas tradicionales y regadíos históricos de Andalucía susceptibles de ser incorporadas a las políticas públicas.

#### BIBLIOGRAFÍA

- ALBERDI COLLANTES, J.C. (2002): «La ciudad elimina la función agraria en su proximidad: el ejemplo de San Sebastián», *Anales de Geografía de la Universidad Complutense*, nº 22, pp. 189-217.
- CALATRAVA, J. (1996): «Valoración económica de paisajes agrarios: Consideraciones generales de la aplicación del método de valoración contingente al caso de la caña de azúcar en la Vega de Motril-Salobreña», en AZQUETA,

- D. y PÉREZ, L.: *Gestión de Espacios Naturales. La demanda de servicios recreativos*, Madrid, McGraw-Hill/Interamericana de España, S.A.
- CARO DE LA BARRERA MARTÍN, E. (1993): «Análisis geográfico de la huerta tradicional de Palma del Río», *Ariadna. Revista de Investigación*, nº 12, pp. 5-24.
- CASTILLO, J. (2006): «La Vega de Granada como Sitio Histórico», *Ideal*, 30 de septiembre de 2006.
- CASTILLO, J. (2009): «La dimensión territorial del patrimonio histórico», en CASTILLO, J. y otros. *Patrimonio histórico y desarrollo territorial*, Sevilla, Universidad Internacional de Andalucía, pp. 26-71.
- CONSEJO DE EUROPA (2000): *Convenio Europeo del Paisaje*, Florencia, Italia.
- DOMÍNGUEZ RODRÍGUEZ, R. (1987): «Cambios en la productividad de las pequeñas explotaciones de regadío tradicional en las vegas del sur de Málaga», *Anales de Geografía de la Universidad Complutense*, nº 7, pp. 251-258.
- FERIA TORIBIO, J.M<sup>a</sup>; SANTIADO RAMOS, J. (2009): «Funciones ecológicas del espacio libre y planificación territorial en ámbitos metropolitanos: Perspectivas teóricas y experiencias recientes en el caso español», *Scripta Nova*, Vol. XIII, nº 299.
- FOLCH, R. (2003): «Conceptos socio-ecológicos de partida», en FOLCH, R. (Coord): *El territorio como sistema. Conceptos y herramientas de ordenación*, Barcelona, Diputación de Barcelona, pp. 19-42.
- GARCÍA MANRIQUE, E. (1995): «Aproximación al estado actual de los principales cultivos en La Alpujarra Alta occidental granadina», *Cuadernos Geográficos*, nº 24-25, pp. 73-102.
- GÓMEZ MENDOZA, J. (1984): «Las relaciones campo-ciudad en la provincia de Madrid», *Anales de Geografía de la Universidad Complutense*, nº 4, pp. 149-165.
- GRUPO ACEQUIA (2008): *Inventario Andaluz de Huertas y Regadíos Tradicionales*. Estudio promovido por el Grupo de Cooperación Acequia, realizado con la colaboración de la empresa Zumarya Ambiente Creativo, Córdoba, Depósito Legal CO1741/08.
- JUNTA CONSULTIVA AGRONÓMICA (1904): *El regadío en España. Resumen hecho por la memoria sobre riegos remitida por los ingenieros del Servicio Agronómico Provincial*, Madrid, 1904.
- JUNTA DE ANDALUCÍA (1999): *Plan de Ordenación del Territorio de la Aglomeración Urbana de Granada*, Sevilla, Consejería de Obras Públicas y Transporte.
- LASANTA, T. (2009): «Cambio de función en los regadíos de la cuenca del Ebro: un análisis del papel de los regadíos a lo largo del tiempo», *Boletín de la Asociación de Geógrafos Españoles*, nº 50, pp. 81-110.
- MARTÍN GALINDO, J.L. (1975): «Paisajes agrarios moriscos en Almería», *Estudios Geográficos*, nº 140-141 pp. 678-695.

- MATA OLMO, R.; FERNÁNDEZ MUÑOZ, S. (2010): «Paisajes y patrimonios culturales del agua. La salvaguarda del valor patrimonial de los regadíos tradicionales», *Scripta Nova*, Vol. XIV nº 337 [<http://www.ub.es/geocrit/sn/sn-377.htm>].
- MORALES GIL, A.; GIL OLCINA, A. (1992): *Hitos históricos de los regadíos españoles*, Madrid, Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación.
- OCAÑA OCAÑA, M<sup>a</sup>.C. (1971): «Organización de los regadíos en la Vega de Granada», *Cuadernos Geográficos de la Universidad de Granada*, nº 1, pp. 59-83.
- REIG MARTÍNEZ, E. (2002): «La multifuncionalidad del mundo rural», *Información Comercial Española* nº 803, pp. 33-44.
- SABATÉ, J. (2009): «Proyecto de Parque Agrario del Baix Llobregat», en BUSQUETS, J. y CORTINA, A. (coords.): *Gestión del paisaje. Manual de protección, gestión y ordenación del paisaje*, Barcelona, Ariel, pp. 643-657.
- SANTOS, N.; ZOIDO, F. (1980) «Contribución al estudio de la distribución de los regadíos serranos andaluces», en *Actas del Coloquio Hispano-francés sobre Áreas de Montaña*, Ministerio de Agricultura y Ministère de l'Environnement et du Cadre de Vie, 399-412.
- SERRANO, F.; ROSÚA, J.L. (2008): «La Vega de Motril (Granada) como espacio verde periurbano: su valor paisajístico para el desarrollo sostenible», *Observatorio Medioambiental*, vol. 11, pp. 201-217.
- SILVA, R. (2009): «Agricultura, paisajes y patrimonio territorial. Los paisajes de la agricultura vistos como patrimonio», *Boletín de la Asociación de Geógrafos Españoles*, nº 49, pp. 309-334.
- ZOIDO NARANJO, F. *et al.* (1979): «La Costa de la Luz de Cádiz: le cas de Chipiona», en *Tourisme et développement regional en Andalousie*, Paris, Casa de Velázquez.



# EL IMPACTO TERRITORIAL DE LA MORATORIA TURÍSTICA DE CANARIAS\*

Moisés R. Simancas Cruz

Juan Israel García Cruz

Agustín Dorta Rodríguez

Raico Antonio Falero González

*Departamento de Geografía. Universidad de La Laguna*

**Resumen:** La moratoria turística implementada en las Islas Canarias a partir de 2001 supuso una estrategia de limitación o moderación cuantitativa del crecimiento de la oferta alojativa derivado del denominado «tercer boom turístico». Sin embargo, tanto las medidas implementadas dirigidas a la cualificación del modelo alojativo turístico, como las de modulación del crecimiento, han tenido un importante impacto territorial. En este trabajo se plantean los efectos territoriales de la estrategia de moratoria turística sobre el crecimiento de las áreas turísticas de las islas consolidadas turísticamente.

**Palabras clave:** impacto territorial, moratoria turística; ordenación territorial del turismo.

**Abstract:** The «touristic moratoria» implemented in the Canary Islands from 2001 was a strategy for limiting or reducing the growth of accommodation offer generated during the so-called «third tourist boom». However, both the measures implemented to qualify the tourist accommodation model such as the ones implemented in the growth control itself have had a significant regional impact. In this paper we will discuss the spatial effects the «touristic moratoria» strategy have had on the spatial expansion of the tourist areas on tourist consolidated islands.

**Key words:** impact territorial, «touristic moratoria», territorial planning of the tourism.

---

\* Este trabajo se enmarca en el proyecto de I+D+i denominado «ReinvenTUR: Evaluación del impacto de las políticas públicas de renovación de destinos turísticos maduros. El caso de las Directrices de Ordenación del Turismo de Canarias» (SolSubC200801000279), financiado por la Agencia Canaria de Investigación, Innovación y Sociedad de la Información del Gobierno de Canarias y el Fondo Europeo de Desarrollo Regional (FEDER).

## 1. PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA

La denominada «moratoria turística» constituye una política pública de ordenación territorial del turismo implementada en las Islas Canarias (España), uno de los principales destinos turísticos europeos de «sol y playa». Se trata de un tipo de intervención (regulación) pública dirigida a la limitación o moderación cuantitativa del crecimiento de la oferta de alojamiento turístico y que se complementa con la transformación sostenible del modelo turístico y la intervención sobre el espacio público y privado de las áreas turísticas saturadas y/o en declive.

A diferencia de lo sucedido con la Ley 9/2002, de 12 de diciembre, para la modificación de la Ley 2/1999, de 24 de marzo, General Turística de las Illes Balears, la moratoria turística se implementó en un momento de final de ciclo expansivo, en el que predominó la parte inmobiliaria-especulativa del negocio turístico, paradójicamente como consecuencia de su propia política de incentivo fiscal. Así, ha supuesto una política pública dirigida fundamentalmente al control de las extraordinarias expectativas de crecimiento generadas por el «tercer boom turístico» desarrollado en Canarias durante el segundo quinquenio de la década de los noventa y susceptibles de concretarse a corto (cuando las plazas en trámite de apertura se incorporasen al mercado), medio (las plazas con autorización previa en trámite) y largo (las plazas sin ejecutar por hallarse en suelo aun sin desarrollar aunque previstas en el planeamiento como apto para su desarrollo turístico) plazo.

Esta fase expansiva dio lugar a que, a 31 de diciembre de 2000, el número de plazas regladas hoteleras y extrahoteleras ascendiera a 354.435, de las que 99.595 plazas (el 28,1%) se construyeron en los últimos 6 años. Si bien esta coyuntura turística favorable no generó un crecimiento real de la oferta reglada de alojamiento turístico tan extraordinario como el acaecido entre 1987 y 1993, estimado en un 34,6%, la tasa de incremento fue del 9,3% entre 1995 y 2000. Este importante aumento posicionó a Canarias como el primer y segundo destino vacacional de «sol y playa» de España en cuanto al número de establecimientos y plazas turísticas, respectivamente.

Estas expectativas se concretaron en un importante volumen de autorizaciones turísticas previas concedidas por la Consejería de Turismo y Transportes del Gobierno de Canarias en virtud el artículo 24 de la Ley 7/1995, de Ordenación del Turismo de Canarias y, sobre todo, por los Cabildos Insulares a partir de agosto de 2000 en función de la transferencia de esta competencia a los mismos por Ley 2/2000, de 17 de julio, de medidas económicas en materia de organización administrativa y gestión relativas al personal de la Comunidad Autónoma de Canarias y de establecimiento de normas tributarias. Así, un total de 262 expedientes se autorizaron entre el 1 de enero de 1998 y el 15 de enero de 2001, fecha de entrada en vigor de la primera norma de moratoria turística (Decreto 4/2001), de los que 236 se corresponden a proyectos turísticos vinculados al producto «sol y playa», suponiendo 131.869 plazas turísticas. Este importante volumen de solicitudes en

un período tan corto da cuenta del «recalentamiento» del negocio inmobiliario que siempre acompaña al turístico.

El resultado final fue la generación de un escenario de crecimiento potencial de la oferta de alojamiento turístico de Canarias, susceptible de materializarse en un momento de final de ciclo expansivo, con el consiguiente riesgo de sobreoferta alojativa y superación de la capacidad de carga de cada espacio insular. Así, el informe interno de la Consejería de Turismo y Transportes del Gobierno de Canarias denominado «La incidencia de la expansión turística en la capacidad de carga de los sistemas insulares: necesidad de arbitrar medidas de contención del crecimiento desbordado» (2000), que a la postre se convirtió en el documento desencadenante del proceso de moratoria turística, planteó que dicha oferta ascendía a 450.892 (escenario B del cuadro 1), al considerar las plazas que contaban con autorización de apertura en trámite y previa en trámite (con autorización del proyecto de construcción). Con posterioridad, el informe de la Consejería de Política Territorial y Medio Ambiente del Gobierno de Canarias (2001) situó ese techo alojativo en 596.368 plazas para los siguientes tres años y en un alarmante 1.109.720 al agregar las consideradas en el suelo calificado como turístico en los planes urbanísticos, generales y parciales, presentados ante las Administraciones Públicas competentes (escenario C de la cuadro 1). Por último, la estimación del potencial turístico contenida en el documento de Avance de las Directrices de Ordenación del Turismo (2001) elevó esa cifra a 1.332.878 plazas (escenario D de la cuadro 1), al añadir al total de plazas expectantes (736.510) las plazas que en ese momento estaban en funcionamiento o saldrían al mercado en un plazo no superior a tres años (596.368). Resulta relevante que la afluencia anual de turistas necesaria para favorecer una ocupación y una rentabilidad mínima de la oferta alojativa resultante de la previsión del Informe interno de la Consejería de Política Territorial y Medio Ambiente del Gobierno de Canarias requería de 17.652.492 turistas (extranjeros y nacionales) para el techo alojativo susceptible de concretarse en los siguientes tres años y de 32.847.712 para el contemplado en las previsiones del planeamiento urbanístico; ello hubiera superado la afluencia del año 2000 en un 46,6% y 172,7%, respectivamente.

En este contexto, la moratoria turística constituyó una decisión gubernamental adoptada con la clara intención de modular esas expectativas de crecimiento de la oferta de alojamiento turístico. Así, insertada en un proceso de gobierno del turismo desde su ordenación territorial —y, por tanto, en un intervencionismo reglamentista en lugar de una desregulación liberalizadora—, la moratoria turística canaria se ha desarrollado en tres etapas:

- a) La primera (2001-2003) se dirigió a la suspensión de las autorizaciones turísticas previas otorgadas en virtud del artículo 24 de la Ley 7/1995, de 6 de abril, de Ordenación del Turismo de Canarias. Se trató de una etapa de crecimiento cero fijado vía «decretazo», caracterizada por la improvisación, la precipitación, la indefinición, la inseguridad jurídica y la avalancha de otorgamiento de licencias durante los vacíos legales y las excepciones

*CUADRO 1. Escenarios de evolución previsible de la oferta reglada de alojamiento turístico de Canarias*

	Escenario A	Escenario B	Escenario C**	Escenario D**
Plazas alojativas turísticas con autorización de apertura (oferta alojativa reglada)*	354.435	358.055	354.131	354.131
Plazas en funcionamiento con autorización previa de otorgada por la Consejería de Turismo y Transportes del Gobierno de Canarias	-	-	22.248	22.248
En trámite de apertura	-	-	77.347	77.347
Plazas alojativas turísticas en fase de construcción	-	-	59.437	59.437
Plazas alojativas turísticas correspondientes a proyectos de establecimientos turísticos que, aunque disponían de autorización previa por parte de los Cabildos Insulares, no habían iniciado las obras o las habían comenzado recientemente	-	77.955	52.201	52.201
Plazas alojativas turísticas con autorización previa en trámite, al tratarse de proyectos de construcción con autorización y que se habían presentado a los Cabildos Insulares para su aprobación	-	14.882	31.004	31.004
Plazas alojativas turísticas expectantes según planeamiento urbanístico, correspondiéndose, por tanto, con el suelo calificado como «turístico»	-	-	513.352	736.510
Total	354.435	450.892	1.109.720	1.332.878

Elaboración propia.

\* La estimación real de la capacidad alojativa canaria presenta una gran complejidad y dificultad, en la medida en que, por una parte, los datos oficiales del Gobierno de Canarias sólo recogen la oferta reglada, quedando sin reflejar un gran número de plazas no regladas (ilegales y no declaradas), y por otra, existen cifras dispares en función de la fuente consultada (ISTAC, cabildos, ayuntamientos, etc.).

\*\* Somos de la opinión que esta prospección del incremento de la capacidad alojativa turística a corto plazo estuvo sobrevalorada al elaborarse desde planteamientos excesivamente extremos y «catastrofistas», en los que no se minusvaloraron las posibilidades que una cierta cantidad de autorizaciones previas no se iban a materializar por la propia dinámica del sector turístico y, sobre todo, el «enfriamiento» del binomio «turismo-construcción» derivado de la crisis económica internacional iniciada en verano de 2007.

Fuentes:

Escenario A.- Instituto Canario de Estadística (2000)

Escenario B.- Informe interno de la Consejería de Turismo y Transportes del Gobierno de Canarias (2000)

Escenario C.- Informe interno de la Consejería de Política Territorial y Medio Ambiente del Gobierno de Canarias (2001) [datos incluidos en el preámbulo del Decreto 126/2001, de 28 de mayo, por el que se suspende la vigencia de las determinaciones turísticas de los Planes Insulares de Ordenación y de los instrumentos de planeamiento urbanístico]

Escenario D.- Avance de las Directrices de Ordenación del Turismo de Canarias (2001)

contempladas en las diferentes normas que la articularon (Decretos 4/2001 y 126/2001, y Ley 6/2001).

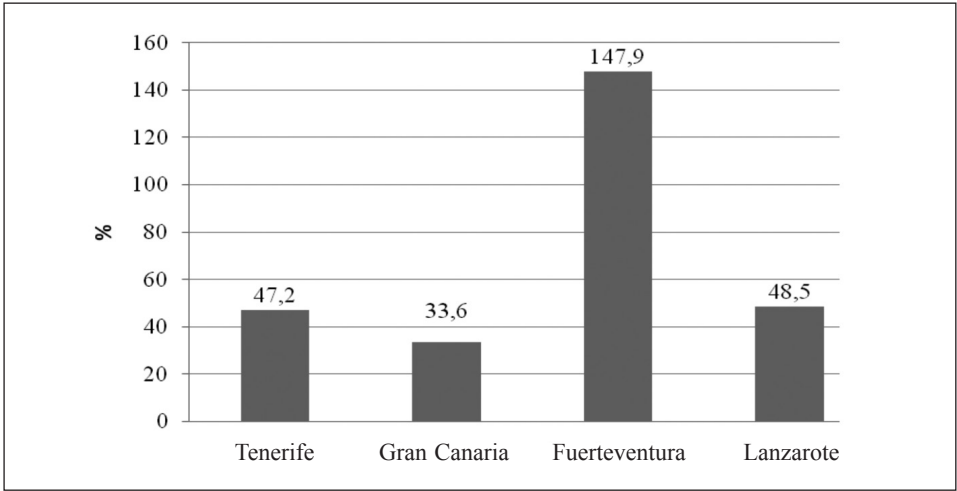
- b) La segunda etapa (2003-2009) estuvo marcada por la aprobación de las Directrices de Ordenación del Turismo (Ley 19/2003) por unanimidad de las fuerzas políticas. El devenir de la propia Ley determinó que los límites y ritmos de crecimiento anual máximo de 3.600 plazas fijados inicialmente en su Disposición Transitoria Segunda para el primer trienio de vigencia, se convirtiesen en definitivos o, al menos, indefinidos, hasta la promulgación de la Ley 6/2009, de medidas urgentes en materia de ordenación territorial para la dinamización sectorial y la ordenación del turismo, que modificó parcialmente a la Ley 19/2003.
- c) La tercera etapa (2009-actualidad) está definida por la aprobación de la citada Ley 6/2009, planteando un mecanismo alternativo y voluntario de posible compensación de quienes, teniendo sus derechos urbanísticos consolidados, vieron limitado su derecho a edificar por causa exclusiva de la moratoria turística. Para ello ha reducido la trascendencia de la medida de «crecimiento cero» al posibilitar el otorgamiento ilimitado de las preceptivas autorizaciones previas para la construcción de hoteles de cinco estrellas, de gran lujo.

A pesar de los bandazos legislativos, los vaivenes políticos y los constantes cambios de criterios que han caracterizado al proceso de moratoria turística, su efectividad es indudable. Así, considerando la posibilidad de que un total de 215.388 plazas turísticas podían incorporarse al mercado turístico, lo que hubiera supuesto un incremento hasta 569.823 plazas respecto a las registradas a 31 de diciembre de 2000, el «efecto evasivo» de la propia decisión pública, de sus determinaciones —en concreto, las relativas a la caducidad de los derechos urbanísticos cuando se hubieran incumplido deberes o plazos— y la dinámica del mercado turístico, que no dejó de tener un comportamiento expansivo hasta 2007, la moratoria ha provocado que 143.133 plazas no se han ejecutado; en este sentido, la capacidad alojativa del Archipiélago en diciembre de 2000 —y, por tanto, un mes antes de la entrada en vigor de la moratoria— se incrementó en 25.160 y 58.895 plazas en 2003 y 2006, respectivamente. Éstas se corresponden bien con proyectos netamente especulativos que no se han materializado al desaparecer las plusvalías o que están esperando a una mejor coyuntura económica para hacerlo, bien con plazas que se han compensado por aquéllas que han «salido» del mercado durante el proceso de moratoria turística. El resultado es que, según los datos del ISTAC, de las 350.484 plazas turísticas existentes en 1999 se ha pasado a 426.690 en 2009, lo que supone un incremento del 21,7%.

A pesar de ello, la tasa de crecimiento de la superficie ocupada por las áreas turísticas de las islas consolidadas turísticamente de Canarias (Tenerife, Gran Canaria, Fuerteventura y Lanzarote) entre 1998 y 2009 es del 56,6% (figura 1), con el consiguiente incumplimiento de una de las líneas estructurales de las Di-

rectrices de Ordenación General, la de evitar nuevos consumos de suelo, para lo cual «*el planeamiento minimizará el consumo de suelo y dará prioridad al uso eficiente del suelo ya ocupado, mediante su renovación y reutilización*» (Directriz 66 de Ordenación del Turismo). Este incremento de la superficie turística, con el consiguiente impacto territorial, es consecuencia directa de una serie de nuevas formas de producción del espacio turístico propias del modelo de desarrollo territorial del turismo derivado del citado tercer boom turístico. El principal objetivo del presente trabajo es identificar y cuantificar tales formas.

*FIGURA 1. Tasa de crecimiento del suelo ocupado por la actividad turística en el periodo 1998-2009 en las islas consolidadas turísticamente*



Fuente: Proyecto ReinvenTUR. Elaboración propia.

## 2. MATERIAL Y MÉTODO

Mediante la construcción de un sistema de información geográfica, el procedimiento metodológico seguido para la identificación y modelización de los elementos que explican tal expansión territorial de las principales áreas turísticas de las islas consolidadas turísticamente —y, por tanto, de cuatro de las siete islas (Tenerife, Gran Canaria, Fuerteventura y Lanzarote) se ha articulado en el siguiente proceso secuencial:

1. Delimitación del espacio turístico. A partir de los planos de ordenación de los Planes Territoriales Especiales de Ordenación del Turismo de cada espacio insular o, en su defecto, su Plan Insular de Ordenación, se han identificado los ámbitos definidos como «suelo dedicado a la actividad turística».
2. Delimitación física de las «áreas turísticas consolidadas». Esta operación ha sido necesaria ya que los ámbitos turísticos identificados por tales pla-

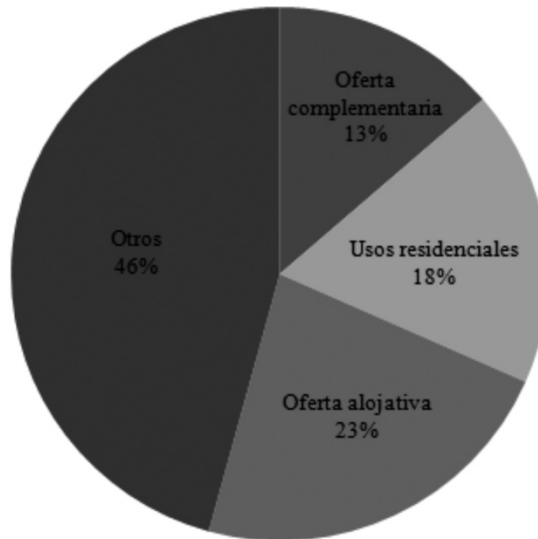
nes se dividen entre el espacio ya consolidado por la actividad y el espacio vacante, localizado en su perímetro. Para ello se ha combinado el Mapa de Ocupación del Suelo de Canarias (Grafcán, 2002) con los topográficos a escalas 1:5.000 y 1:1.000 (Grafcán, 2009). De esta manera, se definieron los límites físicos de cada área turística, englobando el suelo realmente utilizado por la actividad.

3. Caracterización de la estructura territorial de las áreas turísticas consolidadas. Partiendo de la anterior base cartográfica, su nivel de detalle se enriqueció a través de dos fuentes adicionales de información: por un lado, la identificación de los usos no turísticos (espacios verdes, plazas, zonas comerciales, edificios públicos, etc.), la cual se realizó mediante su localización en el Callejero Digital de Canarias (Grafcán, 2010) y el apoyo del Catastro de Urbana (Ministerio de Hacienda, 2010); y por otro, el inventario de los establecimientos alojativos turísticos (2009) elaborado *ad hoc* partiendo de la información disponible, esto es, Sistema Informático Turístico de la Consejería de Turismo del Gobierno de Canarias (TURIDATA), los Servicios de Estadística de los cuatro Cabildos, el Callejero Digital de Canarias (Grafcán, 2010) y el Catastro de Urbana (Ministerio de Hacienda, 2010). El resultado fue la elaboración de un mapa de ocupación específico para tales áreas turísticas, desarrollando una clasificación de usos adaptada a los requerimientos del objetivo principal de este trabajo de investigación y diferenciando los espacios públicos y privados.
4. Localización y delimitación de los espacios transformados entre 1998-2009. Partiendo de la estructura territorial actual (2009), obtenida con el citado mapa específico de ocupación del suelo, se identificaron los espacios consolidados durante ese período mediante fotointerpretación del vuelo de 1998. Así, se diferenciaron los espacios ya existentes en 1998 y los surgidos hasta 2009 —y, por tanto, durante el proceso de moratoria turística—, a la vez que se identificaron, cuantificaron y caracterizaron los ámbitos afectados mediante las formas de ocupación del suelo.

### **3. RESULTADOS. LA CARACTERIZACIÓN DE LAS NUEVAS FORMAS DE PRODUCCIÓN DEL ESPACIO TURÍSTICO DERIVADAS DE LA MORATORIA TURÍSTICA**

La expansión territorial de las áreas turísticas consolidadas durante el proceso de moratoria turística es consecuencia de los efectos territoriales de tres tipos de formas de producción del espacio turístico; nos referimos al crecimiento de la oferta complementaria (un 13%), de las zonas residenciales (18%) y de la oferta alojativa (23%) (figura 2).

FIGURA 2. Formas de producción del espacio turístico del modelo de desarrollo territorial del turismo derivado del tercer boom turístico



\* El apartado de *otros* recoge los usos relacionados con urbanizaciones sin ocupación, zonas de movimientos de tierras, equipamientos (privados y públicos), etc.

Fuente: Proyecto ReinvenTUR. Elaboración propia.

a) El desarrollo de la oferta complementaria.

Desde las excepciones contempladas en el primer Decreto de la moratoria turística (el 4/2001), la construcción de campos de golf y, en menor medida, parques temáticos, se ha convertido en una pieza esencial de las estructuras territoriales de las áreas turísticas; prueba de ello es que la tasa de crecimiento de la superficie ocupada por este tipo de elemento con respecto a 1998 es del 116,8%. Su relevancia se debe no sólo al interés por adecuarse a los nuevos segmentos de mercado y diversificar los productos, sino también corregir tanto la saturación por un exceso de densidad edificatoria o de edificabilidad como la deficiencia dotacional de las mismas, sobre todo, por las pautas poco exigentes seguidas por la demanda turística hasta ese momento, así como la escasa preocupación del promotor, que se había limitado a construir el establecimiento de alojamiento turístico. Se trata de formas de creación de espacios turísticos de un significativo impacto territorial, como demuestra, por ejemplo, lo sucedido en Caleta Fuste (Fuerteventura), donde la construcción de dos campos de golf anexas ha determinado que, junto con las nuevas instalaciones alojativas y las urbanizaciones residenciales ubicadas a su alrededor, la superficie se ha duplicado respecto a 1998 (GARCÍA, 2010).



b) La aparición del fenómeno de la residencialidad.

La tasa de crecimiento de la superficie ocupada por los usos residenciales en las áreas turísticas es del 67,7% respecto a 1998. La aparición de la residencialidad, permanente o turística, constituye una reacción adaptativa del mercado ante la moratoria turística y, sobre todo, una forma de eludir las limitaciones al crecimiento de la oferta alojativa de la misma, y, en concreto, a la extrahotelera. Así, sin descartar que buena parte de las viviendas residenciales de nueva construcción en zonas próximas o anexas a las áreas turísticas responden a una demanda real por parte de la población residente, consideramos que su aparición se relaciona directamente con tres procesos de desarrollo inmobiliario:

- La construcción de urbanizaciones en segunda línea como sustituto del desarrollo turístico.
- Las urbanizaciones apoyadas en los mencionados campos de golf, con una densidad global muy baja y cuyo prestigio como residencia proviene de la existencia de un entorno cualificado (la idealización del «verde»), de la perfecta compatibilidad con la práctica de ese deporte y del predominio de la vivienda unifamiliar con jardín propio.
- La transformación de los proyectos extrahoteleros en residenciales por parte de sus promotores, amparándose en las excepciones contempladas en el artículo 4.2.b de la Ley 6/2001 que contenían varios preceptos susceptibles de interpretaciones diversas, todas ellas admisibles en Derecho.

Desde el punto de vista territorial, podemos distinguir dos tipos de modelos territoriales: por un lado, aquel en el que la residencialidad constituye un elemento estructural de la organización urbana de las áreas turísticas, de modo que los complejos residenciales de nueva creación y alto *standing* se mezclan con los mencionados establecimientos hoteleros horizontales; y por otro, aquel derivado de la materialización territorial de las expectativas generadas por el mercado inmobiliario, para lo cual se han recuperado, incluso, los derechos de los planes parciales de los años setenta y ochenta, dando lugar a urbanizaciones donde la funcionalidad residencial es hegemónica. No obstante, hay que advertir que, a diferencia de lo que sucede en otros ámbitos geográficos, este tipo de edificaciones no forman parte de urbanizaciones privadas, tipo *resort*, en la que el edificio o parcela construida dentro de la urbanización constituye una unidad física independiente, existiendo o no elementos comunes; por el contrario, se trata de urbanizaciones en las que las edificaciones aisladas o adosadas forman un único conjunto arquitectónico.

c) Las plazas turísticas que se incorporaron al mercado durante el proceso de moratoria turística.

La tasa de crecimiento de la superficie ocupada por los usos alojativos en las áreas turísticas es del 23,9% respecto a 1998. Tales plazas responden

básicamente a dos fases del proceso (cuadro 2): por un lado, aquellas que se incorporaron al mercado alojativo durante la primera etapa (el 61,2%), correspondiéndose, por tanto, con aquellas derivadas de las autorizaciones turísticas previas otorgadas con anterioridad a 2001, así como los efectos de la propia moratoria turística, en concreto, el «efecto llamada», que provocó una solicitud acelerada de licencias, y la «construcción preventiva», entendida como la materialización de las concedidas ante el riesgo de no poder ejecutarse por la puesta en marcha de dicha estrategia; y por otro, las que se ejecutaron durante el mismo y que responden a la propia dinámica del proceso de moratoria (el 38,8%).

*CUADRO 2. Resumen del número de plazas alojativas autorizadas antes y durante el proceso de moratoria turística*

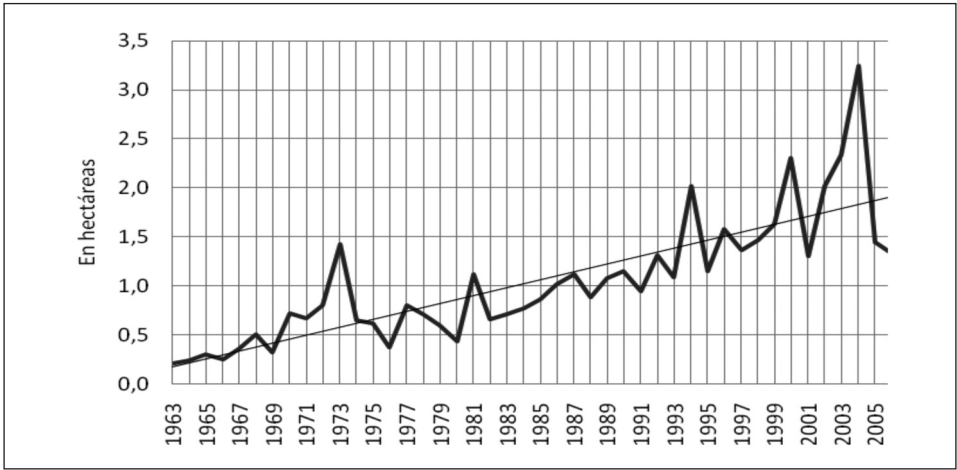
<b>Plazas alojativas autorizadas antes de la moratoria turística</b>	Con autorizaciones previas otorgadas entre 1998-2000	131.869
<b>Plazas alojativas autorizadas durante la moratoria turística</b>	Con autorización previa otorgada al amparo de las excepciones del Decreto 4/2001	40.279
	Con autorización previa otorgada al amparo de la Ley 19/2003	20.401
	Plazas otorgadas al amparo de su declaración como «de interés general) en virtud de la Ley 19/2003	5.737
	Plazas derivadas de los recursos estimados por el Tribunal Superior de Justicia de Canarias	17.102
<b>Total</b>		<b>215.388</b>

Fuente: Proyecto ReinvenTUR. Elaboración propia.

Sin embargo, el impacto territorial más significativo de la entrada al mercado turístico de esas plazas deriva del incremento del tamaño de las parcelas. Éste es consecuencia del cambio de tipología constructiva de los alojamientos turísticos que hemos denominado como «hoteles horizontales» (SIMANCAS y GARCÍA, 2010). Se trata de una tendencia iniciada en Canarias desde mediados de los noventa en un intento de imitación de los «resort caribeños», con el fin de incrementar o, al menos, mantener la competitividad, rentabilidad y adecuación del modelo turístico a los nuevos requerimientos de la demanda turística a través de ofrecer un conjunto integrado de servicios y productos. Ésta tipología quedó formalizada normativamente mediante la aplicación territorial, tanto del estándar mínimo de 50 m<sup>2</sup> de parcela/plaza fijado en la Directriz 20.4 de Ordenación del Turismo, como de los estándares turísticos (de infraestructuras y equipamientos) establecidos por la legislación sectorial, los cuales se han revelado como sustanciales en el proceso de regulación de la densidad alojativa y de las infra-

estructuras aplicables a los suelos turísticos y, por ende, a la urbanización turística. Estos nuevos establecimientos horizontales se caracterizan por una elevada cualificación (no inferior a cuatro estrellas), la ocupación de prácticamente toda una manzana, una volumetría irregular, un desarrollo vertical limitado a 5 alturas, una alta proporción (en torno al 33%) de la parte de la parcela no edificada destinada a zonas verdes, piscinas, solárium e instalaciones deportivas y de ocio de uso común de los clientes, así como una mayor superficie física construida —al aumentar el tamaño de las unidades alojativas y de los espacios comunes—. El efecto territorial más inmediato de este tipo edificatorio de alojamiento turístico es que, si bien se construye un menor número de establecimientos alojativos, se incrementa la superficie de las parcelas que ocupan (figura 3), así como su capacidad alojativa. A su vez, este nuevo tipo edificatoria puede llegar a duplicar el consumo de agua y la generación de residuos, a la vez que cuadruplicar el consumo de electricidad (HERNÁNDEZ, 2001: 177).

