

LAS CIUDADES MEDIAS
DEL CENTRO DE ANDALUCÍA

COLECCIÓN ARQUITECTURA

DIRECTORA DE LA COLECCIÓN

Prof.^a Dr.^a María Teresa Pérez Cano

CONSEJO DE REDACCIÓN

Prof. Dr. Ángel Luis Candelas Gutiérrez. Universidad de Sevilla.
Prof. Dr. Enrique Domingo Fernández Nieto. Universidad de Sevilla.
Prof. Dr. Miguel Hernández Valencia. Universidad de Sevilla.
Prof.^a Dr.^a Mercedes Linares Gómez del Pulgar. Universidad de Sevilla.
Prof. Dr. José María Manzano Jurado. Universidad de Granada.
Prof. Dr. Francisco Javier Montero Fernández. Universidad de Sevilla.
Prof.^a Dr.^a María Teresa Pérez Cano. Universidad de Sevilla.
Prof. Dr. Ramón Pico Valimaña. Universidad de Sevilla.
Prof. Dr. Francisco S. Pinto Puerto. Universidad de Sevilla.
Prof. Dr. Francisco de Paula Pontiga Romero. Universidad de Sevilla.
Prof. Dr. Carlos Jesús Rosa Jiménez. Universidad de Málaga.
Prof. Dr. Victoriano Sainz Gutiérrez. Universidad de Sevilla.
Prof. Dr. Juan José Vázquez Avellaneda. Universidad de Sevilla.

COMITÉ CIENTÍFICO

Prof. Dr. José Manuel Aguiar Portela de Costa. Universidade de Lisboa, Portugal.
Prof.^a Dr.^a Isabel Arteaga Arredondo. Universidad de los Andes, Colombia.
Prof.^a Dr.^a Anita Berrizbeitia. Harvard University, EE.UU.
Prof. Dr. Robert Brufau e Niubó. Universidad Politécnica de Cataluña.
Prof.^a Dr.^a Antonella Conttin. Politecnico de Milano, Italia.
Prof. Dr. Thomas B.F. Cummins. Harvard University, EE.UU.
Prof.^a Dr.^a María Cristina Da Silva Schicci. Pontificia Universidade Católica de Campinas, Brasil.
Prof.^a Dr.^a Carmen Escoda Pastor. Universidad Politécnica de Cataluña.
Prof. Dr. Antonio Gómez-Blanco Pontes. Universidad de Granada.
Prof.^a Dr.^a Josefina González Cubero. Universidad de Valladolid.
Prof.^a Dr.^a Maite Méndez Baiges. Universidad de Málaga.
Prof. Dr. Javier Monclús Fraga. Universidad de Zaragoza.
Prof. Dr. Ignacio Oteiza San José. Instituto de Ciencias de la Construcción Eduardo Torroja, Madrid.
D.a Mercedes de Pablos Candón. Periodista, Centro de Estudios Andaluces, Sevilla.
Prof. Dr. Dominique Poulot. Université Paris 1 Panthéon-Sorbonne. Francia.
Prof. Dr. Jorge Torres Cucco. Universidad Politécnica de Valencia.
Prof. Dr. Ferrán Ventura Blanch. Universidad de Málaga.
Prof.^a Dr.^a Susan Roaf. University of Edinburgh, Reino Unido.
Prof. Dr. Fausto E. Rodríguez Manzo. Universidad Autónoma Metropolitana, México, D.F., México.
Prof. Dr. Ricardo Sánchez Lampreave. Universidad de Zaragoza.
Prof.^a Dr.^a Hielkje Zijlstra. Delft University of Technology, Países Bajos.

BLANCA DEL ESPINO HIDALGO

LAS CIUDADES MEDIAS
DEL CENTRO DE ANDALUCÍA

Análisis territorial y evaluación de su sostenibilidad



SEVILLA 2018

Colección Arquitectura
Nº 38

COMITÉ EDITORIAL:

José Beltrán Fortes
(Director de la Editorial Universidad de Sevilla)
Araceli López Serena
(Subdirectora)
Concepción Barrero Rodríguez
Rafael Fernández Chacón
María Gracia García Martín
Ana Ilundáin Larreñeta
María del Pópulo Pablo-Romero Gil-Delgado
Manuel Padilla Cruz
Marta Palenque Sánchez
José-Leonardo Ruiz Sánchez
Antonio Tejedor Cabrera

Reservados todos los derechos. Ni la totalidad ni parte de este libro puede reproducirse o transmitirse por ningún procedimiento electrónico o mecánico, incluyendo fotocopia, grabación magnética o cualquier almacenamiento de información y sistema de recuperación, sin permiso escrito de la Editorial Universidad de Sevilla.

Motivo de cubierta: Síntesis gráfica de una ciudad media del centro de Andalucía y su territorio.
Elaboración de la autora.

Colabora: Escuela Universitaria de Osuna

© Editorial Universidad de Sevilla 2018
c/ Porvenir, 27 - 41013 Sevilla.
Tlfs.: 954 487 447; 954 487 451; Fax: 954 487 443
Correo electrónico: eus4@us.es
Web: <<http://www.editorial.us.es>>

© Blanca del Espino Hidalgo 2018

Impreso en papel ecológico
Impreso en España-Printed in Spain

ISBN: 978-84-472-1868-4
Depósito Legal: SE 708-2018

Maquetación: lamaquetadora@gmail.com
Impresión: Tórculo Comunicación Gráfica, S.A.

A todos los docentes y, en especial, a los míos.

Índice

1. INTRODUCCIÓN	19
1.1. OBJETO DE ESTUDIO Y PROPUESTA METODOLÓGICA	20
1.2. CONCEPTOS CLAVE Y POSICIONAMIENTO TEÓRICO	21
2. LAS CIUDADES MEDIAS DEL CENTRO DE ANDALUCÍA COMO OBJETO DE ESTUDIO..	31
2.1. EL CONCEPTO DE CIUDADES MEDIAS Y LA PROBLEMÁTICA DE SU DEFINICIÓN	31
2.2. LA CATEGORÍA DE CIUDADES MEDIAS EN LA NORMATIVA TERRITORIAL	
ANDALUZA	34
2.3. CARACTERIZACIÓN Y RELEVANCIA DE LAS CIUDADES MEDIAS DEL CENTRO	
DE ANDALUCÍA	37
2.4. CONTEXTO ACADÉMICO Y ADMINISTRATIVO DE LA IDENTIFICACIÓN Y	
DEFINICIÓN DE LAS CIUDADES MEDIAS ANDALUZAS	38
2.5. OTRAS REDES DE CIUDADES MEDIAS EN LA PENÍNSULA IBÉRICA.....	45
2.5.1. Sur de la Comunidad Valenciana.....	45
2.5.2. Región de Murcia	48
2.5.3. Centro y Sur de Extremadura	50
2.5.4. Algarve y Alentejo.....	53
2.5.5. Conclusiones al estudio de otras redes de ciudades medias en la	
Península Ibérica	56
3. PATRIMONIO Y SOSTENIBILIDAD EN EL TEJIDO URBANO	59
3.1. CLAVES PARA EL ESTUDIO DE LA SOSTENIBILIDAD EN EL PATRIMONIO	
HISTÓRICO URBANO.....	61
3.1.1. El contexto socioeconómico. La ciudad como marco de intercambios .	63
3.1.2. Las condiciones urbanas. La ciudad son sus espacios.....	67
3.1.3. Los elementos patrimoniales y su tratamiento. El Patrimonio como	
generador de desarrollo	71
3.1.4. Las iniciativas sostenibles. Intenciones, proyectos, realidades	74
3.2. TRES REFLEXIONES SOBRE OPORTUNIDADES DE SOSTENIBILIDAD EN LAS	
CIUDADES MEDIAS DEL CENTRO DE ANDALUCÍA	77
3.2.1. Crónica de un proceso de obsolescencia	77
3.2.2. Paisajes cotidianos y paisajes de transición entre los centros	
históricos y las grandes unidades paisajísticas.....	82
3.2.3. Posibles escenarios futuros para las ciudades medias del centro de	
Andalucía	87
4. DEL TEJIDO HISTÓRICO AL PAISAJE. CONTEXTOS TERRITORIALES Y	
FENOMENOLÓGICOS DE LOS TEJIDOS HISTÓRICOS DE ESTUDIO	91
4.1. EL CONTEXTO GEOGRÁFICO	92
4.1.1. Orografía.....	92

