

CIUDADES MEDIAS Y NUEVAS PERSPECTIVAS DE DESARROLLO REGIONAL EN EL LITORAL MEDITERRÁNEO ANDALUZ.

MEDIUM-SIZED CITIES AND NEW PROSPECTS FOR REGIONAL DEVELOPMENT IN THE ANDALUSIAN MEDITERRANEAN COAST.

Francisco Rodríguez Martínez*
Luis Miguel Sánchez Escolano**

1. INTRODUCCIÓN

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

Debido a lo anterior, es muy llamativa la importancia de los estudios sobre la región andaluza, tanto por su número como por su indiscutible aportación al conocimiento científico que poseemos de

* Catedrático de Análisis Geográfico Regional. Universidad de Granada. fcorodri@ugr.es

** Profesor de Geografía Humana. Universidad de Granada. lmsescolano@ugr.es

los modelos urbanos mediterráneos. Una región poco y tardíamente industrializada y que ha partido, comparativamente, en una posición de claro subdesarrollo y atraso en relación con otras regiones españolas eminentemente urbanas —tales como Valencia, Cataluña o el País Vasco—, así como otras europeas. Mas en concreto son muchos los trabajos de investigación que, a lo largo de la historia reciente de las ciencias del territorio, han abordado las particularidades de las ciudades y el sistema urbano andaluz, sobre todo en relación con su escalafón intermedio, el protagonizado por las ciudades medias, intermedias y agrocidades (Sánchez Escolano, 2016). Desde unos inicios difusos, con esfuerzos aislados pero muy significativos por dar una comprensión científica a fenómenos hasta entonces poco atendidos (Terán Álvarez, 1936; Bosque Maurel, 1956; López-Casero, 1989), hasta la actualidad, en la que la administración pública regional y la geografía que se hace desde y por Andalucía han tomado el mando de las políticas de ordenación y gestión del territorio con un énfasis muy loable por aumentar y mejorar el conocimiento que tenemos del territorio andaluz, y particularmente del fenómeno urbano intermedio (Feria Toribio, 1992, 1993; López Ontiveros, 1994; Zoido Naranjo, 1995; Junta de Andalucía, 2006; Caravaca Barroso *et al.*, 2007; Rodríguez Martínez, 1979, 2005 y 2008; Cano García, 2008; Rodríguez Martínez y Sánchez Escolano, 2012a). En estos años se ha pasado de una concepción aislada del escalafón intermedio del sistema de ciudades, muchas veces asociada con los estudios de geografía regional propios de la investigación geográfica española durante una gran parte del siglo XX, en exceso unitaristas y analíticos de fenómenos comarcales, a una concepción relacional y holística del sistema urbano, donde partimos de una imagen de conjunto regional para Andalucía mucho más clara y consistente y en la que el lenguaje de los estudios sobre este tema se ha enriquecido con nuevas aportaciones provenientes de otras corrientes y escuelas de pensamiento sobre la ciudad y lo urbano, entre las que queremos destacar especialmente algunas como el concepto de red, el de ciudad polinuclear o la identificación de procesos de innovación territorial, para llegar finalmente a su forma más acabada y actual con el estudio y análisis de los procesos de intermediación urbana o de desarrollo regional a partir de la sección intermedia y las pequeñas ciudades de la red urbana regional (Boix Domenech, 2003; Gonzá-

lez Romero, 2006; Méndez Gutiérrez del Valle, 2007; Sorensen *et al.*, 2010; Sánchez Escolano, 2013).

Analizando el panorama investigador comprobamos, por tanto, cómo hemos transitado desde unos inicios marcados por unos pocos hitos —sobresalientes, eso sí— analíticos de una realidad territorial secundaria en las principales líneas de investigación de su tiempo y poco conocida en general, a una situación actual en la que se ha producido, en el marco de nuevos planteamientos en torno a la gestión de los recursos, el desarrollo regional y la apuesta por alcanzar estructuras sociales y territoriales más sostenibles, una revalorización de la idea de ciudad media, que ha venido acompañada de la profusión de estudios sobre su sentido y relevancia, dimensión y oportunidad en este nuevo contexto interpretativo sobre el funcionamiento de los territorios del capitalismo global (Andrés, 2008; Rodríguez Martínez y Sánchez Escolano, 2010).

Unido a lo anterior, es de nuestro interés abordar la relación existente entre estos elementos urbanos y territoriales y la dinámica regional del desarrollo en el área de estudio. Andalucía y, especialmente, su sección litoral mediterránea, aparecen aquí con un papel protagonista debido a la enorme importancia que alcanza en ella el fenómeno urbano de la ciudad media e intermedia en la articulación y funcionamiento actual de esta sección del territorio regional (Sánchez Escolano, 2016). Este protagonismo es el resultante de un proceso evolutivo, lleno de estrategias fallidas y dinámicas erráticas, que, mal que bien, ha ido articulando entre las inicialmente aisladas comarcas del litoral mediterráneo andaluz, al ritmo que marcaban las mejoras infraestructurales a todos los niveles, una serie de relaciones funcionales por complementariedad y crecimiento que han terminado por constituir lo que consideramos puede ser la gran alternativa para el desarrollo regional en Andalucía: el eje de desarrollo mediterráneo. En él, las aglomeraciones urbanas y las redes de ciudades medias juegan, como resultantes e impulsoras del proceso de cohesión interna de esta área, un papel clave, dotando de consistencia a la red urbana de esta parte de Andalucía, otorgándole una fuerte lógica interna y unas potencialidades para la expansión y el crecimiento muy destacadas.

Los objetivos del presente trabajo son, en primer lugar, actualizar el debate en torno a la vigencia y actualidad del concepto de ciudad me-

dia e intermedia en Andalucía, todo ello en el marco de las principales investigaciones que sobre ciudades medias se vienen realizando en España y el mundo en los últimos años. Así mismo, y como valor añadido a nuestra labor anterior, reflexionamos a lo largo de este trabajo sobre algunos de los valores urbanos y territoriales más característicos de este tipo de ciudades en los territorios contemporáneos.

En segundo lugar, procedemos a identificar y calibrar, dentro de la realidad regional andaluza, el papel territorial de estos centros urbanos en la constitución de espacios más y mejor articulados y en el desarrollo de políticas de sostenibilidad en la gestión de los territorios, diferenciando en nuestro análisis el rol territorial de las redes de ciudades interiores y litorales. Éstas últimas centrarán nuestra atención de forma expresa en el contexto geográfico del litoral mediterráneo andaluz, escenario sobre el que aplicaremos nuestro análisis y diagnóstico en la caracterización de lo que consideramos una nueva región urbana clave en el presente y en el futuro desarrollo regional andaluz.

En tercer lugar, y en relación con este último aspecto de la evolución del sistema de ciudades regional, caracterizamos su capacidad —junto con las aglomeraciones urbanas existentes— para canalizar y articular ejes alternativos de desarrollo en el espacio litoral mediterráneo, complementando de este modo nuestra hipótesis de partida sobre su competencia para la consecución de territorios más sostenibles y competitivos. Junto con ello, y como preocupación básica en nuestra labor, completaremos un trabajo anterior con el desglose y caracterización geográfica del proceso de progresiva organización y desenclave geoeconómico registrado en las últimas décadas en el territorio litoral mediterráneo, que ha culminado en la actualidad en la constitución, en esta parte de Andalucía, de un auténtico eje para el desarrollo regional lleno de enormes potencialidades para la consecución de un territorio mejor articulado, más competitivo y equilibrado y más integrado en las dinámicas que marcan el desarrollo.

Finalmente, obtenemos de nuestro análisis reflexiones y nuevas hipótesis de investigación que permitirán, en trabajos futuros, seguir avanzando en el estudio de las posibilidades que para el desarrollo sostenible de los territorios presenta esta realidad urbana y territorial tan dinámica.

2. LAS CIUDADES MEDIAS DEL LITORAL MEDITERRÁNEO ANDALUZ

2.1 El contexto territorial: el espacio mediterráneo andaluz

El espacio mediterráneo andaluz, la Andalucía mediterránea tal y como lo hemos entendido en el presente trabajo, abarca una extensión superficial de 8.905km², el 10,2% de Andalucía, sumando un total de 104 municipios. Éstos se encuentran agrupados en ocho Unidades Territoriales (cuadro 1), según establece la planificación vigente en Andalucía (Junta de Andalucía, 2006). Todas ellas cuentan, en la actualidad, con un Plan Subregional de ordenación del territorio aprobado y en vigor. Se trata de un territorio sumamente complejo y diverso pero, como veremos más adelante, integrado en una unidad —física, paisajística, histórica, identitaria— que permite hablar de un territorio con una personalidad perfectamente acotable e identificable y, por tanto, escenario válido para la implementación de los más diversos análisis geográficos, económicos y territoriales (Sánchez Escolano, 2016).