*FIGURA 3. Evolución temporal del tamaño medio de las parcelas de los establecimientos alojativos turísticos*



Fuente: Proyecto ReinventUR. Elaboración propia.

**4. CONCLUSIONES**

La moratoria turística constituyó una decisión gubernamental adoptada con la clara intención para modular las expectativas de crecimiento de la oferta de alojamiento turístico absolutamente desmesuradas generadas durante el tercer boom turístico canario. Ésta ha tenido una indiscutible eficacia, en cuanto al otorgamiento de nuevas autorizaciones turísticas previas a partir de 2003 y, por tanto, en relación con el incremento del número de plazas alojativas.

Sin embargo, el «efecto llamada» y la «construcción preventiva», entendidas como efectos inducidos de la propia decisión de establecer límites y ritmos de

crecimiento de la oferta de alojamiento turístico, y, sobre todo, los nuevos elementos estructurales del modelo de desarrollo territorial del turismo derivado del tercer boom turístico, concretado a través de las Directrices de Ordenación del Turismo, han provocado una significativa expansión territorial de las áreas turísticas.

En definitiva, aunque la moratoria turística se ha planteado desde el principio de contención del crecimiento territorial de la oferta de alojamiento turístico, impulsando la aplicación de operaciones de renovación de los espacios públicos y privados de las áreas turísticas consolidadas, la realidad territorial demuestra que no sólo ha incidido expresamente sobre la dinámica «natural» del sector turístico, sino que ha favorecido su expansión espacial, así como la aparición de otras nuevas.

## BIBLIOGRAFÍA

- BAUTE HERNÁNDEZ, L. y DE SOUZA IGLESIAS, A. (2001): *Avance de las Directrices de Ordenación del Turismo*, Gobierno de Canarias.
- GARCÍA CRUZ, J.I. (2010): «Renovación vs creación de espacios turísticos. Efectos territoriales de las Directrices de Ordenación del Turismo de Canarias», en *XV Congreso de la Asociación Española de Expertos en Turismo (AECIT)*, Asociación Española de Expertos en Turismo. [En prensa].
- HERNÁNDEZ LUIS, J.A. (2001): «Sostenibilidad y turismo en Maspalomas Costa Canaria», en PARREÑO, J. y HERNÁNDEZ, J.A. (coord.): *Evolución e implicaciones del turismo en Maspalomas*, Ayuntamiento de San Bartolomé de Tirajana, pp. 171-187.
- SIMANCAS CRUZ, M. R. y GARCÍA CRUZ, J. I. (2010): «El impacto territorial de las estrategias de mejora de la calidad de los destinos maduros: la aplicación de estándares edificatorios a los alojamientos turísticos», en HERNÁNDEZ MARTÍN, R. y SANTANA TALAVERA, A. (coord.): *Destinos turísticos maduros ante el cambio. Reflexiones desde Canarias*, La Laguna, Instituto Universitario de Ciencias Políticas y Sociales de la Universidad de La Laguna, pp. 163-182.
- VILLAR ROJAS, F.J. (2009): «La política turística de Canarias», en SIMANCAS CRUZ, M.R. (coord.): *El impacto de la crisis en la economía canaria*, Volumen I, Real Sociedad Económica de Amigos del País de Tenerife / Cabildo Insular de Tenerife, La Laguna, pp. 469-492.

# INFRAESTRUCTURAS DE TRANSPORTE Y TRANSFORMACIÓN URBANA: BINOMIO RECTOR EN LA CIUDAD DE VALLADOLID

Carlos Hugo Soria Cáceres

*soriacaceres@geo.uva.es*

*Universidad de Valladolid*

Roberto Díez Pisonero

*roberto10pisonero@hotmail.com*

*Universidad Complutense de Madrid*

**Resumen:** Muchas ciudades españolas están experimentando un profundo proceso de transformación urbana durante las últimas dos décadas como consecuencia de la dinamización de las infraestructuras de transporte. Tanto por el rango que ocupa en la jerarquía urbana nacional, así como la magnitud alcanzada en el proceso de cambio, se analizan, bajo una óptica geográfica e integradora, los cambios morfológicos y funcionales producidos en Valladolid y, al mismo tiempo, se proponen iniciativas infraestructurales que impulsen aún más la capital en el contexto nacional y europeo.

**Palabras clave:** transformación urbana, AVE, transporte aéreo, ordenación del territorio, dotación infraestructural.

## TRANSPORTATION INFRASTRUCTURES AND URBAN TRANSFORMATION: GUIDING COUPLE IN VALLADOLID

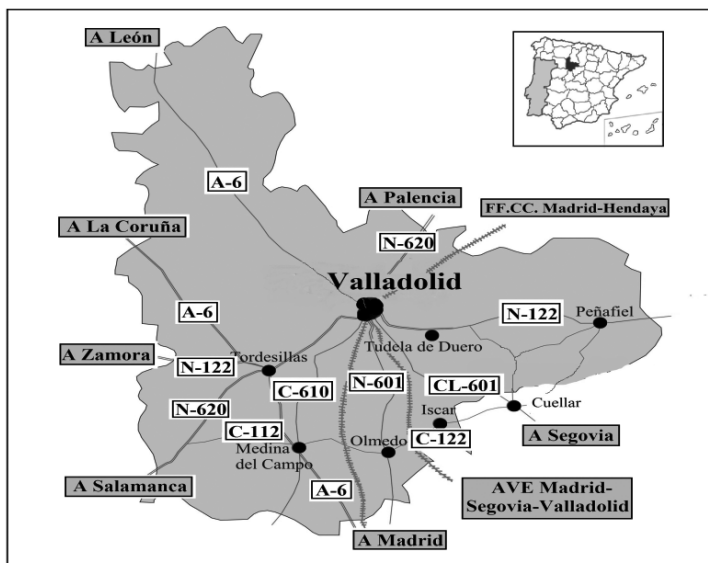
**Abstract:** Many Spanish cities are undergoing a profound process of urban transformation over the past two decades as a result of dynamic changes in transportation infrastructure. Both the level that Valladolid ranks in the urban national hierarchy as well as the magnitude reached in the change process, are analyzed under a geographical and integrated lens, the morphologic and functional changes produced in this city and, at the same time, the proposal of infrastructure initiatives that further stimulate domestic and European context.

**Key words:** Urban transformation, HSR, air transportation, urban planning, facilities and infrastructures.

# 1. CARACTERIZACIÓN DE VALLADOLID EN EL CONTEXTO REGIONAL. UNA SITUACIÓN ESTRATÉGICA EN EL NW DE LA PENÍNSULA IBÉRICA

La ciudad de Valladolid, capital de Castilla y León, cuenta en la actualidad con 315.522 habitantes según el Padrón de 2010 y se encuentra situada geoestratégicamente en el encuentro del eje diagonal que comunica Francia y Portugal, así como del conjunto de comunicaciones radiales que se dirigen desde Madrid al Norte y al Noroeste peninsular. En la figura 1 podemos apreciar la privilegiada situación de la ciudad, pues desde ella es fácil conectarse con el resto de la Península, tanto por tierra (sencillo acceso, a través de las circunvalaciones, autovías y autopistas que atraviesan sus inmediaciones) como por ferrocarril y por aire (facilitado tras la inauguración del Nuevo Acceso Ferroviario al Norte y Noroeste de España de Alta Velocidad y la ampliación del aeropuerto de Villanubla).

FIGURA 1. Localización de Valladolid



Fuente: Elaboración propia.

Es precisamente esta posición la que históricamente le ha permitido un desarrollo del que no han gozado otras capitales cercanas, tanto desde el punto de vista económico como demográfico. De este modo, en 1963, Valladolid se convirtió en Polo de Desarrollo industrial<sup>1</sup> lo que atrajo a industrias hoy día

<sup>1</sup> Decreto 30 enero de 1964. Por norma general, los Polos de Desarrollo se situaron en zonas de bajo nivel de renta, muy dependientes de la agricultura y con una alta emigración, pero en las que existía ya una actividad industrial importante y muchas posibilidades de crecimiento. Otros Polos de Desarrollo, por ejemplo, fueron las ciudades de Zaragoza, Vigo, La Coruña y Sevilla.

plenamente consolidadas como Renault o Michelin, que dieron trabajo a gran cantidad de población que, a su vez, provocó un enorme cambio en su fisonomía urbana. La expansión residencial en barrios no siempre bien planificados generó áreas que hoy día deben ser revitalizadas con proyectos de desarrollo urbanístico como el futuro soterramiento del ferrocarril. Por otro lado, su importante base industrial y su potencial reconversión como ciudad de servicios, está permitiendo el desarrollo y consolidación de un espacio metropolitano emergente, en el que se está produciendo un proceso de periurbanización, básicamente residencial, pero también relacionado con actividades económicas y de ocio, que se difunden desde el núcleo central hacia los municipios de su entorno permitiendo la casi fusión urbana de algunos municipios limítrofes. Sin embargo, como veremos a continuación, el factor clave que está motivando un profundo proceso de transformación urbana sin precedentes en la ciudad es la dinamización de las infraestructuras de transporte. De ahí, que el objetivo fundamental de esta comunicación sea valorar el rol de estas infraestructuras en el proceso de cambio de la ciudad, bajo una óptica geográfica e integradora.

## **2. LA CIUDAD DE VALLADOLID Y EL FERROCARRIL COMO ELEMENTO TRANSFORMADOR DE LA MORFOLOGÍA URBANA**

El establecimiento del ferrocarril en Valladolid en 1856 originó una serie de fenómenos encadenados que han quedado reflejados en el tejido urbano actual. La estación y demás dependencias ferroviarias (talleres, infraestructura ferroviaria, depósito de locomotoras...) transformaron físicamente un área por aquel entonces situada en el extrarradio y que hoy día se sitúa en pleno centro urbano. Por esta razón, en la actualidad, se buscan las soluciones que permitan eliminar la separación física generada por toda esta infraestructura, pero preservando la industria ferroviaria históricamente ligada a la ciudad.

### **2.1. El crecimiento desordenado y la «cicatriz» urbana. La necesaria separación entre industria ferroviaria y ciudad**

Los talleres y la estación de ferrocarril conformaron un espacio que no se limitó a ser un nuevo accidente urbano, sino que actuó como un potente imán desde donde se produjo la expansión de numerosos barrios obreros, con una clara incidencia ferroviaria. En estos enclaves, la ausencia de cualquier tipo de normativa urbanística favoreció la ilegalidad de la ocupación, la colmatación de barrios históricos y la formación de otros nuevos en las cercanías de la vía (JIMENEZ, 1992). De este modo, en las inmediaciones de la estación se produjo una expansión del área residencial sin precedentes, pero sin duda el hecho que marcó y condicionó el crecimiento futuro de la ciudad fue el tramo de vía de la línea Madrid-Hendaya que, a lo largo de sus seis kilómetros, dividió la ciudad en dos mitades perfectamente diferenciadas. Esta división se produjo desde un

principio, pero se acentuó a mediados del siglo XX cuando la ciudad fue declarada Polo de Desarrollo Industrial y se establecieron en ellas numerosas industrias que atrajeron población tanto del medio rural vallisoletano como de provincias colindantes. En el espacio entre vías nacieron así algunos de los barrios más populares de la ciudad como Delicias, Pajarillos, Pilarica o Belén, que actualmente suman casi un tercio de la población de la capital. Pronto los márgenes de la vía se revelaron como espacios insalubres y poco acondicionados, una fuente permanente de conflictos entre los vecinos de un lado y otro de la vía que veían que la dotación de equipamientos era claramente desigual. Por ello, desde los años 80, se pusieron en marcha proyectos de reforma interior con el objetivo de reacondicionar los márgenes y hacer más permeable lo que se ha conocido como «cicatriz urbana». No obstante, estas actuaciones puntuales no lograron su objetivo, ya que la tarea de integrar la ciudad requería de un proyecto mucho más ambicioso, el soterramiento del ferrocarril que, si bien se tenía en mente, era imposible de acometer por su alto costo y las limitaciones presupuestarias de la época. A pesar de ello, en el PGOU de 1984 promovido por el urbanista Bernardo Yncenga, ya se preveía una reserva de suelo importante en las afueras de la ciudad, con el objetivo de trasladar allí los talleres de RENFE y poder liberar el terreno que actualmente ocupan en el centro de Valladolid. Así podrían

*CUADRO 1. Cronograma del proyecto urbanístico-ferroviario de Valladolid*

AÑO	ACTUACIÓN
1984	Nuevo PGOU Bernardo Yncenga
1986	Concurso «Recuperación de los bordes urbanos del ferrocarril en el ciudad de Valladolid» para el acondicionamiento y vallado de los márgenes de la vía
1990	Estudios conjuntos de RENFE-Ayuntamiento a través de la consultora Ineco
1995	Proyecto de traslado y conversión en Estación Término dentro del municipio de La Cistérniga
1996	Concurso Colegio de Arquitectos «Ideas para Valladolid»
1998	Estudio Consultora IDOM para el entorno de la estación de Campo Grande
2002	Ayuntamiento «Propuesta Municipal de Soterramiento» y conversaciones con el Ministerio de Fomento
2003	Constitución de la Sociedad Valladolid Alta Velocidad
2005	Concurso público para el diseño del Plan de Ordenación. Gana el estudio de Richard Rogers
2007	Llega el AVE a la ciudad
2010	Comienza la construcción del <i>by pass</i> de mercancías y la construcción del Nuevo Complejo ferroviario

Fuente: Elaboración propia a partir del informe «Soterramiento del ferrocarril y transformaciones urbanísticas en Valladolid» (2002).



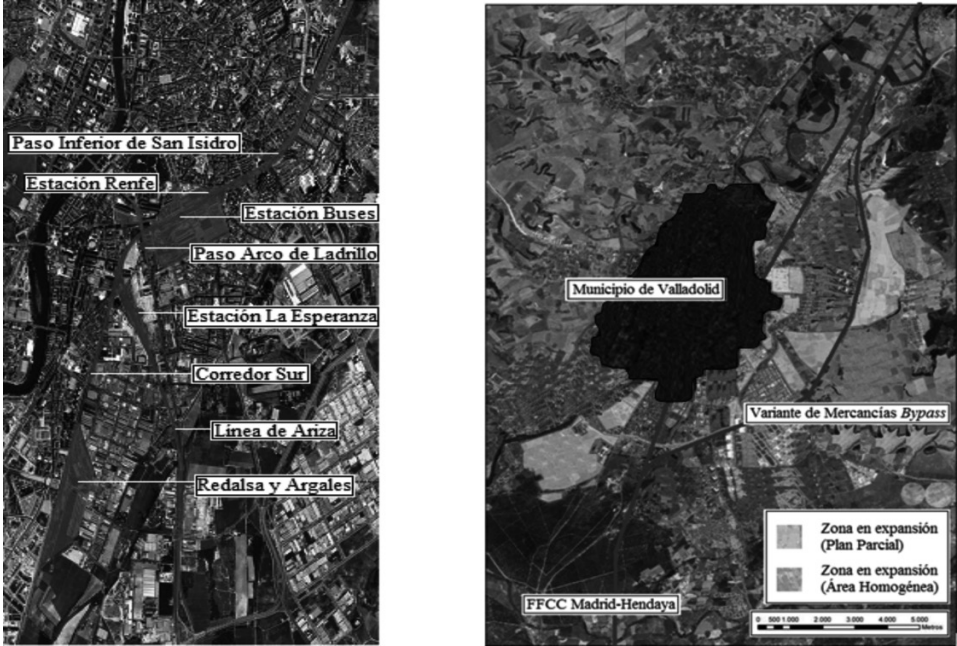
acometerse las pertinentes obras de urbanización, tanto en esta área central como en el resto de los terrenos afectados por la infraestructura ferroviaria y con estos cambios se lograría finiquitar la separación física entre el Este y el Oeste de la ciudad, además de poner en valor una gran cantidad de instalaciones ferroviarias industriales en desuso. Este traslado se verá apoyado además por la nueva circunvalación ferroviaria denominada *by pass* de mercancías, que conecta el nuevo complejo ferroviario e industrial con la actual vía Madrid-Hendaya a la altura del Pinar de Antequera. Dicha variante rodea la ciudad en su vertiente Este, de manera que se permite la circulación de trenes de mercancías por este trazado sin necesidad de atravesar la ciudad. Con ello se permitirá una mayor fluidez en el tráfico ferroviario a la par que se eliminarán los ruidos que generan este tipo de convoyes a su paso por el casco urbano.

## **2.2. Las nuevas propuestas de ordenación. El Plan Rogers**

Desde el año 1984 han sido muchas las propuestas referidas a la conveniencia o no de soterrar el ferrocarril (CALDERÓN y SAINZ, 2002). El interés que tiene este proyecto, tanto urbanística como económicamente, ha obligado a considerar aspectos como la propia viabilidad en términos financieros o las repercusiones que para el crecimiento futuro de la ciudad podía tener esta actuación. De este modo, ya sea por tratarse de un tema polémico heredado a lo largo de casi 150 años, ya sea por la dificultad de conjugar todas las opciones posibles para satisfacer las pretensiones de los actores que conforman esta actuación, lo cierto es que a lo largo de dos décadas se han sucedido diversas propuestas, soluciones, concursos o ideas. Los argumentos esgrimidos por el Ayuntamiento, el Colegio de Arquitectos y las asociaciones vecinales han nutrido el proyecto definitivo encargado a Richard Rogers, una opción que, se supone, recoge todas aquellas demandas políticas y ciudadanas. El llamado *Plan Rogers* supone una Modificación Puntual del PGOU vigente en Valladolid. Esta modificación tiene por objetivo llevar a cabo una operación urbanística ligada al ferrocarril que básicamente supone el soterramiento de la línea Madrid-Hendaya a su paso por la ciudad y la urbanización de este corredor, así como de los espacios anejos que se liberan con el traslado de la industria ferroviaria al extrarradio. Según se recoge en la propia Memoria Informativa *«el desarrollo urbanístico propuesto permitirá el cosido de la ciudad y la aparición de nuevos barrios así como la mejora de los equipamientos y dotaciones en los actuales, mejorando a su vez la movilidad en la zona y generando nuevos espacios de actividades mixtas en zonas actualmente congestionadas y desestructuradas»* (ROGERS, 2008). Es decir, se trata de una operación global que no sólo implica el soterramiento del ferrocarril, sino que pretende reunir bajo un mismo proyecto de reforma urbana una nueva estrategia de movilidad, la rehabilitación de edificaciones históricas ligadas a la industria ferroviaria y la creación de nuevos barrios en los terrenos liberados que, dicho sea de paso, deben contribuir a financiar la mayor parte de la operación. En este

proyecto intervienen diferentes agentes (Ayuntamiento, Ministerio de Fomento, ADIF, RENFE, Junta de Castilla y León), cada una con un papel, que se han agrupado bajo una sociedad denominada Valladolid Alta Velocidad, cuyo rol es actuar como foro de consenso, teniendo en cuenta que los terrenos afectados por la operación pertenecen en un porcentaje desigual a cada uno de ellos.

FIGURA 2. Plano de actuación del Plan Rogers y Crecimiento de la ciudad hacia el este



Fuente: Elaboración propia a partir de Memoria Informativa Plan Rogers 2008 y PGOU Valladolid 2008.

Como podemos apreciar en el plano anteriormente expuesto, el ámbito de actuación, de casi 100 ha de extensión, se circunscribe a un sector central de la ciudad afectado tanto por el paso de la vía férrea como por la instalación de la industria ferroviaria. Los seis kilómetros de vía que cortan la ciudad de Norte a Sur se soterrarán y el pasillo liberado se urbanizará de tal manera que se configurará como un eje de comunicación Norte-Sur de la ciudad a través de varias propuestas que, aún hoy, no han sido definidas. Sin embargo, sí que podemos describir este proyecto de reconversión urbana a través de dos grandes actuaciones. La primera de ellas se ciñe al entorno de la actual estación de ferrocarril Valladolid-Campo Grande, espacio que cuenta con una superficie cercana a las 60 ha, y cuya previsión es que se convierta en una Nueva Área de Centralidad y por ende en el núcleo de toda la operación (GANGES y DE LA RIVAS, 2005). Para ello, en primer lugar, se debe proceder al traslado de los talleres de RENFE que ocupan actualmente gran parte de esta área. Posteriormente se procederá al

levantamiento de oficinas, hoteles, equipamientos y 2.500 viviendas tanto de protección oficial como de mercado libre, según dictan las Memorias y proyectos presentados hasta el momento. En tercer lugar, una vez que se ha procedido a la urbanización de esta Nueva Área de Centralidad, se procederá a convertir la actual estación en un gran espacio intermodal de trenes y autobuses, que además albergará el futuro centro comercial Vialia, de 25.000 m<sup>2</sup>. Se respetará no obstante el edificio histórico y la fachada, así como otras instalaciones anexas en este espacio cuyo uso pretenden reconvertirse y ser puestos en valor<sup>2</sup>. La segunda de estas actuaciones previstas dentro del Plan Rogers es la creación de nuevos barrios residenciales. Uno de ellos hemos visto que se levantará en la nueva área de centralidad, pero a éste se sumarán otros como el Barrio de Argales, La Esperanza o la Ciudad de la Comunicación. La expansión residencial no afectará únicamente a las áreas incluidas dentro de la operación ferroviaria, sino que, a lo largo de estos años se ha podido constatar un basculamiento del crecimiento de la ciudad hacia el Este, teniendo en cuenta la futura desaparición de la vía férrea que permitirá permeabilizar la comunicación dentro de la ciudad. Es por ello que se han promovido numerosos planes parciales y sectores de actuación en los terrenos comprendidos entre la vía de ferrocarril Madrid-Hendaya y la futura variante de mercancías al Este de la ciudad.

### **3. ESTRATEGIAS DE DESARROLLO EN EL MARCO DE UNA NUEVA POLÍTICA DE TRANSPORTES**

Las infraestructuras de transporte, particularmente el ferrocarril, han supuesto como hemos visto anteriormente, la modificación de la propia morfología urbana de Valladolid, un espectacular crecimiento residencial y un factor clave en el desarrollo económico de la ciudad. Este desarrollo deberá incrementarse en los próximos años a tenor de los nuevos planes propuestos, ya sea con la construcción de nuevas vías de alta capacidad, la configuración de la capital como centro logístico o el impulso dado al aeropuerto de Villanubla. La reciente inauguración del primer tramo de la ronda exterior sur VA-30 junto con la previsión de que en 2012 esté en funcionamiento el *by-pass* ferroviario de mercancías (que circula paralelo a la ronda), facilitará la conexión de esta vía con otras carreteras como la A-11 Autovía del Duero o la Autovía de Castilla A-62. Esto supone un impulso a la configuración de Valladolid como nodo de transporte intermodal ferrocarril-carretera, tanto en los movimientos de mercancías por tierra como su conexión con los principales puertos de la Península Ibérica, fundamentalmente los de Gijón y Santander.

---

<sup>2</sup> Uno de estos edificios es el antiguo depósito de locomotoras que data del mediados del s. XIX y que a día de hoy se encuentra totalmente abandonado pero que se espera darle un uso como equipamiento cultural ya sea en forma de biblioteca o de centro polivalente.

### 3.1. Propuesta de Puerto Seco

En relación con las infraestructuras portuarias se ha venido planteando desde hace tiempo la posibilidad de que Valladolid acoja las instalaciones de un Puerto Seco. La última propuesta firme se dio en 2010 cuando se propuso a través de un documento de estudio presentado por el Puerto de Santander, la posibilidad de convertir a Valladolid en Puerto Seco, permitiendo con ello desarrollar las funciones de un puerto normal pero alejado del mar, con una infraestructura de almacenamiento similar y con la posibilidad de realizar allí los controles aduaneros (DIARIO MONTAÑES, 2010). Según se desprende de esta propuesta, la localización de esta infraestructura, cuya extensión rondaría las 20 ha, se plantearía entre los términos municipales de Valladolid y Olmedo, al Sur de la provincia, con conexión directa al by-pass ferroviario y la carretera N-601 cuya conversión en Autovía se espera para los próximos años. Las ventajas que ofrece este entorno se resumen en una adecuada conexión con la red ferroviaria ibérica (Santander, Valladolid, Madrid, Portugal, Francia), su centralidad en el conjunto de la comunidad autónoma de Castilla y León, su favorable orografía, la disponibilidad de suelo además de la importancia de Valladolid como centro de producción industrial y de consumo plenamente consolidado. La propuesta de Puerto Seco estaría apoyada además por el modelo de desarrollo de enclaves logísticos (Red CyLog) que desde el año 2005 promueve la Junta de Castilla y León. A través de esta red se pretende coordinar y mejorar la eficiencia de los transportes en el ámbito regional, mediante una gestión conjunta de los diferentes enclaves logísticos situados dentro de la Comunidad Autónoma. En el caso de Valladolid, la capital cuenta con el espacio Centrolid, uno de los más importantes de la red tanto por su superficie como por tráfico de vehículos que acoge<sup>3</sup>. A pesar de estas condiciones favorables, el proyecto de Puerto Seco sigue hoy día pendiente de estudio económico y viabilidad. Sin embargo, desde 2009 las Autoridades del Puerto de Santander vienen manteniendo contactos con diferentes clientes particulares como la cooperativa agraria ACOR, la multinacional automovilística Renault y otros operadores logísticos del puerto, en vistas de lograr acuerdos que pongan en marcha definitivamente este proyecto. La gestión del Puerto Seco estaría en manos de una sociedad público-privada cuyo promotor sería la Autoridad Portuaria de Santander y sería el tercero que Santander tuviera en la Península Ibérica, tras la puesta en funcionamiento del Puerto Seco de Santander-Ebro y el de Azuqueca en Guadalajara.

### 3.2. El nuevo acceso ferroviario de Alta Velocidad al Norte y Noroeste de España

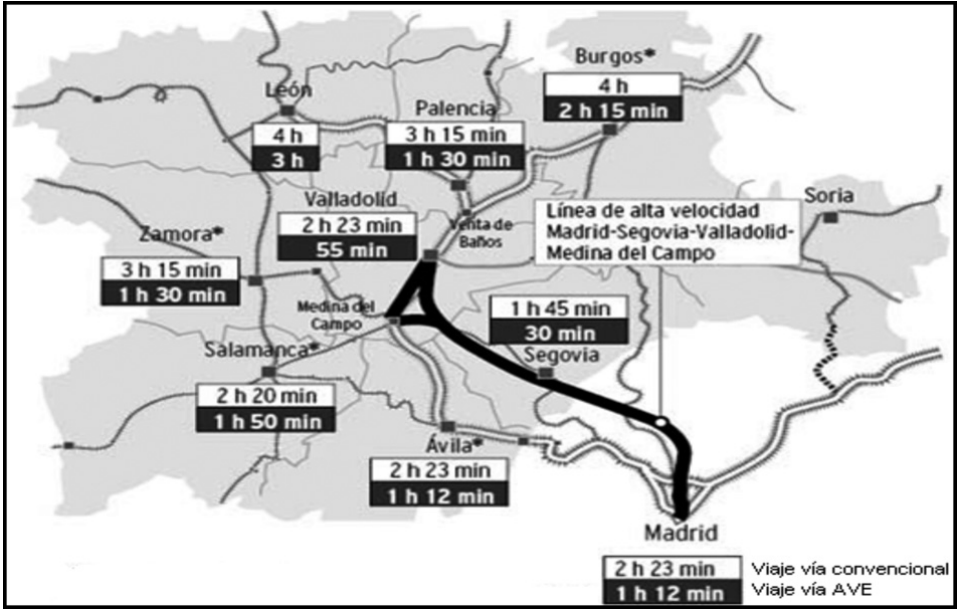
La nueva línea de Alta velocidad ferroviaria Madrid-Segovia-Valladolid fue inaugurada en 2007 y supone el primer paso del Nuevo Acceso ferroviario al

---

<sup>3</sup> En 2010, Centrolid tuvo una afluencia media de 10.246 vehículos. Fuente: Red CyLog

Norte y Noroeste de España. Al igual que la vía de ferrocarril convencional entre Madrid y Valladolid, este tramo se plantea como el tronco a través del cual se ha de distribuir el tráfico ferroviario de Alta Velocidad hacia las comunidades autónomas situadas en la cornisa cantábrica y Galicia. El acceso hacia esta última Comunidad se hace a través del nodo ferroviario de Medina del Campo, situado a veinte kilómetros al Sur de Valladolid y donde actualmente también se sitúa la bifurcación del ferrocarril convencional. A pesar de que el Centro de Regularización y Control de Alta Velocidad para el sector Norte-Noroeste de España se situará en la ciudad de León, actualmente Valladolid se configura como un eje ferroviario básico en los planes de desarrollo de la Alta Velocidad en España, como puede desprenderse del Plan Estratégico de Infraestructuras y Transporte (AA.VV., 2004). Teniendo en cuenta que la planificación de esta Red de Alta Velocidad ferroviaria se ha planteado siguiendo de nuevo un modelo radial (compensado con ejes transversales como el corredor del mediterráneo o del cantábrico), Valladolid vuelve a situarse, por su posición geográfica, en el centro a través del cual debe circular la mayor parte del tráfico ferroviario de Alta Velocidad con origen y destino el Norte de España y Francia. Esto favorece la conexión de la ciudad con las principales capitales septentrionales de España y en un futuro con Europa, a través de la frontera de Irún y el corredor hacia Portugal. Además, la inminente inauguración del túnel que comunica las estaciones de Chamartín y Atocha en Madrid, favorecerá la conexión directa con el

FIGURA 3. Comparativa de tiempos de viaje entre ferrocarril convencional y Alta Velocidad desde Madrid a las distintas capitales de Castilla y León



Fuente: Ministerio de Fomento y El Norte de Castilla.

corredor Sur de Alta Velocidad, de manera que la comunicación entre Valladolid y las capitales andaluzas que disponen de línea de Alta Velocidad ferroviaria se situará en un tiempo estimado de 4 horas. En definitiva, la elección de Valladolid como eje distribuidor del cuadrante noroeste de la Península Ibérica de la Alta Velocidad ferroviaria, constituye la plasmación territorial de lo explícitamente contemplado en la Directiva 96/48/CE sobre el sistema ferroviario europeo de Alta Velocidad (MANERO, 2008).

### **3.3. La dinamización del aeropuerto de Villanubla: propuestas objetivas para un aeropuerto regional**

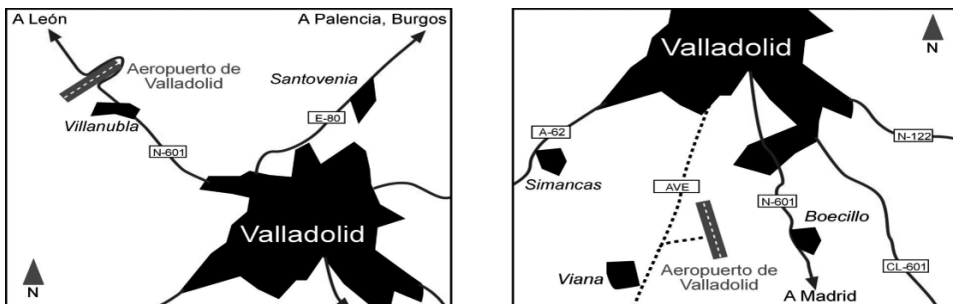
El aeropuerto de Villanubla-Valladolid está situado a 10 km de la ciudad por la carretera N-601. Es el aeropuerto de mayor importancia en número de pasajeros de Castilla y León y, por ende, considerado un importante factor de desarrollo socioeconómico para la capital vallisoletana pues representa el 1,5% del PIB provincial (INE, 2011). A partir del año 2002, fecha en la que comienza a operar la compañía de bajo coste Ryanair, el aeropuerto vive un desarrollo sin precedentes: por un lado, se supera el umbral de los 500.000 pasajeros en el año 2007 (AA.VV., 2010) y, por otro, la conectividad aérea del aeropuerto se amplía, tanto nacional (con nuevos enlaces domésticos a Málaga, Lanzarote, Alicante y Barcelona) como internacionalmente (Reino Unido, Bélgica e Italia). Ambos factores motivaron al Ministerio de Fomento a invertir económicamente en dicha infraestructura con una nueva terminal de pasajeros (2000), el edificio anexo a la terminal (2005) así como la mejora del sistema de ILS para aterrizar en condiciones de baja visibilidad (2007). Sin embargo, durante los tres últimos años, el número de pasajeros ha retrocedido como consecuencia de la crisis económica-financiera actual. El menor gasto disponible de los usuarios y el cese de actividad de compañías vinculadas con el aeropuerto como Lagun Air (2008) y Air France (2009) han trastocado esta situación. Además, cabe tener en cuenta que la competencia de Villanubla es cada día mayor, pues los aeropuertos de Burgos, Salamanca y León ofrecen vuelos a Barcelona, el destino más elegido por los clientes de Valladolid. Así, mientras que muchos leoneses, burgaleses y salmantinos tenían que desplazarse a la capital del Pisuerga para volar a la ciudad condal, ya no tienen necesidad de hacerlo. Esto abre la controversia de los cuatro aeropuertos castellanoleoneses: hasta qué punto es viable tener cuatro infraestructuras aeroportuarias para una región como Castilla y León, si ninguno de ellos por sí solo alcanza el umbral mínimo de pasajeros que garantiza la viabilidad de un aeropuerto<sup>4</sup>. Por todo lo anterior y en busca de la mejor operatividad del aeropuerto, se ofrecen dos alternativas de actuación respecto al aeropuerto de Valladolid:

---

<sup>4</sup> Según los expertos, un aeropuerto comienza a ser viable económicamente cuando se superan los 500.000 pasajeros anuales.

- a) Apostar por la centralización regional en el aeropuerto de Valladolid como consecuencia de su mayor potencial demográfico, geográfico, económico y político. Esto supondría frenar la huida de pasajeros a Barajas y al resto de aeropuertos regionales hiper-subsuencionados por la Comunidad. Así, se afianzaría el aeropuerto de Villanubla como un aeropuerto regional, que dispusiera de buenas frecuencias a varios destinos y tratara de incrementar el número de pasajeros para su consolidación.
- b) Cambio de emplazamiento de la infraestructura aeroportuaria. La apertura del Nuevo Acceso Ferroviario al Norte y Noroeste de España de Alta Velocidad (Madrid-Segovia-Valladolid) ha supuesto aproximar ambas capitales a menos de una hora de duración. Esta cercanía a Madrid, junto con su potencial en toda la Meseta Septentrional son dos factores de especial relevancia que otorgan grandes posibilidades a la capital castellano-leonesa de poder constituirse en distribuidor de la Alta Velocidad del norte y oeste peninsular. Debido a ello, se propone trasladar el aeropuerto de la carretera de Villanubla (sector septentrional de la N-601) al sur de la ciudad, en el sector espacial entre la carretera de Boecillo (carretera de Madrid) y la línea de alta velocidad. Así, sería posible garantizar la tan ansiada intermodalidad tren-avión que permita dinamizar la optimización de estas infraestructuras y, por consiguiente, consolidar Villanubla como un aeropuerto de emergencia de Barajas.

FIGURA 6. Localización actual y propuesta de reubicación del aeropuerto Valladolid



Fuente: Elaboración propia.