4.1.2. Hidrografía	93
4.1.3. Litología	98
4.1.4. Clima	99
4.1.5. Unidades ecológicas	101
4.2. EL CONTEXTO SOCIAL	102
4.2.1. Aspectos demográficos	104
4.2.2. Aspectos socioeconómicos	108
4.2.3. Aspectos socioculturales	108
4.3. EL CONTEXTO INFRAESTRUCTURAL	110
4.3.1. El ferrocarril	111
4.3.2. Autovías y carreteras	114
4.4. EL CONTEXTO PRODUCTIVO	117
4.4.1. La etapa agraria	117
4.4.2. La etapa industrial	122
4.4.3. El auge de los servicios	127
4.4.4. El crecimiento inmobiliario	134
4.5. EL CONTEXTO PAISAJÍSTICO	140
4.5.1. Demarcaciones paisajísticas: campiña, vega, sierra	140
4.5.2. Vegetación	141
4.5.3. Paisajes protegidos	142
4.5.4. Red de senderos y vías	150
4.6. ESTUDIO DE CARTOGRAFÍAS A ESCALA TERRITORIAL	151
5. IDENTIDAD, PATRIMONIO Y CARACTERIZACIÓN DE UNA MUESTRA DE CIUDADES MEDIAS ANDALUZAS PARA SU ESTUDIO	161
5.1. CRITERIOS PARA LA SELECCIÓN DE UNA MUESTRA DE ANÁLISIS	161
5.2. UNIDADES DE PAISAJE, CARACTERIZACIÓN URBANA E IDENTIDAD PATRIMONIAL EN EL CENTRO DE ANDALUCÍA	162
5.3. CIUDADES MEDIAS PARA EL ESTUDIO DE SU ENTORNO PAISAJÍSTICO Y SU CARACTERIZACIÓN: ALCALÁ LA REAL, ANTEQUERA, ÉCIJA, ESTEPA, LOJA, LUCENA Y OSUNA	167
5.3.1. ALCALÁ LA REAL	169
Caracterización histórico-patrimonial	169
Caracterización socioeconómica	172
Transportes y comunicaciones	173
Alcalá la Real en su planificación urbana	174
La protección patrimonial en Alcalá la Real y la caracterización de su centro histórico	175
Hitos en el paisaje	176
Vegetación y paisaje	178
5.3.2. ANTEQUERA	180
Caracterización histórico-patrimonial	180
Caracterización socioeconómica	183
Transportes y comunicaciones	185
Antequera en su planificación urbana	185

La protección patrimonial en Antequera y la caracterización de su centro histórico.....	187
Hitos en el paisaje antequerano	191
Vegetación y paisaje.....	191
5.3.3. ÉCIJA.....	194
Caracterización histórico-patrimonial.....	194
Caracterización socioeconómica.....	197
Transportes y comunicaciones	198
Écija en su planificación urbana	200
La protección patrimonial en Écija y la caracterización de su centro histórico.	201
Hitos en el paisaje	202
Vegetación y paisaje.....	204
5.3.4. ESTEPA	207
Caracterización histórico-patrimonial.....	207
Caracterización socioeconómica.....	209
Transportes y comunicaciones	211
Estepa en su planificación urbana	213
La protección patrimonial en Estepa y la caracterización de su centro histórico	214
Hitos en el paisaje	216
Vegetación y paisaje.....	217
5.3.5. LOJA.....	220
Caracterización histórico-patrimonial.....	220
Caracterización socioeconómica.....	223
Transportes y comunicaciones	225
Loja en su planificación urbana	228
La protección patrimonial en Loja y la caracterización de su centro histórico	228
Hitos en el paisaje	231
Vegetación y paisaje.....	231
5.3.6. LUCENA	236
Caracterización histórico-patrimonial.....	236
Caracterización socioeconómica.....	238
Transportes y comunicaciones	244
Lucena en su planificación urbana	245
La protección patrimonial en Lucena y la caracterización de su centro histórico.....	247
Hitos en el paisaje	248
Vegetación y paisaje.....	249
5.3.7. OSUNA	252
Caracterización histórico-patrimonial.....	252
Caracterización socioeconómica.....	256
Transportes y comunicaciones	258
Osuna en su planificación urbana	259
La protección patrimonial de Osuna y la caracterización de su centro histórico	259

Hitos en el paisaje	261
Vegetación y paisaje.....	263
6. UN MODELO DE EVALUACIÓN DE LA SOSTENIBILIDAD EN EL TEJIDO HISTÓRICO URBANO DE LAS CIUDADES MEDIAS.....	265
6.1. COMPRENDER, SINTETIZAR, MEDIR. LOS INDICADORES COMO MÉTODO CIENTÍFICO PARA EL ESTUDIO DEL PATRIMONIO URBANO	266
6.1.1. Las bases estadísticas y metodológicas	267
<i>Los modelos de indicadores en el sistema europeo</i>	270
<i>La evolución de los indicadores en el contexto español</i>	272
<i>Las propuestas para Andalucía</i>	273
6.1.2. Indicadores para el patrimonio en un modelo de sostenibilidad clásico: un problema de paradigma.....	275
<i>El modelo social/ambiental y su evolución en los indicadores urbanos</i>	275
<i>Referencias metodológicas para un modelo de sostenibilidad que incorpore a la cultura como factor decisivo</i>	284
6.1.3. Criterios para la selección de indicadores para la evaluación de la sostenibilidad en los centros históricos de las Ciudades Medias de Andalucía	286
6.2. EL MÉTODO DE ANÁLISIS: UN SISTEMA DE INDICADORES INTEGRADO PARA UNA REALIDAD COMPLEJA	288
6.3. APLICACIÓN DE UN SISTEMA DE INDICADORES ESPECÍFICO EN SIETE CIUDADES MEDIAS ANDALUZAS.....	321
6.3.1. Proceso de aplicación y resultados obtenidos	322
6.3.2. Conclusiones de la aplicación de un sistema de indicadores específico a siete casos de estudio.....	322
6.4. ANÁLISIS CRÍTICO Y NUEVAS PROPUESTAS PARA UNA EVALUACIÓN DE LA SOSTENIBILIDAD URBANA EN CIUDADES MEDIAS.....	330
7. CONCLUSIONES	333
7.1. SOBRE EL OBJETO DE ESTUDIO.....	333
7.2. SOBRE LA METODOLOGÍA EMPLEADA	334
7.3. SOBRE EL ANÁLISIS DEL TERRITORIO ESTUDIADO	335
7.4. SOBRE LOS CENTROS HISTÓRICOS DE CIUDADES MEDIAS ANDALUZAS Y SU SOSTENIBILIDAD	336
7.5. SOBRE EL FUTURO SOSTENIBLE DEL PATRIMONIO URBANO DE LAS CIUDADES MEDIAS ESTUDIADAS	338
7.6. CONSIDERACIONES PARA FUTURAS INVESTIGACIONES.....	340
7.7. SÍNTESIS FINAL.....	341
BIBLIOGRAFÍA	343
LEGISLACIÓN	356
PLANEAMIENTO.....	357
ÍNDICE DE FIGURAS	359
ÍNDICE DE PLANOS.....	365
ÍNDICE DE TABLAS.....	369