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

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

DENOMINACIÓN	MUNICIPIOS	EXTENSIÓN
Campo de Gibraltar	7	1.529 km ²
Costa del Sol Occidental	9	942 km ²
Aglomeración Urbana de Málaga	13	1.332 km ²
Costa del Sol Oriental- Axarquía	29	986 km ²
Costa Tropical de Granada	17	788 km ²
Poniente Almeriense	9	970 km ²
Aglomeración Urbana de Almería	9	1.159 km ²
Levante Almeriense	11	1.199 km ²
ÁREA MEDITERRÁNEA ANDALUZA	104	8.905 km ²

Fuente: SIMA. Junta de Andalucía.

El espacio mediterráneo andaluz es, por tanto, un escenario natural con características físicas y recursos similares en toda su extensión, gestionado de forma parecida en un contexto histórico y cultural unitario mantenido durante las distintas etapas políticas que se han ido sucediendo en esta parte de la península (Reino Nazarí de Granada, Reconquista, Reino de Granada, regiones históricas y provincias en el XIX y XX, etc.) El resultante de todo ello ha sido que, pese a la compartimentación y el aislamiento antes comentados, la realidad social y económica dentro de esta área fuera similar en cada una de sus comarcas, aunque manteniendo matices locales significativos.

Así mismo, fruto del impacto infraestructural, social, tecnológico o administrativo de las distintas etapas, que fueron consecutivas o convivieron en el territorio según los casos, surgieron en la forma que lo hicieron las dinámicas, las necesidades y las oportunidades que sirvieron para sentar las bases de la llegada del turismo de masas, la pequeña y la gran industria, la innovación técnica agrícola en el regadío intensivo, etc. También y, aproximándonos al tema central de este trabajo, gracias a esta evolución (enmarcada en los efectos que tuvo la división provincial de 1933) se consolidó la vocación portuaria y comercial de algunas ciudades (Málaga, Algeciras, Almería o Adra), se constituyeron los centros de mercado comarcales principales —origen de las cabeceras comarcales históricas y de muchas de las actuales ciudades medias— (Estepona, Coín, Vélez-

Málaga, Motril) y, de una forma general, se configuraron y asentaron los grandes rasgos característicos a la red urbana y de asentamientos de este territorio (Rodríguez Martínez, 2008; Sánchez Escolano, 2016).

2.2 *Las ciudades medias en el litoral mediterráneo andaluz*

En Andalucía estadísticamente se reproduce el sistema que considera como núcleos urbanos a aquellos mayores de 10.000 habitantes (más de 10.000 habitantes en el término municipal, no en el núcleo principal que puede ser menor de ese rango). Pese a ello, en el estudio de las características propias de la jerarquía, disposición, tamaño y, sobre todo, perfil funcional de los núcleos andaluces, se ha derivado el hecho de que sólo se consideran plenamente urbanos aquellos municipios que superan la barrera de los 20.000 habitantes (Zoido Naranjo, 1995; Cano García, 2008). Esto es debido a la fuerte presencia del sector primario en la economía andaluza y las especiales características socioeconómicas de las pequeñas ciudades. Por otro lado, dentro del sistema urbano, hay criterios que identifican distintas subcategorías dentro de la categoría urbana principal. De este modo, dentro de lo urbano encontramos ciudades pequeñas (de 10.000 hasta 20.000 habitantes), ciudades medias (desde 20.000 hasta 100.000) y grandes ciudades (a partir de 100.000). Si bien hasta dentro de estos subconjuntos se pueden establecer excepciones, derivadas de las condiciones administrativas, territoriales, económicas o sociales que presenten determinados centros. Por ejemplo, Algeciras o Marbella tienen más de 100.000 habitantes, pero en este caso, al no ser capitales provinciales y no estar en algunos aspectos fundamentales y comparativamente con otros centros de tamaño similar en la cima del sistema urbano regional, son tratados aquí como ciudades medias (Rodríguez Martínez y Sánchez Escolano, 2012b) (cuadro 2).

La evolución demográfica es enormemente significativa del dinamismo vivido, sobre todo a partir de 1981, y del protagonismo urbano actual de estos centros en la región (cuadro 3).

Llegados a este punto, se hace verdaderamente interesante la contextualización por comparación de esta evolución demográfica en el marco que constituye el área de estudio y el conjunto regional andaluz (cuadro 4 y gráfico 1).

Cuadro 2. Ciudades medias en el área de estudio.

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

Fuente: elaboración propia de los autores.

Cuadro 3. Población de las ciudades medias del litoral mediterráneo andaluz, 1950-2015.

Ciudades en estudio	1950	1960	1970	1981	1991	2001	2011	2015
Adra	13817	15799	16381	17415	20104	21983	24375	24670
Algeciras	52392	66021	79997	85390	101256	101468	117695	118920
Alhaurín de la Torre	5321	5846	6425	7622	12874	23369	37020	38523
Alhaurín el Grande	11710	11686	11937	14279	17257	17764	23164	24338
Almuñécar	12524	14777	13294	16390	20408	21420	26969	27391
Barrios, Los	7907	8829	8819	10593	13669	17737	22988	23167
Benalmádena	2076	2714	6633	13622	21994	34565	61394	66598
Cártama	8652	9786	10054	10724	11054	14139	23225	24592
Coín	20183	20843	20470	20958	14855	17388	21692	21561
Ejido, El	11484	14447	21304	32999	41374	57877	80839	85961
Estepona	13138	13446	21025	23542	34965	43109	64468	67080
Fuengirola	6774	8589	17908	29160	37742	49675	72019	77525
Huércal-Overa	14020	14700	11608	12289	13090	14850	18188	18530
Línea de la Concepción, La	54720	60708	52749	56609	58315	59437	65412	63352
Marbella	10027	12156	29253	60172	80599	100036	135124	139537
Mijas	7175	7445	9327	14777	31680	46232	74028	79483
Motril	24592	24991	32053	40506	46500	51298	60460	60777
Nerja	7123	7094	8498	11589	13604	16795	21086	21185
Níjar	10557	11709	11213	11023	12554	17824	28223	28056
Rincón de la Victoria	5796	5222	6043	7803	12601	25302	41040	43135
Roquetas de Mar	3811	7059	12884	18891	26842	50096	86799	90623
San Roque	14973	16528	16346	19072	21224	23436	29956	29373
Torremolinos	3893	7980	20484	22535	27543	44772	66270	67492
Vélez-Málaga	31948	35518	42914	41937	50999	57142	76922	78166
Vícar	660	761	4044	7640	11885	16784	23482	24571

Fuente: Rodríguez Martínez. 2008. Censos de Población y Vivienda (población de derecho) 1950-2011. Padrón Municipal de Habitantes, 2015.

Cuadro 4. Población comparada entre las ciudades medias mediterráneas, su marco territorial y Andalucía.

	1950	1960	1970	1981	1991	2001	2011	2015
Total ciudades en estudio	355273	404654	491663	607537	754988	944498	1302838	1344606
Zona Litoral Mediterránea	958468	1037296	1176849	1439033	1658885	1887216	2382816	2426663
Andalucía	5647244	5940047	5991076	6440985	6940522	7357558	8371270	8399043

Fuente: Censos de Población y Vivienda (población de derecho) 1950-2011. Padrón Municipal de Habitantes, 2015.

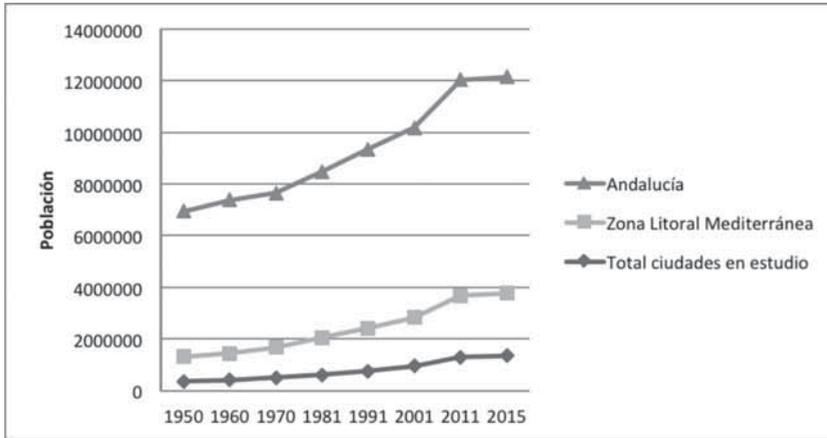


Figura 1. Evolución comparada: ciudades medias, área mediterránea andaluza y Andalucía.