#### 4. CONCLUSIONES

Las infraestructuras de transporte se presentan como grandes agentes de cambio en las ciudades, sobre todo en aquellas que, como Valladolid, se hayan localizadas en la confluencia de grandes vías de comunicación. En el presente artículo se ha intentado destacar esta potencialidad como factor clave que influye en la nueva economía de los servicios y los transportes, donde resulta fundamental una red logística ágil que permita el desplazamiento de grandes volúmenes de

mercancías o pasajeros a través de distintos medios interconectados. Pero además, estas infraestructuras se posicionan cada vez más como agentes de cambios urbanos, ya que su instalación, mejora o ampliación, genera toda una serie de fenómenos encadenados que tienen que ver con la puesta en valor de los terrenos que ocupan y su acondicionamiento para nuevos usos terciarios. Ambos fenómenos pueden observarse en Valladolid, donde su posicionamiento en el cuadrante noroccidental de la Península Ibérica le ha permitido históricamente acoger algunas de las grandes vías de comunicación peninsulares y, por otra parte, generar a su vez un crecimiento urbano asociado a estas infraestructuras de transporte, fundamentalmente el ferrocarril. En la actualidad vuelve a darse el mismo fenómeno, ya que desde la llegada de la Alta Velocidad ferroviaria en 2007 se está trabajando en una reconfiguración urbana sin precedentes, que transformará tanto la propia imagen de la ciudad como todo su tejido comercial, turístico y social. Sin embargo, para que esta operación sea completa, se hace necesario atender a una serie de criterios racionales desde el punto de vista urbanístico, con un equilibrio entre la oferta y la demanda de vivienda y no sobreexplotando los recursos comerciales de manera que los nuevos espacios planteados acaben por dilapidar el comercio tradicional de la ciudad. Asimismo, se debe apostar por un mejor aprovechamiento del aeropuerto atendiendo a su cercanía con Madrid, de manera que pueda ser explotado con una gestión más eficiente y coordinada con la red de Alta Velocidad o, incluso, planteando su traslado a un área mejor conectada y con unas dimensiones acordes a su demanda real de vuelos y pasajeros. Con nuestra aportación consideramos que se sientan las bases para líneas y trabajos de investigación posteriores que, centrados en esta materia, pretendan abordar desde una perspectiva holística e integral el impacto de las infraestructuras de transporte en relación con el entorno económico, social y territorial sobre el que se asientan.

## BIBLIOGRAFÍA

- AA.VV. (2004): *Plan estratégico de Infraestructuras y Transporte (PEIT)*, Secretaría de Estado de Infraestructuras y Planificación, Ministerio de Fomento.
- AA.VV. (2010): *Tráfico de pasajeros, operaciones y carga en los aeropuertos españoles*, AENA, [http://www.aena.es/definitivos\\_2009.pdf](http://www.aena.es/definitivos_2009.pdf) (consulta: 10/02/2011).
- JIMÉNEZ, M. (1992): *Evolución urbana de Valladolid en relación con el ferrocarril*, Valladolid, Ámbito.
- MANERO, F. (16/06/2008): «Castilla y León ante el nuevo modelo ferroviario», *Diario El Norte de Castilla*.
- ROGERS, R. (2008): *Memorias Informativa y Vinculante de la Modificación del Plan general de ordenación urbana de Valladolid*, Valladolid.
- SANTOS, L., DE LAS RIVAS, J.L. (2005): «El proyecto urbanístico del AVE en Valladolid, hacia la creación de un nuevo espacio de centralidad en los espacios ferroviarios», *Revista Ingeniería y Territorio*, 70.



CALDERÓN, B. Y SAINZ, J. L (2002): «Soterramiento del ferrocarril y transformaciones urbanísticas en Valladolid», *Informe. Confederación vallisoletana de empresarios*, Universidad de Valladolid.

### **Páginas Web**

[www.urbanvalladolid.es](http://www.urbanvalladolid.es) (Web no oficial sobre proyectos urbanísticos en Valladolid). Consulta: 05/02/2011.

[www.eldiariomontanes.es](http://www.eldiariomontanes.es) (Diario Montañés). Fecha 30/05/2010. Consulta: 05/02/2011.

[www.elnortedecastilla.es](http://www.elnortedecastilla.es) (El Norte de Castilla). Canal Valladolid Alta Velocidad. Consulta: 03/03/2011.

[www.ava.es](http://www.ava.es) (Ayuntamiento de Valladolid). Consulta: 02/02/2011.

[www.vecinosvalladolid.org](http://www.vecinosvalladolid.org) (Asociación de Vecinos de Valladolid). Documentación urbanística. Consulta: 02/02/2011.

[www.ine.es](http://www.ine.es) (Instituto Nacional de Estadística). Consulta: 17/01/2011.

[www.fomento.es](http://www.fomento.es) (Ministerio de Fomento) Consulta: 17/01/2011.

[www.asociacioncylog.com/](http://www.asociacioncylog.com/) (Red CyLOG). Consulta: 04/04/2011

[www.jcyl.es](http://www.jcyl.es) (Junta de Castilla y León. PGOU Valladolid). Consulta: 07/02/2011.



# LA UTOPIA DEL CRECIMIENTO: PÉRDIDA DE RENTABILIDAD TURÍSTICA EN TORREMOLINOS\*

Daniela F. Thiel Ellul

*daniela.thielellul@unsam.edu.ar*

*CIDeTur-EEyN. Universidad Nacional de San Martín*

Enrique Navarro Jurado

*enavarro@uma.es*

*Dpto. Geografía, Universidad de Málaga*

**Resumen:** Los objetivos de esta comunicación se centran en analizar en la localidad de Torremolinos el fenómeno del urbanismo y las últimas tendencias reflejadas en el desarrollo de la actividad turística. De esta forma, se pretende evaluar, a través de un conjunto de indicadores, en qué medida las «presiones» sufridas por el territorio están siendo «recompensadas» por los beneficios obtenidos en la industria turística. Los resultados demuestran como la utopía de un crecimiento sin límites guiada por un mayor desarrollo socio-económico, se está traduciendo en una pérdida para el sector turístico y el destino en general.

**Palabras clave:** Urbanismo, turismo, rentabilidad, Torremolinos, indicadores.

## THE UTOPIA OF GROWTH: REDUCTION IN THE EARNING CAPACITY OF THE TOURISM SECTOR IN TORREMOLINOS

**Abstract:** The aim of this paper is to analyse in the town of Torremolinos the phenomenon of urbanization and recent trends in the development of tourism. Using a set of indicators, we intend to assess if the pressures on the environment are being «rewarded» by the benefits from the tourism industry. The results demonstrate how the utopia of unlimited growth driven by higher socio-economic

---

\* La investigación que da lugar a esta comunicación se financia con el proyecto de investigación titulado «La Geoeconomía y la Geopolítica turística. Análisis de la glocalización turística balear, implicaciones socioambientales» (CSO2009-08400) del Plan Nacional de I+D+I del Ministerio de Ciencia e Innovación.» La Geoeconomía y la Geopolítica turística. Análisis de la glocalización turística balear, implicaciones socioambientales» (CSO2009-08400) del Plan Nacional de I+D+I del Ministerio de Ciencia e Innovación.

development, is resulting in a loss to the tourism industry and the destination in general.

**Key words:** Urbanization; tourism, earning capacity, Torremolinos, indicators.

## 1. INTRODUCCIÓN

Desde la segunda mitad del siglo XX la actividad turística ha crecido intensamente en España, especialmente en la costa mediterránea y en sus dos archipiélagos. Las fuertes presiones del turismo masivo de «sol y playa» a las que se vieron sometidas estas zonas desde los sesenta, transformaron radicalmente sus estructuras económicas y sociales, generando un importante crecimiento económico, pero también el deterioro y la pérdida definitiva de valiosos espacios naturales (RULLAN, 2010; CUADRADO CIURANETA *et al.*, 2006; ACOSTA RODRÍGUEZ, 2007; NAVARRO JURADO, 2003).

El modelo de implantación turística basado fundamentalmente en el consumo del suelo y muy vinculado al negocio inmobiliario a corto plazo, fue imponiendo una masiva ocupación del frente litoral, que se fue extendiendo al traspais interior con modalidades turísticas más asociadas a las urbanizaciones residenciales y en algunos casos a campos de golf (NAVARRO JURADO, 2006; HUETE NIEVES, 2008). En los últimos años, estas áreas han tenido una nueva intensificación de la presión urbanística, catalogada por algunos autores como un *tsunami urbanizador* (FERNÁNDEZ DURÁN, 2006), y que ha encontrado en la actividad turística una de sus mejores excusas. En definitiva, esto se ha traducido en un incremento extraordinario de la capacidad de alojamiento en las áreas litorales y, por lo tanto, del volumen potencial de turistas que el territorio debe soportar. El crecimiento por volumen, tanto de la oferta como de la demanda, ha sido la estrategia que ha primado en estos intensos años de desarrollo turístico y urbanístico. Este crecimiento no ha sido espontáneo, sin previsión, muy al contrario ha sido planificado y ha formado parte de las estrategias económicas de los ayuntamientos y comunidades autónomas, justificándose como un modelo de «desarrollo» que generaba empleo, bienestar al ciudadano e importantes ingresos en las arcas públicas; y ahora estamos descubriendo que este argumento es una falacia, porque crecer constantemente implica una mayor saturación del espacio, una degradación física del destino con la consiguiente devaluación de su competitividad -si no se invierte constantemente- lo que conlleva directamente una pérdida de los clientes que más gastos realizan (la disminución del gasto es evidente en la Costa del Sol, CONSEJERÍA DE TURISMO, COMERCIO Y DEPORTE, 2007).

Frente a este panorama, han sido diversas las investigaciones y estudios que se han centrado en evaluar las principales transformaciones territoriales generadas por este proceso y sus consecuencias sobre el medio (OSE, 2006; GREENPEACE, 2010). Sin embargo, en los últimos tiempos, estas repercusiones no sólo afectan negativamente al medio ambiente sino que están incidiendo en las acti-

vidades económicas, como la turística, que han sido motores de este proceso y constituyen la principal fuente de subsistencia de dichos territorios. Es así como, grandes grupos turísticos españoles como Exceltur (2005), denuncian la masiva urbanización del litoral y la superación de la capacidad de carga del territorio.

La crisis inmobiliaria en España (2006-07), unida a la crisis financiera internacional (2007-2008), profundiza y hace más evidentes los riesgos a los que se encuentra sometida la actividad turística –responsable y víctima de este proceso-. Surge así la necesidad de estudios que sirvan para reflexionar sobre las implicaciones que tendría continuar con este modelo de crecimiento. No obstante, hay que situar esta investigación en una visión más amplia. Lo que se quiere evidenciar es que el actual modelo económico de crecimiento sin límites es cortoplacista e insostenible con el medio, la sociedad y la economía local y global. La utopía de un crecimiento sin límites es muy interesada porque un sistema territorial local y/o global no puede soportar un crecimiento ilimitado.

Este debate sobre los límites del crecimiento no es nuevo, ni en el territorio (Informe Meadows I - II), ni en el sector turístico (SAVERIADES, 2000: 148). En los destinos turísticos las estrategias y políticas se han basado en el «Modelo de Ciclo del Producto Turístico» enunciado por Butler (1980), aquí denunciaremos que el modelo que no es válido si el objetivo es que los destinos tiendan a ser más competitivos, rentables y evitando en lo posible los impactos sociales y ambientales, es decir, un modelo de desarrollo que alcance mayores cotas de sostenibilidad. Las críticas al modelo de Butler son muchas pero las objeciones respecto a la sostenibilidad se fundamentan en la propia concepción teórica ya que el modelo parte de la premisa «crecer cuantitativamente en el número de turistas es bueno, de lo contrario habría un declive en el destino». A partir de ahí surgen varias cuestiones, ¿por tener más turistas se rejuvenece el destino o se masifica?, ¿por qué no cambiar la variable número de turistas por el gasto medio de bolsillo diario del turista?. Por tanto, el modelo de Butler es «perverso» respecto a la sostenibilidad local y global, y ahora la pregunta es ¿por qué seguir valorando los destinos con este esquema tan simple?

Los objetivos de esta comunicación se centran en analizar en la localidad de Torremolinos (Costa del Sol) el fenómeno del urbanismo y las últimas tendencias reflejadas en el desarrollo de la actividad turística. De esta forma, se pretende evaluar en qué medida las «presiones» que sufre el territorio están siendo «recompensadas» por los beneficios obtenidos en la industria turística y cuáles son los principales aspectos que podrían estar perjudicándola. Se describen y cuantifican los resultados de los procesos de urbanización sufridos en el territorio y sus repercusiones sobre el medio (ocupación y cambios en usos del suelo, artificialización de la costa, calidad paisajística, producción de residuos, contaminación) y lo que sin duda es más interesante, se estudian las tendencias que en los últimos años vienen reflejando los indicadores representativos del sector hotelero, su incidencia en la rentabilidad del sector y, por tanto, del destino en general. El método de trabajo ha sido la creación de un conjunto de indicadores de soste-

nibilidad con el modelo de Presión-Estado-Respuesta (PER), presentándose en esta oportunidad aquellos que evalúan los aspectos enunciados en los objetivos.

A continuación, se describe el área de estudio y el análisis efectuado del destino turístico a través de los indicadores. Se finaliza con algunas reflexiones sobre el caso de estudio y sobre el paradigma del crecimiento.

## 2. ÁREA DE ESTUDIO

El municipio de Torremolinos constituye un destino turístico consolidado y maduro de la Costa del Sol Occidental (Málaga), tiene una *superficie* total de 20,4 Km<sup>2</sup>, con una *extensión* de 6,8 Km de costa, una *población* residente de 66.957 hab. (2010) y una *densidad* de 3.282 hab/Km<sup>2</sup>.

Su desarrollo turístico tuvo lugar con el llamado «boom» de finales de la década de los 50, a partir del cual el entonces pequeño pueblo de agricultores, harineros y pescadores se transforma en uno de los destinos vacacionales más importantes de España. El crecimiento acelerado y descontrolado que experimentó el territorio tiene su reflejo en la explosión demográfica y el crecimiento urbanístico de la localidad (GALACHO JIMÉNEZ, 1996). Entre 1950 y 2010 el *incremento de la población residente* ha sido de un 1.580%, con crecimientos espectaculares en las décadas de los 50 y 60 (10-15,7% tasas anuales) vinculados a la irrupción del turismo de masas, que se agudizan en los 80 y 2000 (6% anual), asociados principalmente al aumento de la movilidad residencial –siendo una zona de expansión de Málaga capital– y al crecimiento del turismo.

La *capacidad de alojamiento* del municipio (residente y turística) ha sobrepasado las 160.000 plazas (2009), suponiendo una considerable *densidad* (7.866 plazas/km<sup>2</sup>). La composición demuestra la especialización turística del territorio: 95.027 plazas (59%) corresponden a plazas turísticas, de las cuales 28.040 son *oferta reglada* (hoteles, hostales, apartamentos, campings) y 66.987 son de *oferta no reglada* (vivienda de potencial uso turístico). Vale mencionar que si bien, tal como ocurre en otros destinos mediterráneos, la oferta no reglada representa la oferta mayoritaria (70,5%), pese a que Torremolinos es la localidad que presenta la mayor cantidad de plazas regladas en la Costa del Sol (21%), concentrando el 19% de las plazas de la provincia de Málaga y el 6% de Andalucía.

## 3. ANÁLISIS DE LA TRANSFORMACIÓN URBANÍSTICA Y LAS PRESIONES SOBRE EL MEDIO FÍSICO

La *ocupación del suelo* y los *cambios en su uso* son unos de los indicadores claves para medir con rigor la dimensión territorial-ambiental del desarrollo, ya que permiten establecer la magnitud de la presión y los efectos de las interacciones entre las actividades humanas y la dinámica natural de los ecosistemas (JIMÉNEZ HERRERO, 2006). En Torremolinos, la especialización turística, el crecimiento de la población y el crecimiento urbanístico asociado a ello, ha gene-

rado una mayor artificialización del territorio. Como se muestra en el cuadro 1, el suelo artificial (superficies construidas y alteradas) ha aumentado en 750 ha entre 1957 y 2007 (477%), pasando de 157,3 a 907,4 ha, a expensas del decrecimiento de las superficies agrícolas (de 642,9 a 59,4 ha), lo cual demuestra la pérdida de otros usos productivos del suelo. Esta transformación no se limita al pasado siendo significativos los cambios ocurridos entre 1999 y 2007. En este último período, el aumento en el uso artificial (179 ha) se debe a las urbanizaciones residenciales (72 ha), las zonas en construcción (41 ha) y las zonas comerciales e industriales (25,5 ha). El resultado es que en 2007 el *suelo artificial* representa el 45% del municipio, los *usos agrícolas* son insignificantes (3%), mientras que el 51,3% restante corresponde a *usos naturales*, tanto de un matorral degradado, pequeños retazos de bosques todo ello en el relieve montañoso de la Sierra de Mijas, con rocas calizas y fuertes pendientes (entre 40 y 80%) que limitan físicamente las posibilidades de construcción.

CUADRO 1, Cambios en los usos del suelo. Torremolinos. 1957-2007

Uso o cobertura vegetal	1957		1977		1984		1999		2007		Dif. Has 57-07
	Has	%	Has	%	Has	%	Has	%	Has	%	
Sup. construidas y alteradas	157,3	8,0%	435,9	22,1%	531,9	26,8%	727,6	36,7%	907,4	45,7%	750,1
Sup. agrícolas	642,9	32,8%	246,7	12,5%	218,1	11,0%	98,9	5,0%	59,4	3,0%	-583,5
Sup. forestales y naturales	1160,4	59,2%	1287,8	65,4%	1237,5	62,3%	1158,2	58,4%	1016,8	51,3%	-143,5
SUPERFICIE TOTAL	1960,6	100%	1970,4	100%	1987,4	100%	1984,6	100%	1983,6	100%	

Fuente: Junta de Andalucía. Elaboración propia.

Otro indicador significativo es que más del 85% *del primer kilómetro de costa está ocupado* y sólo quedan sin construir 100.000 m<sup>2</sup>. Dicha zona, al Este del municipio, ya cuenta con un paseo marítimo y con parcelaciones para su próxima urbanización. Este continuo urbano planificado deja evidencia de insostenibilidad, por un lado al inmovilizar el espacio impidiendo la dinámica propia de los frágiles ecosistemas marinos y, por otro, al limitar la autorregeneración natural de las arenas de las playas (OBSERVATORIO PROVINCIAL DE SOSTENIBILIDAD EN MÁLAGA, 2009), atentando de esta forma contra el principal recurso turístico del destino.

Esta artificialización del espacio ha disminuido la *calidad paisajística* porque no ha seguido ningún criterio de integración con el medio, siendo la prueba más contundente los altos edificios que conforman una «barrera de cemento» que domina la primera línea de playa. A esto se suma la uniformidad de los modelos constructivos —grandes bloques de apartamentos y viviendas adosadas— que se construyeron sin criterios ambientales o de racionalización territorial, sólo con criterios económicos. Además, la disminución de los espacios naturales se han potenciado, prueba de ello lo constituye la corrección efectuada en el año 1996

de los límites del espacio natural de la Sierra de Mijas, que ha significado la ocupación de las zonas medias de la montaña.

El exceso de presión se hace evidente a su vez sobre uno de los recursos naturales más sensibles del área de estudio: los *recursos hídricos*. El acuífero subterráneo de las Sierras de Mijas-Blancas, fuente de abastecimiento de agua, descensos importantes de nivel presentando periódicamente manifestaciones de sobreexplotación<sup>1</sup> —particularmente en el subsistema de Torremolinos<sup>2</sup>— debido al aumento del consumo y a la proliferación de captaciones.

Otros efectos que la presión urbanística y turística produce sobre el medio ambiente son los que se observan en los focos de contaminación. La *generación de residuos sólidos urbanos (RSU)* ha crecido significativamente influida por el incremento estacional de población motivada por el turismo. Entre 2004-2008 los *RSU* han pasado de 44.973 a 62.000 Tn, lo que supone un aumento de un 38% en tan sólo cuatro años, superando al crecimiento de la población residente en ese mismo período (20%). De esta forma, el ratio de *RSU per cápita* pasa de 859 kg/hab/año en el 2004 a 983 kg/hab/año en el 2008, siendo el municipio que mayor ratio alcanza en toda la provincia de Málaga, muy por encima de la media provincial (598 kg/hab/año).

Esta situación repercute en la *contaminación atmosférica* y en las *emisiones de Gases Efecto Invernadero (GEI)*. El importante volumen de residuos generado, unido a la deficiencia histórica en el tratamiento de los mismos —que hasta fines del año 2010 han sido dispuestos en un vertedero controlado municipal localizado en la Sierra de Mijas—, hacen que Torremolinos sin ser capital provincial tenga al 2007 uno de los niveles de emisiones de GEI por tratamiento y eliminación de residuos más elevados de Andalucía —31.779 toneladas equivalentes de CO<sub>2</sub>— sólo superado por Sevilla, Córdoba, Granada, Málaga, Chiclana de la Frontera y Jerez de la Frontera.

En lo que respecta a los vertidos de *aguas residuales*, si bien en los últimos años se han efectuado avances significativos en materia de infraestructura de saneamiento, esta situación no impide que en los meses de máxima ocupación de la temporada alta de verano aparezcan natas y manchas de contaminación en algunas de las playas, imposibilitando el baño en el mar y perjudicando la imagen internacional del destino. Esto se debe sencillamente a que el ritmo en el crecimiento poblacional y turístico es superior al crecimiento de las infraestructuras planificadas, siendo en los meses de mayor afluencia cuando el déficit en las dotaciones se pone de manifiesto.

Sin lugar a dudas, los impactos ambientales reflejan las principales consecuencias negativas generadas por el incontrolado crecimiento urbanístico-turístico sufrido por el territorio. Estas consecuencias de las cuales el modelo de crecimiento

---

<sup>1</sup> Andreo Navarro (1997) determina para el período 1990-1994 una sobreexplotación de 10 Hm<sup>3</sup>/año en todo el acuífero.

<sup>2</sup> El acuífero de las Sierras de Mijas-Blancas está conformado por ocho subsistemas, siendo el de interés para este estudio el correspondiente a Torremolinos.

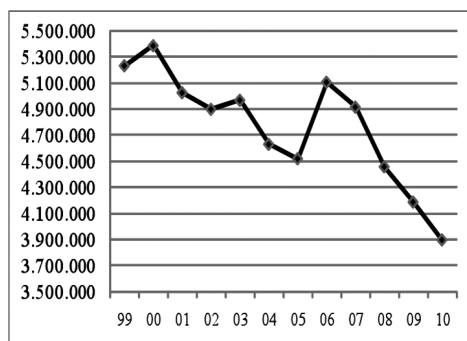


no ha sido o «no ha querido ser» demasiado consciente durante su expansión, son las que cada vez más están empezando a comprometer el desempeño actual y futuro de dicha actividad, como se analizará en el siguiente apartado.

#### 4. ANÁLISIS DE LOS INDICADORES DE TURISMO

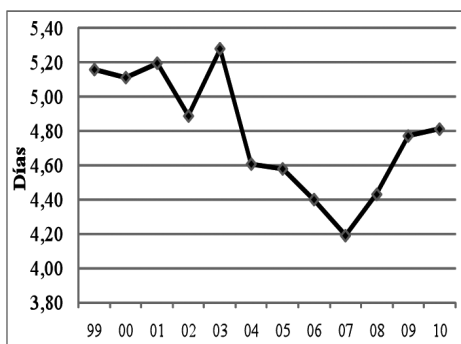
El desarrollo turístico ha sido el principal motor de las transformaciones territoriales, siendo los beneficios económicos y sociales del corto plazo uno de los principales justificativos para mantener un crecimiento ilimitado. De esta forma, el modelo turístico se ha basado históricamente en una expansión cuantitativa y ha sido muy dependiente del incremento continuo de las llegadas. Sin embargo, la masificación y el deterioro del espacio turístico que esto ha originado en un destino maduro como Torremolinos, unido a los cambios en los patrones de comportamiento de la demanda (LÓPEZ OLIVARES *et al.*, 2005; EXCELTUR, 2005), donde destacan entre otros aspectos un perfil de turista que valora cada vez más la calidad del entorno y que efectúa un mayor uso del alojamiento residencial, ha implicado un cambio significativo en la evolución de la actividad.

FIGURA 1. Evolución pernoctaciones establecimientos hoteleros. 1999-2010



Fuente: INE. Elaboración propia.

FIGURA 2. Evolución estancia media en establecimientos hoteleros. 1999-2010



Fuente: INE. Elaboración propia.

En la última década (1999-2010) los indicadores básicos de turismo<sup>3</sup> vienen reflejando una tendencia decreciente, potenciada al final del período por la crisis económica y financiera internacional. Las *pernoctaciones en los establecimientos hoteleros* de Torremolinos se han reducido un 25,6%, pasando de 5.234.382 (1999) a 3.895.518 (2010). La *estancia media* ha perdido aproximadamente un día entre 1999-2007, registrando unos leves repuntes a partir del 2008 que la sitúa

<sup>3</sup> Las cifras correspondientes a la Encuesta de Ocupación Hotelera (INE) han sido enlazadas mediante los coeficientes proporcionados por el INE para garantizar su comparabilidad tras el cambio metodológico registrado en el año 2006.

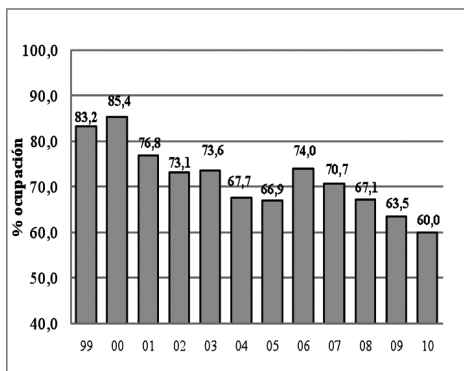
en 4,81 días (2010) pero aún por debajo de los valores de la primera mitad de la década (en torno a 5,2 días).

El *gasto medio diario de bolsillo* viene experimentando un descenso en términos constantes. Al 2009, el gasto medio diario en Torremolinos se estima en 31,35 €/día (PATRONATO PROVINCIAL DE TURISMO DE LA COSTA DEL SOL, 2009), siendo el más bajo de todos los destinos de la provincia de Málaga analizados por el estudio del Observatorio Turístico de la Costa del Sol. Si bien no es público el dato de años anteriores por localidad, es posible enmarcar su evolución en la cifras correspondientes a toda la Costa del Sol, que demuestran una caída entre 2002-2009 del 21,3%, pasando de 45 €/día a 35,41 €/día (precios base 2006).

El *grado de ocupación media anual en los establecimientos hoteleros* presenta también una disminución considerable perdiendo 23,2 puntos desde 1999 al 2010, pasando de un 83,2% a un 60%. A partir del 2000 (85,4%) se produce un descenso casi continuo hasta el año 2005 (66,9%), que tras un repunte en el 2006 (74,0%) retoma la tendencia negativa. Esta tendencia se mantiene en la localidad hasta el año 2010, a pesar de los incrementos que este indicador ha empezado a registrar a nivel nacional (+1,9 puntos con respecto al 2009), en Andalucía (+0,4) y en la provincia de Málaga (+1,1).

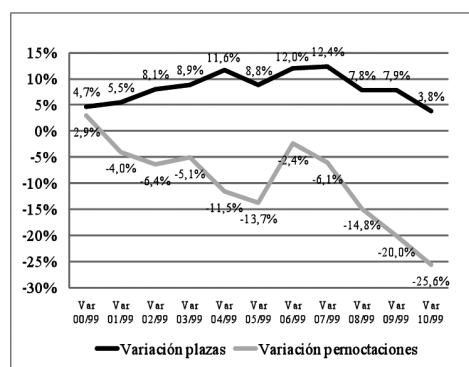
Esta evolución negativa de las *tasas de ocupación* hay que relacionarlas con la *evolución de las plazas de los establecimientos hoteleros* que no ha seguido el ritmo de la demanda. Durante los años 1999-2007 el número de plazas ofertadas ha crecido de manera casi continuada, reflejando un incremento de un 12,4% con respecto al año 1999, mientras que las pernoctaciones mantuvieron en líneas generales la tendencia decreciente anteriormente mencionada. Si bien en los últimos años el crecimiento de la oferta se detiene —incluso no todas las plazas existentes son puestas en el mercado—, la ampliación de la brecha ante la caída

FIGURA 3. Grado de ocupación media anual. 1999-2010



Fuente: INE. Elaboración propia.

FIGURA 4. Variación plazas y pernoctaciones hoteleras. 1999-2010



Fuente: INE. Elaboración propia.

CUADRO 2. Indicadores económicos establecimientos hoteleros a precios constantes (base 2006). Torremolinos 2002-2010

Año	Ingresos hoteleros	Nº Plazas estimadas EOH*	Ingresos por plaza	Pernoctaciones	Precio medio por plaza	Viajeros	Estancia media (días)
2002	€ 160.434.634,96	17.733	€ 9.047,19	4.899.990	€ 32,74	1.001.870	4,89
2003	€ 163.484.615,64	17.872	€ 9.147,60	4.969.246	€ 32,90	940.803	5,28
2004	€ 149.931.814,21	18.317	€ 8.185,58	4.630.664	€ 32,38	1.004.646	4,61
2005	€ 146.736.959,35	17.849	€ 8.221,18	4.519.589	€ 32,47	987.225	4,58
2006	€ 160.646.117,32	18.378	€ 8.741,06	5.107.521	€ 31,45	1.161.512	4,40
2007	€ 153.567.234,30	18.450	€ 8.323,54	4.916.305	€ 31,24	1.173.499	4,19
2008	€ 129.908.091,53	17.699	€ 7.339,75	4.457.759	€ 29,14	1.007.299	4,43
2009	€ 118.431.129,11	17.702	€ 6.690,39	4.186.154	€ 28,29	877.505	4,77
2010	€ 106.634.335,27	17.038	€ 6.258,71	3.895.518	€ 27,37	806.403	4,81
Var 02-07	-4,3%	4,0%	-8,0%	0,3%	-4,6%	17,1%	-14,2%
Var 02-10	-33,5%	-3,9%	-30,8%	-20,5%	-16,4%	-19,5%	-1,6%

Fuente: INE – IEA. \* Media anual.

de la demanda sigue dejando en evidencia problemas de «sobreoferta» que tiene consecuencias en la rentabilidad empresarial. Vale destacar que del estudio se ha excluido el análisis de la incidencia del aumento de la oferta residencial, objeto de inversión y utilización creciente del turismo extranjero y nacional, y que puede estar incidiendo en la caída en el número de pernoctaciones hoteleras, por la competencia directa que ejerce como medio de alojamiento.

Estos datos confirman una tendencia a la baja precisamente en la modalidad de alojamiento que genera la mayor actividad económica por plaza en un destino porque los efectos multiplicadores hacia otros sectores económicos producidos por la oferta reglada superan significativamente a los del alojamiento residencial (EXCELTUR, 2005; REQUEJO LIBERAL, 2001; IET, 2011). Por tanto, la rentabilidad<sup>4</sup> del sector hotelero y, por extensión, la del destino está descendiendo<sup>5</sup>, varios datos: entre el 2002-2010 los *ingresos hoteleros* en términos constantes (precios base 2006) han disminuido en un 33,5% y los *ingresos por plazas*, en un 30,8%. Si se pretende evitar el «efecto coyuntural» generado por las crisis económica que se refleja en el 2008, se puede observar como entre 2002-07 los datos avalan nuestra hipótesis de partida, el sector sigue aumentando en el número de plazas (4%), hay un mayor número de viajeros (17%), y pese a ello no aumentan las pernoctaciones (0,3%), pero lo más llamativo del estudio es que bajan los ingresos (4,3%) y la rentabilidad al obtener menores ingresos por plazas (8%).

Esto empieza a confirmar que la estrategia de incrementar sólo cuantitativamente el número de viajeros no es necesariamente sinónimo de mayores ingresos y, además cómo los desajustes de la oferta pueden afectar la rentabilidad del

<sup>4</sup> El término rentabilidad del sector hotelero en esta comunicación se asocia al concepto contemplado por los indicadores de rentabilidad considerados por el INE (particularmente a los ingresos medio por habitación disponible).

<sup>5</sup> En publicaciones posteriores se presentan datos más detallados.

sector. De esta forma más que seguir apostando simplemente por estrategias de volumen que primen la mayor llegada de turistas, la mejora estaría determinada por incorporar nuevas propuestas diferenciadas de productos con mayor valor añadido que permita la atracción de un perfil de turista que permanezca más días y que incentiven un mayor gasto.

## **5. LA UTOPIA DEL CRECIMIENTO EN LOS DESTINOS TURÍSTICOS**

La situación observada en la última década y la creciente preocupación por la sostenibilidad como un factor clave para mantener la competitividad de los destinos turísticos, ha llevado en los últimos años a avances y mejoras que abordan parte de las problemáticas detectadas. Es así como se empieza a reconocer la necesidad de modificar el modelo de crecimiento cuantitativo (CONSEJERÍA DE TURISMO, COMERCIO Y DEPORTE, 2007). Sin embargo, al momento actual la situación no parece haber cambiado drásticamente en Torremolinos. La planificación urbana (PGOU) —en proceso de revisión— sigue promoviendo el crecimiento considerándolo como una mayor fuente de riqueza y trabajo para sus ciudadanos. De esta forma, proyectando una población cercana a 100.000 habitantes en los próximos diez años, se aumenta el suelo urbanizable (29%), se apuesta por la construcción de viviendas nuevas (11.398, de las cuales 1.197 corresponden a unidades turísticas) —que implica un aumento cercano al 30% con respecto a las existentes al 2006— y se planea el crecimiento de equipamientos e infraestructuras necesarias para hacer frente a dichas previsiones, lo cual inevitablemente representa mayores presiones sobre el medio y más saturación del destino.

De esta forma, es importante resaltar que pese a los esfuerzos para mejorar la rentabilidad del turismo, hay una visión del desarrollo turístico y territorial «estrecha», «conservadora» que intenta solucionar la disminución de competitividad y pérdida de ingresos con las mismas estrategias «de siempre», mayor ocupación del suelo, artificialización y masificación del territorio. Estrategias fáciles de implementar para que se ingresen fondos en las arcas públicas y dinamizar al sector privado, estrategias que suponían una rentabilidad a corto plazo, pero que se convierten en un estrangulamiento turístico y territorial a medio plazo. La artificialización y masificación urbanística de Torremolinos (y de toda la Costa del Sol) constituye ya el mayor problema del destino turístico y, desgraciadamente, no hay previsión de control del crecimiento. De esta forma, es determinante asumir que la profundidad del cambio requerido hace que no se pueda enfrentar siguiendo las mismas lógicas y formas de trabajar del pasado (PRATS, 2005). Seguir las tendencias del siglo XX en el siglo XXI no es una apuesta ganadora a medio y largo plazo, ni en el turismo ni en la sostenibilidad de un territorio.