1. Introducción

Puede considerarse un tópico el hecho de que, en sus primeros trabajos, el novel investigador sobre patrimonio tienda a escoger realidades que conoce bien y que, en la mayoría de los casos, pertenecen a su entorno más personal o tienen un vínculo muy estrecho con sus vivencias. Esta condición se convierte, por lo general, en un arma de doble filo: de un lado, el conocimiento personal del objeto de estudio aporta, de entrada, conocimientos aprehendidos en el crecimiento vital que difícilmente pueden equipararse a los obtenidos mediante los métodos tradicionales de investigación. Del otro, una excesiva implicación corre el riesgo de conducir a un análisis sesgado, en el que el peso de lo subjetivo supere la resistencia de lo objetivo y contamine el método limpio y aséptico que se espera de un trabajo científico. Una tercera sombra de sospecha aparece cuando un doctorando o un estudiante de maestría decide trabajar sobre su ámbito más cotidiano: la posibilidad de que el documento adquiera cierto matiz chovinista o provinciano; la paradoja de que, en el momento de dar el salto hacia los nuevos horizontes que ofrece el inicio de la carrera investigadora, se decida abrir la primera ventana hacia el patio interior y no hacia el exótico paisaje que se atisba, prometedor, allá afuera.

No obstante, una última consideración debe añadirse a la lista anterior: la inversión temporal y personal necesaria para la elaboración de un documento de investigación extenso requiere, de forma innegable, de estímulos que trasciendan el mero interés académico e impliquen una apuesta personal por el trabajo a desarrollar. Muy especialmente en el caso de una investigación sobre patrimonio –habida cuenta de que el proceso patrimonial requiere, para su propia existencia, de vínculos otorgados para el establecimiento de valores–, la identidad se convierte en una herramienta más de trabajo. Podría ser, por tanto, que en algún momento de la lectura de este texto se advierta cierta inclinación o una porción excesiva de subjetividad hacia la ciudad de Lucena y su patrimonio. Se adelantan las disculpas y se pone de manifiesto la intención de homogeneidad que se ha pretendido dar al caso de las ciudades medias del centro de Andalucía. El propio descubrimiento del concepto de ciudad media y el entendimiento del territorio interior andaluz como un todo estructurado por esta categoría de asentamientos urbanos ha supuesto, probablemente, el principal cambio de paradigma adquirido durante el proceso de concepción y redacción del documento. La conciencia de la autora sobre este aspecto

era absolutamente nula hasta que, un buen día, recayó en que el instrumento estructurante del territorio andaluz –el Plan de Ordenación del Territorio de Andalucía– englobaba a su propia ciudad dentro de una amplia red que suponía la articulación de la mayor parte del mismo y que Lucena formaba, además, parte del reducido número de ciudades que se establecían como Ciudad Media de Interior de Nivel 1 junto con Antequera, Écija, Utrera y Linares. Este hecho –adquirir conciencia repentina de que se pertenece a un nuevo *todo* intermedio, una componente de parentesco territorial hasta el momento desconocida– llamó su atención y la incitó a profundizar sobre el tema hasta el punto de convertirse en el objeto de estudio como punto de partida del proyecto doctoral que, culminado, da en parte de él lugar a la publicación de esta obra. Este hecho ha permitido, además, entrar en contacto y adquirir un profundo interés por disciplinas que, en un primer momento, quedaban muy distantes de sus intereses académicos, como lo son la geografía, la ordenación del territorio o la sostenibilidad, todas ellas pilares fundamentales de una investigación que presumía haberse limitado a consideraciones sobre el patrimonio urbano desde un punto de vista estricto y que, aún a riesgo de ser tratadas sin el dominio o el rigor de un especialista en las mismas, forman ya parte inherente de la investigación.

1.1. OBJETO DE ESTUDIO Y PROPUESTA METODOLÓGICA

El territorio andaluz es especialmente rico en su diversidad natural, geográfica e histórica, lo cual genera un sistema de núcleos urbanos muy heterogéneos, entre los cuales ha sido precisa una selección de casos de estudio. Esta fase del trabajo resulta de especial complejidad, pues del establecimiento de un determinado filtro dependen muchas características de la investigación: una vez escogidos, los aspectos a analizar serán los que para éstos tengan mayor relevancia.

En un primer acercamiento, las categorías iniciales de selección parecen ser la geográfica (delimitando posiblemente una zona del territorio andaluz) y la temporal (centros históricos con origen en un período temporal determinado). Sin embargo, profundizando en la materia, entran en consideración filtros más específicos como tamaño de la población; características del parque edificado o de los bienes patrimoniales del centro histórico; características físicas como holografía del territorio, entorno natural o cercanía al mar; o incluso filtros relacionados con el estado cultural y social o el desarrollo de los núcleos en ese sentido.

Así, los casos de estudio finalmente seleccionados han sido las llamadas ciudades medias del centro de Andalucía. Se trata de una red de ciudades que, desde el Plan de Ordenación del Territorio de Andalucía de 2006, han sido destacadas como núcleos de gran desarrollo y peso en la estructura territorial andaluza, conformando centros subregionales de segundo orden que adquieren una especial relevancia al encontrarse enmarcados por varias vías de comunicación que estructuran la Comunidad: la A92 de Sevilla a Granada, la A45 de Córdoba a Málaga y la llamada Autovía del Olivar de Jaén a Sevilla, aún en construcción.

La elección de ciudades medias para la investigación no es arbitraria: en el proceso de búsqueda bibliográfica se ha detectado una cierta deficiencia en el estudio de este tipo de asentamientos urbanos, sobre todo en cuanto al patrimonio y la sostenibilidad. Abundan

los estudios sobre capitales, centros regionales, así como áreas rurales, municipios y conjuntos que destacan por su tamaño (muy extensos o muy pequeños) pero, salvo publicaciones muy puntuales en revistas, aquellos que se encuentran en un término medio y cuentan con una problemática propia apenas están considerados, luego este trabajo de investigación supone una buena oportunidad para profundizar en su conocimiento.