Fuente: elaboración propia a partir de Censos de Población y Vivienda (población de derecho) 1950-2011. Padrón Municipal de Habitantes, 2015.

La evolución comparada entre estas tres escalas ofrece interesantes datos para el análisis. Por un lado, Andalucía en su conjunto ha conocido un periodo de expansión continuado desde 1950, con unos inicios de crecimiento muy modesto hasta 1970 (por la emigración que fue mucho mayor en las provincias mediterráneas y el alto Guadalquivir que en el resto de Andalucía), incrementándose desde 1981, con aceleración muy destacada desde 2001 hasta 2011. Tras esto, y por el impacto de la crisis, el crecimiento regional ha sido casi inapreciable desde esa fecha hasta nuestros días. Un comportamiento similar describe el área mediterránea andaluza, si bien en las dos últimas etapas también el crecimiento ha sido menos espectacular en el periodo de la gran aceleración en el crecimiento demográfico regional entre 2001-2011. El conjunto de ciudades en estudio (figura 1), por su parte, ha mantenido en cambio un crecimiento constante a lo largo de todo el periodo de estudio, ligeramente más importante en los años previos a la crisis y, actualmente, también presentan un cierto estancamiento global de su peso demográfico. Comparativamente, vemos cómo estas ciudades han ido perdiendo peso relativo en el conjunto del área mediterránea, sin duda por el crecimiento espectacular de las capitales provinciales (Málaga, Almería y Granada) dentro de sus propios términos municipales.



Figura 2. Sistema urbano del litoral mediterráneo andaluz, 2015.

Fuente: elaboración propia de los autores.

Para completar el análisis demográfico anterior, aportamos una perspectiva breve sobre la evolución económica registrada en las ciudades medias del área de estudio en los últimos años. Especialmente interesante es este análisis desde una perspectiva evolutiva desde 1981, momento que marca el inicio de la apertura definitiva de la economía regional al exterior, la internacionalización del tejido productivo y, con todo ello, la profundización en las tendencias que ya se atisbaban en años anteriores (a saber: descomposición del sector primario tradicional, crecimiento del subsector construcción y terciarización masiva de la economía andaluza).

Para el agregado de ciudades en estudio, la situación ha evolucionado de forma radical (cuadro 5). El conjunto de actividades primarias, que en la zona no sólo está protagonizado por la agricultura o ganadería sino también por la pesca, ha perdido el protagonismo que tenía tradicionalmente hasta ocupar, en la actualidad, a poco más del 10% de la población de estos centros urbanos. Esta tendencia es liderada por las ciudades turísticas de la costa, en las que el sector primario prácticamente ha desaparecido (suponiendo en 2011 menos del 2% en algunos casos como La Línea de la Concepción o Rincón de la Victoria).

El subsector de la construcción, dentro de las actividades secundarias, artificialmente inflado en el periodo 1998-2007, ha vuelto en 2011 a una situación más realista con su esperada evolución en los próximos años. Esto, unido a la desaparición de parte del empleo industrial tradicional asociado a grandes empresas, la aún escasa fuerza del nuevo empleo en este sector derivado de los nuevos procesos innovadores y el insuficiente desarrollo de la agroindustria transformadora, hace perder protagonismo relativo al sector secundario en el perfil funcional de las ciudades medias estudiadas.

Finalmente, el gran éxito en materia económica queda reflejado en los datos de ocupación en el sector terciario, masivamente focalizado en la zona mediterránea andaluza en torno a la administración pública, los servicios a empresas, el turismo y la logística. Es la imagen de la terciarización de la economía andaluza en su conjunto y de esta parte de la región en particular. El terciario, en efecto, copa de forma masiva la actividad, con tasas que ronda el 72% de promedio en las ciudades medias en estudio, y ronda en bastantes casos el 90% (como ocurre en Benalmádena, Fuengirola, Marbella y Torremolinos). En todos los casos, su importancia ha crecido extraordinariamente desde 1981.

Cuadro 5. Población ocupada por sectores económicos en las ciudades medias en estudio, 1981 y 2011.

	1981			2011		
	1º	2º	3º	1º	2º	3º
Adra	57,9	14,8	27,4	42,8	11,7	45,5
Algeciras	6,8	28,4	64,8	1,1	18,2	80,7
Alhaurín de la Torre	16,3	36,2	47,5	2,7	13,8	83,5
Alhaurín el Grande	30,6	35,5	33,9	2,8	21,7	75,6
Almuñécar	29,3	22,1	48,5	5	16,8	78,2
Barrios, Los	12,6	47,6	39,8	1,1	30,5	68,4
Benalmádena	2,2	25,7	72	0,3	10,8	88,9
Cártama	38,3	35	26,7	2,3	27,9	69,8
Cóin	30,4	33,8	35,8	3,4	35,3	61,3
Ejido, El	67	9,3	23,7	40,4	14	45,7
Estepona	14,6	31	54,4	1,7	16,9	81,4
Fuengirola	5,1	24	70,9	1,4	9	89,6
Huércal-Overa	49,6	15,4	34,9	10,5	10,7	78,8
Línea de la Concepción, La	4,4	36,7	59,1	1,4	21,5	77,1
Marbella	3,8	22,2	74	1,3	10,2	88,5
Mijas	6	37,1	56,9	1,2	13,4	85,4
Motril	25,2	24,1	50,7	17,5	14	68,5
Nerja	29,2	24,8	46	6,7	13,9	79,4
Níjar	57,7	22,8	19,6	47,2	12,6	40,2
Rincón de la Victoria				1	14	85
Roquetas de Mar	50,7	15,2	34,2	21,1	13,3	65,6
San Roque	7,3	43,6	49,1	1,9	28,4	69,7
Torremolinos				1,1	9,2	89,7
Vélez-Málaga	30,7	24'9	44,3	7	14	79
Vícar				45,7	13,8	40,5
Promedio	26,17	27,87	46,1	10,74	16,62	72,64

Fuente: Censos de Población y Vivienda, 1981 y 2011.

3. ENCLAVE Y DESENCLAVE DEL LITORAL MEDITERRÁNEO ANDALUZ. EL PAPEL DE LAS INFRAESTRUCTURAS

En los apartados anteriores hemos hecho ya referencia al moderno concepto geográfico de enclave, habitual en la geografía europea desde que lo concretó y divulgó a principios de los setenta el geógrafo francés Jean Labasse (Labasse, 1976, trad. esp.). En España no ha recibido geográficamente la atención que merece, quizá por la inoportunidad o incomodidad que puede conllevar en muchos casos su uso en el contexto político-administrativo actual. Lo demuestra el hecho de que los más conspicuos y recientes diccionarios geográficos españoles sobre urbanismo y ordenación del territorio (Anaya, Ariel, Cátedra...) lo ignoran o lo reducen al aspecto histórico-administrativo que refleja cualquier diccionario de la lengua. Solo se salvan algunas traducciones del inglés, alemán o francés (Johnston, 1987; George, 1991; Cabanne, 1992) y, naturalmente, el uso que hacen de éste contados autores. En nuestra opinión, el correcto entendimiento de lo que viene ocurriendo en el litoral mediterráneo hace necesario el uso de los términos *enclave-desenclave* o *enclavamiento-desenclavamiento* si nos referimos a los procesos determinantes. En este sentido, R. Brunet y otros (Brunet *et al*, 1992) entienden el *enclavamiento* como una ausencia o dificultad de acceso al mercado en un espacio dado, que puede ser de orden material (obstáculos físicos para las comunicaciones) o económico (precios elevados o prohibitivos de las comunicaciones). Naturalmente, como ocurre en la costa mediterránea andaluza, lo uno suele conllevar lo otro. Por otra parte el *enclavamiento*, natural y/o adquirido, puede haber existido siempre o puede resultar de acontecimientos materiales o económicos recientes que determinan una ausencia de medios de comunicación que sitúan a una zona dada en desigualdad de oportunidades de cara a un mercado cada vez más competitivo y especializado. El *desenclavamiento* llega a ser, por tanto, una acción eminentemente económica, ligada a grandes obras de infraestructura (autovías y autopistas, ferrocarriles, aeródromos, puertos, grandes obras hidráulicas...). Acción o acciones cuya envergadura las hace depender de los poderes públicos, únicos capaces de romper con el aislamiento geográfico del *enclavamiento* y asumirlas en el contexto de una política de infraestructuras consecuente con un desarrollo regional lo más equilibrado posible. En

nuestra opinión esto es en resumen lo que ha ocurrido hasta los años sesenta del siglo XX en la costa mediterránea andaluza que, aislada por las montañas extendidas sobre el litoral, ha utilizado los mismos pasillos de comunicación transversales desde la Antigüedad, adaptándose apenas y en inferioridad, hasta entonces, a los avances tecnológicos. Esto sucedió en principio al conjunto del litoral, discriminado políticamente con relación al Valle del Guadalquivir y luego a los distintos sectores del mismo, que han ido accediendo desigualmente a las nuevas comunicaciones con una falta total de sincronía, lo que redundó en una priorización de las relaciones radiales verticales sobre las horizontales o transversales y, como consecuencia, en una ruptura de la unidad del frente litoral (y de éste con su traspaís), y de su potencial de cara al mercado exterior accesible de manera crecientemente desigual tanto por tierra como por mar (Esteve Secall, 1984; Ocaña Ocaña y Gómez Moreno, 1992).