## BIBLIOGRAFÍA:

- ACOSTA RODRÍGUEZ, J. (2007): *Los impactos territoriales del turismo en la isla de Lanzarote*, Tesis Doctoral, Universidad de Las Palmas de Gran Canaria, 878 p.
- ANDREO NAVARRO (1997): *Hidrogeología de los acuíferos carbonatados en las Sierras Blancas y Mijas (Cordillera Bética, Sur de España)*, Tesis Doctoral, Universidad de Málaga, 489 p.
- BUTLER, R. (1980): «The concept of the tourist area life-cycle of evolution: implications for management of resources», *Canadian Geographer*, Vol. 24, N°1, pp. 5-12
- CONSEJERÍA DE TURISMO, COMERCIO Y DEPORTE (2007): *Plan Qualifica Costa del Sol*, Sevilla, Junta de Andalucía, 88 p.
- CUADRADO CIURANETA, S.; DURÀ GUIMERÀ, A. y ESTALELLA BOEDELLA, H. (2006): «La transformación de los asentamientos en el litoral turístico catalán: análisis cartográfico y estadístico del Alt Empordà», *Investigaciones Geográficas*, N°40, pp. 159-182.
- EXCELTUR (2005): *Impactos sobre el entorno, la economía y el empleo de los distintos modelos de desarrollo turístico del litoral mediterráneo español, Baleares y Canarias*. Resumen ejecutivo. Deloitte y Exceltur, 73 p.
- FERNÁNDEZ DURÁN, R. (2006): *El tsunami urbanizador español y mundial: sobre sus causas y repercusiones devastadoras y la necesidad de prepararse para el previsible estallido de la burbuja inmobiliaria*, Barcelona, Virus Editorial, 88 p.
- GALACHO JIMÉNEZ, F. (1996): *Urbanismo y turismo en la Costa del Sol*, Málaga, Universidad de Málaga, 251 p.
- GREENPEACE (2010): *Destrucción a toda costa 2010: Informe de Greenpeace sobre la situación del litoral español*, 185 p.
- HUETE NIEVES, R. (2008): «Tendencias del turismo residencial: el caso del mediterráneo español», *El Periplo Sustentable*, N°14, pp. 65-87.
- IET –INSTITUTO DE ESTUDIOS TURÍSTICOS (2011): *Movimientos Turísticos en Frontera (FRONTUR) y Encuesta de Gasto Turístico (EGATUR). Informe Anual 2010*, Madrid, Ministerio de Industria, Turismo y Comercio, 167 p.
- JIMÉNEZ HERRERO, L. (2006): «Ocupación del suelo y sostenibilidad en España», *Ambienta*, N° 58, pp. 6-14.
- LÓPEZ OLIVARES, D.; ANTÓN CLAVÉ, S.; NAVARRO JURADO, E.; PERELLI DEL AMO, O. y SASTRE ALBERTI, F. (2005): «Cambios y transformaciones en el actual modelo turístico de España», *Annals of Tourism Research*, Vol. 7, N° 2, pp. 423-446.
- NAVARRO JURADO, E (2006): «La expansión y exportación del modelo residencial turístico a espacios no costeros: el caso de la Provincia de Málaga». *Actas del VIII Coloquio y Jornadas de Campo de Geografía Urbana*. 19-24 de junio. Universitet de les Illes Balears.

- (2003): *¿Puede seguir creciendo la Costa del Sol?. Indicadores de saturación de un destino turístico*, Colección Monografías Nº 23, Diputación Provincial de Málaga, 360 p.
- OBSERVATORIO PROVINCIAL DE SOSTENIBILIDAD EN MÁLAGA (2009): *Málaga Sostenibilidad 2008*, Málaga, Diputación Provincial de Málaga, 405 p.
- OSE -OBSERVATORIO DE LA SOSTENIBILIDAD EN ESPAÑA (2009): *Sostenibilidad en España 2009*, Madrid, Mundi-prensa, 451 p.
- (2006): *Land Cover Changes in Spain. Implications for Sustainability*, Madrid, Mundi-prensa, 60 p.
- PATRONATO PROVINCIAL DE TURISMO DE LA COSTA DEL SOL (2009): *Observatorio Turístico de la Costa del Sol*, Málaga, Patronato Provincial de Turismo de la Costa del Sol, 298 p.
- PRATS, F. (2005): «Notas de trabajo en torno al litoral, el turismo y la oferta de alojamiento reglado y no reglado en Andalucía», *Boletín CF+S*, Nº 29.
- REQUEJO LIBERAL, J. (2001): «La segunda residencia lanza una OPA sobre el litoral andaluz. Una grave amenaza sobre el modelo de ordenación territorial para el litoral», *III Congreso Internacional de Ordenación del Territorio*, Gijón, 3-6 de julio.
- RULLÁN, O. (2010): «Los efectos territoriales de las dinámicas globales en unas islas turísticas mediterráneas: las Baleares», *El Periplo Sustentable*, Nº 18, pp. 119-160.
- SAVERIADES, A. (2000): «Establishing the social tourism carrying capacity for the tourist resorts of the east coast of the Republic of Cyprus», *Tourism Management*, Vol. 21, pp. 147-156.

# EL FENÓMENO DE LOS NO-LUGARES Y SUS IMPLICACIONES SOCIOAMBIENTALES: ¿CAUSA O EFECTO DE LA CIUDAD DIFUSA?

Francisco Javier Toro Sánchez

*fftoro@ugr.es*

*Dpto de Análisis Geográfico Regional y Geografía Física, Universidad de Granada*

**Resumen:** Desde hace algunos años circula en las ciencias sociales la idea del «no-lugar» como una nueva realidad territorial vinculada a los cambios económicos, sociales y culturales de la era global y postmoderna. Los «no-lugares» harían referencia a ciertos tipos de edificios e infraestructuras que presentan una forma peculiar de relacionarse con su entorno tanto en sus aspectos estéticos como funcionales. Se conciben como lo opuesto al concepto de lugar tradicionalmente geográfico, pues banalizan (y, frecuentemente, devalúan) el contexto territorial y ambiental en el cual se ubican. Estos espacios profundizan en las implicaciones sociales y ambientales de la ciudad actual. Se trataría de realizar una aproximación general a estas realidades y reflexionar sobre la importancia que el «no-lugar» adquiere en la crisis ecológica desde el punto de vista geográfico.

**Palabras clave:** no-lugares; ciudad difusa; crisis ambiental; postmodernidad; Geografía.

## «NON-PLACES» AND SOCIO-ENVIRONMENTAL IMPLICATIONS: CAUSE OR EFFECT OF URBAN SPRAWL?

**Abstract:** Since last years, the idea of «non-place» has increased presence in Social Sciences approaches. This new reality is linked to recent economic, social and cultural changes of global era and contemporary urban model. «Non-places» are conceived as the opposite of traditional places due to ignore and devaluate territorial and environmental context where they are situated. These realities deepen in social and environmental consequences of current urban model. It pretends a global approach of this phenomena and a reflection about importance of «non-place» in environmental crisis according to a geographical concern.

**Key words:** «non-places», urban sprawl, environmental crises, postmodern era, Geography.

## 1. HACIA UNA CARACTERIZACIÓN Y CONTEXTUALIZACIÓN DE LOS NO-LUGARES

En las últimas décadas se asiste a una fuerte reconversión o, incluso, pérdida total, de los caracteres que antes conferían identidad y sentido a los lugares. Por una parte, puede decirse que muchos lugares han desaparecido o han dejado de desempeñar las funciones que antaño tenían. Un hecho que es bien observable, por ejemplo, en zonas rurales que han experimentado una fuerte sangría emigratoria y cuyos poblados están en una situación de casi o total abandono. Pero no es menos notorio en aquellos edificios emblemáticos, lugares simbólicos y barrios tradicionales de las ciudades históricas. En el fondo, el abandono de estos lugares y de sus funciones evidencia una pérdida del «sentido de habitar», en tanto se rompen ciertos vínculos arraigados históricamente entre población y entorno material. Un proceso que, con distintas manifestaciones e intensidades, se ha hecho cada vez más generalizado en todas partes.

Es evidente que la mercantilización que han sufrido algunos espacios y lugares, y sus atributos, en el contexto de demandas globales y selectivas, ha contribuido a esta pérdida de identidad. Curiosamente, reforzando lo singular y lo específico, pues son reclamos de primer orden en un sistema de producción *postfordista*. Cabe especular, sin embargo, que el rasgo que favorece su comercialización y acceso a los consumidores no es tanto lo único o lo distintivo sino, más bien, lo genérico (SACK, 1988: 661). El dotarlos de un valor añadido dentro del mercado, es decir, un valor que pueda hacer equiparables unos y otros lugares (p. ej., el poder elegir entre posibles destinos turísticos en función del precio a pagar) sería una manera de «estandarizarlos» y hacerlos «racionalmente» empleables para los consumidores<sup>1</sup>. Luego, las condiciones específicas de cada lugar (paisajes, historias, costumbres, tradiciones, etc.) actúan como atributos «competitivos» que lleven a los consumidores a decantarse por uno u otro destino (ANTON CLAVÉ, 1999). De esta forma, los lugares se comportan como una mercancía más.

No sólo el territorio es escenario de un deterioro considerable de lugares tradicionales. También han aparecido nuevas configuraciones y construcciones espaciales que se vinculan a las dinámicas urbanas contemporáneas y a la globalización de las pautas de consumo. A algunas de estas configuraciones espaciales, el antropólogo francés Marc Augé las denomina «no lugares de la sobremodernidad» o simplemente «no-lugares» (AUGÉ, 2000). Se pueden señalar como tipologías más destacadas: lugares para la comunicación e intercambio de la información (cibercafés); lugares para el desplazamiento (aeropuertos, estaciones

---

<sup>1</sup> Es el caso de aquellos sitios y ciudades que se han dirigido de modo preferente a la actividad turística. Este hecho ha llevado a crear, incluso, una identidad en la propia población autóctona de gente que vive única y exclusivamente para esta «nueva» condición, lo cual es objeto de interés en cuanto a sus efectos étnicos y sociológicos asociados a un territorio determinado (MACCANNELL, 2007).



de tren y de metro, puntos intermodales, etc.); lugares para el consumo (centros comerciales —los *shopping malls*—, estaciones de servicio, establecimientos de comida rápida, etc.), lugares para el ocio (parques temáticos, hoteles, áreas recreativas, discotecas, etc.) o los propios «lugares» que han creado las nuevas tecnologías de la información («sitios web» y «redes sociales», entre otros). Incluso aquellos en principio dirigidos a satisfacer necesidades de desplazamiento o de ocio, también están concebidos por y para fines consumistas.

Augé señala que «la sobremodernidad» —término con el que probablemente se refiere a la posmodernidad— es «productora de no lugares» (AUGÉ, 2000: 82), es decir, «de espacios que no son en sí lugares antropológicos» (AUGÉ, 2000: 83). Al no expresar rasgos identitarios, los no lugares tratan de realidades reproducibles en cualquier sitio, con independencia de las tradiciones y de la historia, de la personalidad de los pueblos y habitantes locales, de los rasgos particulares del territorio y del paisaje, de las relaciones y hábitos allí establecidos. Esta negación del lugar alude a la forma en la que este lugar se relaciona externamente con su entorno, tanto en su apariencia como en su función. El «no-lugar» puede hacer referencia a un espacio, un edificio o una instalación que «está fuera de lugar» (AUGÉ, 2000: 114) o que sencillamente podría estar en cualquier lugar.

A diferencia de los lugares tradicionales, los no-lugares presentan una identidad muy confusa y poco reconocible, pues desvirtúan los rasgos locales y crean nuevos escenarios y ambientes poco o nada representativos del contexto territorial en el que se ubican. Si los lugares tradicionales eran producidos y dotados de significados por los individuos que lo habitan, que lo experimentan o que lo evocan, y estos significados habían permanecido a lo largo del tiempo, en los no-lugares el individuo es un mero usuario o pasajero y carece, por lo general, de esta profundidad y arraigo histórico. Nuevas realidades espaciales que generan fuertes contrastes y dialécticas entre lo local y lo global, lo tradicional y lo moderno, lo clásico y lo vanguardista, lo funcional y lo formal.

Esta delimitación, sin embargo, no está tan clara. En este sentido, la expresión del «no lugar» del antropólogo francés no ha sido ajena a críticas. Algunas de ellas se dirigen especialmente al gran protagonismo que se concede al «no lugar» como tipología espacial propia de la globalización y la era posmoderna, dando a entender que las relaciones habituales con los lugares están degradándose o cayendo en desuso. Ciertos autores son reacios a asumir que el «no lugar» conduzca necesariamente a una supresión de estas relaciones, porque son muchos los individuos que pueden reconocer estos ambientes y espacios como lugares en los que se desarrolla su vida cotidiana, sus vivencias o con los que mantienen o han mantenido algún tipo de vínculo emocional (MERRIMAN, 2004; KORS-TANJE, 2006; GRIMSON y SEMAN, 2007)<sup>2</sup>. El propio Augé reconoce que la

---

<sup>2</sup> Es el caso de los trabajadores y empleados en estos espacios: oficinistas, operarios de aeropuertos y estaciones de trenes, etc. De igual modo, cabría asumir que no existe un único patrón de usar y habitar estos lugares, los recuerdos, las impresiones, etc., para los distintos usuarios o pasajeros.

dualidad lugar/no lugar se trata de una polaridad falsa: «el primero no queda nunca completamente borrado y el segundo no se cumple nunca totalmente: son palimpsestos donde se reinscribe sin cesar el juego intrincado de la identidad y de la relación» (AUGÉ, 2000: 83).

La cuestión que nos interesa resaltar es, con independencia de si existen o no relaciones de «lugares» en «no lugares» y viceversa, cómo están afectando estas nuevas espacialidades en el contexto actual de crisis ecológica y cómo se vinculan a ciertos modelos y pautas de elevada insostenibilidad ecológica y social.

## **2. LOS NO-LUGARES, LA CIUDAD DIFUSA Y SUS IMPLICACIONES EN LOS PROCESOS DE DETERIORO SOCIAL Y ECOLÓGICO**

La estrecha relación que puede advertirse entre la aparición de los no-lugares y las dinámicas recientes urbanas invitan a describir ambos fenómenos como un proceso casi simultáneo que trae consigo unas interacciones recíprocas, de causa y efecto. La tesis que se plantea es que los no-lugares, además de ser un producto de la posmodernidad (o sobremodernidad, tal y como lo expresa Augé) son espacios que alientan los mecanismos de crecimiento y dispersión urbanas.

Los no-lugares adquieren un gran protagonismo en la sociedad actual y tienen una importancia capital (si no determinante) en la organización y configuración del entramado urbano y de sus flujos diarios. Constituyen los espacios más transitados, donde se llevan a cabo prácticas de ocio y consumo y suelen actuar como nodos y ejes que articulan el resto de usos y funciones urbanas. Con frecuencia se tratan de actuaciones planificadas que vienen legitimadas por una presunta función social: como equipamiento público (espacios «verdes», de «esparcimiento» o «recreativos») o porque presumiblemente generan empleo, redundando en el bienestar local<sup>3</sup>.

De forma paralela, los «no-lugares» invaden el espacio de los «lugares» en sentido tradicional, al producirse un cambio en la vocación de uso que identificaban a ciertos espacios de la ciudad (plazas, parques, edificios históricos, etc.)<sup>4</sup>, tal y como lo describe M. Augé: «La oposición entre lugar y no-lugar nos ayuda a comprender que la frontera entre lo público y lo privado se ha desplazado e incluso ha desaparecido, y, sobre todo, que el espacio público se ha convertido en buena medida en un espacio de consumo... El espacio de lo privado puede aco-

---

<sup>3</sup> Como ocurre en los grandes centros comerciales, este empleo (tanto en lo que se refiere a la construcción de estas instalaciones, como a los usos y actividades que se ofertan), suele tener un carácter precario y eventual.

<sup>4</sup> Mesa Sánchez ve en este fenómeno algo más trascendental: un debate continuo de los seres humanos por el «lugar» y por el «no-lugar», lo que representa una «estrategia del lugar», que se identifica con el permanecer, con el equilibrio, con el crear un espacio de resistencia y una «estrategia del espacio», esto es, «el no fijar la existencia de uno con comunidad alguna», la necesidad de ser individuos anónimos, hombres de multitud. Para dicha autora, «la ciudad debe propiciar la existencia de lugares, de espacialidades públicas y de no-lugares. No se puede pensar en una ciudad sin la convivencia de estas tramas» (MESA SÁNCHEZ, 2000).

ger este tipo de consumo y devenir una especie de no-lugar individual» (AUGÉ, 2001: 6). Realmente, entre el lugar y el no-lugar se produce un continuum que a menudo es difícil de apreciar, más aún cuando el individuo deja de ser observador para convertirse en transeúnte o usuario.

Estos cambios han girado hacia un fin muy concreto, según afirma Z. Bauman: una utilización del espacio que sirva para conservar el anonimato y para hacer un uso efímero de éstos, de manera que respondan al desafío de «enfrentarse con la posibilidad de toparse con extraños» (BAUMAN, 2007: 110). La distinción entre «no-lugar» y «lugar» se escenifica así en este proceso de conversión de muchos lugares que han pasado de ser el centro o el foco para la vida civil, a un simple espacio físico que sirve de mero tránsito de usuarios. Es decir, no es ya el hecho de que el espacio físico (que es también un medio ambiente, en este caso, dispuesto y transformado para el interés humano) resulte irrelevante (según qué fines y sentidos, no lo sería en absoluto), sino más bien que «los residentes temporarios de los no-lugares varían, y cada variedad tiene sus propios hábitos y expectativas: el truco consiste en volverlos irrelevantes durante su tiempo de estadía» (BAUMAN, 2007: 111). El lugar deja de serlo cuando las personas que lo usan carecen de un sentido de «habitar» y de «cuidado» de este soporte físico<sup>5</sup>.

Pese a que centros comerciales, edificios vanguardistas, plazas o recintos públicos de nueva producción, establecimientos de «fast-food», parques temáticos, etc., suelen incluirse dentro de una nueva corriente de urbanismo «light», de apariencia etérea y hasta de deseable promoción, no pasan inadvertidos en cuanto a sus implicaciones ambientales. Sus repercusiones ecológicas sobre el medio en el que se implantan son notorias, además de las que, de forma indirecta, ocasionan en otros territorios y regiones.

En primer lugar, las actividades y funciones que se dan en estos nuevos espacios precisan de una alta demanda de recursos y generan elevadas externalidades ecológicas, pues son espacios dedicados especialmente a prácticas consumistas. Junto a ello, contribuyen a un modelo territorial basado en la deslocalización de funciones y al desparrame de la urbe sobre el entorno, lo que conlleva una forzada movilidad para acceder a éstos. Participan, pues, de un modelo altamente entrópico y de dudosa o imposible sostenibilidad. Por otro lado, en lo que respecta a la relación entre productividad económica y calidad de vida, el alto valor económico que generan se contrarresta con su elevada huella ecológica y por la escasa redistribución de riquezas que propician en el territorio donde se instalan.

Muchas de estas intervenciones están detrás del «boom inmobiliario» que ha sumido recientemente en una profunda crisis financiera a la sociedad mundial y que ha agravado, aun más, si cabe, las crisis de tipo estructural (ecológica, política, social, de valores, etc.). Precisamente han sido centros comerciales,

---

<sup>5</sup> En su ensayo «Construir, habitar, pensar», M. Heidegger señala precisamente que el rasgo fundamental del habitar es el «cuidar» (mirar por): «Este rasgo atraviesa el habitar en toda su extensión. Ésta se nos muestra así que pensamos en que en el habitar descansa el ser del hombre, y descansa en el sentido del residir de los mortales en la tierra» (HEIDEGGER, 2001).

parques temáticos, nodos intermodales y de transporte los que han polarizado el flujo de un gran número de inversores de grandes marcas, multinacionales, entidades financieras y agentes inmobiliarios, dando lugar a elevadas expectativas urbanísticas y a una espiral especulativa de capital financiero de efectos ya conocidos. Gran parte de la promoción que se ha hecho de estos espacios ha procedido de las propias instituciones públicas, que han justificado la necesidad de recalificar suelo rústico o en «manos muertas» en zonas de equipamientos o servicios urbanos, cuando las más de las veces han servido de modo preferente o exclusivo al mercado de la vivienda y de la construcción. Estas intervenciones no han hecho sino alentar un modelo territorial profundamente insostenible por la alta dependencia material y energética y por los costes ecológicos y sociales acumulativos en el tiempo y el espacio.

Además de estos impactos directos sobre el medio ambiente y sobre la economía locales hay que destacar otros impactos menos tangibles, pero que profundizan en los modos en los que los individuos perciben e interactúan con su entorno. Los no-lugares crean unas «segundas naturalezas» donde el usuario se siente cómodo y con el deseo de consumir, más allá de que éste sea el principal reclamo de estos espacios. Son pequeños mundos ideales desconectados de la realidad exterior, espacios destinados a permanecer por poco tiempo, que trastornan la percepción del individuo respecto al entorno más cotidiano, más «real». Estos lugares son hoy los más transitados, donde se desarrolla la vida «social», pese a estar dedicados prioritariamente a prácticas y demandas fundamentalmente individuales.

El ejemplo de los centros comerciales o «shopping-malls» es bastante revelador de lo que estamos describiendo. Éstos han venido a suplantar, en cierto modo, la vida de las ciudades, pero en este caso deslocalizándola hacia el extrarradio o a la periferia urbana, zonas a las que estos espacios parecen estar confinados prioritariamente (BAUMAN, 2007: 107). De hecho, se han convertido en el «hábitat principal» para la población joven (ESCUDERO GÓMEZ, 2008).

Para captar la atención de los usuarios se crea un ambiente (es decir, un «medio» en todas sus variantes) en el que éstos se sientan cómodos y sobre todo persuadidos en su deseo de consumir (amplios pasillos, pero condicionados a unas señalizaciones; climatización interna; iluminación; juego de colores, etc.). Los elementos visuales e iconográficos son determinantes en este objetivo, como indica Escudero Gómez: «en una realidad post-moderna donde la imagen representa el todo, donde la realidad física queda supeditada a la representación, también los centros comerciales se benefician de ser expertos creadores de imagen» (ESCUDERO GÓMEZ, 2008).

Curiosamente, pese al desarraigo que conllevan sobre el territorio, en los «no-lugares» no existen reparos para utilizar los propios valores o rasgos distintivos del entorno local, en beneficio de atraer una demanda de usuarios cada vez más diversificados y de distintas procedencias. De modo que su afán por la representación y por la imitación de lo real, los convierte en pequeños mundos, donde es

posible encontrar en pocos metros cuadrados lo más singular y representativo de lo local junto a productos y modas que se difunden universalmente. La conexión local-global se hace patente, aunque para ello se opte por la descontextualización o por un discutible eclecticismo en los productos y en su diseño, siempre pensando en su interesada comercialización.

Una muestra de ello puede observarse en las estéticas empleadas. En estos «no-lugares» puede llegar a conjugarse la arquitectura popular con el vanguardismo más refinado, pese a que el producto resultante carezca de criterio o sentido alguno. Generalmente, estas soluciones suelen responder a la imaginación de los proyectistas, que convierten al lugar en un concepto idealizado, por encima incluso de si es el más o menos adecuado en relación a su entorno ambiental y cultural. Frecuentemente las soluciones estéticas o arquitectónicas se imponen a la eficacia o a la sencillez constructiva, lo que ha provocado más de un problema de funcionalidad. En el caso de los centros comerciales o los parques temáticos se aprecia cómo el espacio en su conjunto está diseñado para ser disfrutado desde dentro, dificultando otros posibles usos en el espacio exterior (habitualmente, reducido a plazas de aparcamiento).

A menudo en estos espacios se emplean también términos, nombres de lugares o atributos geográficos específicos, «prestados al terruño» (AUGÉ, 2000: 111), más como estrategia de marketing que como una deuda a la toponimia tradicional. En otros casos, sin embargo, los nombres que reciben son los que provocan o alimentan aun más el desarraigo del territorio: se toman nombres que aluden a lugares del mundo, nada que ver con el contexto espacial en el que se ubican, o evocan a hechos, personajes o episodios históricos, formen o no parte de la tradición e historia locales. Todo ello es producto de la posmodernidad: de un eclecticismo extremo logrado sólo con el único interés de captar la atención del usuario.

Aunque la aplicación de soluciones estéticas, la creación de escenarios visuales, olfativos, sonoros, o la utilización de topónimos, figuras y elementos deslocalizados, puedan ser consideradas como actuaciones «blandas» son, sin embargo, síntomas de una acusada pérdida de vínculos a entornos que preceden, contextualizan y condicionan.

Los no-lugares contribuyen, de este modo, a procesos de desarraigo cultural del territorio, a banalizar los rasgos históricos y geográficos locales, con el fin de dar salida a propuestas desarrollistas y al efecto colonizador de la denominada «cultura global», de ahí su relevancia en la crisis ecológica planetaria. Ese «dar la espalda» al territorio o banalización de sus cualidades y valores, denota, en el fondo, el obviar y soslayar el marco territorial local como complejo formado por particularidades ecológicas, sociales y culturales. Como tal supone despreciar los contextos, los límites, el cuidado y la conservación de las particularidades y los valores locales<sup>6</sup>.

---

<sup>6</sup> Según reflexiona Z. Bauman: «Si es posible acceder a cualquier parte del espacio en cualquier momento, no hay motivos para llegar a ninguna parte en ningún momento en particular, ni motivos para preocuparse por garantizar el derecho de acceso a cualquiera de ellas. Si uno sabe que puede visitar un lugar en el momento en que lo desee, no tiene ningún impulso de visitarlo con frecuencia

### 3. LA NECESARIA REFLEXIÓN GEOGRÁFICA SOBRE LA IDEA DE «NO-LUGAR» EN EL CONTEXTO DE CRISIS ECOLÓGICA

El lugar ha constituido un concepto clave en el pensamiento y los estudios geográficos. Vidal de la Blache ya definió la Geografía como la «ciencia de los lugares». Con esta definición, más que definir el objeto de estudio de la geografía, lo que pretendía era «situarla estratégicamente en el marco de las diferentes ciencias... pensar el espacio en términos de «lugar» permite subrayar su carácter fundamentalmente heterogéneo» (ALBET I MAS, 2001: 41). Con posterioridad y desde la perspectiva de la Geografía Humanista, el lugar ha sido concebido como la intermediación entre el sujeto y el cosmos y erigido en el núcleo conceptual de esta nueva corriente filosófica. La Geografía Humanista enfatiza en el componente fenomenológico del espacio, en sus caracteres identitarios y afectivos, siendo el lugar «aquello que da acceso al mundo y lo ordena» (Heidegger *dixit*).

Así, en esta línea, el geógrafo Yi-Fu Tuan ha reflexionado en varias de sus obras sobre la importancia que adquiere la idea de lugar y las percepciones y sensaciones que éstos despiertan. Según el propio Tuan son cuestiones básicas que han de ser tenidas en cuenta en nuestra preocupación por la naturaleza y la calidad del medio ambiente humano (TUAN 1979, 2003, 2007). Tal y como lo expone Albet i Mas: «El lugar es el ámbito donde se lleva a cabo la relación entre el ser humano y el mundo, donde se desarrolla la experiencia geográfica del ser humano... No se trata de un punto entre otros puntos del espacio, de una localización que puede analizarse de manera objetiva y «desde el exterior». El lugar es siempre el lugar «de alguien», es el centro de su universo en tanto que portador de significados y de identidades: el «sentido del lugar» aparece ligado al sentimiento de pertenencia. A partir de ahí, se distinguirán los lugares «auténticos» (que permiten este proceso en el que un espacio –abstracto– se convierte en lugar, cargado de significados e identidades, de «topofilias») de los «inauténticos» (anónimos, deshumanizados) en los que se da más bien la deslocalización como experiencia vivida» (ALBET I MAS, 2001: 40).

Podría inferirse que los lugares «inauténticos» son aquellos en los que se ha perdido o está ausente el sentimiento de pertinencia. Estaríamos ante lo que podríamos denominar como un «no-lugar» desde la perspectiva geográfica. Si de deslocalización hablamos, es obvio que este proceso está en íntima relación con el tipo de estrategia espacial que ha promovido la globalización económica y las formas en las que el capital ha circulado indiscriminadamente de unos sitios a otros. Existe pues la tentadora conclusión de que en estos últimos años el mundo actual está transitando aceleradamente del «lugar» al «no-lugar» como forma de experiencia geográfica, según se desprende de las palabras de A. Albet. El

---

o de gastar dinero en un pasaje válido de por vida. Y hay menos motivos aun para soportar el gasto de una supervisión y un control perpetuos, de un laborioso y riesgoso cultivo de tierras a las que se puede acceder y que se pueden abandonar con igual facilidad, siguiendo los vaivenes de los intereses y las «relevancias tópicas» (BAUMAN, 2007).

«no lugar» designaría, de este modo, una forma de relación con el entorno geográfico donde se erigen como pautas principales la movilidad y el consumo, la banalización de los rasgos identitarios y los encuentros interpersonales efímeros y fugaces.

Es evidente que reducir, en términos de experiencia espacial las pautas de movilidad y de consumo al fenómeno de los no lugares supone contemplar la globalización de una manera muy restringida. Como bien ha hecho constar Massey, tanto la aniquilación del espacio por el tiempo, anunciada por Marx, como la comprensión del espacio-tiempo con la que D. Harvey caracteriza la globalización (HARVEY, 2008), son fenómenos que tienen unas manifestaciones muy diferenciadas territorialmente, por no hablar de componentes específicamente económicos, sociales, étnicos o de género (MASSEY, 1994)<sup>7</sup>. En este sentido, el énfasis en «lo espacial» está plenamente justificado si lo entendemos como algo más allá de lo dimensional. El fenómeno del no-lugar no puede explicar de manera absoluta todo el proceso de pérdida de valores y de identidades culturales forjados entre un grupo humano y su entorno, con más intensidad a raíz de la globalización. Tampoco se puede concluir, en estos mismos términos, sobre una eliminación de toda especificidad por la acción isomorfista del capital sobre el paisaje, porque ni esto ha llegado a producirse totalmente, ni probablemente es aquello que premeditadamente persigue toda estrategia económica<sup>8</sup>, pese al efecto redundante que precisamente provocan los «no-lugares». El discurso de la globalización no sólo se ha de construir a partir de los efectos homogéneos que puede provocar sobre las regiones y territorios, también de las formas diferenciadas en las que aún se habita, entiende o percibe el espacio. Asumir tan sólo el primer aspecto lleva consigo el riesgo de plantear una teorización universal del espacio (una cuestión por la que se desviven muchos «científicos» sociales), que prive a una Geografía ocupada y preocupada de la singularidad del espacio terrestre. El «no-lugar» empíricamente reconocido (aeropuertos, estaciones de tren, parques temáticos,...) puede ser el «lugar» de alguien, en su sentido relacional, lo que trasciende la óptica científica. Tampoco hablar de «lugares tradicionales y simbólicos» impide considerar que éstos, en el fondo, han de dejado de funcionar como tales, pese a que conserven rasgos estéticos o paisajísticos que forman parte de su imagen más reconocible. Esto último aconsejaría, igualmente, un análisis profundo y detenido de la mano de las distintas disciplinas sociales.

Acercarnos a la cuestión del «no-lugar» puede conducirnos a un hecho de mayor interés a la hora de vincular la crisis ecológica con la crisis existencial provocada por la aparición de estas configuraciones espaciales, según el propio M. Augé declara con pesimismo. Detrás de la pérdida de los rasgos identitarios

---

<sup>7</sup> Así la movilidad no es siempre el desplazamiento frenético en medios de transporte motorizado. También pueden señalarse la movilidad de los «espaldas mojadas» que cruzan la frontera de EEUU y México o incluso seguir reconociendo los ritmos lentos y pausados de muchas comunidades rurales y urbanas en países de distinto nivel de industrialización.

<sup>8</sup> Hacia esta idea se dirige el estudio de F. Muñoz en «Urbanalización» (MUÑOZ, 2008).

o de la confluencia interesada y mercantilizada de estos rasgos se encuentra una pérdida del «sentido de habitar» que en suma representa el conflicto entre formas de vida locales y otras que se tratan de imponer de forma universal. Este conflicto evidentemente no es algo exclusivo del mundo contemporáneo, pero sí lo es su intensidad. La confrontación entre lógicas y culturas territoriales con una conciencia del mundo «desterritorializada» tiene unas conexiones evidentes con la insostenibilidad de ciertas prácticas de uso del medio. Ahora que existe un énfasis en la investigación científica y tecnológica (quizá desmesurado) en el cambio climático y en toda la sintomatología de los problemas ambientales, es quizá momento también para «poner los pies en la tierra» y partir de los procesos de construcción y uso del espacio («el territorio») a la hora de detectar las causas y comprender los problemas de tipo ambiental, según ha hecho ver J. M. Naredo (2005). Ello invita, obviamente, a un diálogo transdisciplinar en el que tenga cabida no sólo el conocimiento estrictamente científico, mensurable y modelizable, sino también el conocimiento humanístico, las artes, la filosofía, así como los saberes populares y tradicionales, como otras modalidades de «conocimiento del territorio».

El estudio de los no lugares y de los procesos de desarraigo físico y social de los lugares aportarían nuevas aproximaciones a una Geografía que se adjetiva como social, pero no por ello debe quedar ajena a los retos epistemológicos que plantea la crisis ecológica en términos físico-ambientales. Estas «nuevas geografías» añaden matices y dimensiones en las relaciones ser humano-entorno, que complican, aún más, si cabe, su estudio y diagnóstico. Son lo que denominan J. Nogué y J. Romero, en una reciente obra de Geografía Humana, «expresiones geográficas de la globalización», y que pese a su importancia en las formas actuales de concebir y entender el entorno, están poco estudiadas habitualmente, por su intrínseca dificultad y accesibilidad» (NOGUÉ y ROMERO, 2006: 19-20).

El estigma que ha generado el concepto de no-lugar en el campo de las ciencias sociales, enfatizando en sus implicaciones antropológicas, no debe detraer a los geógrafos a seguir preguntándose en toda su complejidad sobre el lugar como construcción social, pero siempre que no se obvie la realidad material-física del lugar, la función de *medio* que, al fin y al cabo, éste ejerce. En el fondo, creemos que en esta visión más compleja, híbrida del lugar, es donde el geógrafo puede hacer su contribución más singular. Recuperar los enfoques humanistas sobre el lugar supone, en términos de una Geografía orientada a los problemas ambientales, entender éste como un producto sobre el cual han actuado, coevolutivamente, procesos ecológicos y socioculturales. También a considerar que los «no-lugares» y otras configuraciones geográficas recientes afectan como espacios *relacionales*, pero también como espacios materiales que condicionan las percepciones, el conocimiento y las prácticas cotidianas de los individuos a su entorno natural. Aquellos estudios dirigidos a describir y explicar las nuevas dinámicas urbanas y a evaluar la huella ecológica de la ciudad difusa deben hacerse eco de estas nuevas realidades. Pero no es menos considerándolo como un fenómeno que



debe reactivar la teorización y el razonamiento geográfico más profundo. Sería imprudente dejar de preguntarse sobre qué es lo que está ocurriendo en el territorio hoy día como para llevar a «negar la existencia o la manifestación de un lugar». Es obvio que la desculturización que estos espacios provocan, así como una nueva concepción del cosmos (una cosmovisión en toda regla), tienen algún tipo de «huella» en nuestra conciencia ambiental, tanto global como localmente arraigada. Estas cuestiones atañen a una Geografía enmarcada en una línea transdisciplinar que debe partir por resolver sus propias disidencias internas en el estudio del binomio ser humano-naturaleza.