La investigación desarrollada a partir de estos principios combina una metodología basada, por una parte, en el análisis y la detección de los parámetros clave para la sostenibilidad en el patrimonio urbano y, particularmente, en el de las ciudades medias del centro de Andalucía y, por otra, en generar un sistema técnicamente válido que permita la evaluación de dicha sostenibilidad mediante la comparación entre diferentes casos de estudio previamente seleccionados y caracterizados.

Para ello, en una primera instancia, se elabora un estudio en profundidad en base a cuatro puntos que, de la lectura, se revelan como fundamentales: el contexto socioeconómico, las condiciones urbanas, los elementos patrimoniales y su tratamiento y, por último, las iniciativas sostenibles. La documentación bibliográfica es, en esta fase del trabajo, la herramienta fundamental.

El trabajo de documentación sobre la temática se complementa, necesariamente, por un conocimiento profundo del objeto de estudio, tanto a través del necesario trabajo de campo como en el tratamiento, el análisis y la representación de datos espaciales que se traducen en diversas series planimétricas que adaptan la escala y el tratamiento de la información a los múltiples análisis necesarios para abordar una realidad extensa, variada y compleja.

Para la fase de evaluación, se acomete la recopilación y estudio de los principales sistemas de indicadores sobre sostenibilidad urbana disponibles para elaborar una propuesta propia adecuada al caso de estudio, estableciendo un filtro de selección y añadiendo los necesarios. Posteriormente, se procede a la aplicación del sistema elaborado, en este caso, a siete casos de estudio seleccionados: Alcalá la Real (Jaén), Antequera (Málaga), Écija (Sevilla), Estepa (Sevilla), Lucena (Córdoba), Loja (Granada) y Osuna (Sevilla), con sus correspondientes ámbitos paisajísticos inmediatos. La obtención de resultados incluye una plasmación espacial de los mismos mediante cuadros y esquemas gráficos, elaborando una síntesis de la sostenibilidad de los casos elegidos previa a la extracción de conclusiones.

1.2. CONCEPTOS CLAVE Y POSICIONAMIENTO TEÓRICO

El presente trabajo entraña una búsqueda de las potencialidades del patrimonio a escala urbana y, en un sentido más amplio, territorial, para la sostenibilidad de un marco espacial concreto. Esta exploración requiere, previamente, el establecimiento de unas bases para la definición de una serie de conceptos que serán utilizados de forma reiterada a lo largo del trabajo y que adquieren un significado particular en el mismo, nacido de la propia especificidad de la temática, pero también del sustrato teórico que soporta esta investigación.

La discusión sobre sostenibilidad es, en sí misma, una realidad de actualidad y con origen reciente. De hecho, el término no fue incluido en el Diccionario de la Real Academia Española de la Lengua hasta el avance de la vigésimo tercera edición en el año 2010,

como *cualidad de sostenible*¹. Sin embargo, el uso y definición del término ha sido objeto de discusión durante un largo período previo, como demuestra la existencia de iniciativas para su inclusión en el diccionario y la creación de una plataforma digital para tal fin². La expresión “desarrollo sostenible” (también aceptado como *perdurable* o *sustentable*, términos más extendidos en América Latina) se aplica al desarrollo socioeconómico y fue acuñada por primera vez en el Informe titulado *Nuestro futuro común*, también conocido como Informe de Brundtland, en 1987, como *la satisfacción de las necesidades de las generaciones presentes sin comprometer las posibilidades de las del futuro para atender sus propias necesidades*³. Este informe fue redactado como fruto de los trabajos de la Comisión Mundial de Medio Ambiente y Desarrollo de las Naciones Unidas en 1983, y dicha definición fue asumida por la Declaración de Río de 1992 como raíz de un programa de acción que ha marcado la opinión política y pública acerca del concepto de lo sostenible.

En el ámbito académico actual es común hablar de sostenibilidad como un equilibrio entre el desarrollo tres pilares fundamentales: el natural, el económico y el social. Esta teoría, llamada del triple resultado, fue formulada por primera vez por John Elkington en 1994, quien posteriormente la desarrolló y articuló en su libro *Cannibals With Forks*⁴. Esta estructura, concebida originalmente para el mundo empresarial, se adoptó posteriormente para hablar de sostenibilidad en cualquier disciplina.

Sin embargo, en 2001 John Hawkes propone incluir un cuarto pilar para la sostenibilidad mediante su obra *The Fourth Pillar of Sustainability. Culture's Essential Role in Public Planning*⁵. En ella, y en las posteriores declaraciones, así como en los documentos oficiales emitidos por la UNESCO, se defiende que la cultura debe estar en el centro del debate para la sostenibilidad en las próximas directrices y metas a nivel mundial.

La cultura es lo que nos hace ser quien somos. Nos da fuerzas; es una fuente inagotable de innovación y creatividad; y proporciona respuestas a muchos de los retos a los que hoy nos enfrentamos [...] Debemos trabajar mucho más para situar la cultura en el corazón de la agenda de la sostenibilidad [...] a nivel global y de manera efectiva en todo el mundo⁶.

Además de las cuestiones identitarias ligadas a la cultura que, indudablemente, suponen un pilar básico para la cohesión social y el bienestar humano, existen razones pragmáticas que han sido puestas de manifiesto y que sitúan a la cultura como una herramienta realmente útil en un concepto de sostenibilidad fuerte para el resto de los ámbitos que habitualmente se contemplan, es decir, el ambiental y el económico.

Esto se debe, principalmente, a que el medio en el que la sostenibilidad es puesta en cuestión y buscada es diferente para cada comunidad y sociedad, por lo que la cultura encarna el modo en que el hombre se ha adaptado al medio, es decir, su forma particular de adaptación al mismo y su medio de subsistencia en términos ambientales, económicos

1. Real Academia Española de la Lengua, 2010.

2. Para más información consultar: <http://www.sostenibilidadaldiccionario.com/manifiesto.php>

3. Brundtland *et alii*, 1987.

4. Elkington, 1998.

5. Hawkes, 2001.

6. Bokova, 2012.

y sociales, entre otros⁷. La diversidad ligada a la cultura y su preservación debe ser, por tanto, una de las metas principales en la búsqueda de la sostenibilidad a niveles global y local, lo que enlaza con la idea de patrimonio como factor sostenible.

En la actualidad se incorporan, además, nuevos conceptos al debate de la sostenibilidad, que amplían no sólo los ámbitos en los que se aplica sino también el sentido de las características que se suponen a una ciudad o un mundo más sostenibles. Uno de ellos es el de resiliencia, entendida como la capacidad de un elemento u organismo (tanto la naturaleza como el ser humano o las comunidades locales) de adaptarse a los cambios y volver a su estado inicial después de ser transformados o eliminados. Se utiliza, principalmente, para explicar procesos de recuperación tanto ambiental como social en áreas degradadas. Otro concepto, de aparición aún más reciente, es el que se nombra mediante el anglicismo *livability*⁸. Literalmente entendido como habitabilidad pretende, no obstante, trasladar el concepto de la necesidad de crear contextos urbanos fáciles de vivir para todos los ciudadanos, y se centra generalmente en aquellos grupos sociales que por su edad, su género o su estatus cultural o económico se encuentran en una posición inicialmente desfavorecida, y a menudo se relaciona con la creación de redes locales de cooperación.