Es evidente la trascendencia de estos fenómenos en el desarrollo económico en general y en el desarrollo urbano y territorial en particular. En anteriores apartados hemos aludido a su trascendencia en el desarrollo urbano litoral. A continuación, y para entender mejor el papel de la ciudades medias o, mejor dicho, intermedias en la articulación de un desarrollo territorial sostenible vamos a destacar algunos hechos relevantes en relación con el desarrollo de las infraestructuras, advirtiendo que se trata solo de una aproximación lateral a un tema de gran calado que requiere mucha mayor y más profunda consideración.

Las infraestructuras de transporte son, en efecto, la base que canaliza los flujos y las dinámicas sobre el territorio, condicionando su organización y evolución en el tiempo. Esto les concede un protagonismo indudable en los procesos de articulación y cohesión del espacio al conectar los nodos del sistema territorial y determinar las condiciones de conectividad y accesibilidad de los mismos que condicionan la capacidad competitiva de un territorio. Una reflexión o repaso histórico mínimo sobre el desarrollo de las infraestructuras en nuestra área parece pues necesario. Distinguiremos para ello solo las dos etapas históricas más recientes para abordar mejor los procesos sufridos en paralelo a la evolución del marco político-institucional.

3.1 Período 1950-1978

La Andalucía más oriental, región en la que se inserta el litoral mediterráneo andaluz, ha presentado históricamente fuertes carencias en la dotación de infraestructuras, acompañadas por una desatención flagrante de la administración pública. Según exponían ya en los años 1970 del pasado siglo ente otros Ruíz (Ruíz Martínez, 1975) Villegas (Villegas Molina, 1979) y Bosque y Villegas (Bosque Maurel y Villegas Molina, 1979), a mediados del siglo XX el carácter marcadamente periférico en el contexto nacional y la relativamente buena articulación con los ejes y corredores que organizaban la comunicación con el Valle del Guadalquivir, la Meseta y Levante, dificultadas, sin embargo, por la orografía y la geología, dilataban las mejoras por décadas y retrasaba cada vez más una mejor integración en la red nacional de este espacio subregional, maltratado sino ignorado, por los grandes proyectos del franquismo en esos años. Ello a pesar de contar con una agricultura innovadora y en crecimiento, un turismo en expansión y una red urbana consolidada y sujeta ya a grandes transformaciones. Así, no solo quedaron postergadas las vías terrestres y marítimas sino también las obras hidráulicas necesarias para impulsar el desarrollo nacido básicamente de la iniciativa privada, en contraste con lo que sucedía en otras zonas de España y de la propia Andalucía. Todo lo cual quedó patente en los primeros Planes de Desarrollo I y II, donde las intervenciones en infraestructuras en esta zona fueron meramente puntuales en tanto se priorizaban otras. Prefigurado ya claramente como corredor de desarrollo, el litoral mediterráneo fue ignorado y postergado hasta los años 1970. Así, pese a la existencia de la carretera N-340 que vertebraba, a pesar de sus enormes carencias, el espacio en sentido Este-Oeste y lo encauzaba hacia Levante, sus deficiencias eran tales que desviaban el tráfico y las inversiones hacia el interior por las también deficientes N-331 (Málaga- Antequera), N-323 (Motril-Bailén) y N-324 (Almería-Jaén). Si a ello se le suma el enlace Algeciras- Bobadilla (por el Genal y Ronda), al final del período nos encontramos con un territorio mal cohesionado, con fuertes carencias internas y externas, en un contexto macado por el provincialismo que contrasta con el hecho de que al comienzo de la Autonomía era el único espacio andaluz de economía dinámica positiva sin ninguna moderna autovía o autopista, tal y como se explicita en las Bases para la Ordenación del Territorio de Andalucía (Junta de Andalucía,

1999). El caso más flagrante de este sistema de acciones puntuales y búsqueda de resultados inmediatos es el Polo de Desarrollo del Campo de Gibraltar, entorno vertebrado por las actuaciones industriales en el puerto de Algeciras, cuyo fracaso tiene mucho que ver con el enclavamiento y aislamiento del puerto (Lozano Maldonado, 1983; O’Kean Alonso, 1988). Los puertos de Málaga y Almería, por su parte, que venían de una situación de estancamiento tras el auge de las exportaciones agrícolas, empiezan a recuperarse a partir de la apertura de 1959 pero, igualmente, se ven dificultados por la deficiente accesibilidad.

Es el caso, así mismo, de los aeropuertos de Málaga (1948) y Almería (1968). Nacidos como terminales internacionales de pasajeros, su condición física puntual y poco articulada en el territorio, por la carencias de infraestructuras viarias que dejaban prácticamente aisladas a las capitales respectivas, redujeron su impacto en un entorno que empezó siendo comarcal en el primer caso y casi local en el segundo, teniendo que pasar muchos años para que extendieran su influencia hasta el ámbito provincial y regional.

Otro tanto cabría decir en materia ferroviaria, que vive estos años una situación de estancamiento primero y lento y progresivo despegue después al que sucede, paradójicamente, el desmantelamiento de antiguos trazados mineros y ferrocarriles de cercanías que habían sido cruciales para interconectar los principales centros urbanos y las áreas portuarias.

3.2 Período 1978-2015

Con la instauración de la democracia y el Estado de las Autonomías parecían despejarse los problemas territoriales mas graves en principio, a pesar de la división de las competencias y los conflictos o choques de criterios que ello conlleva. Por otra parte, la integración en la CE-UE tuvo un efecto inmediato en la gestión las políticas de transporte e infraestructuras, gracias sobre todo a la financiación con fondos y ayudas que facilitarían la superación de carencias arrastradas durante décadas (Ocaña Ocaña, 1999).

El primer acierto fue superar, aunque no del todo, la concepción radial y provincial y diseñar un conjunto de proyectos de ámbito regional andaluz cuya plasmación más evidente fue la autovía A-92. A esto se unieron la comunicación por autovía de todas las capitales provinciales y algunas zonas del litoral y una reforma casi total, aunque muy discutible, de la red ferroviaria.

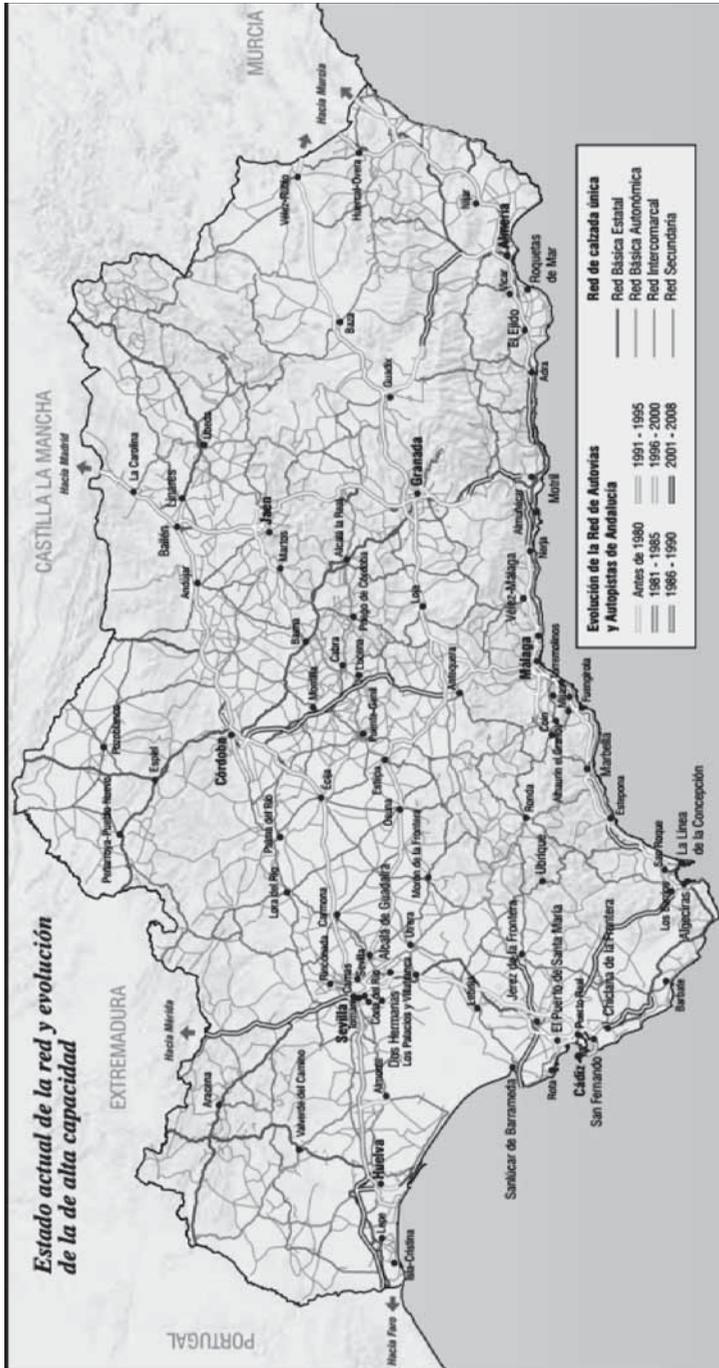


Figura 4. Evolución de la red de alta capacidad, 1980-2010.