## BIBLIOGRAFÍA

- ALBET i MAS, A. (2001): «¿Regiones singulares y regiones sin lugares? Reconsiderando el estudio de lo regional y lo local en el contexto de la Geografía Postmoderna», *Boletín de la Asociación de Geógrafos Españoles*, n. 32, p. 35-52.
- ANTON CLAVÉ, S. (1999): «El desarrollo de parques temáticos en un contexto de globalización», *Boletín de la Asociación de Geógrafos Españoles*, n. 28, p. 85-102.
- AUGÉ, M. (2000): *Los no lugares, espacios del anonimato. Una antropología de la sobremodernidad*, Barcelona, Gedisa, 125 p.
- AUGÉ, M. (2001): «No-lugares y espacio público», *Quaderns d'arquitectura i urbanisme*, n. 231, p. 6-15.
- BAUMAN, Z. (2007): *Modernidad líquida*, Buenos Aires, Fondo de Cultura Económica, 232 p.
- ESCUADERO GÓMEZ, L. A. (2008): *Los centros comerciales. Espacios post-modernos de ocio y consumo*, Ediciones de la Universidad de Castilla-La Mancha, 249 p.
- GRIMSON, A. y SEMAN, P. (2007): «Los no-lugares: una criatura etnocéntrica», *Konvergencias, Filosofía y Culturas en Diálogo*, n. 15, p. 74-76.
- HARVEY, D. (2008): *La condición de la posmodernidad: investigación sobre los orígenes del cambio cultural*, Trad. Martha Eguía, Buenos Aires, Amorrortu, 401 p.
- HEIDEGGER, M. (2001): *Conferencias y artículos*, Trad. de Eustaquio Barjau, Barcelona, Ed. Del Serbal, 246 p.
- KORSTANJE, M. (2006): «El viaje: una crítica al concepto de «no lugares»», *Athenea Digital*, n. 10, p. 211-238.
- MACCANNEL, D. (2007): *Lugares de encuentro vacíos*, Trad. Ana Alcaina Pérez, Barcelona, Melusina, 351 p.
- MASSEY, D. (1994): *Space, Place and Gender*, Minneapolis, University of Minnesota Press, 280 p.
- MERRIMAN, P. (2004): «Driving Places: Mar Augé, Non-Places, and the Geographies of England's M1 Motorway», *Theory, Culture & Society*, n. 21, p. 145-167.

- MESA SÁNCHEZ, N. E. (2000): *Construcción destrucción de lugares. Espacios del anonimato*, <<http://www.bdigital.unal.edu.co/2199/2/FOR15-NEM02.pdf>>.
- MUÑOZ, F. (2008): *Urbanalización. Paisajes comunes, lugares globales*, Barcelona, Gustavo Gili, 215 p.
- NAREDO, J. M. (2005): «Presentación: La incidencia de la especie humana sobre la faz de La Tierra», en NAREDO, J. M. y GUTIÉRREZ, L. (eds.): *La incidencia de la especie humana sobre la faz de la Tierra (1955-2005)*, Granada, Fundación César Manrique, Universidad de Granada, p. 7-14.
- NOGUÉ, J. y ROMERO, J. (eds.) (2006): *Las otras geografías*, Valencia, Tirant lo Blanch, 557 p.
- SACK, R. D. (1988): «The Consumer's World: Place as Context», *Annals of the Association of American Geographers*, Vol. 78, n. 4, pp. 642-664.
- TUAN, YI-FU (1979): *Space and place: the perspective of experience*, London, Edward Arnold, 235 p.
- TUAN, YI-FU (2003): *Escapismo: formas de evasión en el mundo actual*, Trad. Karen Müller, Barcelona, Península, 301 p.
- TUAN, YI-FU (2007): *Topofilia. Un estudio de las percepciones, actitudes y valores sobre el entorno*, Trad. Flor Durán de Zapata, Barcelona, Melusina, 351 p.

# PLANEAMIENTO Y EVOLUCIÓN URBANA EN LA CIUDAD DE CUENCA

Carmen Vázquez Varela

*Carmen.vazquez@uclm.es*

José María Martínez Navarro

*Josemaria.martinez@uclm.es*

*Departamento de Geografía y Ordenación del Territorio*

*Universidad de Castilla-La Mancha*

## 1. INTRODUCCIÓN: LA EVOLUCIÓN DEL PLANEAMIENTO URBANO EN EL CONTEXTO ESPAÑOL

Como han puesto de manifiesto diversos autores, entre 1997 y 2006 España ha conocido un *boom* inmobiliario excepcional por su intensidad y su duración (Burriel, 2008). Aunque general en todo el territorio, ha sido especialmente llamativo en la fachada mediterránea y en las provincias del entorno de Madrid. Los altísimos indicadores de la costa mediterránea responden fundamentalmente a la construcción de segundas residencias y urbanizaciones turísticas para la demanda española y europea, mientras la actividad constructiva en el entorno de Madrid obedece a la demanda generada en la capital y su área metropolitana; esto tiene su correlato en los indicadores relativos más bajos de la Comunidad de Madrid. La expansión madrileña afecta sobre todo a las provincias de Toledo y Guadalajara, con los incrementos más llamativos entre 1996 y 2006 y con los indicadores de viviendas iniciadas por mil habitantes más altos de España en 2006; aunque también haya bastante segunda residencia, en su mayor parte se trata de una demanda madrileña de primera residencia. Las razones fundamentales de esta «huida» de Madrid, como de todas las grandes ciudades, son conocidas: la principal los precios más bajos de las viviendas; pero también las nuevas preferencias residenciales por tipologías unifamiliares, núcleos más pequeños, mayor calidad ambiental o tranquilidad, así como la mejora de las comunicaciones.

El *Observatorio de la Sostenibilidad en España* ha estimado los cambios en el uso del suelo en España, a partir de la información del proyecto europeo *Corine*

*Land Cover*, pero para el período 1987-2000 (Observatorio de la Sostenibilidad de España, 2006): la superficie urbana en España habría aumentado en 80.128 hectáreas, un 13.8% respecto a la de 1987. Para el período 1997-2006 otros autores han realizado una estimación muy aproximada de la superficie ocupada a partir del volumen de viviendas iniciadas (Burriel, 2008); a pesar de la simplificación de las variables utilizadas, el resultado global parece bastante aceptable. En los últimos diez años habría unas 140.902 nuevas hectáreas urbanizadas, lo que supone una fortísima ocupación de suelo, superior en un 75% a la del período 1987-2000. Sólo en los seis años que van de 2001 a 2006, la superficie urbanizada se habría incrementado en España un 14,6% respecto a la del año 2000, es decir un porcentaje similar al de los catorce años anteriores estudiados por el *Observatorio de la Sostenibilidad*. Este fuerte incremento reciente obedece tanto al gran aumento del número de viviendas iniciadas como al peso mucho mayor de la tipología extensiva. Así, el tejido urbano discontinuo, formado por las clases estructura urbana laxa y urbanizaciones exentas y/o ajardinadas, ha experimentado un crecimiento del 26% durante el periodo 1987-2000. La estructura urbana laxa ha crecido casi un 30% y las urbanizaciones exentas y/o ajardinadas el 25%, lo que en ambos casos es un incremento muy fuerte (Moliní y Salgado, 2010).

A este altísimo ritmo de construcción de viviendas se le van a añadir desde principios de siglo, y de manera más intensa desde 2002, unas propuestas de actuaciones urbanísticas o de Planes Generales municipales de unas dimensiones enormes y desconocidas hasta ahora, que proyectaban un futuro de crecimiento y de ocupación del territorio aún mucho más rápido. Ayuntamientos y promotores han actuado estos últimos años como si el ritmo de crecimiento de la oferta de viviendas pudiera ser ilimitado (Burriel, 2008). En un contexto económico y social muy favorable al crecimiento, una posición ideológica conservadora ha buscado, mediante cambios en la normativa y en la práctica urbanística (Mata, 2007), una progresiva deslegitimación del planeamiento público para eliminar trabas al crecimiento y poderlo desarrollar en el suelo no urbanizable sin límites de cantidad ni localización (Calderón, 2004). El resultado ha sido un crecimiento urbanístico exagerado, desordenado y cada vez más dirigido por las empresas y no por los intereses generales. En todas las CC. AA. que en estos años han conocido un crecimiento urbanístico más intenso, o bien no se han aprobado planes territoriales supramunicipales (como en la Comunidad Valenciana, Castilla y León o Castilla La Mancha) o bien los planes aprobados no recogían medidas efectivas para ordenar y limitar el crecimiento urbanístico.

## **2. EL MUNICIPIO DE CUENCA: CARACTERÍSTICAS Y EVOLUCIÓN RECIENTE**

El municipio de Cuenca se ha caracterizado tradicionalmente por su debilidad a la hora de romper el aislamiento y convertirse en un polo de dinamización socioeconómica de su entorno rural provincial, o lo que es lo mismo

su capacidad para organizar un área funcional a escala provincial ha sido muy limitada (Troitiño, 1985). El origen de esta situación parece estar, a tenor de lo que indican todos los estudios, en el limitado dinamismo de su economía, su enclavamiento en un entorno territorial regresivo, con bajas densidades de población, el mantenimiento de flujos emigratorios y un fuerte proceso de envejecimiento.

Desde mediados del pasado siglo, la ciudad conoce una fase relativamente expansiva llegando a alcanzar los 41.791 habitantes de hecho en 1981 (ver cuadro 1). Las razones parecen hallarse en la relativa mejora de la economía urbana, que refuerza el sector maderero y comienza a fomentar el turismo y la construcción, hechos que favorecen la inmigración especialmente la procedente del entorno provincial, que comienza a verse inmerso en una profunda crisis de despoblación. Este proceso se refleja con especial claridad entre 1975 y 1981 que mantiene una dinámica expansiva siguiendo con la incorporación de población procedente de núcleos rurales de su entorno, lo que demuestra una cierta capacidad inmigratoria de la capital provincial.

Los años transcurridos desde el Censo de Población de 1981 coinciden con un período crucial en términos políticos —democratización de las administraciones locales— y socioeconómicos —reestructuración de los modelos productivos tras la entrada en crisis de los sistemas fordistas de la 2ª Revolución Industrial y la aparición de nuevas formas de producción flexible, descentralizada/deslocalizada y desregularizada englobadas bajo el término de economías postindustriales— que en España se ha visto asociado al estancamiento de las grandes ciudades y al resurgir de las ciudades medias y/o de aquellas mejor situadas en términos geoestratégicos. En este contexto la ciudad de Cuenca ha mantenido una dinámica de moderado pero sostenido crecimiento demográfico (un 23% según datos padronales entre 1981 y 2010) explicable por su relativo aislamiento de los grandes corredores de actividad e innovación a escala nacional, por sus problemas de conexión a los principales ejes de transporte y por su situación de enclave en el centro de un espacio rural claramente desfavorecido.

*CUADRO 1. Evolución comparada de la población del municipio de Cuenca y provincia entre 1950 y 2010*

	1950	1960	1970	1981	1991	2001	2010	Evolución 1950-2010 (1950=Base 100)
<b>Municipio de Cuenca</b>	24.836	27.007	34.485	41.791	46.047	46.491	56.189	226,2
<b>Provincia de Cuenca</b>	335.719	315.433	247.158	208.998	201.095	201.526	217.716	64,9

Fuente: INE, Padrón Municipal de Habitantes.

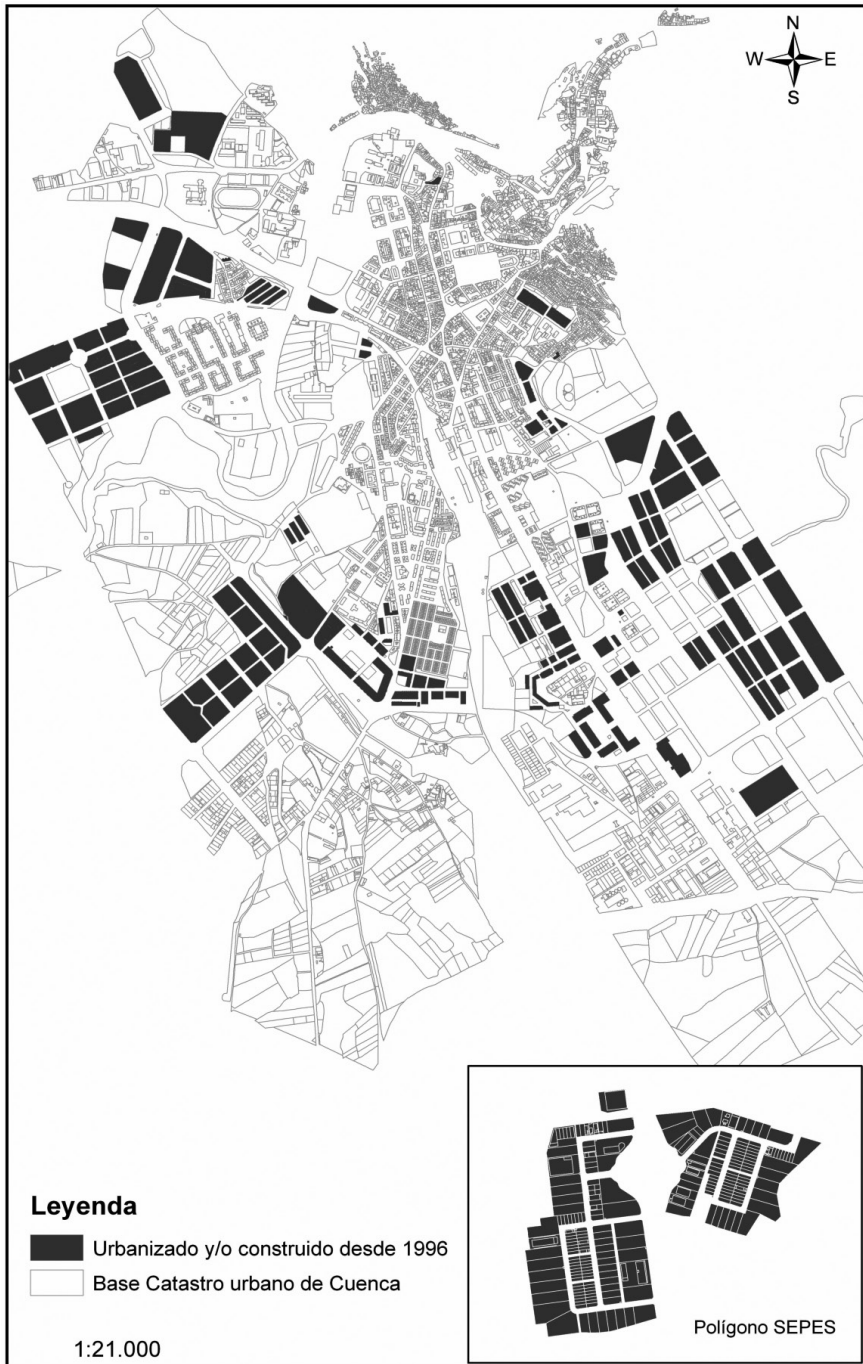
La últimas dos décadas parecen confirmar la tendencia arriba apuntada, un débil pero sostenido crecimiento que se nutre de la incorporación de efectivos poblacionales procedentes de los núcleos rurales de su entorno provincial, y que parece haberse animado a partir de la segunda mitad de los años noventa con la llegada de inmigrantes extranjeros. Este proceso de succión o sangría demográfica sostenida tiene, como no podía ser menos, unas consecuencias extremadamente negativas sobre el envejecimiento y despoblación provincial, circunstancia que en el futuro podría acabar revirtiendo y parcialmente hipotecando el futuro de la capital.

Obviamente, esta dinámica no se distribuye de forma homogénea sobre el conjunto de los distritos y secciones censales que integran el término municipal; como era de prever tanto el comportamiento de la ciudad alta o casco histórico como de las áreas centrales y más consolidadas nada tiene que ver con el de los barrios y urbanizaciones más recientes, que articulados en torno a los grandes ejes viarios de entrada/salida a la ciudad, y animados por las óptimas perspectivas de negocio que la dinámica del mercado inmobiliario ha venido abriendo a los promotores privados, se han constituido en actuaciones unitarias plenamente urbanizadoras en algunos casos. Se potencian, aunque de forma desigual, los ejes de crecimiento de las carreteras de Valencia, Alcázar de San Juan y Madrid (ver figura 1).

Si nos detenemos brevemente en las actividades económicas y funciones urbanas de la ciudad de Cuenca, indudablemente la función hostelera y turística, que ya comenzaba a consolidarse a principios de la década de los noventa ha sido una de las más beneficiadas por una serie de factores favorables: un conjunto histórico de indiscutible valor cultural, marcada singularidad y atractivo estético y paisajístico (García Marchante, 2003; Troitiño, 1995, 1998a, 1998b; VV.AA., 1983), la proximidad geográfica de grandes núcleos urbanos como Madrid y Valencia, principales emisores de visitantes y turistas, y las políticas de apoyo decidido al desarrollo turístico de la ciudad (Plan de Dinamización Turística de Cuenca). El potencial de una posición geográfica privilegiada, próxima a recursos paisajísticos de montaña de gran valor natural y excelente calidad ambiental, unido a la creación de equipamientos e iniciativas como el Museo de Arte Abstracto, la Universidad Internacional Menéndez Pelayo, el Museo de las Ciencias, el Centro de Interpretación Ars Natura, etc. justifican el notable incremento de turistas y consiguientemente de establecimientos hoteleros, restauración y empleo generado en el sector.

No obstante, si puede hablarse de un sector que ha experimentado un crecimiento explosivo desde principios de la década de los noventa del pasado siglo hasta el año 2007 ése es sin duda la construcción. Animado por el boom inmobiliario, dentro de una coyuntura económica que favoreció la inversión y el ahorro especulativo en bienes inmuebles (bajos tipos de interés, inestabilidad del sector bursátil, desgravaciones y ayudas directas a la compra de vivienda, etc.), el sector de la construcción se ha erigido en uno de los pilares fundamen-

FIGURA 1. Suelo urbanizado (en gris oscuro) entre enero de 1996 y mayo de 2011 en la ciudad de Cuenca



Fuente: Catastro virtual de urbana de Cuenca, elaboración propia.

tales de la economía urbana, siempre en estrecha relación con el crecimiento y desdoblamiento espacial de la ciudad y las importantes inversiones en obra pública. Si la interpretación directa, a partir de los datos de estructura económica por sectores, no deja lugar a dudas, otros indicadores como la evolución del Impuesto de Bienes Inmuebles, sobre bienes de naturaleza urbana en Cuenca, contribuyen a reforzar las tesis esbozadas. De hecho el presupuesto municipal, que se multiplicó por cinco a lo largo de los años 80 del pasado siglo, se ha visto animado por la dinámica inmobiliaria. Un rápido y somero análisis comparativo entre los ritmos de crecimiento de la población empadronada y el de los impuestos recogidos sobre bienes de naturaleza urbana ponen de manifiesto el desajuste entre el incremento teórico de «conquenses» y el del tejido construido. A falta de datos más precisos, el número de viviendas registradas en el Censo de Vivienda de 2001 era de 15.860 viviendas principales lo cual nos daría un incremento del 8,5% respecto de las contabilizadas en el Censo de 1981 (un total de 14.620).

De forma complementaria, resulta ilustrativo recordar que las figuras y documentos de planeamiento urbanístico en vigor (PGOU de 1995) ya habían previsto del orden de 2.300.000 m<sup>2</sup> de suelo residencial urbanizable, para un plazo de 4 ó 5 años. En la actualidad parte de los trece sectores de uso residencial a urbanizar ya están desarrollados o se encuentran en trámites y estudios, pero finalizado este proceso, y de cumplirse la previsiones, la oferta del mercado inmobiliario se incrementará en un número máximo de 5.542 nuevas viviendas, en tipologías que van de colectivo en altura a unifamiliar aislada o pareada y dispersándose hacia otros asentamientos del término municipal como Nohales (250 viviendas), el Pinar de Jábaga (52 viviendas) y La Melgosa (un total de 326 viviendas en dos actuaciones), es decir un incremento neto del 35% sobre las censadas en el año 2001.

Con el fin de visualizar espacialmente la huella de este crecimiento en términos de urbanización y edificación sobre el suelo urbano-urbanizable de la ciudad de Cuenca, hemos recurrido a una consulta masiva de la base del catastro virtual de urbana, identificando en gris oscuro todos aquellos suelos urbanizados y edificados desde enero de 1996 hasta mayo de 2011. El resultado aparece reflejado en el figura 1 donde puede apreciarse el importante volumen y extensión de los suelos ocupados a lo largo de esos quince años, más de un tercio del total de los suelos previamente utilizados por edificaciones e infraestructuras de uso urbano.

Por otra parte, y como complemento al análisis catastral, el estudio de los datos de transacciones inmobiliarias entre 2004 y 2010 (cuadros 2 y 3), también nos devuelve una imagen de las tendencias del mercado inmobiliario, con un volumen de transacciones entre 2004 y 2007 muy por encima tanto del crecimiento demográfico como del ritmo de creación de hogares, tendencia que experimenta un brutal inflexión y caída a partir del año 2008.



*CUADRO 2. Número Total de Transacciones Inmobiliarias de Viviendas en el municipio de Cuenca*

Año	Total	1 <sup>er</sup> trimestre	2 <sup>o</sup> trimestre	3 <sup>er</sup> trimestre	4 <sup>o</sup> trimestre
<b>2004</b>	916	219	187	190	320
<b>2005</b>	1.483	283	363	431	406
<b>2006</b>	1.669	200	195	363	911
<b>2007</b>	1.879	235	469	328	847
<b>2008</b>	858	343	196	166	153
<b>2009</b>	736	157	123	249	207
<b>2010</b>	638	172	178	97	191

Fuente: Transacciones inmobiliarias por municipio, Ministerio de Fomento.

*CUADRO 3. Número Total de Transacciones Inmobiliarias de Viviendas libres y protegidas en el municipio de Cuenca*

Año	Vivienda libre		Vivienda protegida	
	Total	%	Total	%
<b>2004</b>	843	92,0	73	8,0
<b>2005</b>	1.331	89,8	152	10,2
<b>2006</b>	1.015	60,8	654	39,2
<b>2007</b>	1.770	94,2	109	5,8
<b>2008</b>	796	92,8	62	7,2
<b>2009</b>	653	88,7	83	11,3
<b>2010</b>	608	95,3	30	4,7

Fuente: Transacciones inmobiliarias por municipio, Ministerio de Fomento.

### **3. EL MODELO DE PLANEAMIENTO A LO LARGO DE LA ÚLTIMA DÉCADA: ENTRE EL FALLIDO PLAN DE ORDENACIÓN MUNICIPAL Y LA PRÁCTICA URBANÍSTICA**

El caso de la pequeña ciudad de Cuenca no escapa al contexto general planteado en el apartado introductorio de esta comunicación, con una evolución de suelo urbanizado y/o clasificado como urbanizable realmente llamativa, la norma que lo rige sigue siendo a día de hoy el Plan General de Ordenación Urbana

aprobado en el año 1995, complementada por el Plan Especial de Ordenación, Mejora y Protección del Casco Antiguo de Cuenca y sus Hoces, aprobado definitivamente el año 2000 (Alonso Velasco, 2002).

El contexto en el que se gesta el nuevo Plan de Ordenación Municipal, nunca aprobado, coincide con las expectativas despertadas por la histórica mejora de las comunicaciones que gravitaba sobre la ciudad. Tras el acuerdo político alcanzado en junio de 2001 para el trazado de la nueva red de alta velocidad, que uniría la capital del Estado con la Comunidad Valenciana y Murcia, la ciudad de Cuenca quedó incluida en ese itinerario principal. Esto venía a resolver, en parte, los problemas de accesibilidad que la habían mantenido al margen de la dinámica de desarrollo que en el último cuarto de siglo habían experimentado gran parte de las ciudades españolas y que en el tema del ferrocarril se produjo por la decisión en 1970 del gobierno de Franco de conceder preferencia a la línea de ferrocarril que unía Madrid con Valencia por Alcázar de San Juan, y abandonar la línea de Cuenca, con el mismo destino. Por otra parte, tras largos años de debate político y de presión social en la calle sobre la construcción de un tramo de autovía que uniera la ciudad con la localidad de Tarancón, se comenzó su construcción con nuevo trazado, quedando la antigua nacional para vía de servicio comarcal, como parte integrante de la que se ha llamado Autovía de La Mancha que une la A-5 (desde Maqueda por Toledo, Ocaña hasta Tarancón) con la A-3. Aunque a un ritmo menos rápido que el deseado, y tras tres inauguraciones de tramos parciales, la autovía quedó definitivamente completada en la primavera del pasado año 2010, poco antes de que en el mes de diciembre del mismo año entrara en servicio la línea de AVE Madrid-Valencia, con estación en la ciudad de Cuenca. La posibilidad de llegar a Cuenca en autovía cambiaba la percepción de su situación geográfica y sobre todo la de sus dificultades topográficas especialmente acentuadas en invierno, por lo que se esperaba que fuera un elemento de dinamización más que favoreciera las expectativas que se percibían en la sociedad cuense.

Parecía, pues, urgente la redacción de un nuevo Plan General de Ordenación Urbana en el que se contemplaran, al menos, la ubicación de la nueva estación del tren de alta velocidad, el tránsito de la autovía y su trazado, salvando la ciudad camino de otras tierras, la solución a la actual estación de RENFE y los terrenos de su propiedad y el cosido con la Cuenca de los noventa, el nuevo tejido urbano nacido del Plan.

Así pues, en enero de 2003, el entonces equipo de Gobierno en el ayuntamiento de la ciudad (en aquel momento el ayuntamiento estaba en manos del PSOE) contrató la redacción del nuevo POM<sup>1</sup> con la empresa PROINTEC que

---

<sup>1</sup> De forma casi simultánea, el ayuntamiento puso en marcha la elaboración del *Plan Estratégico de Dinamización Económica de Cuenca*, que inició la fase de diagnóstico en otoño de 2002 y presentó los resultados de dicha fase en la primavera de 2003.

dio comienzo a los trabajos del Avance del POM y, a lo largo del verano de 2006, se procedió al trámite de información pública del documento. Las previsiones iniciales del POM no dejaban de ser llamativas, clasificaba entre suelo urbano y urbanizable 2.948 ha, en las que se preveía acoger hasta 230.726 habitantes, considerando tamaños medios de vivienda de 120 m<sup>2</sup>, una extensión muy superior a la del vigente P.G.O.U. Las bajas densidades de población, muy por debajo de los 100 hab/ha, ponían en entredicho la viabilidad del pequeño comercio y el transporte público, que por debajo de ciertas densidades dejan de ser rentables.

La propia memoria del POM reconocía expresamente que la cantidad de suelo clasificado era muy superior a la que sería necesaria para cubrir cualquier previsión del crecimiento de la población, pero justifica indirectamente esta generosidad con tres tipos de argumentos:

- Se partía del principio de que la clase de suelo residual era el urbanizable, es decir, que debía clasificarse como tal todo suelo que no fuera urbano ni tuviera valores intrínsecos que aconsejaran la preservación del medio natural.
- La clasificación de suelo urbanizable debía sobredimensionarse para ampliar la oferta de suelo y abaratar los precios.
- El POM no debía entenderse como un proyecto terminado y vinculante, sino como una mera «imagen de referencia» sobre la que se irían concretando con el tiempo los sucesivos proyectos, y esta imagen tenía que ser amplia y flexible, porque «el planificador no puede ni debe cerrar el camino a propuestas imaginativas».

Desde un punto de vista jurídico, esta forma de entender la clasificación del suelo estaba en consonancia con la liberalización propuesta por el Real Decreto-Ley 4/2000, que modificó, entre otros, el art. 9.2 de la Ley 6/1998 sobre Régimen del Suelo y Valoraciones, pero no debemos olvidar que este artículo fue modificado de nuevo por la Ley 10/2003 retomando el punto de vista clásico de nuestro sistema jurídico, en el sentido de que debía clasificarse como no urbanizable o rústico el suelo que no debiera ser urbanizado en función de criterios de racionalidad territorial o urbanística, con independencia de sus valores naturales. Además, la legislación autonómica siempre ha considerado que la clasificación del suelo de los POM debe justificarse a partir de previsiones de expansión urbana para los doce años siguientes (art. 24.1 TRLOTAU), sin perjuicio de que se establezcan instrumentos que flexibilicen el desarrollo urbano en caso necesario mediante la programación de actuaciones urbanizadoras en suelo rústico de reserva.

Debemos entender, por lo tanto, que una clasificación tan amplia no estaba justificada desde el punto de vista jurídico. Desde un punto de vista práctico podemos afirmar, además, que la renuncia a limitar la dimensión del suelo

urbanizable en función del desarrollo previsible a medio plazo, no ha tenido nunca los efectos beneficiosos esperados por las políticas liberalizadoras, sino justamente los contrarios: la retención especulativa del suelo clasificado, y la imposición de soluciones predefinidas a los encargados de gestionar el futuro desarrollo del plan sin que conozcamos, a ciencia cierta, cuáles serán las circunstancias, condicionantes y prioridades de la ciudad en el momento en el que se ejecuten las distintas actuaciones urbanizadoras.

Por otra parte, la experiencia nos dice que la mayor oferta no siempre conduce a la bajada de precios, y el caso del suelo es uno de los ejemplos más claros. Por otra parte, el aumento del suelo clasificado no conduce necesariamente a un aumento de la oferta, para que este aumento se produzca debemos contar con la voluntad de los propietarios, y estos siempre seguirán la estrategia que consideren más conveniente para obtener el mayor beneficio posible del suelo, que suele ser la retención especulativa. Si queremos que los precios bajen debemos poner los medios necesarios para evitar esta retención, y el más evidente es evitar el «refugio» de la clasificación del suelo, con los derechos adquiridos que esta situación conlleva.

En cuanto al sentido del planeamiento, por suerte o por desgracia, el contenido y los efectos de un POM están definidos en el *Texto Refundido de la Ley de Ordenación del Territorio y la Actividad Urbanística* (TRLOTAU) y no se trata de una imagen de referencia no vinculante, sino de un instrumento que iba a tener efectos jurídicos, económicos y urbanísticos directos sobre el futuro de Cuenca, incluso en los emplazamientos en los que no llegaran a aprobarse los PAUs que lo desarrollaran a nivel de ejecución. Si leemos la ley, comprobaremos que la aprobación del POM implicaría el visto bueno ambiental para una ciudad de más de 230.000 habitantes (los futuros PAUs ya no tendrían que someterse a evaluación), el visto bueno a un diseño de detalle del que lo menos que se puede decir era que estaba poco estudiado, que afectaba a la mayor parte de esta misma ciudad, y sobre todo, el visto bueno a la posibilidad de urbanizar a salto de mata un territorio inmenso declarado como urbanizable.

En lo que respecta a la estructura urbana propuesta, el POM reconocía implícitamente que las grandes decisiones estructurales, como la ubicación de la estación del AVE o el trazado de las nuevas carreteras, ya estaban tomadas, y se limitaba a rellenar el espacio existente entre la ciudad construida y las futuras infraestructuras territoriales del sudoeste, dando satisfacción al impulso especulador que siempre acompaña a los anuncios de construcción de éstas últimas. A primera vista, la gran extensión del suelo urbanizable y el diseño de detalle del suelo vacante daban una apariencia de racionalidad a los planos del POM, pero ésta se perdía cuando se intentaba analizar, una a una, las propuestas para los problemas estructurales que hoy tiene Cuenca, como la barrera del ferrocarril, el parque lineal del Júcar, o el ajuste de sus bordes a la realidad topográfica.

Los problemas detectados y el proceso de discusión y debate que se genera explican que el equipo municipal en el poder no consiguiera sacar adelante la aprobación definitiva del Plan, ni tampoco el nuevo gobierno local salido de las elecciones municipales en la primavera del 2007 (que a partir de ese momento pasó a manos del PP). Desde entonces, el Plan ha experimentado diversas modificaciones, respondiendo a los informes de las distintas instituciones implicadas en su revisión, pero sin lograr su aprobación definitiva, por lo que desde hace varios años el urbanismo de la ciudad se mueve apoyado en modificaciones sucesivas del PGUO vigente y en propuestas estratégicas integradas en el proyecto *Cuenca Revitaliza*, que elaborado con el apoyo de una asesoría externa y presentado en el otoño de 2008, constituye el Plan de Ciudad por el que apuesta la actual corporación municipal.

En estos momentos el proceso de aprobación del POM se encuentra paralizado, y con pocas expectativas de salir adelante. A los problemas de adecuación al marco regulador vigente, se añaden, más recientemente, los desacuerdos entre la empresa redactora PROINTEC y el propio ayuntamiento, que parecen amenazar con la rescisión definitiva del contrato. Por si todo ello no fuera poco, el panorama urbanístico de Cuenca ha cambiado desde que hace ocho años se contrató la redacción del POM, en el actual contexto de crisis y parálisis inmobiliaria, y con las elecciones municipales del 22 de mayo en puertas, la mayor parte de las manifestaciones políticas parecen apostar más por la redacción de un nuevo POM que por la adaptación del documento previamente elaborado.

#### **4. A MODO DE CONCLUSIONES**

Nuestro objetivo ha sido poner de manifiesto en qué medida la creciente expansión del suelo urbano/urbanizable en el municipio ha respondido más a intereses especulativos que a una demanda manifiesta por parte de la población residente, así como valorar hasta qué punto la imposibilidad de elaborar un nuevo plan durante la última década ha impedido afrontar el crecimiento urbano con criterios de sostenibilidad y contar con un proyecto de ciudad coherente.

En estos momentos, proyectos como la *Nueva Área Dotacional El Termino* donde se está construyendo el futuro Hospital Universitario y donde se levantará el Palacio de Congresos, no están incluidos ni en el planeamiento vigente ni en el POM pendiente de aprobación, y han sido tramitados y aprobados mediante la figura de *Proyectos de Singular Interés*, que según define art 19.1 del TRLOTAU y 13 del RP tienen por objeto la ordenación y el diseño, con carácter básico y para su inmediata ejecución, de actuaciones de relevante interés social o económico en el ámbito regional.

Por su parte, un número significativo de desarrollos urbanos a lo largo de la última década han precisado de la aprobación de modificaciones del planea-

miento vigente, en algunas ocasiones partiendo directamente de suelo rústico y en otras modificando su inicial asignación del suelo a equipamientos generales. Por todo ello, no parece aventurado concluir que Cuenca, al igual que otras muchas ciudades españolas, ha experimentado un crecimiento urbanístico exagerado, desordenado y cada vez más dirigido por las empresas y no por los intereses generales, con la consiguiente artificialización de un volumen de suelo ingente a lo largo de los últimos diez años.