Por otra parte, el concepto de patrimonio es enunciado por primera vez en el derecho romano de la República, referido a la propiedad de los patricios (de *pater*, padre), que se transmitía de generación en generación a todos los miembros de una familia⁹. Posteriormente se ha generalizado el uso del término, siendo dos de sus acepciones más comunes la del conjunto de bienes de carácter cultural de una comunidad, así como la propiedad de un individuo. Pero en la definición primigenia ya aparecen las dos características principales del Patrimonio Histórico tal como lo conocemos hoy: de un lado, el aprecio de los bienes, y de otro su vocación trascendental, algo que recibimos de nuestros padres y que transmitiremos a nuestros hijos.

Georges Henri Rivière, museólogo francés, lo define en 1989 como

aquellos bienes materiales e inmateriales sobre los que, como en un espejo, la población se contempla para reconocerse, donde busca la explicación del territorio donde está enraizada y en el que se sucedieron los pueblos que la precedieron. Un espejo que la gente ofrece a sus huéspedes para hacerse entender, en el respeto de su trabajo, de sus formas de comportamiento y de su intimidad¹⁰.

Según la UNESCO, Patrimonio es nuestro legado del pasado, aquello con lo que vivimos hoy, y lo que transmitimos a las generaciones futuras: nuestro patrimonio cultural y natural se postula así como fuente irremplazable de riqueza e identidad.

En España, el patrimonio histórico-artístico se halla regulado por la Ley 16/1985 del Patrimonio Histórico Español. Esta Ley consagra una nueva definición de Patrimonio Histórico y amplía notablemente su extensión desde la anterior, de 1933. En ella quedan

7. Más información puede encontrarse en los recursos electrónicos <<http://www.fourthpillar.biz/>> y en <http://www.agenda21culture.net/index.php?option=com_content&view=article&id=131:cultural-policies-and-sustainable-development-&catid=64&lang=es> [Última consulta el 09/02/2014]

8. La plataforma *Partners for Livable Communities* <<http://livable.org>> ofrece definiciones del concepto y otra información relacionada sobre los principales campos de acción [Última consulta el 14/09/2015]

9. Engels, 2008.

10. Rivière, 1989.

comprendidos los bienes muebles e inmuebles que lo constituyen, el patrimonio arqueológico y etnográfico, los museos, archivos y bibliotecas de titularidad estatal, así como el patrimonio documental y bibliográfico. Busca, en suma, asegurar la protección y fomentar la cultura material debida a la acción del hombre en sentido amplio, y concibe aquella como un conjunto de bienes que en sí mismos han de ser apreciados, sin establecer limitaciones derivadas de su propiedad, uso, antigüedad o valor económico¹¹.

En el ámbito andaluz, con competencias en Cultura, la primera Ley de Patrimonio Histórico de Andalucía aparece en el año 1991, siendo sustituida en 2007 por la Ley 14/2007 de Patrimonio Histórico de Andalucía, vigente en la actualidad, cuyo *Artículo 1. Objeto*, se transcribe a continuación:

Es objeto de la Ley establecer el régimen jurídico del Patrimonio Histórico de Andalucía con el fin de garantizar su tutela, protección, conservación, salvaguarda y difusión, promover su enriquecimiento y uso como bien social y factor de desarrollo sostenible y asegurar su transmisión a las generaciones futuras¹².

Así, es la primera vez que en una ley sobre patrimonio que afecte a nuestro ámbito de estudio se menciona la sostenibilidad, en este caso como objetivo. Pero lo que realmente resulta llamativo de este proceso mediante el cual el patrimonio termina ligándose a la sostenibilidad en sus directrices es el asombroso paralelismo que se crea entre ambos conceptos, incluso desde sus definiciones oficiales u officiosas: ambos se refieren a algo que recibimos, que mantenemos y cuidamos, y que daremos a manos posteriores. Una suerte de herencia, de sentido de la continuidad, de sentimiento de responsabilidad en la tutela, que resulta idéntico en ambos casos y que lleva a la idea de que, prácticamente, patrimonio es sostenibilidad y sostenibilidad es patrimonio.

Sobre la evolución de las políticas o las formas de entender el Patrimonio desde Andalucía, se puede establecer una secuencia de evolución en la que se distinguen tres grandes fases¹³: en la primera, previa a la Carta de Venecia, se toma como objeto de valor el monumento, y se atiende a su conservación como puesta en valor del mismo. Más adelante, con la entrada de la Ley de Patrimonio Histórico Español de 1985, el concepto evoluciona y los límites se amplían, comienza a hablarse ya de lugar y se trasciende de la dimensión meramente física del objeto, pasando a requerirse, además, su tutela. En una tercera fase el límite se extiende al territorio: nacen las políticas culturales, la necesidad de crear modos de gestión, entra en juego el papel social del patrimonio y aparecen, junto con la ley 14/2007, los primeros intentos de asociarlo con el desarrollo sostenible.

Sin embargo, los planteamientos que se ponen hoy sobre la mesa no son nuevos, y tampoco en lo relativo al patrimonio urbano. Ya en 1915, hace más de un siglo, el escocés Patrick Geddes reivindicaba una revisión de las ciudades históricas previa al planeamiento urbano, con el objeto de producir ciudades que se adaptasen a las necesidades sociales de las generaciones futuras: en sus palabras, *la importancia del desarrollo cívico en relación con el planeamiento urbano y la vivienda*. Así, el estudio del patrimonio en su dimensión ancestral, –lo que heredamos–, no es un hecho cerrado en sí mismo, sino una

11. B.O.E.-A-1985-12534. Ley 16/1985 del Patrimonio Histórico Español. Preámbulo.

12. BOJA nº 248 de 19/12/2007. Ley 14/2007 de Patrimonio Histórico de Andalucía. Artículo 1. Objeto.

13. Fernández-Baca Casares, 2010.

oportunidad de preparar el patrimonio para el futuro –lo que damos en herencia–: *Con nuestro análisis de los hechos no hemos de preparar un mero registro material, económico o estructural, sino evocar la personalidad social, que en realidad cambia con cada generación, pero que siempre se expresa en estos hechos, a través de ellos*¹⁴.

Los principios enunciados por Geddes para el planeamiento de ciudad nueva son aún más cruciales en el tratamiento de la ciudad consolidada y, más concretamente, de los tejidos históricos, por varias razones:

- La ciudad nueva se diseña, mientras que la ciudad histórica ya existe: necesita una interpretación, una consideración minuciosa sobre los diferentes factores que intervienen en un diagnóstico o en la toma de decisiones sobre la misma, y estos factores son reales, no sobrevenidos.
- La ciudad histórica es, por definición, compleja; el resultante de una suma de las formas de habitar de las distintas sociedades sobre un fragmento territorial concreto, la superposición de fragmentos distintos desde un punto de vista morfológico, funcional y social.
- El patrimonio histórico está relacionado con los valores y la memoria y, por tanto, implica una relación de identidad con sus habitantes. Por esto, las decisiones sobre el mismo deben ser tomadas con una especial atención y delicadeza.

Si bien la discusión sobre centros y tejidos históricos urbanos está sobradamente consolidada en el mundo académico, y será tratada en el apartado correspondiente a los antecedentes de esta investigación, sería necesario, previamente y en el contexto de este primer acercamiento conceptual, establecer cuál es el uso concreto que se hace de la expresión centro histórico, y por qué se escoge ésta y no otras posibles denominaciones del fragmento urbano que se pretende analizar.