Fuente: JUNTA DE ANDALUCÍA, 2009.

En lo que se refiere más concretamente a la zona de estudio, las mejoras han sido notabilísimas, aunque esto requiere cuando menos algunas puntualizaciones. Es evidente que la política regional, como suele ocurrir con toda política, ha demostrado preferencias en su acción sobre el territorio. Ante el abanico de carencias había que escoger por dónde empezar. El eje del Guadalquivir (identificado en los planes de esos años como la “Diagonal continental”, desde Cádiz a la Meseta pasando por Sevilla y Córdoba), ha sido el más favorecido y potenciado por la nueva capitalidad regional, considerando caducas las divisiones internas tradicionales, lo que postergaba a la Andalucía alta u oriental y, dentro de ella, al litoral mediterráneo, única región cuyo dinamismo estaba en condiciones de competir con el eje prioritario adoptado por la política oficial en esta materia.

De esta forma, a la llegada del AVE a Andalucía, se han unido posteriormente la finalización de autovías y rondas de circunvalación. Entre los últimos e importantes logros están la definitiva terminación, tras dos décadas de aplazamientos, del tramo final de la autovía Bailén-Granada-Motril que enlaza en esta última población con la A-7 (autovía del Mediterráneo), que sustituye, también con retraso muy considerable (2015), a la vieja N-340 y pone fin a la desarticulación viaria del litoral, siendo un factor calve del desenclave casi total del último tramo desconectado de éste: el litoral granadino.

En todo este proceso destaca especialmente el sector malagueño. Málaga, en efecto, había podido desenclavarse antes que ningún otro sector del litoral mediterráneo y dotarse de un dinamismo económico y social sostenido apoyada en el turismo y la diversificación de los servicios y el comercio.

En otro sentido, señalamos situaciones como la del puerto de Algeciras, que sigue atendido por una red ferroviaria insuficiente y anticuada, pese a las ampliaciones, y que ha tardado diez años en conectarse a la A-7, recién acabada en su trayecto andaluz. Y Almería, históricamente la ciudad capital más aislada del resto del país, recibió con diez años de retraso la A-92 (en 2002), terminada por el Estado pese a ser competencia de la Junta de Andalucía, en tanto que su puerto y aeropuerto siguen esperando la necesaria ampliación y conexión a la alta velocidad con Granada y Murcia.

En materia ferroviaria el principal logro hasta ahora es la llegada del AVE a Málaga, pero persiste la incomunicación del resto del litoral.

Además hay que reseñar el reajuste de gran parte de la red que éste ha obligado, suprimiendo trazados y accesos a poblaciones, como ya ocurrió con las líneas de gran parte de las redes tradicionales fundamentales en la articulación con Levante.

En resumen, se trata de una política de infraestructuras que, aunque reducida a algunas pinceladas, vemos que se presenta llena de claros-curos y deja muchas sombras en relación con el litoral centro-oriental (Granada y Almería). Evidentemente, hay más de lo apuntado; en el lado positivo, la potenciación de las comunicaciones telemáticas y energéticas (fibra óptica, gaseoductos); en el negativo, la postergación de proyectos agroindustriales y turísticos en Almería y Granada sobre todo (destacamos aquí el puerto seco de EL Jabonero, en Níjar; desarrollo del puerto de Motril; infraestructuras turísticas básicas... entre otros)

4. ARTICULACIÓN URBANA Y NUEVOS MODELOS DE DESARROLLO TERRITORIAL SOSTENIBLE EN EL LITORAL MEDITERRÁNEO ANDALUZ

El proceso de desenclave al que nos hemos referido ya en el apartado anterior, a través de una progresiva superación del aislamiento físico, económico y social vivido por el área mediterránea andaluza en el último medio siglo, a través de sus fases, variable intensidad de despliegue y estado actual, unido a todas la dinámicas funcionales y territoriales que trajo aparejadas, consiguió finalmente entretejer una entidad geográfica con un fuerte potencial y personalidad. En la actualidad el área mediterránea andaluza es un escenario con características propias y una consolidada lógica interna, lo que se manifiesta a través de una serie de procesos que le son comunes y le dotan de pleno sentido territorial como entidad regional. Varios son los elementos sobre los que se sustenta esa lógica, que articulan el modo en que funciona este territorio y de cuyas características y dimensiones se derivan las potencialidades que, para el desarrollo regional andaluz, tiene su existencia.

Por un lado, nos referimos a la aglomeraciones urbanas del área -Algeciras-Campo de Gibraltar, Málaga y Almería-, centros y estructuras urbanas sobre los que pivota el dinamismo social, político y económico de este territorio y que no han hecho sino ganar protagonismo y centra-

lidad en el proceso de articulación interna y reposicionamiento regional vivido por el área mediterránea andaluza en las últimas décadas. Por otro lado, encontramos a las ciudades medias e intermedias, de las que destacamos su capacidad para constituir redes territoriales por complementariedad y centralidad en el segundo nivel del sistema urbano. De este hecho se deriva el rol de estos centros urbanos como conexión entre el pujante mundo metropolitano —antes citado— y el rural, hoy en situaciones muy divergentes que oscilan entre el estancamiento, cuando no en descomposición, y los sistemas productivos vanguardistas e innovadores, convirtiéndose así esta fracción del sistema urbano en punto de equilibrio y foco redistributivo de funciones básicas en el territorio. Además y con lo anterior, las ciudades medias organizan el espacio más allá de donde alcanzan los procesos de metropolización existentes, lo que las convierte en la base articuladora de amplias áreas alejadas de las capitales provinciales y aglomeraciones urbanas, y constituyen el pilar sobre el que se sustenta la cohesión interna del área mediterránea andaluza.

4.1 Las aglomeraciones urbanas del litoral mediterráneo andaluz

La importancia de los principales centros urbanos de un territorio cualquiera reside en su capacidad para ser el referente y foco difusor del desarrollo a su hinterland o área de influencia inmediata. Ésta se derivará de su dinamismo, eficiencia funcional y de su capacidad para canalizar los principales flujos que caracterizan al desarrollo territorial en nuestro tiempo (personas, información, ideas y conocimiento, recursos financieros, mercancías, etc.). De la imbricación y agilidad en la inserción de los territorios en esta lógica, se derivará su constitución como un territorio dinámico y con centralidad, o como un territorio aislado y periférico. Por todo ello, en el discurso geográfico contemporáneo no podemos sino considerar a los principales centros urbanos de cada área —independientemente de su consideración mononuclear o polinuclear—, como la garantía y la base sobre la que construir un territorio cohesionado internamente, con una lógica funcional eficiente y articulado externamente, ya sea con otros territorios del mismo nivel que le puedan ser complementarios u otros centros urbanos y de decisión de mayor importancia en la escala territorial.

Como indicamos anteriormente, las áreas metropolitanas (término geográfico para referirnos a este fenómeno urbano), que de una forma convencional pueden asimilarse a las aglomeraciones urbanas (término administrativo que hace referencia al concepto geográfico anterior y que es el utilizado en la política de ordenación del territorio vigente en la comunidad autónoma de Andalucía), son el centro rector del sistema urbano y territorial del área mediterránea andaluza. Las tres aglomeraciones existentes dentro de ella constituyen el principal foco demográfico y social de esta parte de la región. Son, así mismo, el centro político y administrativo de ésta, salvo la costa de Granada, caso que merecería una consideración especial en sentido positivo en orden al desarrollo regional. En todo caso, derivado de lo anterior y debido a su dinamismo, las aglomeraciones constituyen, de facto, el referente económico y político del área litoral surmediterránea.