## BIBLIOGRAFÍA

- ALONSO VELASCO, J. M. (2002): *Cuenca: plan especial de la ciudad alta y sus hoces*, Madrid, A. V. Arquitectura y Urbanismo S.A., 408 p.
- BURRIEL, E. L. (2008): «La “década prodigiosa” del urbanismo español (1997-2006)», *Scripta Nova. Revista Electrónica de Geografía y Ciencias Sociales*, Barcelona, Universidad de Barcelona, 1 de agosto de 2008, vol. XII, nº 270 (64). [ISSN: 1138-9788] <http://www.ub.es/geocrit/sn/sn-270/sn-270-64.htm>
- CALDERÓN CALDERÓN, B. (2004): «La ciudad del todo urbanizable: estrategias del sector inmobiliario y nuevas e insostenibles formas de urbanización», *Ciudades: Revista del Instituto Universitario de Urbanística de la Universidad de Valladolid*, nº. 8, (Ejemplar dedicado a: Reciclar la ciudad), pp. 135-155.
- GARCÍA MARCHANTE, J. S. (2003): «Cuenca: la ciudad modelada por el agua y el hombre», *Cuadernos de turismo*, nº. 12, pp. 179-190.
- MATA, R. (2007): *Auge inmobiliario y evolución de los usos del suelo en España. Por una nueva cultura del Territorio*. Madrid, Universidad Autónoma de Madrid.
- MOLINÍ, F. y SALGADO, M. (2010): «Superficie artificial y viviendas unifamiliares en España, dentro del debate entre ciudad compacta y dispersa», *Boletín de la Asociación de Geógrafos Españoles*, nº 54, pp. 125-147.
- OBSERVATORIO DE LA SOSTENIBILIDAD EN ESPAÑA (2006): *Cambios de la ocupación del suelo en España. Implicaciones para la sostenibilidad. Principales resultados a nivel nacional y por Comunidades Autónomas*, Madrid, Ministerio de Medio Ambiente, Fundación Universidad de Alcalá, Mundi-Prensa, 485 p.
- TROITIÑO VINUESA, M. Á. (1985): *Cuenca: evolución y crisis de una vieja ciudad castellana*, Madrid, Editorial Complutense, S.A., 756 p.
- TROITIÑO VINUESA, M. Á. (1995): «Ciudad y patrimonio cultural: el centro histórico de Cuenca», *Anales de geografía de la Universidad Complutense*, nº 15, pp. 741-758.
- TROITIÑO VINUESA, M. Á. (1998a): «Paisaje urbano y patrimonio cultural: el centro histórico de Cuenca», en MARTÍNEZ DE PISÓN STAMPA, E. (coord.): *Paisaje y medio ambiente*, pp. 117-136.

- TROITIÑO VINUESA, M. Á. (1998b): «Cuenca, Patrimonio Cultural de la Humanidad: retos de futuro», en TROITIÑO VINUESA, M. Á y GARCÍA MARCHANTE, J. S. (coord.): *Vivir las ciudades históricas: recuperación integrada y dinámica funcional*, pp. 57-86.
- VV.AA. (1983): *Cuenca edificada*, Madrid, Colegio Oficial de Arquitectos de Madrid, 288 p.





# LA EXPANSIÓN DEL ÁREA URBANA DE SEGOVIA. TRANSFORMACIÓN PAISAJÍSTICA DEL ENTORNO RURAL PERIURBANO

Iván Velasco Romera

*ivvelasc@ghis.ucm.es*

*Dpto. de Geografía Humana. Universidad de Castilla-La Mancha*

**Resumen:** En la última década, el área urbana de Segovia ha experimentado un profundo cambio radicado en la urbanización de municipios del entorno rural periurbano. Los crecimientos más significativos se han dado en los núcleos situados en torno al eje de la carretera CL-601 que une Segovia con el Real Sitio de San Ildefonso. La expansión del área urbanizada en este espacio genera cambios en la dinámica territorial que pueden llegar a producir desajustes funcionales que afecten negativamente a los valores patrimoniales y paisajísticos que definen a este territorio.

**Palabras clave:** Paisaje, Área urbana, Patrimonio, Planificación territorial.

**Abstract:** In the last decade, the urban area of Segovia has experienced a deep change based on the urbanization of the rural periurban areas. The most significant growth has occurred in the municipalities located around the axis of the CL-601 road, which joins Segovia with the Real Sitio de San Ildefonso. The expansion of the urbanized area in this zone leads changes in territorial dynamics that can produce functional imbalances that adversely affect the landscape and heritage values that define this territory.

**Key words:** Landscape, Urban area, Heritage, Regional Planning.

## 1. CENTRO HISTÓRICO Y CRECIMIENTO URBANO

### 1.1. La dispersión urbana en ciudades medias y pequeñas

El crecimiento de la mayor parte de las ciudades supera los límites municipales y el continuo urbano va sustituyendo progresivamente el espacio que previamente ocupaban actividades poco o nada relacionadas con el hecho urbano.

Este proceso, que se ha acelerado en las dos últimas décadas, es especialmente perceptible en ciudades medias y pequeñas puesto que su crecimiento periférico había sido prácticamente nulo hasta el cambio de siglo. En la última década, en buena parte de las ciudades medias y pequeñas españolas se ha combinado una acelerada y difusa ocupación del suelo periférico con una singular renovación de los espacios centrales (TROITIÑO, 2003a:1-2), dando como resultado que el límite entre campo y ciudad, que se percibía con cierta facilidad en estas ciudades, se haya difuminado. Los nuevos crecimientos residenciales e industriales periféricos sustituyen eriales, lastras o áreas cultivadas. Asimismo, el crecimiento urbano afecta a los núcleos rurales del alfoz, que se transforman progresivamente en un cúmulo de urbanizaciones disgregadas con una mínima continuidad espacial y en los que la relación funcional con el núcleo rural tradicional del municipio al que política y administrativamente pertenecen, es sustancialmente menor que la que existe con el núcleo central del área urbana. Estos cambios en las dinámicas y las relaciones funcionales provocan modificaciones en el paisaje periurbano rural caracterizado tradicionalmente por formas de paisaje asociadas al sector primario.

Además de la modificación del paisaje, se han de tener en cuenta las afecciones que estos cambios pueden llegar a generar en las dinámicas territoriales y especialmente en la funcionalidad del área urbana. La urbanización de la periferia del municipio central y de los núcleos de la «primera corona del área urbana», amplían la oferta de vivienda, llevando una buena parte de la nueva función residencial al entorno periférico.

Dependiendo de la tipología del centro urbano consolidado y del grado de ocupación de la periferia, la progresiva salida de funciones de las áreas centrales puede llegar a generar un desajuste en la dinámica territorial, puesto que el protagonismo del centro, en algunos aspectos, tiende a ser asumido por espacios que tradicionalmente desarrollaban otras funciones. El resultado, no tiene porqué ser negativo, siempre y cuando exista una cierta coherencia en las acciones emprendidas por los diferentes municipios. Es evidente que determinadas actividades (manufacturas, ocio...) tienden, por procesos de descentralización, a ubicarse en las periferias por motivos diversos, en buena medida determinados por factores económicos.

## **1.2. El centro histórico, una realidad particular**

A la hora de hablar de centro urbano en ciudades españolas, debemos asumir el hecho de que son, generalmente, espacios en los que la centralidad es una suma de las centralidades históricas, económicas, culturales, turísticas, simbólicas, y en ellos se configuran realidades urbanas conflictivas donde conviven en tensión permanente, la tensión del cambio, viejas y nuevas funciones (TROITIÑO, 2003b:131). Debemos por tanto tener muy en cuenta las características del espacio central a la hora de analizar el proceso de expansión del área urbana que se articula en torno al mismo, puesto que las dinámicas territoriales pueden tener

afecciones radicalmente opuestas dependiendo de la tipología del centro histórico. Se diferencian al menos cuatro tipos de situaciones en las que se encuentran los centros históricos atendiendo a su funcionalidad dentro del territorio en el que se enmarcan: centros históricos que han dejado de ser el centro urbano económico pero que conservan la centralidad simbólica y cultural (Cuenca, Girona, Cáceres, Oviedo, Vitoria...); centros donde lo histórico y lo funcional mantienen diversos niveles de imbricación, conservando una mayor o menor centralidad (Madrid, Granada, Barcelona, León, Segovia...); centros históricos que siguen siendo el centro de la ciudad actual, tal y como ocurre en Toledo, Santiago, Teruel o Córdoba; centros cuya identidad urbana se ha perdido o difuminado en estructuras urbanas o degradadas, casos de Castellón, Albacete, Talavera de la Reina o Badajoz (TROITIÑO, 2003b:134). Teniendo en cuenta exclusivamente a las ciudades de pequeño y medio tamaño —entre 20.000 y 200.000 habitantes que no forman parte de un área metropolitana (VILAGRASA, 1999:17)— que son destinos patrimoniales, observamos como en la mayor parte de ellas el centro histórico mantiene una notable función de centro de ciudad —histórico, administrativo...— y ha aumentado el peso de otras funciones inherentes a este tipo de centros —turismo y cultura—. Sin embargo, el crecimiento urbano de la ciudad que se ha producido en la última década está generando modificaciones funcionales, hecho cuanto menos preocupante, puesto que determinados cambios en el centro histórico —pérdida de funciones residenciales, administrativas, culturales, degradación de edificios, renovaciones y recuperaciones urbanas banales, pérdida de valores simbólicos...— manifiestan la existencia de ciertos desequilibrios en el conjunto de la ciudad que deben ser estudiados con detenimiento con el fin de ser corregidos antes de que se llegue a una situación irreversible.

### **1.3. El paisaje como síntesis integral del cambio territorial**

Eduardo Martínez de Pisón, recientemente, en una conferencia que formaba parte del Seminario «La Maestría es un Grado», señaló que «el hombre progresivamente ha ido domando territorios, adaptando lo natural a sus necesidades y no a la inversa, como probablemente sería lo más lógico; La geosfera progresivamente ha ido perdiendo naturalidad tornándose en una tecnosfera» (MARTÍNEZ DE PISÓN, 2011). Es complicado comprender ese cambio progresivo de la tierra sin utilizar el paisaje, entendiéndolo como una síntesis de los procesos que van transformando el sustrato territorial. En el análisis de esos cambios, se ha de superar la dimensión estética e introducir variables inherentes en el propio concepto como la historia, la función o la cultura, ser conscientes además de que la escala no debe ser estática y que las relaciones son tanto verticales como horizontales. Por tanto, el resultado final del análisis será un dibujo de la situación actual con perspectiva de futuro y conciencia de pasado. En el caso de las ciudades históricas y los espacios que se han ido desarrollando a su alrededor, se ha de ser especialmente cauto a la hora de realizar análisis de paisaje, puesto que

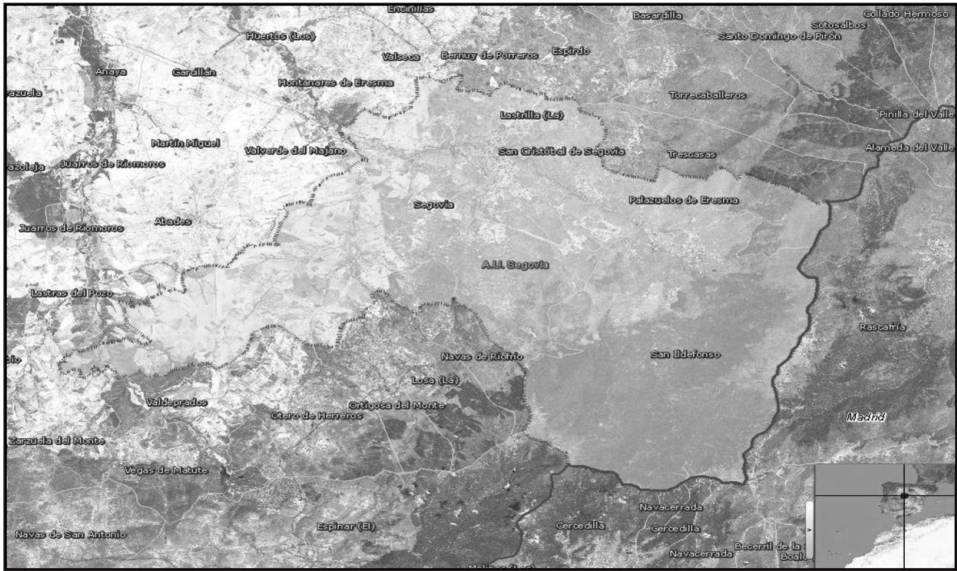
tal y cómo se ha podido desprender de los puntos anteriores, estos espacios incorporan una serie de valores adicionales, muchos de ellos intangibles que deben ser preservados en la medida de lo posible. En las siguientes páginas se tratará de exponer sintéticamente el caso de la transformación paisajística de Segovia y su Área Urbana. El crecimiento urbano que ha experimentado este entorno es significativo y para explicarlo han de ser analizados diversos factores: desde las iniciativas privadas a las actuaciones públicas a nivel local y subregional, pasando por la aparición de nuevas infraestructuras que han modificado las dinámicas territoriales favoreciendo la aparición de ciertas inversiones y equipamientos.

## 2. EL ÁREA URBANA DE SEGOVIA

### 2.1. Justificación del área de estudio

Existen múltiples delimitaciones de lo que puede ser considerado Área Urbana de Segovia. La mayor parte de ellas están basadas en criterios relacionados con la extensión del área de influencia del municipio de Segovia. Es difícil, al igual que ocurre con otros muchos centros rectores de un territorio, determinar hasta dónde llega la influencia de Segovia. Teniendo en cuenta los datos de movilidad laboral del Instituto Nacional de Estadística (INE), observamos que prácticamente en todos los municipios de la provincia encontramos porcentajes superiores al 15% de población que trabaja en el municipio de Segovia. Estos porcentajes se elevan hasta casi el 25% en los municipios que se consideraron en la delimitación

FIGURA 1. Delimitación del Área Urbana de Segovia (Ministerio de Fomento)



Fuente: Sistema de Información Urbana. (Ministerio de Fomento).

que aparece en las Directrices de Ordenación del Territorio de Segovia y Entorno (DOTSE). Reduciendo aún más el ámbito, utilizando el Área Urbana de Segovia que encontramos en el Sistema de Información Urbana (SIU) del Ministerio de Fomento (ver *Figura 1*), se observa que las interrelaciones entre los municipios que la conforman son aún mayores, llegando a superar la movilidad laboral con destino al núcleo central el 60% en los municipios de San Cristóbal de Segovia, Palazuelos de Eresma y La Lastrilla.

*CUADRO 1. Lugar de trabajo de los ocupados en el área de estudio*

Lugar de trabajo	TOTAL	Mismo municipio residencia	%	Municipio de Segovia	%	Otras situaciones	%
<b>Municipio de Residencia</b>							
TOTAL	5.470	2.062	37,70	2.558	46,76	850	15,54
La Lastrilla	945	193	20,42	603	63,81	149	15,77
Palazuelos de Eresma	783	164	20,95	501	63,98	118	15,07
San Cristóbal de Segovia	908	92	10,13	695	76,54	121	13,33
San Ildefonso	2.189	1.415	64,64	465	21,24	309	14,12
Trescasas	213	48	22,54	112	52,58	53	24,88

Fuente: Elaboración propia a partir de los datos de los resultados detallados del Censo de Población y Vivienda. INE 2004.

Para encontrar explicación a la notable dependencia que presentan estos tres municipios del núcleo de Segovia se debe recurrir a los crecimientos recientes que han experimentado estos núcleos. Estos crecimientos se han producido fundamentalmente en la primera década del siglo XXI, y tienen su origen en la proliferación de urbanizaciones periféricas laxas que han absorbido buena parte del crecimiento demográfico de Segovia generando un continuo urbano constituido por núcleos y entidades menores situadas en el eje de la carretera CL-601. Este hecho hace que en este trabajo se replantee el Área Urbana de Segovia propuesta en el SIU del Ministerio de Fomento y se amplíe con el municipio de Trescasas. Probablemente si se usaran los datos de movilidad laboral esgrimidos previamente como justificación de la influencia del núcleo central, y detallados para los municipios del área de estudio elegida en esta investigación en el *Cuadro 1*, deberíamos añadir los municipios de Valseca, Hontanares de Eresma y Bernuy de Porreros. No obstante, el crecimiento urbano tradicional —y obligado por el emplazamiento del núcleo histórico— de la ciudad de Segovia, ha estado centrado en un eje sureste con dirección a la Sierra de Guadarrama, que ha estado regido por diferentes vías de comunicación (carreteras y más recientemente autopista y ferrocarril de alta velocidad) y ejes comerciales (esencialmente cañadas) a lo largo de la historia. Es por ello, que para este estudio, se ha incluido en una teórica

Área Urbana de Segovia, el municipio de Trescasas y se han obviado aquellos situados al norte del municipio de Segovia.

## 2.2. Características básicas del Área Urbana de Segovia

El Área Urbana de Segovia tomada en este trabajo como base territorial para explicar los desajustes funcionales y el deterioro paisajístico derivados del crecimiento urbano de una ciudad media, se compone de seis municipios, entre los que, por cuestiones históricas y funcionales podemos destacar dos, Segovia y el Real Sitio de San Ildefonso. Son probablemente las interrelaciones históricas generadas entre estos dos núcleos, las que han favorecido que el crecimiento natural de la ciudad de Segovia hacia el sureste, se concentrara, primero, y a nivel municipal durante la segunda mitad del siglo XX, en torno al eje de la llamada carretera de La Granja (CL-601) —barrios de la Albuera y Nueva Segovia—. Y segundo, a nivel «metropolitano», durante la primera década del siglo XXI, en forma de urbanizaciones periféricas, en los municipios situados en torno a esa misma carretera —fundamentalmente, Palazuelos— (ver *Figura 2*).

*FIGURA 2. Fotografía aérea oblicua del área de estudio*



Fuente: Fotografía autor (Iván Velasco Romera).

El área resultante se compone de los municipios de Segovia, San Ildefonso, La Lastrilla, Palazuelos de Eresma, San Cristóbal de Segovia y Trescasas. Su extensión es de 396 kilómetros cuadrados, y la población asciende a prácticamente 75.000 habitantes que viven en un total de 32.267 viviendas (INE, Censo Población y Vivienda 2001).

*CUADRO 2. Evolución demográfica del Área Urbana de Segovia 2001-2009*

Municipio	2001	2005	2009	Crecimiento 2001-2009 (%)
La Lastrilla	1.814	2.456	3.269	80,21
Palazuelos de Eresma	1.619	2.771	4.044	149,78
San Cristóbal de Segovia	1.751	2.455	2.908	66,08
San Ildefonso	5.127	5.498	5.725	11,66
Segovia	54.039	55.924	56.660	4,85
Trescasas	334	519	775	132,04
TOTAL	64.684	69.623	73.381	13,45

Fuente: Elaboración propia a partir de los datos del Padrón. INE.

El crecimiento de población lleva asociado un aumento de las superficies artificiales, que en esta área fue del 23% entre 1987 y 2000, y del 10% entre el 2000 y el 2006 (EUROPEAN ENVIRONMENT AGENCY, Corine Land Cover 2006), lo que significa que este entorno ha aumentado el área ocupada por superficies artificiales un tercio en dos décadas, generando consecuentemente una pérdida notable de espacios naturales y agrario-ganaderos. Atendiendo a los datos presentados en el *Cuadro 2*, una buena parte de los crecimientos en términos de población, se han concentrado en los municipios de menor tamaño, siendo por tanto los que han perdido mayor número de hectáreas de superficies naturales en favor de espacios construidos. De los casi 10.000 habitantes (13,45%) que aumentó el área de estudio entre 2001 a 2009, un 63% (5.478 habitantes) fue absorbido por los municipios de Palazuelos, Trescasas, San Cristóbal y La Lastrilla. Este dato es aún más significativo si tenemos en cuenta que el crecimiento de población de estos municipios representó el 30% del total provincial durante el mismo periodo, convirtiendo a Palazuelos de Eresma, La Lastrilla y San Cristóbal de Segovia (hasta el año 1.999 entidad local menor dependiente de Palazuelos de Eresma) en el 5º, el 7º y el 9º municipios más poblados de la provincia, superando a cabeceras comarcales como Riaza, Carbonero el Mayor o Coca. Este proceso de crecimiento urbano en torno a la capital provincial, paulatinamente va conformando una macrocefalia provincial que ya sólo pueden compensar Cuéllar y El Espinar gracias a permanecer insertos en las dinámicas territoriales de las áreas metropolitanas de Valladolid y Madrid respectivamente. El Área Urbana de Segovia se ha reafirmado por tanto como el centro rector de la provincia, asumiendo no sólo la centralidad administrativa, sino también aglu-

tinando la mayor parte de los empleos relacionados con el sector terciario, y con casi el 50% del capital humano provincial. Superando las variables estadísticas, el área de estudio que aquí se está tratando, presenta unos valores paisajísticos y culturales cuya relevancia trasciende el marco regional. La conjunción del patrimonio histórico —en el que destacan Segovia, Ciudad Patrimonio de la Humanidad y los Palacios Reales de La Granja de San Ildefonso y Riofrio—, y la valiosa sierra de Guadarrama, telón de fondo y protagonista al mismo tiempo de un paisaje intemporal, configuran un territorio cambiante pero con una serie de elementos inmutables que permanecen no sólo sobre el terreno, sino también en el ideario colectivo. Estos valores son la clave de este paisaje, son los cimientos que han de preservarse, pese a los cambios derivados del desarrollo inherente a cualquier ciudad inserta en las dinámicas globales y, en el caso de Segovia, afectada por un centro tan potente como es Madrid.

### **2.3. Segovia: el origen del Área Urbana**

La ciudad de Segovia es la capital de la provincia y ha ejercido como tal a lo largo de la historia aglutinando gran parte de las funciones administrativas y políticas. Es un núcleo complejo, en el que las funciones propias de la capitalidad se unen a las turísticas y culturales que con los años han ido ganando peso fruto del incremento del turismo interior y de la apuesta de la ciudad por la cultura como valor.

Centrándonos en el crecimiento físico de la ciudad, en las últimas décadas (prácticamente desde los años sesenta con los procesos de inmigración rural), Segovia ha ido creciendo progresivamente hasta consolidarse como centro de un área urbana, que, como se señaló antes, prácticamente se extiende por todo el suroeste de la provincia. El crecimiento de la ciudad ha estado condicionado tradicionalmente por líneas de fijación naturales, los valles de los ríos Eresma, Clamores y Ciguñuela, que *a posteriori*, en el año 1941, fueron ampliadas a través del Decreto de Vistas Protegidas, consolidándose como una fijación administrativa. El resultado que hoy se plasma en el paisaje, es el de una ciudad que se ha extendido hacia el sur-sureste, buscando la sierra. El encuentro de la ciudad con la sierra, hasta los años 60-70 del siglo pasado, era progresivo, como un manto urbano que iba perdiendo densidad a medida que la pendiente crecía. No obstante, con la llegada de población rural, la ciudad comienza a macizarse en los entornos de la carretera de La Granja (CL-601) y de la N-603 (AP-61), levantándose nuevos barrios, entre los que destaca la Nueva Segovia, que surge del Plan Parcial Carretera de la Granja de 1976 y que se consolida con el PGOU de 1984 (LUENGO, 2003: 200). Es notable destacar la diferenciación de funciones existente en los crecimientos periféricos de la ciudad. El eje de la CL-601 se ha conformado como un espacio en el que la urbanización está compuesta esencialmente por polígonos residenciales, mientras que alrededor del eje de la N-603 y la AP-61 han surgido polígonos industriales, que en la actualidad, y en



buena medida potenciado por la llegada del AVE, se van a ver complementados por el Círculo de las Artes y la Tecnología (CAT), que supone una apuesta por la investigación y el desarrollo. El proyecto promovido por el Ministerio de Industria y Turismo busca ser un lugar de encuentro entre arte, cultura y tecnología, un espacio en el que proyectar actuaciones locales que puedan proporcionar soluciones globales. Por el momento es complicado determinar cuál puede ser el impacto de este equipamiento, aunque podría ser el motor que introdujera nuevas funciones en la ciudad. Supone además la transformación de un amplio polígono que será un primer paso a la urbanización del gran vacío existente entre la ciudad y la estación del AVE. La ubicación de la estación del AVE fue tremendamente polémica, y actualmente sólo es atribuible a razones especulativas. Es además una infraestructura, que por el momento no está siendo el dinamizador territorial que en un principio se suponía iba a ser, y para Segovia ha supuesto únicamente la confirmación definitiva de su integración en la región metropolitana madrileña (BELLET, ALONSO, CASELLAS, 2010: 27), suponiendo esto además un reto añadido a la hora de planificar una ciudad como Segovia y el área urbana que ha generado a su alrededor.

#### **2.4. El crecimiento del alfoz**

Los municipios más dinámicos del alfoz de Segovia, aquellos que en este trabajo han sido considerados como el Área Urbana, están creciendo a unos ritmos que no estaban previstos. Las Directrices de Ordenación del Territorio de Segovia y Entorno, establecen como una de las estrategias clave para el éxito del modelo territorial que proponen, la definición de un corredor de desarrollo entre Segovia y La Granja (San Ildefonso), en el que se fomenten actividades económicas y usos mixtos, pudiendo potenciar el eje mediante la implantación de transporte público. No obstante, señalan la N-603 como clave a la hora de absorber los crecimientos urbanos compactos, teniendo en cuenta el impacto que pudiera llegar a tener la llegada de una infraestructura clave para el desarrollo territorial como es el Tren de Alta Velocidad. Sin embargo, y teniendo en cuenta la dinámica que se ha generado en esta cuña de territorio delimitada por los ejes viarios que comunican a Segovia con Madrid y por la carretera de circunvalación SG-20, observamos como el crecimiento del alfoz se ha focalizado en el eje teóricamente menos afectado por la llegada del AVE, la CL-601. No se puede obviar que la cercanía de ambas vías es muy grande, y están además conectadas por un eje que une los dos Palacios Reales (San Ildefonso y Riofrio), y por la variante SG-20. Los crecimientos, por tanto, no han seguido las pautas esperadas, y el equilibrio territorial se tambalea por la concentración de la urbanización con fines residenciales en el eje de la carretera de la Granja, en los municipios de Segovia, Palazuelos de Eresma, San Cristóbal de Segovia y Trescasas, así como en el municipio de La Lastrilla (prolongación hacia el noreste-este de la ciudad de Segovia). Mientras, las nuevas funciones industriales han tendido a ubicarse en torno a los polígonos

industriales del municipio de Segovia, ya consolidados (el Cerro y Hontoria), en el eje de la carretera N-110, dónde se ubican los usos de suelo destinados a este fin en el municipio de La Lastrilla, y en el polígono industrial de Valverde del Majano (al noroeste de Segovia) y que se ha consolidado como uno de los más importantes de la provincia y la región. El desequilibrio territorial que se ha generado por la tendente urbanización residencial de un eje y la concentración de empleos en puntos relativamente alejados, puede ser corregida por el proyecto Segovia 21 (encabezado por la Diputación Provincial de Segovia), que se sitúa en la denominada Finca «Quitapesares», en la CL-601, en el municipio de Palazuelos de Eresma. Esta parcela busca crear un polo de formación de empleo cualificado para la provincia, convirtiéndose en una alternativa para la instalación de empresas. Asimismo tendrá un espacio destinado a viviendas de alta calidad, un campo de golf, un complejo hotelero y un Centro de Congresos y Negocios.

FIGURA 3. Panorámica de los eriales situados entre Palazuelos De Eresma y Segovia 21



Fuente: Fotografía autor (Iván Velasco Romera).

El proyecto Segovia 21, además tiene entre sus premisas fundamentales, la sostenibilidad, puesto que pretende concentrar la instalación de empresas, para preservar la calidad paisajística del entorno (ver *figura 3*). Junto con el CAT, Segovia 21 es sin duda el punto de inflexión hacia el cambio funcional y la inserción de servicios avanzados y nueva economía en el Área Urbana de Segovia marcada por un cierto estancamiento funcional, dominado por los servicios relacionados con el sector turístico y en menor medida por las actividades industriales. El resultado es, por el momento, impredecible, y más teniendo en cuenta las dinámicas de crecimiento que en los últimos años han transformado a los municipios de alfoz en pequeñas ciudades dormitorio de Segovia.

### **3. CONCLUSIONES: DESEQUILIBRIOS TERRITORIALES. EL CAMBIO EN EL PAISAJE**

El Área Urbana de Segovia, y a mayor escala, el área de influencia de Segovia delimitado en las DOTSE, ha sufrido en los últimos años unas tendencias inesperadas vinculadas a la expansión residencial en torno a determinados núcleos. El Plan Estratégico de Segovia 2006/2016, establecía como objetivo, la cohesión e

integración territorial, tratando de integrarse en las dinámicas globales, tratando de generar una nueva centralidad urbana entre Valladolid y Madrid, en la que primaran la preservación del patrimonio histórico y el patrimonio natural, luchando contra la urbanización difusa y los monocultivos económicos vinculados al sector turístico (VV.AA, 2006).

En la actualidad el proceso de urbanización ha degenerado en los temores expuestos en las diferentes planificaciones y herramientas de gestión que afectan a Segovia y su entorno. La falta de dinamismo del CAT y Segovia 21 no han resuelto los problemas vinculados a la especialización económica del entorno de Segovia, y el turismo y los empleos vinculados a la administración siguen siendo el motor económico. El eje de la CL-601, una de las claves de este territorio, presenta un notable deterioro a nivel paisajístico, vinculado: en primer lugar a la ya citada especialización del territorio, y en segundo lugar a la absorción del crecimiento demográfico por los núcleos de menor tamaño, compensando el «estancamiento urbanístico» de Segovia y La Granja, basado en la falta de dotación de nuevos polígonos residenciales y sobre todo al precio del suelo, que llega a duplicar en algunos casos al de los municipios del alfoz. El resultado está siendo una progresiva sustitución del paisaje ondulado de pastos que se acomodaban en la penillanura «cristalina» que asciende hasta la sierra (YOLDI, 1990: 232), por multitud de promociones inmobiliarias de vivienda, mayoritariamente unifamiliar, que no sólo generan una degradación natural, sino también una notable simplificación de la riqueza edificatoria en los núcleos que hasta no hace mucho seguían presentando ciertas características propias de áreas rurales. Encontrar una solución a esta progresiva degradación del paisaje periurbano rural, es complicada, y más si se tienen en cuenta las dinámicas que ha experimentado este territorio, que teóricamente tiene una serie de instrumentos de planificación y gestión enfocados al desarrollo sostenible de Segovia y su entorno. En el caso del área que se ha estudiado en este texto, la solución pasa por devolver o consolidar población en los centros, mediante la dotación de nuevos polígonos residenciales compactos en vacíos históricos de la ciudad de Segovia, de los que es un importante ejemplo el Plan Especial del Sector I Plaza de Toros-Depósitos. Macizar y compactar el crecimiento en los núcleos consolidados, puede ser un primer paso para evitar la difusión en torno a los núcleos del alfoz. Esta compactación de los núcleos consolidados, debe además llevar de la mano una planificación territorial en la que el suelo no sea el único activo territorial de los pequeños municipios, tratando de poner en valor actividades tradicionales que puedan preservar los valores del paisaje del piedemonte serrano, vinculados tradicionalmente a la ganadería extensiva. Segovia y su Área Urbana han tratado de adaptarse a dinámicas territoriales que les venían en muchos casos predeterminadas por la cercanía a Madrid, y en ocasiones la creencia o más bien querencia, de una prosperidad favorecida por la inclusión funcional dentro de la región metropolitana madrileña han generado la aparición de proyectos como el CAT o Segovia 21 que presentan objetivos similares y en principio coherentes, pero quizá demasiado optimistas

para un territorio cuyo valor principal, el paisaje y el patrimonio histórico están siendo degradados paulatinamente.

## BIBLIOGRAFÍA

- BELLET, C.; ALONSO, M.P.; CASELLAS, A. (2010): «La integración del ferrocarril de alta velocidad en el medio urbano. El caso de Segovia-Guiomar», *Anales de Geografía*, vol. 30, nº1, pp. 11-28.
- DOTSE: *Directrices de Ordenación del Territorio de Segovia y Entorno* (Decreto 74/2005, de 20 de Octubre), Junta de Castilla y León, Conserjería de Fomento.
- EUROPEAN ENVIROMENT AGENCY (2010): *Corine Land Cover*. <<http://www.eea.europa.eu/data-and-maps/data/corine-land-cover-2006-raster>>, [abril/mayo 2011].
- INSTITUTO NACIONAL DE ESTADÍSTICA (2004): *Censo de Población y Vivienda. Resultados Definitivos*. <<http://www.ine.es/>>, [consulta: abril/mayo 2011].
- LUENGO GALLEGO, J.A. (2003): «El crecimiento urbano periférico en Segovia», *Ería*, nº 61, pp. 197-208.
- MARTÍNEZ DE PISÓN, E. (2011): «Permanencia y cambio en el paisaje». Conferencia impartida el 11 de mayo de 2011 dentro del *Seminario La Maestría es un grado*, Facultad de Geografía e Historia, Universidad Complutense de Madrid (Texto inédito-Notas del autor).
- MINISTERIO DE FOMENTO. DIRECCIÓN GENERAL Y POLÍTICAS DE SUELO URBANAS (2011): *Sistema de Información Urbana*. <<http://siu.vivienda.es/portal/>>, [abril/mayo 2011].
- TROITIÑO VINUESA, M.A. (2003a): «Renovación urbana: dinámicas y cambios funcionales», *Perspectivas urbanas = UrbanPerspectives*, nº 2, pp. 1-11.
- TROITIÑO VINUESA, M.A. (2003b): «La protección, recuperación y revitalización funcional de los centros históricos», *Mediterráneo económico*, nº 3. Instituto Cajamar, Almería, pp. 131 -160. Número monográfico coordinado por H. CAPEL «Ciudades, arquitectura y espacio urbano».
- VILAGRASA IBARZ, J. (1999): «Las ciudades pequeñas y medias en España», en DOMÍNGUEZ, R. (Coord.): *La ciudad, tamaño y crecimiento, III Coloquio de Geografía Urbana*, Málaga, AGE y Universidad de Málaga, pp. 17-51.
- VV.AA. (2006): *La ciudad que se descubre a sí misma. Plan Estratégico de Segovia y su área de influencia 2006/2016*, Segópolis, Segovia, pp. 258.
- YOLDI ENRÍQUEZ, L. (1990): *Entorno y paisaje de una ciudad histórica. Segovia*, Ministerio de Obras Públicas, Madrid, pp. 288.

# GOBERNANZA TERRITORIAL, UN RETO PARA GALICIA Y SU CIUDAD DIFUSA\*

Jorge Vicente Díaz

*jorge.vicente@usc.es*

*Departamento de Geografía, Universidad de Santiago de Compostela*

**Resumen:** Galicia está experimentando novedosos procesos territoriales, económicos y sociales que transforman los espacios urbanos y exponen a la Administración ante el desafío de aplicar nuevos criterios de acción política y adoptar modelos de gobernanza acordes con la nueva dimensión urbana. Las nuevas dinámicas urbanas y la evolución de la sociedad gallega exige una reformulación de los criterios de administración territorial ante el nulo reflejo de estas transformaciones en los modos de gestión política y el progresivo debilitamiento de la democracia.