La denominación del área histórica de la ciudad como casco antiguo o casco histórico es, a día de hoy, un concepto obsoleto y superado desde los distintos ámbitos normativos, académicos y científicos. Queda, por tanto, descartada esta nomenclatura, especialmente a partir de la aparición del concepto de centro histórico asociado a la declaración, en 1978, de la ciudad de Quito (Ecuador) como Patrimonio Mundial.

El documento de preparación para la declaración incluye, además, conceptos íntimamente ligados a la sostenibilidad que tendrían perfecta vigencia en el análisis y la protección de los centros históricos en la actualidad:

La necesidad de conciliar las exigencias del progreso urbano con la salvaguarda de los valores ambientales, es ya hoy día una norma inviolable en la formulación de los planes reguladores a nivel local como nacional. En este sentido todo plan de ordenación deberá realizarse en forma que permita integrar al conjunto urbanístico de los centros o complejos históricos de interés ambiental¹⁵.

Frente a posibilidades más ambiguas como área histórica o zona histórica –quizás demasiado generales para la determinación del objeto central de estudio–, debe ser tenido en cuenta el término tejido histórico que, de hecho, es utilizado en un momento concreto de

14. Geddes, 2012(1915).

15. ICOMOS, 1967.

este trabajo, cuando se ocupa de emprender el cambio de escala necesario para comprender el centro histórico desde el paisaje y el territorio.

El centro histórico, sin embargo, hace alusión a una realidad urbana más concreta: puede constituir tejido histórico un conjunto de caminos rurales, de elementos vinculados al patrimonio agrario o el propio parcelario agrícola, una red de asentamientos y yacimientos arqueológicos que ha quedado fuera de la actividad humana en la actualidad, entre otros; pero el centro histórico constituye, además de un fragmento urbano de reconocida edad y complejidad, el núcleo principal y el origen del asentamiento de una ciudad como urbe.

Conceptualmente el centro histórico tiene un doble significado relacionado a lo espacial y a lo temporal. Tiene carácter de centralidad con respecto a la ciudad, no siempre desde el punto de vista físico, pero sí desde la óptica funcional, además de haber sido escenario de hechos históricos relevantes acumulados a lo largo del tiempo. Durante siglos, el centro histórico albergó prácticamente todas las funciones que caracterizan a una ciudad, en una racional mixtura de usos resueltos a través de tipologías arquitectónicas y urbanas específicas, expresadas bajo patrones estilísticos diferentes, que respondieran a la diversidad y dimensión de las necesidades ciudadanas¹⁶.

Es importante, también, desligarse de la generalización del uso del término conjunto histórico en lo referente a núcleos o centros históricos que no estén declarados como tal según la legislación patrimonial correspondiente, y dicho concepto será empleado únicamente en el caso de que existan Conjuntos Históricos declarados Bien de Interés Cultural por la ley autonómica o nacional.

Por último, y dado que el desarrollo de la investigación ha requerido un salto desde el propio tejido histórico de las ciudades que comprenden el objeto de estudio, hacia un concepto holístico del paisaje, éste será considerado en todas sus dimensiones: desde el paisaje histórico urbano hasta el periférico, el natural o el agrario.

Así, el término paisaje se entiende aquí no como un concepto puramente visual o pictórico sino en su sentido integral e integrador: como resulta de las acciones humanas sobre un territorio en sus más diversas manifestaciones, así como un elemento no acabado, sino dinámico y en transcurso.

Pero, antes de entrar en cuestiones concretas sobre las condiciones paisajísticas del ámbito, debemos definir a qué nos referimos cuando hablamos de paisaje.

Si hay algo que, de alguna manera, ha caracterizado y dado unidad a todos los estudios sobre paisaje, es el intento inicial de aproximación a una definición del mismo. Es más: a través de la diversidad de miradas, podría concluirse que, si hay algo que caracteriza al concepto de paisaje es, precisamente, la dificultad para su aprehensión: "*Parece, sin embargo, ser algo poderoso y difícil de captar, el Topos –es decir, el Sitio-Espacio*"¹⁷.

Ya es conocido el origen pictórico-artístico de la intelectualización del paisaje como representación de un fragmento de territorio, generalmente vinculado profundamente a la naturaleza o, en ciertos casos, al mundo agrario, generando una visión idealizada del territorio plasmado que constituye el propio paisaje.

16. Rodríguez Alomá, 2008: 53.

17. Aristoteles, *Física*, IV.

La naturaleza posee, indudablemente, buenas intenciones; pero como dijo Aristóteles hace mucho tiempo, no puede llevarlas a cabo. Cuando contemplo un paisaje, me es imposible dejar de ver todos sus defectos. A pesar de lo cual, es una suerte para nosotros que la naturaleza sea tan imperfecta, ya que en otro caso no existiría el arte. El arte es nuestra enérgica protesta, nuestro valiente esfuerzo para enseñar a la naturaleza cuál es su verdadero lugar¹⁸.

Es decir, la representación confiere al arte la capacidad de hacer reales, o comprensibles, los objetos y los fenómenos que los acontecen: los paisajes. Este discurso genera una reflexión que es, a día de hoy, aceptada en la discusión terminológica sobre el paisaje: el paisaje no existe sino en el observador, o más bien, deberíamos decir el intérprete.

Los mejores estudios críticos del paisaje hoy en día enfatizan la dualidad de la visión, la mirada devuelta y la capacidad que tienen los sujetos que ven para cuestionar su «elaboración» en una prisión del paisaje. Hay también un reconocimiento creciente de que el ojo humano siempre está inscrito en el cuerpo, de que la visión no se puede deslindar completamente de los otros aspectos sensoriales, cognitivos y afectivos de la conducta humana. Estos cambios nos ponen sobre aviso de los aspectos preformativos de toda actividad espacial. El paisaje geográfico no ha desaparecido por completo con el paisaje histórico y si bien la «contemplación» de la naturaleza ciertamente ha resultado muy significativa a la hora de conformar la geografía cultural del mundo moderno y sus estudios, el ojo que estudia la geografía hoy en día no puede negar ni su propia naturaleza corpórea ni tampoco las lentes culturales a través de las que inevitablemente genera su visión¹⁹.

Mediante esta interacción sujeto-territorio, el paisaje se convierte en un acto de comunicación, es decir, un lenguaje: a un significante se le otorga, mediante la interpretación personal o colectiva de la percepción, un significado, y en este proceso se crea el símbolo. Pero para que este acto se produzca no basta con la percepción: la asignación de significados pasa, necesariamente, por un cúmulo de asociaciones e ideas que procede de la cultura, es decir, de la comunidad. Luego el paisaje aúna las condiciones individual y colectiva, no ya desde la manipulación humana de los espacios sino desde su propia concepción.

Martin Heidegger ilustra con especial énfasis este papel activo del sujeto percceptor-intérprete sobre el espacio: *Ser hombre significa: estar como mortal en la tierra, esto es: habitar*²⁰. Por tanto, el espacio (*räumen*: espaciar) es resultado de liberar sitios y lugares, de otorgar medios posibles para la vida. *El espaciar aporta al ámbito libre, lo abierto, en pro de un asentamiento y un habitar del hombre*²¹.