El centro constituido por Algeciras y las ciudades del Campo de Gibraltar es el único de los tres existentes sobre los que no recae el hecho diferenciador y decisivo de albergar un centro con rango de capital provincial. Esto ha hecho que, pese a la indudable importancia internacional de Algeciras como centro portuario, primero de España en mercancías y uno de los principales en pasajeros, su relevancia en el sistema regional de ciudades le haga estar en un segundo plano en aspectos administrativos o políticos. Si bien, desde la aprobación del Plan de 2006 de ordenación del territorio regional, cuenta con el reconocimiento de centro regional y aglomeración urbana, igual que las ocho capitales de la región y Jerez de la Frontera (Junta de Andalucía, 2006). Esto último ha permitido, desde el punto de vista holístico e integrador que aporta esta política en su práctica e implementación sobre el espacio, dotar de sentido organizativo al Campo de Gibraltar como espacio metropolitano (política de transportes y movilidad, dotación funcional, usos de suelo y equipamientos), lo que era ya una necesidad perentoria para articular el funcionamiento de este centro y las ciudades adyacentes. Además, esta área cuenta con algunas características especiales que desbordan la simple realidad urbana existente y complican enormemente el panorama territorial en la zona: destacamos aquí su perfil industrial, extraño en una comunidad masivamente terciarizada como Andalucía; su posición periférica extrema, en Andalucía y en la Península Ibérica, y de puente en la conexión entre Europa y África; y es, a su vez, colindante a una frontera

internacional en el istmo de Gibraltar. Su talón de Aquiles en cuanto a su desarrollo, cual histórica rémora que permanece pese a demandas sociales, empresariales o políticas desde los más diversos ámbitos, se encuentra en la dimensión infraestructural. Internamente, esas mejoras servirían tanto para articular más eficientemente el área metropolitana existente, como su conexión con comarcas vecinas y la Costa del Sol Occidental, la Serranía de Ronda o el espacio metropolitano de la Bahía de Cádiz-Jerez de la Frontera; sobre todo, y más allá del aumento de su influencia en Andalucía en correspondencia con su potencialidad y características, supondría la articulación de una salida moderna y rápida desde el puerto algecireño hacia el interior, en dirección a Madrid y Sevilla, y hacia Málaga y el Arco Mediterráneo. Este impulso haría desbordar, sin lugar a dudas, las expectativas de desarrollo para un foco portuario e industrial que, aún hoy, permanece arrinconado por la incuria de las administraciones en materia infraestructural.

Hacia el Oeste encontramos a Málaga y su hinterland metropolitano, reconocido también como centro regional además de como aglomeración urbana por la planificación vigente en Andalucía. Málaga constituye, a todos los efectos, el principal centro urbano del área mediterránea andaluza. Por su volumen demográfico, importancia social, económica e influencia política, pero sobre todo por el dinamismo que concentra e irradia hacia su entorno con una fuerza desconocida en la región. Es, de facto, la capital económica regional, superando, gracias a la imaginación de sus gestores políticos y la versatilidad de sus agentes económicos, a la capital regional con los privilegios que esta consideración le han ido aparejados en las últimas décadas.

Dentro del área de estudio, Málaga desborda con mucho a la aglomeración oficialmente establecida, constituyendo, junto con los centros de tamaño medio de la Costa del Sol en sus sección oriental y occidental, el centro de una conurbación urbana, extendida a lo largo de la costa mediterránea y que se adentra por el valle del Guadalhorce hacia el norte. Económicamente hiperespecializada en servicios públicos, turismo, terciario avanzado y servicios a empresas y logística, que no tiene par en el sur de España. A Málaga y sus potencialidades para el dinamismo y la centralidad funcional del área sí la han acompañado las infraestructuras en su desarrollo y crecimiento reciente (ampliación del aeropuerto internacional, segunda ronda de circunvalación, ampliación del puerto

de mercancías y pasajeros, nuevas autovías de acceso y de interrelación, por citar solo algunos hitos recientes). Esto le ha permitido seguir un proceso imparable de crecimiento y consolidación de su función territorial como centro rector del desarrollo en el área. Si bien, como decimos, ha habido un proceso de expansión continuado y exitoso, la ciudad y su área urbana no conocen, en una región como la andaluza, centralista en su concepción política y administrativa, ninguna dotación o reconocimiento más allá de los inevitables para las autoridades regionales ante su pujanza y dinamismo.

En tercer lugar, con idéntico estatus planificador que Málaga, encontramos a la aglomeración urbana de Almería, la más oriental de las tres. La capital almeriense, por su arrinconamiento, aislamiento y debilidad funcional estructural en el pasado, está tardando más que las otras dos ciudades en generar un área metropolitana propiamente dicha en su entorno. La actual construcción en materia de ordenación del territorio con una fuerte carga política en su diseño, incluye a los pueblos del bajo Andarax, así como a Níjar y su Campo en la misma. Sin embargo, el principal eje de comunicaciones de la zona sur provincial, centro de la movilidad, el comercio y la explicación fundamental para aspectos tan importantes como el mercado laboral o de la vivienda en la capital, el que se establece por el Oeste entre Almería y las ciudades medias del antiguo Campo de Dalías (Roquetas de Mar-Aguadulce, principalmente), no queda incluido en el espacio administrativamente reconocido de la aglomeración. Por otro lado, la enorme influencia de la capital por el Norte hacia el despoblado y decadente interior provincial (comarca de Tabernas), tampoco queda bien abordada por la planificación vigente.

La posición urbana de Almería ha sido, históricamente débil y con escasas potencialidades para el crecimiento, en un marco de limitaciones físicas (recurso agua) y humanas (alejamiento económico e infraestructural), que hacían muy difícil el crecimiento urbano en este rincón peninsular. Por todo ello, la dimensión actual y el dinamismo alcanzado por la aglomeración, su especialización funcional agroindustrial y en servicios básicos y avanzados, se ve dotada de una mayor significación geográfica. Así mismo, y para la zona que abordamos en el presente trabajo, su crecimiento y consolidación han supuesto el reequilibrio del área mediterránea andaluza, la necesaria revitalización de su extremo

oriental, y ha permitido que se complete el mapa urbano, infraestructural y funcional de la misma, dotándola, definitivamente, de una estructura básica organizativa plena de sentido que, con la expansión infraestructural reciente, continuará creciendo en cohesión interna y dinamismo en las próximas décadas.

Como vemos, la centralidad urbana en el área mediterránea andaluza gira en torno a tres urbes con procesos de metropolización activos, con una especialización funcional diversa y complementaria, que, gracias a su reciente articulación infraestructural, comienzan a generar sinergias propias de un espacio organizado que tiene, en las ciudades medias, el otro pilar sobre el que se sustenta su lógica y eficiencia espacial.

4.2 Las redes de ciudades medias del litoral mediterráneo andaluz

Junto con los grandes centros metropolitanos, la estructura territorial del área mediterránea andaluza encuentra en las ciudades medias la base organizativa que da sentido a este eje de desarrollo regional. Es decir, la mera existencia de los centros regionales de Algeciras-Campo de Gibraltar, Málaga y Almería no conduce más que a la reproducción del modelo histórico de desorganización deslavazada de este territorio, tres centros funcionalmente especializados y, al menos en los casos de Málaga y Almería, históricamente mejor conectados hacia el interior que en el marco del eje litoral. De esta forma, entendemos que estas estructuras urbanas por sí mismas no conducen a la generación de un eje territorial como tal ni nos permiten adivinar tendencias hacia un desarrollo más sostenible y equilibrado en esta sección del territorio regional. Es la existencia de una malla urbana en el segundo nivel del sistema de ciudades la que dota de sentido territorial a esta área y organiza funcionalmente la práctica totalidad del territorio, ya sea dentro de las zonas influenciadas por la metropolización o aquellas no afectadas por ésta. Además, y siguiendo esta lógica, las ciudades de tamaño medio juegan un rol de interconexión y articulación entre los centros principales y los centros secundarios -otras ciudades medias y pequeñas- y los núcleos rurales, constituyéndose en garantes del equilibrio territorial y configurando una herramienta válida para, desde una correcta ordenación del territorio, luchar contra los desequilibrios que el sistema económico imperante genera.

Con el desarrollo infraestructural de los últimos años, y gracias a una nueva interpretación del papel de las infraestructuras en la zona mediterránea andaluza —y hacemos mención especial a esta escala del esfuerzo realizado en las redes de carreteras y puertos bajo tutela de la comunidad autónoma—, se han rehabilitado y potenciado estructuras urbanas regionales en la escala intermedia básicas para la consecución de un espacio más y mejor articulado internamente, punto de partida esencial para alcanzar el desarrollo territorial.