**Palabras clave:** ciudad difusa; gobernanza; cohesión territorial; Directrices de Ordenación del Territorio de Galicia (DOT); Galicia.

## TERRITORIAL GOVERNANCE, A CHALLENGE FOR GALICIA AND HER URBAN SPRAWL

**Abstract:** Galicia is undergoing a new territorial, economic and social process which transform urban spaces. This situation expose the public administration to the challenge of apply new criterions in political action, and adopt governance models in agreement with the new urban scale. New urban dynamics and Galician society evolution requires the reformulation of territorial management face to the no repercussions of these changes in political management models and the progressive weakening of democracy.

**Key words:** urban sprawl; governance; territorial cohesion; Galician territorial guidelines (DOT); Galicia (NW Spain).

---

\* El presente artículo es resultado del Proyecto de Investigación «Nuevos retos de Gobernanza en las ciudades gallegas del Eixo Atlántico. Búsqueda de la sostenibilidad en la gestión del territorio». Código SEJ2007-68102-C05-03/GE06, financiado por el Ministerio de Ciencia y Tecnología.

## 1. INTRODUCCIÓN

El desarrollo de la ciudad difusa en Galicia ha sido un fenómeno profundamente estudiado por diversos autores<sup>1</sup> pero que en las últimas décadas ha experimentado nuevos procesos de carácter territorial económico y social, que invitan a reflexionar sobre su transformación y adaptación a la realidad urbana contemporánea de la región. La Administración autonómica se expone ante un nuevo desafío: aplicar nuevos criterios de acción en la política local y regional para dar una cobertura coherente a la dimensión urbana actual.

La cobertura de los servicios públicos en los espacios urbanos gallegos —y sus áreas de influencia— sacan a la luz los problemas de inadecuación, incoherencia e insostenibilidad de un modelo administrativo que no corresponde con las demandas reales. Los nuevos Gobiernos deben apostar por modelos de gobernanza, dar mayor protagonismo a actores públicos y privados, plantear nuevas estrategias desde la realidad local e integrar políticas sectoriales que fomenten sinergias y forjen la cohesión territorial (RODRÍGUEZ, 2009; ALDREY y VICENTE, 2009).

El concepto de gobernanza, aplicado al análisis territorial y urbano, plantea importantes retos para el escenario urbano gallego. Aporta soluciones para discernir las necesidades reales de ordenación y adecuar la funcionalidad de los servicios básicos. En los siete principales espacios urbanos gallegos se vislumbran desajustes de carácter político-administrativo y socioespacial causantes de difuncionalidades y fragmentaciones que afectan al desarrollo económico, tecnológico, científico y cultural de la región. Los Gobiernos de Galicia han de actuar en consecuencia y corregir la descoordinación e irracionalidad que hasta la fecha caracteriza la planificación del crecimiento urbano. Lo que pretende la gobernanza es, en definitiva, una acción colectiva que integre y adapte diferentes grupos e intereses territoriales, y defender así estrategias y objetivos globales.

### 1.1. Gobernanza: entre utopía y necesidad

La gobernanza apuesta por un cambio en las formas de gobierno como refuerzo de los principios democráticos y el tratamiento de objetivos de forma colectiva. La aplicación de modelos de gobernanza en la gestión del territorio surge como herramienta para el análisis del desarrollo de las ciudades y sus periferias, permitiendo el reequilibrio del crecimiento urbano de territorios con problemas de ordenación. Los retos que se le reconocen pasan por el hecho inicial de consolidarse como noción que explique el diálogo entre disciplinas territoriales, y como tal, la geografía debe considerarla como herramienta de análisis fundamental. Así mismo, de la gobernanza depende la mediación entre territorios y admi-

---

<sup>1</sup> Destacar, entre otros, los trabajos de DALDA (2005) y LOIS (1996, 2004).

nistraciones, tratando que la gestión local se convierta en un servicio sostenible al servicio de la ciudadanía (JOUVE, 2005).

Los usuarios de la ciudad poseen nuevas necesidades y demandan servicios que en muchas ocasiones sobrepasan las capacidades de los Gobiernos locales. Ante este desequilibrio las estructuras de la Administración deberían ser modernizadas con la intención de beneficiar su legitimidad y forzar un cambio en la cultura política, administrativa y ciudadana. Por contra, ninguno de estos cambios tuvieron reflejo en la aplicación de gobernanza territorial, infravalorándose su coordinación y corrección. Así, las estructuras político-administrativas de las ciudades gallegas están desoyendo las dinámicas sociales y económicas que dinamizan su entorno más próximo; los instrumentos de gestión se ven desbordados ante el fenómeno metropolitano demostrando la incapacidad de los estamentos políticos para adaptarse a los cambios de la sociedad y la incidencia que estos tienen en el territorio.

Ante esta situación, los nuevos municipios urbanos que crecen en los límites de las grandes ciudades siguen influyendo determinantemente en la movilidad, fomentan nuevas tipologías de ocupación del suelo y tienden a la especialización funcional. Legalmente los planeamientos urbanísticos municipales muestran una profunda descoordinación sin poder definir ni identificar una lógica espacial o estrategia común de cara a futuros conflictos y problemáticas fruto del crecimiento metropolitano.

Encontrar coordinación y coherencia en la planificación urbanística y territorial de Galicia resulta complicado hoy en día; la redacción de la normativa de planificación local y ordenación del territorio es muy desigual entre municipios, lo que supone el primer impedimento para abordar planteamientos territoriales y retos de futuro en la gestión de nuevos espacios y relaciones urbanas. La política gallega rema en dirección opuesta a este tipo de consenso y elude el pacto por un cambio en los métodos de administración. De hecho, la unificación de criterios de planificación y la constitución de un marco regional común en materia territorial fue una tarea extendida en exceso por parte de los sucesivos gobiernos autonómicos (las DOT han sido aprobadas provisionalmente en diciembre de 2010 tras casi 15 años de trámites y continuos debates y críticas<sup>2</sup>).

## **2. LA COMPLEJIDAD URBANA DE GALICIA**

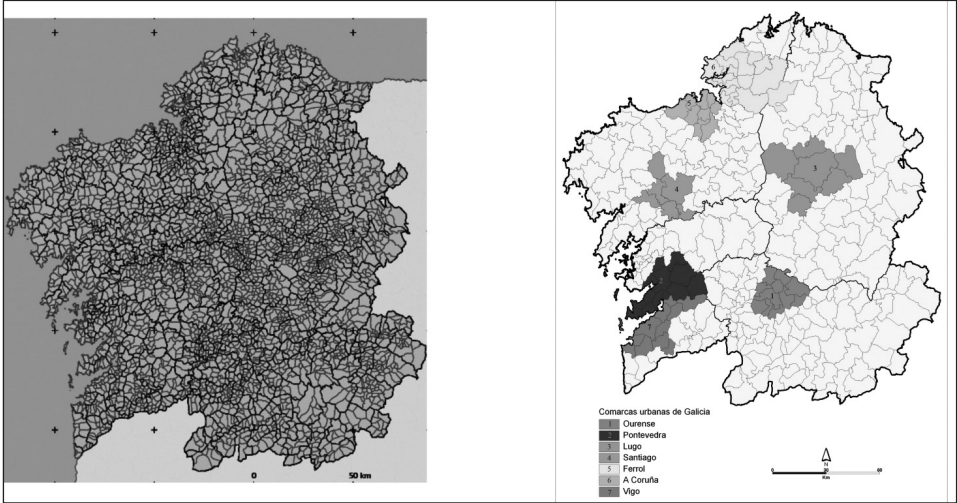
Durante décadas el urbanismo se ha posicionado como la política pública de mayor incidencia en el potencial crecimiento de un territorio. Otra, en menor medida, ha sido la ordenación del territorio. Ambas comparten finalidades y metodologías de trabajo pero la actual estructura político-administrativa obliga a una gestión diferenciada, tanto en su acción humana como en el desarrollo de sus instrumentos. La coordinación es un requisito indispensable para evitar con-

---

<sup>2</sup> Historial de las DOT de Galicia: <http://cmati.xunta.es/portal/cidadan/pid/2687>.

flictos espaciales y favorecer el desarrollo armónico del territorio, más si cabe en espacios urbanos (RODRÍGUEZ y VICENTE, 2009b).

FIGURA 1. (Izq.) Mapa parroquial y (dcha.) comarcas urbanas de Galicia



Fuente: DALDA, 2005 y ALDREY y VICENTE, 2009.

Galicia ha crecido en base a la flexibilidad/inadaptación de su modelo de organización territorial, el cual ha dado evidentes muestras de su necesidad de renovación ante los nuevos retos que caracterizan a la región. Desde un principio la planificación estatal no tuvo en consideración la estructura territorial de determinados espacios de la Península, y en modificaciones posteriores, vista la situación actual, los criterios seguidos fueron más que discutibles. En muchas ocasiones la sintomatología de la administración local en Galicia se achaca a la carencia de cultura política y de gestión del territorio, aspecto que quedó patente desde el primer tercio del siglo XX; el Estatuto Municipal de 1924 favoreció el inframunicipalismo a sabiendas de la inoperancia de muchas de las entidades locales para que, años después, el Ministerio de la Gobernación del Régimen Franquista propusiese la comarcalización. En 1981, año del Estatuto de Autonomía, se produce un cambio radical en la organización del territorio al desvincular la región de la legislación de 1950 que la supeditaba a la Administración central. El cambio drástico abogaba por el autogobierno mediante la transferencia de responsabilidades a nuevas figuras territoriales como las provincias y las comarcas (Figura 1) (LÓPEZ, 2000). Hoy nos encontramos ante un estadio más en la evolución territorial de Galicia donde las entidades locales urbanas, sin mantenerse ajenas a las tendencias globales, exigen espacios, redes y gobiernos acordes con sus nuevas relaciones, donde tengan cabida nuevos criterios y objetivos comunes



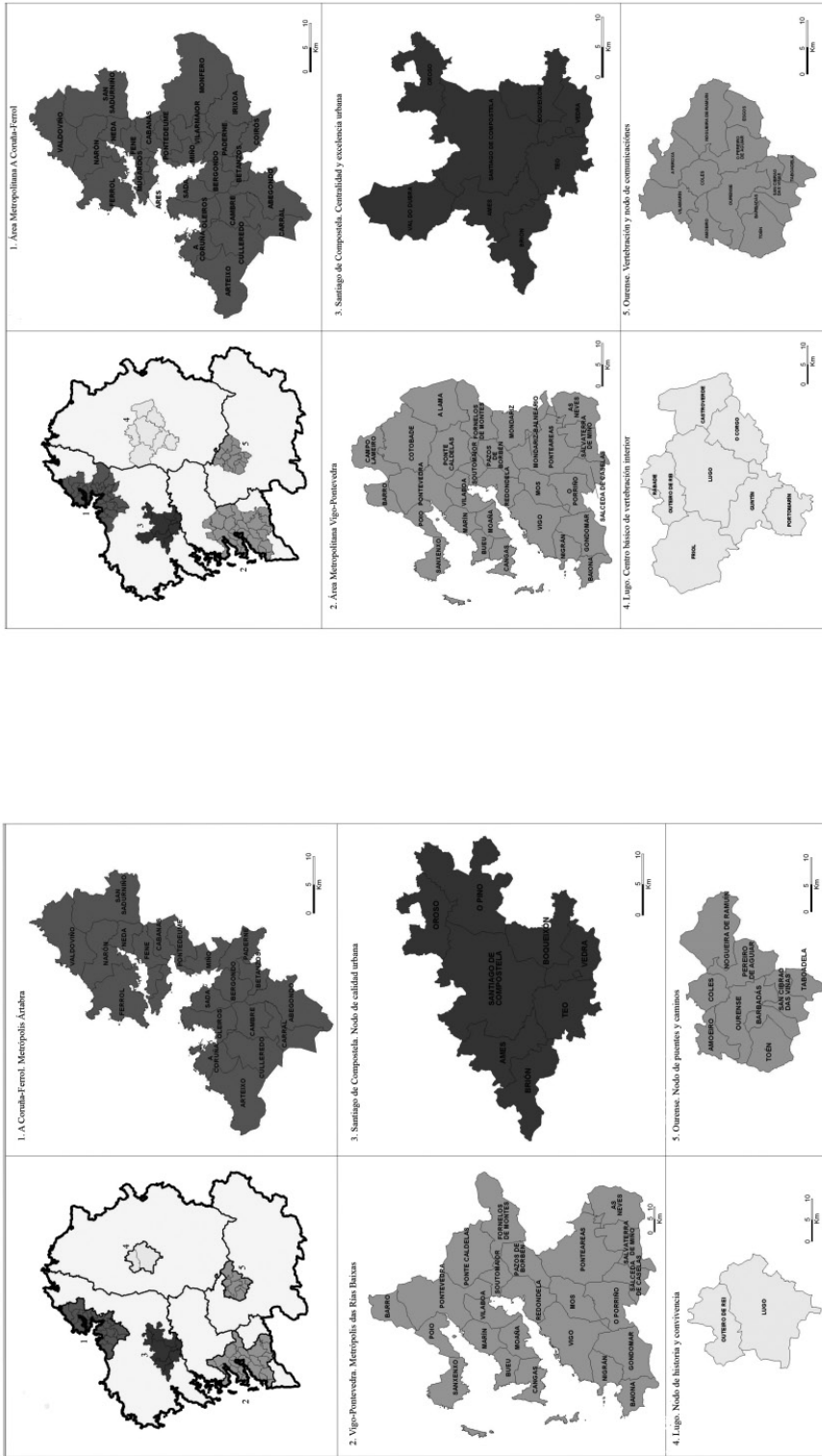
en la configuración de la nueva ciudad. La provincia jugó un papel determinante en la estructuración del territorio gallego al dotar de nuevos roles a las principales ciudades y romper con la delimitación del Antiguo Régimen. A Coruña, Lugo, Ourense y Pontevedra figuraban como capitales administrativas, posteriormente, en el s. XIX, se unen Santiago de Compostela, como capital y referente eclesiástico y universitario, Vigo, como motor económico, y Ferrol, ante su importancia militar y naval. A nivel nacional, la Ley Reguladora de Régimen Local de 1985 es la que reconoce la figura de las áreas metropolitanas como entidades supramunicipales sin poder jurídico. La «Lei de Administración Local de Galicia» de 1997 continúa con esta concepción al reconocer las interdependencias entre núcleos urbanos próximos y la necesidad de establecer gestiones conjuntas en determinadas prestaciones de servicios.

El efecto que ha causado la expansión de los siete espacios urbanos de Galicia en los cambios territoriales de la región convierte a las ciudades en las encargadas de iniciar la transformación del territorio, garantizando coherencia en su desarrollo e influencia sobre los núcleos próximos. Las capacidades de innovación y modernización en aspectos territoriales están vinculadas al dinamismo de la red urbana, por tanto, la articulación de un modelo regional ayudará a reforzar funciones y dinámicas de atracción (RODRÍGUEZ y VICENTE, 2009; ALDREY y VICENTE 2009).

## **2.1. Ordenar un sistema policéntrico**

Los siete grandes municipios urbanos de referencia en Galicia han evolucionado a lo largo de las últimas décadas con marcadas diferencias económicas y demográficas. La dispersión poblacional, la centralidad de los núcleos y la limitada acción colectiva y cooperativa han ralentizado en exceso los procesos de reforma del territorio. La gobernanza aporta un nuevo enfoque resolutivo en cuanto a la constitución de áreas metropolitanas y se une a estos métodos reformistas como fórmula para mejorar la gestión administrativa y la cobertura de servicios comunes. Además, la planificación estratégica, y la ordenación territorial gallega en general, han pecado de indecisas en la definición y tratamiento de estos espacios, sin reflexionar sobre sus relaciones y su funcionalidad. Los esfuerzos se centraron en las responsabilidades que suponía la creación de un ente supramunicipal más que valorar su viabilidad y efectos positivos para la ciudadanía. Con todo, Vigo avanzó, tras 12 años de trámites, hasta un proyecto de ley, sin éxito en el Parlamento gallego hasta el pasado mes de abril de 2011 (LÓPEZ, 2007). El actual gobierno autonómico del PPdeG —desde 2009, tras un gobierno bipartito PSdeG-PSOE - BNG entre 2005 y 2009— retomó el debate metropolitano y otros proyectos territoriales de urgencia para la Comunidad y que se iniciaron hacia varias legislaturas: plantear la asociación municipal como vía para la gestión conjunta de servicios y la cooperación local, buscar soluciones para la constitución de espacios metropolitanos, impulsar el planeamiento

FIGURA 2. Sistema urbano superior de Galicia: (izq.) avance DOT PPdeG 2004 y (dcha.) avance DOT PSdeG-PSOE y BNG 2008



Fuente: ALDREY y VICENTE, 2009.

municipal y abordar con decisión la aprobación de documentos básicos como las DOT o el POL —Plan de Ordenación del Litoral—.

El debate se mantiene al proponerse, en las DOT aprobadas provisionalmente a finales de 2010, una nueva estructura que establece dos niveles de planificación en el sistema territorial de Galicia; la «región urbana» pasa a definir el espacio a planificar, donde desarrollar infraestructuras y potenciar el transporte público, la industria y los equipamientos supramunicipales, y el municipio -nivel local- desarrolla el planeamiento urbanístico y las estrategias para la correcta prestación de servicios comunes (Figura 2).

Los retos urbanos de Galicia podrían simplificarse en los binomios del Golfo Ártabro —A Coruña y Ferrol, al norte— y de las Rías Baixas —Vigo y Pontevedra, al sur—. Las estrategias desarrolladas en los últimos años por estas ciudades, no tanto por Ferrol acuciada por la crisis naval, han provocado una expansión notable. Con el modelo territorial en la recámara, A Coruña y Ferrol tratan de consolidarse como nodo Atlántico del eje Cantábrico, mientras Vigo y Pontevedra acercan vínculos hacia Portugal, afianzando una posición referente en la Euroregión Galicia-Norte de Portugal. El nivel superior del sistema urbano se completa con Santiago de Compostela, capital político-administrativa, Ourense y Lugo, que juegan un papel determinante en el desarrollo del interior de Galicia debido a su centralidad y poder de atracción con respecto a los espacios rurales.

El sistema urbano gallego necesita una reestructuración apoyado en las cabeceras comarcales y centros menores —el «sistema urbano intermedio»<sup>3</sup>— para equilibrar y hacer efectivas las estrategias oportunas que rentabilicen las potencialidades del territorio desde una óptica sostenible y coherente con aspectos sociales, económicos y medio ambientales. En buena medida, siguen siendo estos asentamientos los encargados de mantener parte del equilibrio territorial, creciendo en base a sistemas económicos endógenos y configurando pequeñas áreas de influencia, esencialmente rurales, a las que aportan servicios básicos. La calidad de estos nodos urbanos es dependiente del dinamismo rural, generador de demandas y falta de competitividad debido a sus debilidades (depoblamiento y envejecimiento, carencia de servicios básicos, etc.). La dotación de servicios básicos, públicos y privados, y la mejora de la accesibilidad y conectividad así como la preservación del paisaje y el fomento del atractivo residencial y laboral convertiría a estos núcleos menores, en ocasiones de ámbito parroquial, en importantes referentes territoriales.

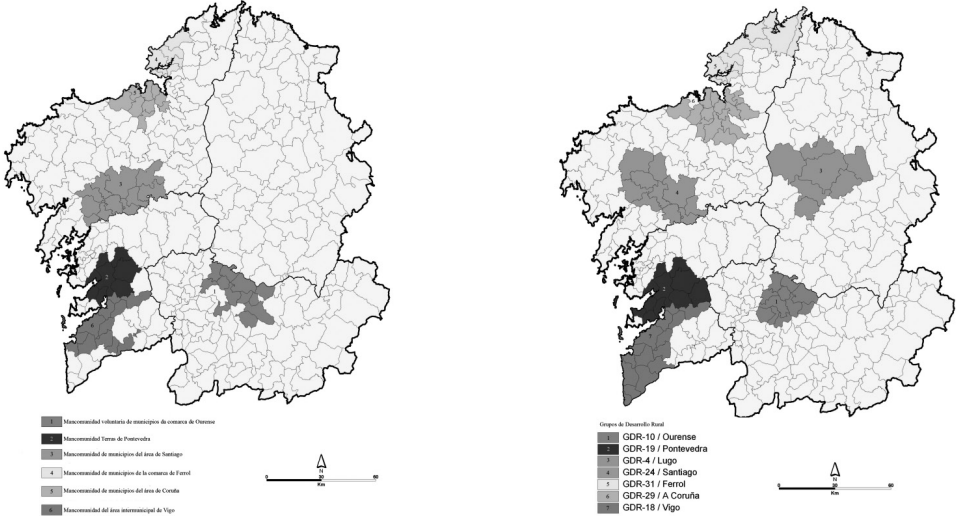
La compleja zonificación que se le ha otorgado a los sistemas urbanos es el punto de partida de la descoordinación territorial de Galicia. La comarca ha sido un ente territorial criticado y del que se ha solicitado su revisión y reformulación ante su confusa y limitada funcionalidad. Formalizada como figura administrati-

---

<sup>3</sup> Las DOT se completan con un sistema urbano intermedio compuesto por las áreas litoreales de Bergantiños, Costa da Morte, Ría de Muros e Noia, Barbanza, Arousa, Baixo Miño y A Mariña y A Estrada, Lalín, Verín, Chantada, Monforte, Sarria, Vilalba, As Pontes, O Carballiño, Xinzo de Limia y O Barco de Valdeorras en el interior.

va se evitó revisar el mapa municipal y provincial, relegándole un papel precario en la organización territorial, sin ningún poder político ni administrativo y con la figura de los gerentes comarcales sin competencias en la administración del territorio. La negativa a transferirle competencias y parcelas de poder como el urbanismo, el desarrollo local, la sanidad o el empleo, ha dificultado la gestión, el desarrollo y la dinamización de entornos locales —ayuntamientos— con operatividad supramunicipal. La realidad territorial que tímidamente trataban de dictar las comarcas se desoyeron en las sucesivas propuestas de DOT. Este último documento plantea una agregación flexible al fenómeno metropolitano; son los municipios periféricos a las ciudades los que determinan y deciden si integrarse en la entidad supramunicipal. La Xunta de Galicia se reserva la aceptación o rechazo de su inclusión en función de sus competencias y la coherencia territorial.

FIGURA 3. (Izq.) Mancomunidades y (dcha.) Grupos de Desarrollo Rural en espacios urbanos gallegos

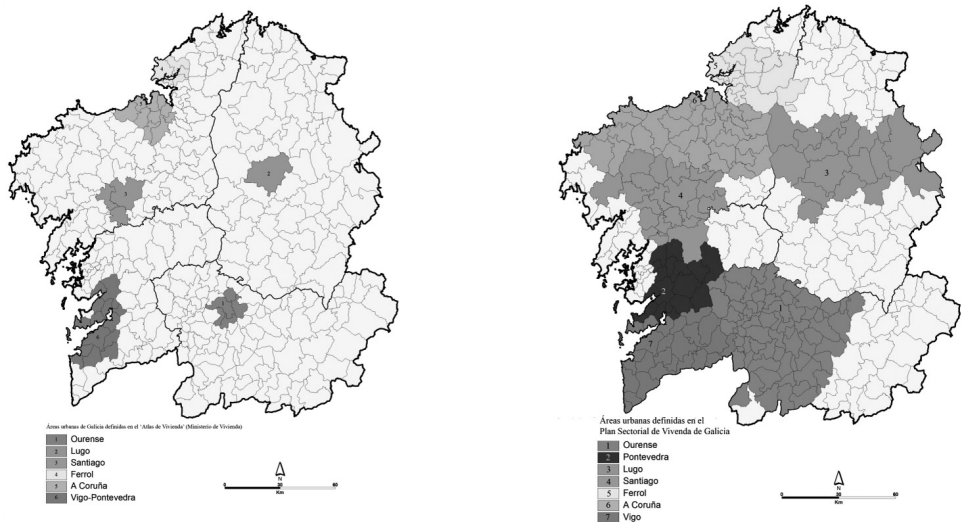


Fuente: ALDREY y VICENTE, 2009.

El marcado localismo de los ayuntamientos gallegos supuso un lastre en la configuración de unas figuras territoriales óptimas para la ordenación del territorio. El surgimiento de las mancomunidades, por ejemplo, supuso un elemento más de fragmentación y segmentación de las capacidades de gestión del espacio. No es comprensible la creación de una nueva figura de cooperación supramunicipal que trate el transporte público, la recogida y tratamiento de residuos, los servicios de incendios o la limpieza de playas, al margen de la comarca, necesitada de una función específica (Figura 3). Del mismo modo se constituyen grupos de acción local que exigen una coordinación supralocal y que normalmente obvian la existencia de otras entidades que podrían asimilar esa gestión. En otras ocasiones, la compleja definición de la ciudad, del área urbana o de los espacios

metropolitanos y la inexistencia de un criterio común en su gestión ha llevado al tratamiento de la información desde ópticas dispares como se ejemplifica en las delimitaciones del Atlas de Vivienda del Ministerio y el Plan sectorial de Viviendas de Galicia elaborado por el Instituto Galego de Vivenda e Solo (IGVS) (Figura 4).

FIGURA 4. Áreas urbanas de Galicia: (Izq.) Atlas Digital de las Áreas Urbanas, Ministerio de Vivienda y (dcha.) Plan Sectorial de Vivienda de Galicia, IGVS



Fuente<sup>4</sup>: ALDREY y VICENTE, 2009.

## 2.2. Ordenación y gobernanza; factores de funcionalidad territorial y urbana

El policentrismo que caracteriza a Galicia es una ventaja en el desarrollo del modelo territorial al ser más factible un equilibrio entre las funciones del territorio, la sociedad, el medio ambiente y la identidad local. El mayor problema en los ámbitos urbanos gallegos reside en las carencias de planificación conjunta; la falta de líneas comunes en el planeamiento y la ordenación de territorios vinculados funcionalmente es un factor que tarde o temprano desemboca en conflictos, desavenencias y problemas de cohesión. La competitividad y dinamismo de estos espacios requieren sistemas de gobierno y de organización territorial coherentes, como marco indispensable para desarrollar políticas sectoriales con éxito. La ausencia de criterios de gobernanza territorial ha fomentado la fragmentación administrativa ya que con frecuencia las posturas de los gobiernos locales pecan de insolidarias ante la posibilidad de compartir servicios. Nadie quiere depender de la ciudad, de ahí que los conflictos más frecuentes sean los relacionados con

<sup>4</sup> MINISTERIO de VIVIENDA, 2004; XUNTA de GALICIA, 2008.

la administración local y los estamentos autonómicos con competencias en urbanismo y ordenación del territorio (HILDEBRAND, 1996; BENABENT, 2006; FERIA, 2006). El problema de base reside en que Galicia, muy próxima al modelo de ciudad-región, es incapaz de constituir ciudades con sistemas efectivos y eficientes. Las ciudades gallegas fueron conformando territorios próximos, periféricos, consolidando un único espacio social y económico, donde se pasaron a compartir problemáticas y a reclamar soluciones que deberían respaldar la globalidad de ese conjunto relacional. No resulta fácil definir en Galicia los espacios más allá de la ciudad —eterno debate sobre la dimensión y la escala urbana— por lo que emplear términos como «área metropolitana», «área de influencia», «región urbana» o «ciudad-región», entre otros, no libra de malas interpretaciones e inadecuaciones. Un hecho evidente es que la transformación urbana en Galicia dio muestras de la necesidad de un modelo territorial y urbano acorde con las dinámicas experimentadas por las ciudades y sus periferias. En este sentido, aplicar criterios de gobernanza ante las mutaciones del territorio establecería un control sobre crecimientos, dinámicas y redes de asentamientos. El proceso de expansión de las ciudades se apoyó en períodos de modernización, densificando las periferias primero —hoy un espacio propio de la ciudad, indisoluble funcionalmente— para posteriormente constatar un crecimiento por absorción de la población residente en las ciudades y atrayendo la de pequeños núcleos más distantes. La dilatación de los territorios urbanos es más imprecisa, y la falta de planificación no prevé donde se romperán los límites municipales, donde se difuminarán antes las diferencias físicas y sociales. En el diseño de políticas de ordenación y gestión urbanas no solo está en juego el óptimo desarrollo de los territorios sino también la calidad de vida de los ciudadanos. Un sistema urbano descoordinado en sus crecimientos y relaciones dificulta su progreso ya de por sí complejo, por lo que conviene indetificar este tipo de tendencias, no con el objetivo de predecir la evolución futura sino por identificar los posibles impactos de una determinada decisión. Una predicción no ayuda a gestionar los cambios que se produzcan en los entornos urbanos, es la reflexión conjunta y el diseño en común de herramientas e instrumentos los encargados de matizar las soluciones correctas (RODRÍGUEZ, 2005). Los procesos que se perciben en las ciudades gallegas y sus áreas de influencia son relativamente nuevos y afectan a aspectos demográficos, morfológicos, funcionales y relacionales. Esta situación ha obligado a cambiar el discurso y las líneas de reflexión acerca de los entornos urbanos pues han adquirido una complejidad notable afectando a espacios de vital importancia para el futuro de la Comunidad. Las implicaciones territoriales de la ciudad difusa se extienden al espacio rural, implícito en la funcionalidad y correcta planificación del entorno urbano. El urbanismo y la ordenación del territorio en Galicia están ante un momento crucial y deben buscar mecanismos de coordinación que palién y mitiguen los conflictos entre administraciones; el efecto expansivo de la ciudad provoca que la ciudadanía exija nuevas dotaciones de infraestructuras y equipamientos ante su nuevo imaginario del territorio,

ampliado como consecuencia de los avances de las comunicaciones y la mejora de la movilidad.

### 3. ALGUNAS CONCLUSIONES FINALES

Las estructuras político-administrativas con competencias en urbanismo y ordenación del territorio definidas para las áreas urbanas gallegas difícilmente responden a sus dinámicas sociales y económicas. Los instrumentos de gestión activos en la actualidad son incapaces de corregir los problemas de ocupación del suelo y no proponen soluciones a la organización funcional de los servicios e infraestructuras. ¿Cómo gestionar desde el municipio —un ámbito puramente local— aspectos que administrativamente incumben a otros territorios? En un sistema de asentamientos difuso el transporte, las políticas de vivienda, la sanidad, la educación, la gestión ambiental, los planes turísticos o las estrategias de innovación son cuestiones que exigen un tratamiento global. Los espacios urbanos y periurbanos en Galicia, como sistemas, dependen unos de otros, viven de sus enlaces y conexiones, pero sistemáticamente la administración olvida esa realidad territorial, manteniendo lógicas y espacios que tan solo responden a inercias políticas y cuotas de poder arraigadas en el localismo. El tratamiento de las problemáticas de la región desde esta óptica no resulta efectiva en la nueva configuración territorial y urbana. El modelo municipal en los entornos urbanos y la gestión pública a este nivel no concuerda con las dinámicas reales y la complejidad de estos espacios. La convivencia de múltiples sistemas territoriales solapados en torno a las ciudades dificulta su gestión y fomenta la competitividad en lugar de beneficiar la cooperación. La ciudad es el referente, para sus ciudadanos y los usuarios que diariamente a ella se desplazan por motivos laborales, comerciales o de ocio. Relacionando esta descoordinación con el intenso consumo de suelo, la ciudad difusa, más allá de su continuidad física y funcional, corre el riesgo de generar importantes fragmentaciones en espacios de vital importancia para Galicia. El grado de desarrollo de los planes y la gestión de los servicios públicos con incidencia supramunicipal es muy desigual en el mapa municipal gallego, explicando esta circunstancia las dificultades existentes para llegar a un consenso en materia de ordenación del territorio. Las normativas a menudo se contradicen complicando más si cabe la adaptación de un tejido heterogéneo a un modelo territorial común. La integración de los espacios urbanos —y los potencialmente urbanos— mediante estructuras administrativas, de servicios y comunicaciones efectivas está subordinada a la concertación y el pacto entre gobiernos locales, autonómicos y estatales. El gobierno autonómico, como responsable de la planificación local, tiene la llave para adaptar el marco jurídico y poner en marcha nuevos mecanismos de gobernanza territorial y cooperación urbanística a escala supramunicipal, ejerciendo un cambio en la estructura y sentido de la ciudad difusa gallega.

## BIBLIOGRAFÍA

- ALDREY, J. A. y VICENTE, J. (2009): «La Galicia de las 1000 ciudades. Ordenación y funcionalidad de las áreas urbanas gallegas», en RODRÍGUEZ, R. (dir.) *Ordenación y gobernanza de las áreas urbanas gallegas*, Oleiros, Netbiblo, p. 197-253.
- BENABENT, M. (2006): *La ordenación del territorio en España: evolución del concepto y de su práctica en el siglo XX*, Sevilla, Universidad de Sevilla, Consejería de Obras Públicas y Transportes, 455 p.
- DALDA, J. L. (dir. y coord.) (2005): *Cidade difusa en Galicia*, Universidade da Coruña, Dpto. de Proxectos Arquitectónicos e Urbanismo, Consellería de Política Territorial, Obras Públicas e Transportes, Dir. Xeral de Urbanismo, Xunta de Galicia, 126 p.
- FERIA, J. M. (coord) (2006): *Los procesos metropolitanos*, Sevilla, Centro de Estudios Andaluces, 186 p.
- HILDEBRAND, A. (1996): *Política de Ordenación del Territorio en Europa*, Junta de Andalucía (COPT) y Universidad de Sevilla, Sevilla, 534 p.
- JOUBE, B. (2005): *Cuestiones sobre gobernanza urbana*, Barcelona, Fundació Carles Pi i Sunyer, 169 p.
- LOIS, R. C. (1996): «As novas formas de urbanización, en *A guerra en Galicia. O rural e o urbano na Historia de Galicia*», Santiago, Asociación Galega de Historiadores, p. 451-489.
- (2004): «*Estructura Territorial en Galicia*», en RODRÍGUEZ, R. (dir.): *Os concellos galegos para o século XXI. Análise dunha reestructuración do territorio e do goberno local*, Vol. 1, Lalín, Univ. de Santiago de Compostela, p. 101-160.
- LÓPEZ, Á. X. (2000): *Un modelo de organización territorial para Galicia*, Madrid, UNED, p. 564.
- (2007): «Gobernanza local en Galicia e áreas metropolitanas: a superación da mancomunidade de Vigo», en ROJO, A. y VARELA, E. J. (dir.): *A gobernanza metropolitana*, Santiago de Compostela, Dir. Xeral de Adm. Local, Xunta de Galicia. p. 129-163.
- MINISTERIO de VIVIENDA (2004): *Atlas Digital de las Áreas Urbanas*. ><http://atlas.vivienda.es/>< [30/04/2009].
- RODRÍGUEZ, R. (2005): *Territorio y Gobierno Local en España. Un planteamiento de reestructuración por fusión como realidad necesaria*, Navarra, Ed. Aranzadi, 162 p.
- (dir.) (2009a): *Ordenación y gobernanza de las áreas urbanas gallegas*, Oleiros, Netbiblo, 304 p.
- y VICENTE, J. (2009b): «Planeamento urbanístico municipal e ordenamento do territorio metropolitano», en SOUTO, X. M. (coord): *Áreas metropolitanas gallegas*, Santiago de Compostela, Dir. Xeral de Adm. Local, Xunta de Galicia, p. 333-382.
- XUNTA de GALICIA (2008): *Plan Sectorial de Vivenda de Galicia*, Instituto Galego de Vivenda e Solo (IGVS). ><http://www.conselleriavivenda.xunta.es>< [30/04/2009].