Esta doble condición del sujeto humano con respecto al espacio –de un lado percceptor-intérprete, del otro lado creador-manipulador–, en este caso, el espacio donde se produce el paisaje, está presente también en las definiciones más normativas del mismo. Esta postura coincide con la visión del paisaje cultural de mano del Comité de Patrimonio Mundial. Desde este organismo internacional éste se define, precisamente, como la manifestación de la interacción entre el hombre y su entorno natural. Además, comprende

18. Wilde, 2007(1889).

19. Cosgrove, 2002.

20. Heidegger, 1994.

21. Heidegger, 2003(1969):125.

tanto técnicas de utilización de la tierra como relaciones espirituales de los hombres con la misma²².

Pero el concepto de paisaje va aún más allá: representa, no solamente la expresión más completa del desarrollo y el patrimonio cultural así como una fortísima seña de identidad territorial²³, sino también uno de los principales motivos de definición y disputa territorial, como también una herramienta de poder social y político²⁴.

Percibido así, y en base a los aspectos ya mencionados –la condición subjetiva de la mirada, la construcción social del territorio, la apropiación simbólica del mismo– no podemos entender el paisaje de otra forma sino como hecho cultural y patrimonial, desvaneciéndose así las fronteras entre los diferentes tipos de paisaje y pasando a formularse una conceptualización continua del mismo.

El concepto, relativamente nuevo, de “paisaje cultural” trata de englobar todas estas categorías o subdivisiones clasificatorias, si bien dicho concepto no deja de ser una tautología en su formulación gramatical como término compuesto: si el paisaje es de por sí una convención, una interpretación culturalista del territorio o naturaleza, ser a la vez paisaje y cultural es ser doblemente cultural. Analizado desde esta perspectiva semántica es una redundancia innecesaria, pero no lo es si, en un nuevo juego de palabras, afirmamos que no todo territorio (paisaje) es percibido, sentido y valorado, como paisaje cultural²⁵.

Sin embargo, y pese a los intentos de unificación de los paisajes en documentos oficiales o normativos, es un hecho que, de cara a su estudio, a menudo se tiende a fragmentar el mismo en tipologías: paisaje natural, paisaje industrial, paisaje agrario o paisaje urbano.

Tras esta mirada, aún podemos detectar una componente más en la visión del ente paisajístico: la del movimiento frente al clasicismo de la mirada fotográfica, pues el paisaje entendido como visual estática desde un punto en concreto no siempre es aplicable. Hay un hecho que de entrada anula el concepto de lo estático en la consideración del paisaje: todo territorio sufre diversos procesos de transformación lineales y cíclicos a lo largo del tiempo.

Pero hay un nuevo hecho que podemos constatar: ciertos paisajes sólo pueden ser apprehendidos mediante el movimiento del perceptor, una hipótesis que se visualiza gracias al movimiento *Stalker*. Este grupo, que nace como colectivo de investigación del arte urbano, especialmente en las periferias, redacta un manifiesto titulado *Stalker a través de los territorios actuales*, en los que insta al descubrimiento de un paisaje urbano no reconocido, no representado en el arte ni en el imaginario colectivo, a través del concepto de *transurbancia*, esto es, reconocer un territorio a pie para descifrar las claves de un territorio que se considera periférico o residual²⁶.

Este hacer paisaje mientras se anda, construir paisaje en movimiento, es interpretado no sólo en el caminar sino también mediante elementos que, tradicionalmente, han sido considerados como roturadores del mismo: es el caso de los ferrocarriles, ampliamente

22. UNESCO, 2005.

23. Ballart, 2000.

24. Nogué, 2007.

25. Agudo Torrico, 2009.

26. Careri, 2002.

puestos en valor mediante la revisión del patrimonio industrial, o también el de las carreteras. Esta reflexión conecta con la relevancia que se le ha otorgado al estudio de las infraestructuras del transporte en el establecimiento de marcos sobre el territorio.

El salto *del tejido histórico al paisaje* –que funciona, además, como título para el tercer capítulo del presente trabajo– implica, por tanto, una apertura de perspectiva más que un simple cambio de escala: la comprensión de que el tejido histórico –entendido como tejido urbano, como la trama entre el espacio edificado y el público construida mediante la sucesión de generaciones– nace en un proceso de antropización del medio físico que entendemos, en última instancia, como el hecho paisajístico; y de que es en esta simbiosis donde encuentra el patrimonio las claves de su sostenibilidad.

Pasemos, por tanto, a acotar el objeto del estudio en sus dimensiones material y normativa.

2. Las ciudades medias del centro de Andalucía como objeto de estudio

El territorio andaluz se caracteriza, entre otros muchos aspectos, por poseer un denso entramado de ciudades que funcionan a un nivel intermedio: no son capitales, pero funcionan como tales con respecto a un área territorial de pequeña escala.

Esta categoría de ciudades, llamadas medias o intermedias, ha sido revelada en los últimos años como un vacío en el campo de la investigación urbana, así como una oportunidad en el devenir sostenible de las estrategias territoriales.

Este capítulo trata, más allá de establecer un estado de la cuestión sobre la materia, de constatar de la oportunidad y relevancia de un estudio sobre las ciudades medias del interior de Andalucía, así como centrar el objeto de estudio y realizar una definición completa del mismo.

Comenzará, precisamente, por definir el concepto de ciudad media, pasará por centrar cuáles son las ciudades medias en el marco normativo andaluz y terminará por comprobar cuáles son las principales cualidades de este sistema territorial mediante el estudio de trabajos de relevancia en el ámbito.

2.1. EL CONCEPTO DE CIUDADES MEDIAS Y LA PROBLEMÁTICA DE SU DEFINICIÓN

Si bien la discusión definitoria y terminológica aún se encuentra en vigencia, la relevancia de las ciudades medias no es una cuestión incipiente. Ya en 1984, en un estudio sobre veintinueve revistas latinoamericanas publicadas entre 1972 y 1983, se revela la necesidad de un estudio profundo sobre las mismas a juzgar por los contrastes entre las distintas realidades a las que el término hacía alusión²⁷. En efecto, en los últimos treinta años han proliferado los trabajos acerca de la definición y problemática de las ciudades, principalmente en América Latina y Europa, en los cuales se advierte una clara omnipresencia del

27. Castillo Palma y Patiño Tovar, 1999.

problema de la acotación del concepto de ciudad media en las diferentes escalas territoriales existentes a nivel mundial. Con cierto tinte irónico, se las ha llegado a definir como OGNi “objeto geográfico no identificado”²⁸.

Con una considerable unidad de opiniones a nivel internacional, las ciudades medias se definen actualmente en base a un doble sistema: su escala (absoluta y relativa con respecto a su contexto) y su papel funcional en el territorio.

Así, según criterios cuantitativos, las definiciones de ciudades medias son muy variadas, dependiendo no sólo del contexto de su tradición urbana, sino encontrando grandes diferencias entre autores dentro, incluso, del mismo ámbito geográfico. En el caso de la Unión Europea el rango se sitúa entre los 20.000 y 500.000 habitantes²⁹, si bien los límites varían –por ejemplo, oscilan entre 20.000 y 300.000³⁰, o entre 20.000 y 250.000, entre otros³¹. Sin embargo, en otros contextos, el rango asume cifras que pueden ser mucho mayores o incluso menores: en la mayoría del continente americano se sitúan entre los 200.000 y 500.000 habitantes, en Pakistán (con casi 200.000.000 de habitantes) entre los 25.000 y los 100.000, en Argentina (con población similar a la española) entre los 50.000 y el millón³².