Si bien se han realizado sistemáticos esfuerzos recientes en la caracterización de las ciudades medias andaluzas, tanto en función de sus características urbanas como en relación con su rol territorial (Sánchez Escolano, 2016), aquí nos acogemos a una caracterización menos exhaustiva de este fenómeno urbano debido a condicionamientos de espacio y para no descompensar el peso de esta idea en nuestra aportación. Vamos a considerar, eso sí, a la ciudad media andaluza en toda su dimensión urbana y territorial, de forma que podamos actualizar el conocimiento que tenemos sobre su función en la articulación del espacio regional y las posibilidades que encierra este elemento del sistema de ciudades para el desarrollo en y a partir del área mediterránea regional.

Por un lado y en primer lugar, encontramos a las ciudades medias incluidas en la dinámica metropolitana que se genera en torno a los tres principales centros regionales del área. Ciudades, en algunos casos, de gran tamaño demográfico y significación social que aparecen, de este modo, disminuidas en su función urbana y territorial debido a la proximidad de un gran centro regional a ellas. Su perfil funcional y económico depende, por tanto, del rol adquirido en el proceso de expansión y organización del proceso de metropolización correspondiente. Convertidos, a través de la especialización residencial, en ciudades dormitorio (Rincón de la Victoria y Torremolinos junto a Málaga), en áreas industriales (San Roque junto a Algeciras), o áreas de expansión logística y de usos terciarios (Níjar junto a Almería), etc., de tal forma que se generan territorios que sólo tienen un sentido funcional a partir de su posición relativa en la compleja realidad del área metropolitana correspondiente. Estas ciudades son consideradas por la planificación vigente como parte de una aglomeración urbana en torno a un centro de primer nivel regional, y no tienen, de esta forma, un reconocimiento expreso de su importancia como centros del segundo nivel del sistema de ciudades

para la articulación funcional de la región más allá de su participación en dicha aglomeración. Las limitaciones que impone, en la aproximación a la realidad y funcionamiento de esta parte del territorio regional, las arbitrariedades con que se definen y caracterizan las aglomeraciones urbanas mediterráneas, entorpecen una mejor aproximación a la problemática de estos espacios desde una concepción holística del desarrollo.

Por otro lado y en segundo lugar, abordamos a las ciudades medias que por cuestiones históricas, de distancia con los actuales centros regionales, o por una posición estratégica en el territorio, conforman espacios de centralidad subregional en torno a ellas, ya sea de forma individual o conformando redes comarcales de ciudades. Estas ciudades son en la actualidad las herederas de aquellas cabeceras comarcales históricas, agrocidades y centros de mercado sobre los que se organizaba tradicionalmente el territorio andaluz. Con la terciarización general de la economía regional y el impacto de los nuevos procesos de ocupación del espacio, muchas han visto reconfigurar y mutar su tradicional rol territorial, evolucionando con su integración en nuevas dinámicas espaciales — agricultura intensiva, desarrollo de un turismo de masas en el litoral, impactos del desarrollo infraestructural reciente —, hacia nuevas formas funcionales. Ejemplos representativos de esto son ciudades como Marbella, que encabezando la red de ciudades de la Costa del Sol Occidental, ha alcanzado, a través de la especialización en los sectores del turismo y los servicios, una dimensión empresarial internacional única en Andalucía. O las ciudades de Vélez Málaga y Motril, cabeceras tradicionales de comarcas históricas de Andalucía — Axarquía de Málaga y la Costa de Granada —, que con su reposicionamiento como centros administrativos y económicos subregionales han reforzado su preponderancia territorial en las últimas décadas. O Huércal-Overa en Almería, que por su estratégica disposición en las comunicaciones hacia Murcia y Levante y por la distancia que la separa de la capital, le han permitido erigirse en las últimas dos décadas como el centro funcional de referencia de todo el norte provincial almeriense.

En un contexto territorial como el andaluz, marcado por históricos desequilibrios internos y una integración deficiente de la región en el conjunto nacional y europeo, han confluído en los últimos años además los problemas provocados por las propias dinámicas de acumulación que acompañan al capitalismo global en el que se inserta la región actual-

mente. Por ello, es necesario respaldar y potenciar, desde una comprensión holística del sistema territorial regional, aquellos elementos que nos permitan armarnos para racionalizar la organización del territorio y frenar estas dinámicas de acumulación que desembocan en crecientes desequilibrios internos que limitan y comprometen, en el medio plazo, la competitividad y el desarrollo regional.

En este contexto, cambiante y lleno de enormes desafíos, las ciudades medias y su rol territorial de intermediación adquieren un protagonismo principal en la organización de los territorios, racionalizando su ordenación, funcionamiento y dinámica interna. El área mediterránea andaluza y su red de ciudades aparece aquí como una estructura con pleno sentido urbano y territorial, organizado en torno a unas infraestructuras básicas (aún insuficientes), que genera, por sus especiales características, enormes potencialidades para el desarrollo equilibrado del territorio andaluz.

5. CONCLUSIÓN

En definitiva, parece claro que el litoral mediterráneo, tras las últimas mejoras infraestructurales y un desarrollo urbano notable y más equilibrado, está consolidando, después de muchos años de aislamiento y dificultades de todo tipo para su articulación interna y externa, un proceso de desenclave que era necesario para su definitiva consolidación como área económica y territorial dentro de Andalucía. Siguen existiendo obstáculos internos y externos para seguir avanzando en el proceso. Por un lado, el provincianismo imperante es un obstáculo mayor a la integración de flujos en horizontal, de Cádiz a Murcia y el Arco Mediterráneo europeo, ya que fuerza el despliegue hacia Sevilla y la competencia urbana en Andalucía Oriental. Es decir, los tradicionales flujos radiales o en vertical que priorizan la relación con el valle del Guadalquivir y el centro “excéntrico” de Sevilla. No se trata de negar la unidad de Andalucía que ha reportado, como se ha visto, muchos avances en el desarrollo territorial. Pero es mucho más factible y potencialmente productivo potenciar prioritariamente la integración de las áreas urbanas costeras y las interiores más próximas. Granada está hoy día casi tan cerca de la costa como Málaga y Almería. Las ciudades medias, por otra parte, ofrecerán en el futuro mayores posibilidades de integración interna si se

potencian algunas infraestructuras terrestres y marítimas — Motril por ejemplo tiene el puerto andaluz más cercano a Madrid—. Por todo ello, el futuro se asocia también a un reequilibrio de las políticas territoriales de Andalucía y a una mejor conexión terrestre y marítima entre el valle del Guadalquivir, el Arco mediterráneo y el Magreb.

BIBLIOGRAFÍA

ANDRÉS, G. (2008): Geografía y ciudades medias en España: ¿a la búsqueda de una definición innecesaria? X Coloquio Internacional de Geocrítica: Diez años de cambio en el mundo, en la geografía y en las ciencias sociales. 1999-2008, Barcelona, Universidad de Barcelona, Vol. XII, N°270 (49).

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

BOSQUE MAUREL, J. (1956): Geografía urbana de Granada. Madrid, CSIC (Edición de 1962), 313 págs.

BOSQUE MAUREL, J.; VILLEGAS MOLINA, F. (1979): Cambios estructurales en la red urbana de Andalucía oriental. Revista de Estudios Regionales (RER), n°4, pp. 89-121.

BRUNET, R. , FERRAS, R. , THÉRY, H. (1992): Les mots de la Géographie. Dictionnaire critique. París, Réclus, la Documentation Française. 472 págs.

CABANNE, C. (Dir.) (1992): Lexique de géographie humaine et économique. Paris, Dalloz, 450 págs.

CANO GARCÍA, G. (2008): “Clasificaciones urbanas en Andalucía. Las ciudades medias”. Revista de Estudios Andaluces (REA), Sevilla, N°27, pp. 115-153.

CARAVACA BARROSO, I., GONZÁLEZ ROMERO, G., MENDOZA, A. (2007): Indicadores de dinamismo, innovación y desarrollo. Su aplicación en ciudades pequeñas y medias de Andalucía. Boletín de la Asociación de Geógrafos Españoles (BAGE), Madrid, N°43, pp. 131-154.

CONFEDERACIÓN ESPAÑOLA DE CAJAS DE AHORRO (1974): Situación actual y perspectivas de desarrollo de Andalucía Oriental. Colección “Estudios de desarrollo regional”, 4 Vol., Madrid, Publicaciones del Fondo para la Investigación Económica y Social.

DOMÍNGUEZ ORTÍZ, A. (2009, reedición del original de 1976): El mosaico español. Pamplona, Urgoiti Editores, 194 págs.

ESTEVE SECALL, R. (1984): El frente portuario andaluz. Revista de Estudios Regionales (RER), n° 13, pp. 3-34.