# LA CONSTRUCCIÓN DE LA OLIGARQUÍA INMOBILIARIO-FINANCIERA EN LA CIUDAD NEOLIBERAL. EL CASO DE PALMA (MALLORCA)\*

Sònia Vives Miró

*so.vives@gmail.com*

*Grup d'Investigació de Sostenibilitat i Territori, Universitat de les Illes Balears*

**Resumen:** El capitalismo financiero, mediante la financiarización del suelo y su conversión en capital ficticio ha reconfigurado el sistema de extracción de sus plusvalías, facilitando la disolución de la dicotomía propietario-promotor. El giro emprendedor de la ciudad neoliberal ha promovido un nuevo rol económico y político del espacio urbano, potenciando el papel del promotor en la toma de decisiones, e impulsando la construcción de una nueva élite: la oligarquía inmobiliario-financiera. Se pretende analizar la red empresarial que dicta la lógica espacial de Palma.

**Palabras clave:** financiarización, propietario-promotor, ciudad neoliberal, oligarquía inmobiliaria.

## THE CONSTRUCTION OF REAL ESTATE AND FINANCIAL OLIGARCHY IN THE NEOLIBERAL CITY. THE CASE OF PALMA (MAJORCA)

**Abstract:** Financial capitalism has reshaped the system of surplus extraction through the financialization of land and its conversion into fictitious capital. This has entailed the dissolution of the dichotomy between land-owners and developers. The entrepreneurial turn of the neoliberal city has implied a new economic and political role, being the developer more involved in the decision process. At the same time, this has also been a decisive push for the creation of a new elite: the real-estate and financial oligarchy. This paper pretends to analyze the network of firms that dictates the spatial logic of the city of Palma.

**Key words:** financialization, land-owner, developer, neoliberal city, real-estate and financial oligarchy.

---

\* Esta comunicación forma parte del proyecto «La Geoeconomía y la Geopolítica turística. Análisis de la glocalización turística balear, implicaciones socioambientales» (CSO2009-08400) del Plan Nacional de I+D+I del Ministerio de Ciencia e Innovación.

## 1. INTRODUCCIÓN

Las etapas del capitalismo histórico han ido ligadas a una forma urbana determinada y a diferentes formas de extracción y apropiación de la renta del suelo. Por tanto, una mirada hacia las estrategias que han utilizado los agentes del suelo deviene un factor clave en el análisis de la emergencia de una forma urbana concreta. A partir de la década de los noventa se ha ido reconfigurando el sistema de extracción de plusvalías del suelo mediante su financiarización. Los agentes del suelo, que han dictado la lógica espacial del capitalismo global, han adquirido un rol diferenciado dentro del *Nuevo Urbanismo* que configura la *ciudad neoliberal*. Se trata de su consolidación como nueva oligarquía inmobiliaria-financiera.

En este sentido, el marco institucional que ha acompañado el *giro emprendedor* de Palma ha tomado esta dirección. Palma, como ciudad emprendedora europea de especialización turística, ha seguido las estrategias del urbanismo neoliberal. El texto pretende analizar el entramado financiero-inmobiliario de la producción del suelo urbanizable en Palma con la finalidad de aportar este factor clave en la materialización del urbanismo neoliberal en la ciudad. Para ello se analiza, en primer lugar, la financiarización del suelo como base que ha permitido la construcción de esa oligarquía; en segundo lugar, se explica el nuevo rol que han adquirido los promotores dentro de la ciudad neoliberal; y finalmente se cartografía la propiedad y promoción del suelo urbanizable de Palma, enlazando las relaciones y las estrategias utilizadas por los grandes grupos inmobiliario-financieros que operan en la ciudad.

## 2. LA FINANCIARIZACIÓN DEL SUELO COMO FUNDAMENTO DE LA CONSTRUCCIÓN DE LA OLIGARQUÍA INMOBILIARIA

Los debates sobre la apropiación de la renta de la tierra se han centrado a menudo en la discusión sobre la dicotomía entre propietarios y promotores. De hecho, el marco normativo-institucional español sobre la regulación del suelo ha partido del supuesto de esta dualidad (Naredo y Montiel, 2011). El texto plantea que, en gran medida, esta dicotomía se ha disuelto y ambos agentes han pasado a jugar un papel casi idéntico, integrándose dentro de una red oligárquica que configura una élite de poder en la ciudad neoliberal.

Esta transformación se entiende mediante el proceso de financiarización del suelo. La inserción de la economía española en la esfera financiera del capitalismo global ha conducido a la especialización en el circuito secundario de acumulación, subordinando la producción del espacio urbano a las nuevas lógicas del régimen de acumulación flexible, e integrándola a los procesos de financiarización. En este sentido, Harvey (1982) expone que la clave de esta transformación ha sido la tendencia creciente del suelo a ejercer como puro activo financiero actuando como una forma de capital ficticio. *Que la tierra se haya convertido en un activo financiero, significa que lo que se compra y se vende ya no es la*

*tierra en sí misma, sino el derecho a apropiarse de su renta urbanística (García Herrera, 1988: 42).* Es ese derecho a apropiarse de la renta aquello que produce que el suelo se convierta en una forma de capital ficticio. Es decir, que el dinero que se paga por el suelo equivale a una inversión que produce un interés y, por tanto, ese interés es lo que implica que los propietarios del suelo pueden pasar a ser simples capitalistas financieros (García Herrera, 2008).

De esta manera, al invertir en suelo, como en todas las formas de capital ficticio, lo que se comercializa no es el valor de uso del suelo, sino que es la expectativa que genera éste sobre los ingresos futuros. La gran cantidad de suelo que se reclasifica anualmente como urbano o urbanizable ya lo denota (Naredo, 2003).

### **3. EL GIRO NEOLIBERAL DE LA GOBERNANZA URBANA**

Desde los años noventa, dentro del escenario de hegemonía neoliberal, las ciudades se han convertido en los espacios centrales de diseño de estrategias político-ideológicas de la lógica financiera. Las ciudades han constituido los centros de destino de los flujos de capitales financieros, integrando el proceso de financiarización urbana y convirtiéndose la urbanización capitalista en solución espaciotemporal al agotamiento de los regímenes de acumulación. De esta manera, el espacio ha ido adquiriendo un nuevo rol económico relacionado a una nueva forma de gobierno urbano.

Este nuevo rol económico y político tiene por finalidad el logro de una dinámica de producir espacio urbano en coherencia con los procesos globales de reestructuración económica. Se trata de una reformulación del urbanismo que configura su expresión territorial de acuerdo con las leyes del libre mercado, para alcanzar el éxito en el contexto de una red urbana mundial jerarquizada y marcada por la competitividad, acentuada por la subordinación al capital financiero (Havey y Smith, 2004). Es de esta manera que el neoliberalismo se materializa sobre el espacio, y que se articula a través del llamado urbanismo neoliberal (Peck y Tickell, 2002).

En primer lugar, en este nuevo rol económico de las ciudades, se impone la ideología que hace del crecimiento un valor absoluto (*value-free development*) (López y Rodríguez, 2010). Así, se acentúa la conversión de la producción de ciudad y el mercado inmobiliario como uno de los principales motores de acumulación de capital (Harvey y Smith, 2004), y como solución espaciotemporal a las crisis capitalistas (Harvey, 1989). Dentro del proceso de producción de espacio, los mecanismos más generalizados en el urbanismo neoliberal han sido la construcción de megaproyectos (Swyngedouw, 2002), en ocasiones bajo el pretexto de la renovación urbana, en zonas turísticas como en centros históricos. A menudo, los resultados han sido procesos de gentrificación (Smith, 2002).

En segundo lugar, este nuevo rol económico ha ido ligado a la constitución de un nuevo tipo de *gobernanza urbana* que impulse la ciudad con criterios de competitividad económica. Un nuevo tipo de *gobernanza urbana* que puede in-

terpretarse como un *síntoma más amplio de un proceso de neoliberalización de los gobiernos occidentales desde la crisis del capitalismo en la década de 1970* (González, 2007:7). Si durante las tres pasadas décadas, las formas de neoliberalización han ido variando de estrategia, a partir de los noventa han aparecido nuevas formas de gobernanza en las que el Estado ha recuperado protagonismo (Peck y Tickell, 2002, González 2007). Así, las políticas se han dirigido fundamentalmente a la promoción urbana con el desarrollo del mercado inmobiliario. Así, la planificación urbana ha quedado subordinada a la imagen de la ciudad y al beneficio de los propietarios y promotores del suelo (Peck y Tickell, 2002; González 2007). De esta manera, los agentes privados y las élites se han incorporado a la toma de decisiones urbanas y las ciudades se han gestionado como si fueran negocios. Se multiplican así los partenariados público-privados (González, 2007; Harvey, 1989).

En este escenario urbano, que responde a una realidad global, los gobiernos locales han tenido que encontrar respuestas para insertarse en las lógicas sistémicas. La adopción de estas políticas urbanas responden a lo que Harvey (1989) ha llamado el «giro emprendedor» que consiste en el reajuste de las prácticas de gobernanza mediante el cual los gobiernos locales adoptan regulaciones que faciliten la extracción de plusvalías, en detrimento del enfoque redistributivo. Así, la consolidación del nuevo rol económico y de las nuevas formas de gobernanza constituyen la ciudad emprendedora (Harvey, 1989).

#### **4. LA CONSOLIDACIÓN DE LA OLIGARQUÍA INMOBILIARIA EN PALMA: EL TRIUNFO DEL PROYECTO DEL NEOLIBERALISMO URBANO**

Para analizar la construcción del entramado inmobiliario-financiero que se ha constituido como la nueva oligarquía inmobiliaria en Palma, se ha elaborado una cartografía en la que se identifican los principales agentes del suelo en la ciudad, observando su condición de propietarios o/y promotores, las relaciones entre ellos y con los poderes públicos, así como el nivel de concentración del suelo.

La metodología de este estudio consiste en la evaluación de los 48 sectores urbanizables (programados y no programados) que contempla el PGOU de Palma de 1998 (con las modificaciones puntuales hasta 2010). Se analizan los sectores urbanizables, porque se considera que éstos son los espacios donde la nueva producción de espacio resulta más rentable y dónde se localizan las prácticas especulativas de los agentes del suelo. Las fuentes utilizadas para el análisis, han sido los BOIB (Boletín Oficial de las Islas Baleares), Planes Parciales de los sectores urbanizables, la base de datos SABI<sup>1</sup> para la estructura de las empresas

---

<sup>1</sup> Sistema de Análisis de Balances Ibéricos (SABI) elaborada por Bureau Van Dijk Electronic Publishing (<http://0-sabi.bvdep.com.llull.uib.es>, consultado: 10/04/2011).

y artículos de prensa<sup>2</sup>. En todo caso, se han averiguado 47 de los propietarios de los sectores y 35 de los promotores, con lo que falta 1 propietario y 9 promotores.

A partir del análisis realizado, se puede constatar que en el 87,2% del suelo urbanizable (39 sectores), los promotores y los propietarios son la misma persona o empresa, que el 3,52% del suelo (3 sectores) corresponde a personas o empresas diferentes, y que en el 9,23% (6 sectores) no se ha encontrado la información necesaria. Es decir, se comprueba que mayoritariamente en el suelo urbanizable de Palma la figura del promotor ha comprado el solar y por tanto se ha convertido en la misma figura que el propietario.

Por otra parte, se ha observado también que del total del suelo urbanizable, el 60% de la superficie es propiedad de capitales mallorquines, mientras que el 27,12% pertenece a capital español peninsular y no hay presencia de capital extranjero (del 12,8% restante no se ha conseguido averiguar su procedencia). El predominio del capital local se explica entendiendo que la industria inmobiliaria estatal se forjó durante el franquismo, consolidándose entonces ya en grandes grupos, y con múltiples empresas a nivel local. Al pasar las competencias en ordenación del territorio y urbanismo a las comunidades autónomas, la influencia sobre la producción de ciudad se ha reforzado en los gobiernos locales, de manera que se han reforzado las estructuras de poder local. En las Baleares, con la última burbuja turístico-inmobiliaria del tercer boom (Rullan, 2007), esta oligarquía se ha vuelto aún más poderosa.

Otra de las características del panorama inmobiliario en Palma es la concentración de la propiedad del suelo. Los once primeros propietarios/promotores poseen y han promocionado más del 65% ciento del suelo urbanizable de la ciudad. Estos son: Vicens Grande, Iberdrola, Ochanko, Gestora Desarrollo Son Oms, Munlider, Lladrés Feliu, Jaime Bibiloni, Fadesa, Reina, Hansa Urbana y Schoerghuber. El texto se va a centrar en estos once grupos para analizar la oligarquía inmobiliaria en Palma, ya que cada uno posee más de un 3,5% de la superficie del suelo urbanizable (ver figura 1).

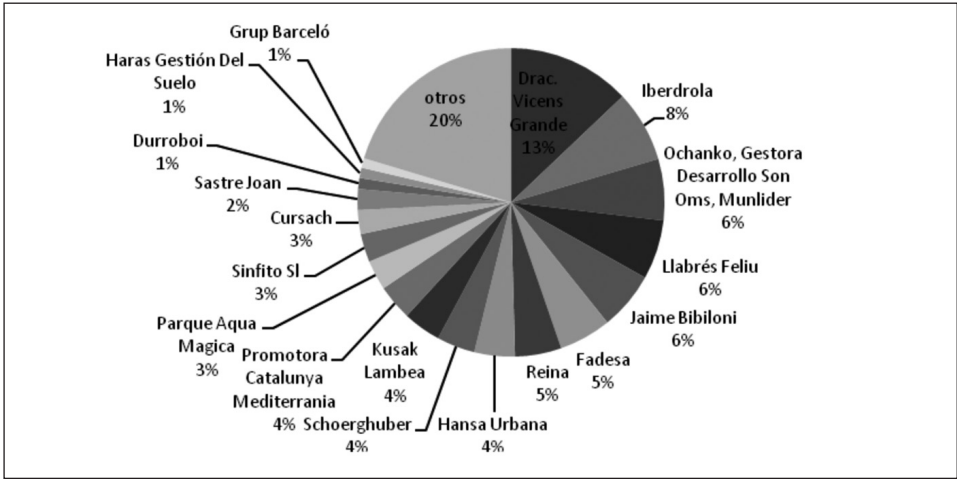
El primer grupo inmobiliario es el que pertenece a Vicenç Grande (Grup Drac) promotor y propietario del 13% (1.339.407 m<sup>2</sup>) del suelo urbanizable de Palma. Grande representa un caso paradigmático, ya que ha ido adquiriendo propiedades y tejiendo una red de contactos financieros y políticos que le ha llevado a convertirse en el mayor empresario inmobiliario de Palma, hasta que pinchó la burbuja inmobiliaria. En 2008 protagonizó la mayor suspensión de pagos de la historia de Baleares, con un pasivo de 835 millones de euros. El Grup Drac, ha operado en los sectores urbanizables de Palma mediante las filiales Brivalta (en Puntiró), Binipuntiró (en Son Gual I), Son Seba Nou SA (en Son Seba) y con Proalaró (en Son Ximelis). En Son Ximelis (SUP/32-03) tuvo lugar una modificación del PGOU que permitía la creación de este nuevo sector urbanizable de la

---

<sup>2</sup> Este estudio forma parte de una tesis doctoral en elaboración, en la que se puede encontrar las fuentes detalladas de cada sector de suelo.

ciudad. En Puntiró (SUP/87-01) y Son Gual I presentó proyectos de construcción de viviendas al concurso de la oferta del suelo de la Ley 5/2008, de 14 de mayo, de actuaciones urgentes destinadas a la obtención de suelo para viviendas de protección pública. Cabe destacar que Grande conjuntamente con Mateu Sastre (Ibercon) y Joan Antoni Ramonell (el exalcalde del municipio Montuïri del PP) fueron imputados por un presunto caso de corrupción urbanística y fraude fiscal relacionado con el Área de Reconversión Territorial de Es Crevers (Marratxí), del cual derivó el «Caso Plan Territorial», que imputaba también a los políticos Bartomeu Vicens (UM) y Jaume Font (PP) (Murray, 2011).

FIGURA 1. propietarios/promotores del suelo urbanizable en Palma, 2010



Fuente: elaboración propia.

La segunda corporación es Iberdrola SA, propietaria y promotora del 7,52% del total de la superficie del suelo urbanizable de Palma (780.118 m<sup>2</sup>), con los sectores de Can Fontet (SUNP 32-01) y de Son Morro (SUP 69-01). Iberdrola SA está participada en un 19,03% por ACS y un 6,8 por Bilbao Bizkaia Kutxa (SABI, 2011). ACS, a su vez, está participada en un 24,5% por la Banca March y en un 19% por Florentino Pérez, también presidente del Real Madrid. Éste último está siendo investigado por un presunto delito urbanístico en la construcción de la mansión Villa Yasmin en Las Brisas de Andraxt. Las empresas de Florentino Pérez han tenido mucha influencia durante la presidencia de Jaume Matas (PP) en el Govern de les Illes Balears (2003-2007), como lo prueba el hecho de que hayan intervenido en casi todas las grandes obras públicas realizadas durante la legislatura. De la relación existente entre Florentino, Vicens Grande y Jaume Matas cabe destacar una cena ya famosa en el restaurante Sacha de Madrid el abril de 2002, en la que Jaume Matas -entonces ministro de Medio Ambiente-prometió a un grupo de empresarios que si ganaba las elecciones autonómicas en

mayo de 2003 el nuevo hospital de Palma se construiría en Son Espases. Estas obras fueron adjudicadas a ACS (Fernández Legido, 2009).

En tercer lugar, las empresas Ochanko, Gestora Desarrollo Son Oms y Munlider son propietarias y gestionan el suelo del sector de Son Oms, que con 669.632 m<sup>2</sup> representa el 6,45% del suelo urbanizable. En este caso, no se trata de una sola corporación, sino de varios propietarios de un mismo sector. La promoción del polígono de Son Oms ha derivado en un caso denunciado por la fiscalía anticorrupción por presuntos delitos de cohecho, blanqueo de capitales, tráfico de influencias, falsedad documental, etc. Ángel Ochando (Ochanko) denunció que dos dirigentes de UM, Bartomeu Vicens y Maximilià Morales, le habían exigido la cesión de un 15% de sus parcelas para recalificar el sector de rústico a industrial. Un pago que se tenía que llevar a cabo mediante la empresa Metalumba SL<sup>3</sup>.

El cuarto grupo es Llabrés Feliu, una de las empresas mallorquinas más influyentes en la promoción inmobiliaria. La empresa es propietaria y promotora de los sectores de Son Sardina, Son Serra Perera y la Zona de Servicios de Levante, que representan el 6,25% del suelo urbanizable de Palma (648.664 m<sup>2</sup>), y opera con las filiales Inversiones Talayot SL y Gestora de Levante SA. Son Serra Perera (SUNP/41-01). Este grupo se sitúa en una de las zonas de Palma donde los procesos especulativos han sido de los más agresivos que se han vivido en la ciudad, sobre todo al saberse la construcción del nuevo hospital de Son Espases. Miguel Llabrés Feliu ha sido imputado en la operación Bomsai, relacionada con la adjudicación de la obra del parque de bomberos de Palma, acusado de presunta malversación de caudales y de pagar sobornos a altos cargos del anterior Gobierno del PP<sup>4</sup>.

En quinto lugar, Jaime Bibiloni es propietario de 633.275 m<sup>2</sup> del suelo urbanizable, superficie que representa el 6,10% del total. Dispone de dos sectores urbanizables, Cas Pastors (SUNP/32-02) y Son Güells (SUNP/69-01), donde presentó también un proyecto al concurso de la ley 5/2008. En este caso, Jaime Bibiloni está imputado en varios casos de corrupción urbanística. En primer lugar, por las presuntas irregularidades en la construcción del Palma-Arena, y en segundo lugar, en el caso del Área de Reconversión Territorial en el municipio de Campos, donde ha manifestado haber pagado más de 13 millones a la familia Oliver por la vaquería de Campos a cambio de los derechos urbanísticos<sup>5</sup>.

El sexto grupo es Fadesa, que compró a Vicens Grande una superficie de 569.600 m<sup>2</sup> de suelo, es decir, un 5,49% del total del suelo urbanizable de la ciudad. Se trata de Son Gual II (SUP /86-02), donde invirtieron 55 millones de euros en el Residencial Sa Marina para construir una urbanización cerrada de 166 pisos de alto standing. En 2006 el Fondo Inmobiliario BBVA y Fadesa

<sup>3</sup> Diario de Mallorca, 2/10/2007, 29/05/2008 y 18/09/2008; Diari de Balears 18/07/2009.

<sup>4</sup> Diario de Mallorca 14/04/2010, 15/04/2010.

<sup>5</sup> Diario de Mallorca 16/07/2008, 19/07/2010.

firmaron un acuerdo por el que el FII compró 253 viviendas a Fadesa por 76 millones de euros, entre las que había 35 de las viviendas del Residencial Sa Marina.

Los proyectos turístico-inmobiliarios de Fadesa han tenido como socios destacados a los grupos hoteleros mallorquines. Fadesa experimentó un salto importante con la expansión de la burbuja inmobiliaria española y, muy particularmente, cuando en 2001 el Morgan Stanley Real State Situations Fund II se hizo con el 10% del capital de Fadesa (Buades, 2009). En 2006, el grupo Globalia firmó un acuerdo con Fadesa según el cual Globalia tendría el 10% de la propiedad de los hoteles y se haría cargo de su gestión. En 2007 la sociedad Inhova -participada por Iberostar, Caja Madrid, Caixa Galicia y Sa Nostra- suscribió un acuerdo con Fadesa para adquirir el 70% de la propiedad de uno de los hoteles del megacomplejo de Saidia. En 2007, Fadesa y Martinsa se fusionaron, dando lugar a uno de los grupos inmobiliarios más grandes del estado. En julio de 2008, con el estallido de la burbuja inmobiliaria, el grupo presentó concurso voluntario de acreedores, calificado como la mayor suspensión de pagos de la historia española (Murray, 2011).

El séptimo grupo es la Promotora Reina 1957, con sede en Palma que tiene dos sectores de suelo urbanizables que representan el 4,86% del suelo de Palma (504042 m<sup>2</sup>). Estos sectores son Sa Teulera III y Son Puigdorfila (SUNP/24-01). Reina 1957 pertenece a la familia Luengo. Angel Luengo Martínez es también presidente de la sociedad Minera Catalano-Aragonesa, que tiene su origen en una compañía familiar de Aragón. La empresa participa desde hace 30 años en el sector de la construcción y trabaja en Madrid, Mallorca y Zaragoza.

En octavo lugar, Hansa Urbana tiene 442.230 m<sup>2</sup> de suelo urbanizable (un 4,26% del total de la superficie). Hansa Urbana es una potente inmobiliaria con sede en Alicante y que ha extendido su negocio a muchos lugares del estado, los accionistas mayoritarios de la cual son la CAM (24,18%) y Cajasol Inversiones Inmobiliarias (10,49%). Es propietaria y promotora de Son Dameto de D'Alt y de Son Rossinyol. En Son Dameto D'Alt (SUNP/33-01), Hansa Urbana opera en una UTE conjuntamente con Realía (Fernández Legido, 2009). En esta urbanización se preveía la construcción de un geriátrico privado y un centro comercial, dos equipamientos con dos plantas más de las que permitía el Plan General. La pretensión de la inmobiliaria topaba con los informes desfavorables de varias áreas de Planeamiento del Ayuntamiento, de Servicios Jurídicos y de letrados. Frente a estos, el regidor de urbanismo Rodrigo de Santos (2003-2007) y la alcaldesa Catalina Cirer (2003-2007) encontraron un abogado urbanista dispuesto a informar favorablemente la propuesta, aprobándola favorablemente. Una decisión que la oposición recurrió por la vía del contencioso administrativo. Por otra parte, en la urbanización del polígono de Son Rossinyol (SUP 52-01) se ha permitido una mayor edificabilidad y de servicios para sufragar una parte de las expropiaciones del parque de la Riera. Hansa Urbana lo urbanizó junto con Jaime



Bibiloni. En estas parcelas Vicens Grande tiene una deuda de 3.106 millones de euros con Catalina Zafortesa Villalonga<sup>6</sup>.

En noveno lugar, el Grupo Schoerghuber, con sede en Andújar (Andalucía) es propietario y promotor del 4,01% de la superficie (416606 m<sup>2</sup>) mediante las filiales Vivelba y Arebella. Son propietarios de Son Quint, Son Puig i parte de Son Vida. La urbanización de Son Puig (SUP 30-01) había empezado en los setenta y provocó un larguísimo conflicto entre la promotora y los compradores, que continuó con la modificación del PGOU en 1999, que reclasificaba 68.000 metros cuadrados de suelo rústico a suelo urbanizable. El Plan Parcial de este sector se aprobó en 2003 y proponía la construcción de un nuevo campo de golf, gestionado por Arabella, con una oferta hotelera complementaria que afectaba a unos terrenos que hasta el año 1992 habían sido protegidos por la Ley de Espacios Naturales (LEN). En 2007, Grande, mediante Sa Sini Bona SA, había comprado una parte de Son Puig a Felipe Villalonga Fuster de Puigdorfila (Fernández Legido, 2009).

El grupo de Stefan Schörghuber, tiene negocios en el sector hotelero (con la filial Arabella), leasing de aviones, bebidas y en el sector de la construcción e inmobiliario, y en 2007 ocupaba el puesto número 307 en la lista de Forbes. En septiembre de 2008, recibía la medalla de la Cámara de Comercio por *su aportación a la diversificación del sector turístico en Baleares, con productos y servicios de alta calidad*, tal com reflejaba la prensa local<sup>7</sup>.

En décimo lugar, Kusak Lambea es propietario mayoritario de Son Vida (SUP/36-01), con 413.607 m<sup>2</sup> de suelo urbanizable (3,99%). En la parte de Son Vida que adquirió Kusak estaba incluido el castillo de Son Vida que se convirtió en el Hotel Son Vida y Son Vida Golf Club. En 1982, una parte del sector fue comprado por el egipcio multimillonario Ashraf Marwan, casado con la hija del ex presidente egipcio Nasser (Fernández Legido, 2009, Murray 2010). En 1995 el Grupo Schörghuber también participaba del negocio. Entre 2005 y 2006, el hotel fue ampliamente reformado, y en febrero del 2006 abrió las puertas con una inauguración a la que asistían Alvaro Middelman Blome, Director de Air Berlin, Joan Flaquer, ex consejero de Turismo, Stefan y Alexandra Schörghuber, propietarios del hotel y Jaume Matas.

Finalmente, el onceavo grupo es la Promotora Catalunya Mediterrania (Procam), que es propietaria y opera 387.978 m<sup>2</sup> del suelo urbanizable, es decir, el 3,74%. Esta superficie es constituida por un solo sector: Son Pardo (SUP 52-02). Procam es una sociedad participada íntegramente por el Grupo Caixa Catalunya, dedicada a la comercialización de activos inmobiliarios propios y de promociones financiadas por Caixa Catalunya. Procam ha sido vinculada por Garzón en un «pelotazo» en Badalona por la operación de compraventa de un solar en el puerto deportivo de Badalona<sup>8</sup>.

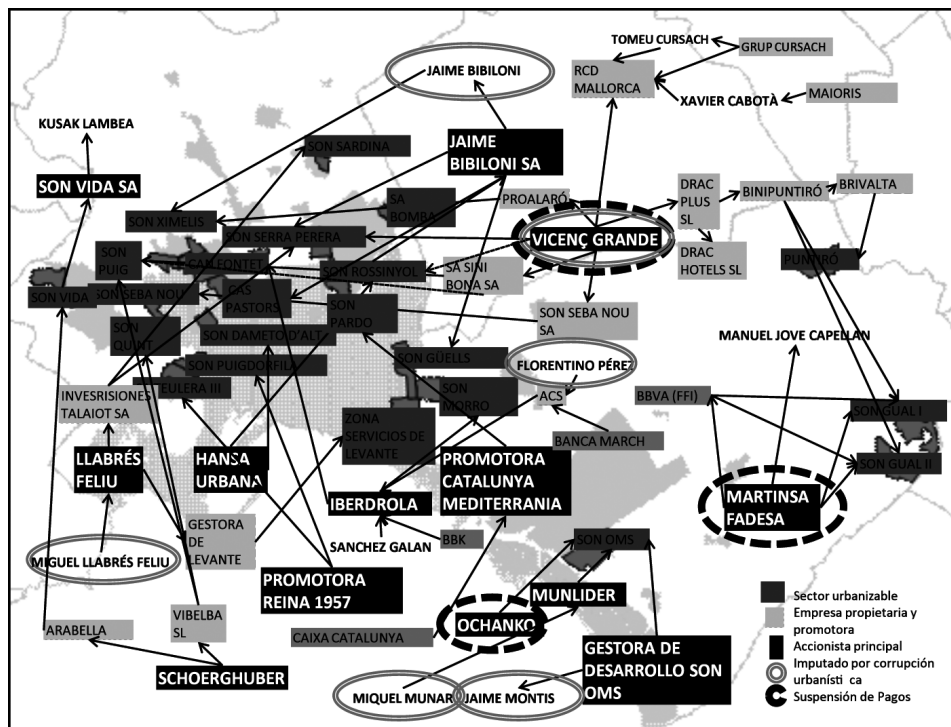
---

<sup>6</sup> Diario de Mallorca, 21/07/2008, 8/08/2008.

<sup>7</sup> Diario de Mallorca, 26/11/2008.

<sup>8</sup> La Vanguardia, 04/11/2009

FIGURA 2. Red de la oligarquía inmobiliario financiera de Palma, 2010



Fuente: elaboración propia.

Se pueden definir los grandes rasgos que caracterizan estos once grupos inmobiliario-financieros. En primer lugar, los once son propietarios y promotores del sector donde actúan. En segundo lugar, del total de la superficie, el 62 % de la superficie es de propiedad y está operada por compañías con sede en Palma. En tercer lugar, sus estrategias de actuación son similares: relaciones de poder con políticos influyentes para conseguir modificaciones del planeamiento para una recalificación del sector o la permisibilidad de mayor edificabilidad y estrategias de creación de consenso social a partir de mecanismos como actos públicos de reconocimiento con personajes influyentes. En cuarto lugar, casi todos ellos están involucrados en casos de presunta corrupción urbanística. Y en quinto lugar, tres de los grupos ha presentado suspensión de pagos al estallar la crisis sistémica.

## 5. CONCLUSIONES

Dentro de un escenario de hegemonía neoliberal, la financiarización del suelo y la nueva política urbana han sido elementos claves para la disolución de la dicotomía propietario-promotor, y la constitución con ello de un proyecto oligárquico de las élites financiero-inmobiliarias. En el caso de estudio, Palma, se

observa que dicha dicotomía se ha disuelto casi por completo, ya que las dos figuras han cristalizado en una misma persona o grupo empresarial. Es decir, los promotores se ha convertido en propietarios mediante la adquisición de tierras, y estas se han convertido en el mecanismo fundamental del apalancamiento financiero de las compañías para llevar a cabo la expansión del negocio.

Se deduce que el negocio inmobiliario en la ciudad funciona en base a los circuitos locales del capital, mientras que el capital español permanece en una posición secundaria y el internacional tiene una presencia nula. Sería de esperar una próxima fase en la que se opte por una mayor integración del capital estatal e internacional mediante mecanismos financieros más sofisticados y la consolidación de nuevas corporaciones empresariales, como viene sucediendo en otros sectores industriales.

Finalmente, la red oligárquica empresarial de Palma se ha constituido a partir de estrategias basadas en relaciones de poder entre otras corporaciones privadas o públicas, la mayoría de las cuales han sacado a la luz casos de corrupción urbanística, o han llevado a la quiebra de dichas empresas.

## BIBLIOGRAFÍA

- BUADES, J. (2009): *Do not disturb Barceló. Viaje a las entrañas de un imperio turístico*, Barcelona, Icaria.
- FERNÁNDEZ LEGIDO, ROBERTO (2009): *Possessions de Palma: història i arquitectura del terme de la ciutat*, Vol. 2, Palma, J.J. de Olañeta.
- GARCÍA HERRERA, L. M. (2008): *Propiedad del suelo en Santa Cruz de Tenerife*, Santa Cruz de Tenerife, Ediciones Idea.
- GARCÍA HERRERA, L. M. (1988): «La circulación del suelo urbano en una economía periférica: Santa Cruz de Tenerife», *Ería*, n. 15, pp. 41-49.
- GONZÁLEZ, S. (2007): «Trepando por la jerarquía urbana: nuevas formas de gobernanza neoliberal en Europa», en *UOC Papers: revista sobre la sociedad del conocimiento*, n. 5 <[www.uoc.edu/uocpapers/5/dt/esp/gonzalez\\_sara.pdf](http://www.uoc.edu/uocpapers/5/dt/esp/gonzalez_sara.pdf)>, [consulta:10/04/2011]
- HARVEY, D. (1982): *The Limits to Capital*, Oxford, Blackwell.
- HARVEY, D. (1989): «From managerialism to entrepreneurialism: the transformation of urban governance in late capitalism», *Geografiska Annaler*, vol. 71 n° 1, pp. 3-17.
- HARVEY, D. y SMITH, N. (2004). *Capital financiero, propiedad inmobiliaria y cultura*, Contratextos, Universitat Autònoma de Barcelona, Bellaterra, Barcelona.
- LÓPEZ, I. y RODRÍGUEZ, E. (2010): *Fin de ciclo. Financiarización, territorio y sociedad de propietarios en la onda larga del capitalismo hispano (1959-2010)*, Madrid, Traficantes de sueños.
- MURRAY, I. (2011): *Metabolisme socioeconòmic i petjada ecològica de les Balears a principis del segle XXI*, Palma, UIB (Tesis doctoral en elaboración).

- NAREDO, J. M. (2003): «Mercado del suelo y plusvalías», *Pensamiento Crítico*, nº 142-143, noviembre-diciembre de 2003.
- NAREDO, J.M. y MONTIEL, A. (2011): *El modelo inmobiliario español y su culminación en el caso valenciano*, Barcelona, Icaria.
- PECK, J. y TICKELL, A. (2002): «Neoliberalizing space», en Brenner, N. Y Theodore, N. (eds.): *Spaces of Neoliberalism Urban Restructuring in North America and Western Europe*, Oxford, Blackwell Publishers, pp. 33-57.
- RULLÁN, O. (2007): *L'ordenació territorial a les Balears (segles XIX-XX)*. Palma, Documenta Balear.
- SWYNGEDOUW, E.; MOULAERT, F. y RODRÍGUEZ, A. (2002): «Neoliberal urbanization in Europe: large scale urban development projects and the New Urban Policy», *Antipode*, vol. 34, nº 3, pp. 542-577.
- SMITH, N. (2002): «New Urbanism: Gentrification as Global Urban Strategy», *Antipode*, vol. 34, nº 3, pp. 427-450.