FERIA TORIBIO, J.M. (Coord.) (1992): Jornadas sobre ciudades medias. Sevilla, Consejería de Obras Públicas y Transportes, 250 págs.

FERIA TORIBIO, J.M. (1993): El sistema urbano andaluz. Aglomeraciones urbanas, áreas de centralidad y ámbitos desarticulados. Sevilla, Instituto de Desarrollo Regional, Consejería de Obras Públicas y Transportes, 310 págs.

GEORGE, P. (1991): Diccionario de Geografía. Barcelona, Akal, 624 págs.

GONZÁLEZ ROMERO, G. (2006): Innovación, redes y territorio en Andalucía. Sevilla, Universidad de Sevilla, Consejería de Obras Públicas y Transportes, 361 págs.

- JOHNSTON, R.J. (1987): *Diccionario de Geografía Humana*. Madrid, Alianza Editorial, 424 págs.
- JUNTA DE ANDALUCÍA (1999): *Bases para la Ordenación del Territorio de Andalucía*. Sevilla, Consejería de Obras Públicas y Transportes, 241 págs.
- JUNTA DE ANDALUCÍA (2006): *Plan de Ordenación del Territorio de Andalucía (POTA)*. Sevilla, Consejería de Obras Públicas y Transportes, Secretaría de Ordenación del Territorio, 206 págs.
- JUNTA DE ANDALUCÍA (2009): *Atlas de Historia del Territorio de Andalucía*. Sevilla, Instituto de Cartografía de Andalucía, 254 págs.
- LABASSE, J. (1976): *La organización del espacio*. Trad. Española, Madrid, IEAL, 752 págs.
- LÓPEZ ONTIVEROS, A. (1994): *La agrociedad andaluza: caracterización, estructura y problemática*. *Revista de Estudios Regionales (RER)*, N°39, pp. 59-91.
- LÓPEZ-CASERO OLMEDO, F. (1989): *La agrociedad mediterránea*. Madrid, Ministerio de agricultura, pesca y alimentación, 429 págs.
- LOZANO MALDONADO, J.M. (1983): *El desarrollo del Campo de Gibraltar*. Madrid, CECA, 491 págs.
- MÉNDEZ GUTIÉRREZ DEL VALLE, R. (Dir.) (2007): *Dinámica de las ciudades medias de Andalucía*. Sevilla, Instituto de Estadística de Andalucía (IEA), 235 págs.
- OCAÑA OCAÑA, C ; GÓMEZ MORENO, M.L. (1992): *El litoral mediterráneo andaluz y la red de autopista europeas: Una inserción deficiente*. *Revista de Estudios Regionales (RER)*, n° 32, pp. 139-154.
- OCAÑA OCAÑA, C. (1999): *La red de transportes andaluces y los desequilibrios territoriales andaluces*, *Revista de Estudios Regionales (RER)*, n° 54, pp. 251-268.
- O'KEAN ALONSO, J.M. (1988): *EL campo de Gibraltar, un núcleo industrial al Sur*. Sevilla, IDR, 207 págs.
- RODRÍGUEZ MARTÍNEZ, F. (1979): *Ronda, capital subregional*. Málaga, CECA., 171 págs.
- RODRÍGUEZ MARTÍNEZ, F. (2005) : *En torno a la geografía urbana de Ronda*. Málaga, CEDER Serranía de Ronda, AS. Izn Runda, pp.33-55.
- RODRÍGUEZ MARTÍNEZ, F. (2008): "Las ciudades medias andaluzas. Cambios básicos durante el último medio siglo" en BOSQUE SENDRA, J., MARTÍN LOU, M. A. (Coords.) *Homenaje a Joaquín Bosque Maurel: Secretario General de la Real Sociedad Geográfica (2003-2008)*, Madrid, Real Sociedad Geográfica, pp. 199-238.
- RODRÍGUEZ MARTÍNEZ, F., SÁNCHEZ ESCOLANO, L.M. (2010): "Sobre la nueva dimensión de las ciudades medias en Andalucía". En CORNEJO NIETO, C., PRADA TRIGO, J. *Ciudad, Territorio y Paisaje: una mirada pluridisciplinar*. Universidad Complutense, Universidad Autónoma de Madrid, Madrid, CSIC, pp. 272-287.
- RODRÍGUEZ MARTÍNEZ, F., SÁNCHEZ ESCOLANO, L.M. (2012a): "Cambios en el sistema urbano intermedio de Andalucía: significado geográfico y nueva funcionalidad urbana", en DELGADO VIÑAS, C., JUARISTI LINACERO, J., TOMÉ FERNÁNDEZ, S. (eds.) *Ciudades y paisajes urbanos en el siglo XXI*, Santander, Stvdio, pp. 369-382.
- RODRÍGUEZ MARTÍNEZ, F., SÁNCHEZ ESCOLANO, L.M. (2012b): "Una nueva realidad en la cúspide del sistema de ciudades de Andalucía: las grandes ciudades sin capitalidad provincial", en MIRAMONTES CARBALLADA, A., ROYÉ, D., VILLA VÁZQUEZ, J.I. (Coords.) *Las ciudades y el sistema urbano. Reflexiones en tiempos de crisis*, Santiago de Compostela, Universidad de Santiago de Compostela, Meubook, pp. 73-82.

- RUIZ MARTÍNEZ, A. (1975): El peso de los factores naturales en el sistema de transportes en Andalucía Oriental. *Información Comercial Española (ICE)*, Vol. 507, pp. 50-56..
- SÁNCHEZ ESCOLANO, L.M. (2013): Modelo territorial innovador y articulación urbana en el Poniente Almeriense, *Investigaciones Geográficas*, Alicante, N°59 (enero-junio 2013), pp. 57-74.
- SÁNCHEZ ESCOLANO, L.M. (2016): Ciudades medias y articulación espacial en el litoral mediterráneo andaluz (1950-2014). Nuevas tipologías urbanas para el diagnóstico y el desarrollo territorial. Granada, Universidad de Granada, Tesis Doctoral, 476 págs.
- SORENSEN, F.; FUGLSANG, L.; SUNDBO, J. (2010): Experience Economy, Creative Class and Business Development in Small Danish Towns, *Urban Research & Practice*, Vol. 3, N°2, pp.177-202.
- TERÁN ÁLVAREZ, M. (1936, facsímil de 2004): Baja Andalucía, en TERÁN ÁLVAREZ, Ciudades Españolas (estudios de geografía urbana). Madrid, Real Academia de la Historia, pp. 31-62.
- VILLEGAS MOLINA, F. (1979): Factores geográficos y red de carretas de Andalucía Oriental. *Revista de estudios regionales*, n°4, pp. 37-70.
- ZOIDO NARANJO, F. (1995): Sistema de asentamientos, ciudades medias y aglomeraciones urbanas de Andalucía. *Evolución reciente, Situación: revista de coyuntura económica*, Madrid, N°3, pp. 149-162.

RESUMEN

CIUDADES MEDIAS Y NUEVAS PERSPECTIVAS DE DESARROLLO REGIONAL EN EL LITORAL MEDITERRÁNEO ANDALUZ.

Se trata aquí la dinámica regional del desarrollo territorial en el litoral mediterráneo de Andalucía, tomando como referencia las ciudades medias e intermedias. El papel de estas se considera decisivo para la mejor articulación del territorio y para lograr la consolidación de un desarrollo más equilibrado y sostenible. Con ello se pretende profundizar también en el actual debate sobre el papel de la ciudad media e intermedia en diferentes contextos territoriales y económicos. En concreto, se incide aquí principalmente en el desenclave de un territorio cuyo retraso hasta hace poco se relaciona con sus condiciones naturales pero también con la marginación y retraso que ha sufrido en la implementación de políticas territoriales y de desarrollo regional, especialmente políticas de infraestructuras susceptibles de posibilitar su integración y su accesibilidad a los mercados externos.

Palabras clave: Ciudades medias, Desarrollo regional, Desenclavamiento, Geografía urbana, Andalucía.

SUMMARY

MEDIUM-SIZED CITIES AND NEW PROSPECTS FOR REGIONAL DEVELOPMENT IN THE ANDALUSIAN MEDITERRANEAN COAST.

Here is the regional dynamics of territorial development on the Mediterranean coast of Andalusia, with reference to the middle and intermediate cities. Their role is considered crucial for better articulation of the territory and for the consolidation

of a more balanced and sustainable development. This also aims to deepen the current debate on the role of the mid-sized and intermediate cities in different territorial and economic contexts. Specifically, it mainly affects on the opening up of a territory whose delay until recently is related not only with its natural conditions but also marginalization in the adoption of policies -especially infrastructures-, capables of enabling both its integration as their access to foreign markets.

Key Words: Medium-Sized Cities, Regional Development, Interlocking, Urban Geography, Andalusia.