Con respecto al problema de la delimitación dimensional de las ciudades medias, Bellet y Llop proponen una acotación en negativo, de forma que las ciudades medias, o intermedias, se definirían como aquellas no demasiado grandes ni demasiado pequeñas, y no sólo atendiendo a cuestiones demográficas o de dimensiones geográficas tanto absolutas como relativas sino, más aún, con relación a las funciones que desarrollan en los flujos y mecanismos territoriales: *funciones de intermediación entre los espacios locales/territoriales y los espacios regionales/nacionales e, incluso, globales*³³. De este modo, introducen algunas de las características que detectan en una definición funcional: ser centro servidor de bienes y servicios para el propio municipio y los más cercanos; ser centro de interacción social, económica y funcional; tener una estrecha relación con redes de infraestructuras locales, regionales, nacionales o internacionales; o contar con la localización de organismos de administración regional con servicio a otros municipios cercanos.

En este sentido, la existencia de centros con funcionalidad intermedia a un nivel económico y territorial fue estudiada desde la geografía económica ya en la primera mitad del siglo XX: el geógrafo alemán Walter Christaller desarrolla una hipótesis conocida como *Teoría del lugar central*, en la que mediante una simplificación del territorio analiza la emergencia de la capacidad económica y de prestación de servicios de sus ciudades principales y prevé el crecimiento o la formación de sus centros principales y secundarios³⁴.

Con posterioridad se han llevado a cabo estudios que utilizan como base la teoría del lugar central para estudiar aglomeraciones urbanas de ciudades medias en diferentes contextos. Es destacable a nivel europeo el caso de la zona de influencia de Évora, en

28. Brunet, 2000.

29. Bellet Sanfeliu y Llop Torné, 2004.

30. Bellet Sanfeliu y Vilagrasa i Ibarz, 2001.

31. Michelini y Davies, 2009.

32. Rojas, 2009.

33. Bellet Sanfeliu y Llop Torné, *op.cit.*

34. Boix y Trullén, 2011.

Portugal³⁵, y en España el de Cuenca³⁶ o el de Murcia³⁷. En el ámbito andaluz, Feria Toribio ha aplicado esta teoría, desde su tesis doctoral, acerca de la provincia de Huelva³⁸ y, más adelante, en numerosas publicaciones que analizan el fenómeno urbano y territorial andaluz desde este punto de partida metodológico³⁹.

Sin embargo, gran parte de las características por las que se identifica a las ciudades medias en la actualidad se produce, precisamente y tal como se apuntaba anteriormente, por eliminación y descarte en comparación con los asentamientos urbanos de mayor orden: los sistemas urbanos son más equilibrados y sostenibles, la relación con el territorio es más armónica, los centros urbanos son más fácilmente gobernables y gestionables, la escala de los asentamientos propicia un mayor sentimiento identitario, tienen menos problemas medioambientales y conflictividad social, pero también tienen algunas desventajas, como menor diversidad sociocultural, cierta endogamia social, menos competitividad económica y mayor dificultad de acceso a la información y el capital⁴⁰.

La propia definición funcional del concepto suscita una reflexión sobre otro problema: la posibilidad y pertinencia de trasladar el concepto de ciudad media a ciudad intermedia. Aunque en la geografía andaluza este término sea prácticamente inexistente –dado que, como veremos más adelante, la categoría de ciudad media es definida mediante un documento marco oficial–, es cierto que en otras latitudes, especialmente latinoamericanas y europeas, existen investigaciones que utilizan uno y otro término, y que defienden las connotaciones del segundo, en base a una denominación –la de ciudad media– que consideran rígida y sin cabida a las posibilidades que ofrece el calificativo intermedio o intermediario, a saber: potencial de la ciudad no dependiente de su tamaño, sino de su articulación con el resto de elementos; posibilidad de revalorización de la ciudad en apertura y consideración de ciudad-región; ruptura con la jerarquía estática trazada tradicionalmente sobre las ciudades y salida a un sistema interactivo y dinámico⁴¹.

El adjetivo intermedio/intermediario, cuyo empleo se inició en los medios académicos a mediados de los ochenta, dilata el significado de la denominación que sustituye: ciudad media. La dimensión, la talla demográfica y la extensión física eran las variables que contribuían, mayormente, en la delimitación/definición de ciudad media, variables que actualmente se consideran demasiado rígidas y estáticas. Por el contrario, intermedio/intermediario introducen tres nuevas dimensiones:

- añaden la idea de que el potencial e importancia de la ciudad no dependen tanto de su talla demográfica como del modo en que ésta se articula con el resto de elementos del sistema [...]
- dan valor e introducen aspectos más dinámicos y estratégicos que incorporan nuevas posibilidades para la autoafirmación, el reforzamiento de la ciudad-región y la apertura/consolidación a otros niveles [...] suponen la sustitución del sentido estático y notablemente

35. Gaspar, 1992.

36. Estébanez Álvarez, 1974.

37. Serrano, 1984.

38. Feria Toribio, José María, *op. cit.*

39. Feria Toribio, José María *et alii*, 1992.

40. Bellet Sanfeliu y Llop Torné, 1999.

41. Bellet Sanfeliu y Llop Torné, *op.cit.*

jerarquizado que otorgaban las teorías más clásicas al concepto de sistema urbano por una idea más abierta, dinámica e interactiva⁴².

Llama la atención, por tanto, que la ley andaluza (Plan de Ordenación del Territorio de Andalucía), publicada en 2006, que por primera vez establece la categoría de Ciudades Medias a una buena parte del territorio andaluz, no haga alusión ni a la nomenclatura de ciudad intermedia –que ya se barajaba, como vemos, una década antes– ni a la condición de intermediaria de las mismas que, ante una lectura objetiva, se cumple si nos atenemos a las directrices apuntadas anteriormente.

Esto nos conduce hacia una nueva cuestión: hasta qué punto tiene sentido mantener la discusión sobre la definición de las ciudades medias –o intermedias–, tanto a nivel nacional como internacional, cuando todo estudio que trata de acotar el problema llega a una conciencia clara sobre su diversidad.

La realidad es que, a partir de esta panoplia de definiciones, lo que surge es la duda sobre la validez de cualquiera de ella sobre las demás, la cuestión de si es posible o necesario categorizar a la ciudad media española en un umbral absoluto y bien delimitado. Parece evidente que cualquier reflexión sobre estos modelos indica que habrán de mantenerse unos límites flexibles que, en todo caso, se combinen con otra serie de indicadores cualitativos en los que las actividades y funciones de la ciudad identifiquen, en relación con su tamaño, su posición en el contexto más amplio y, en fin, resuman su perfil y su identidad como núcleo de tamaño intermedio⁴³.

Una línea de investigación futura más pragmática podría tratar de establecer redes o conjuntos de ciudades que cumplan las características ya descritas y estudiarlas en sí mismas, bajo sus propias condiciones, teniendo en cuenta las relaciones entre los centros absolutos, los centros intermedios y los terminales o capilares territoriales, desde el conocimiento de que cada sistema es único y poco extrapolable a otras situaciones.

Por tanto, y una vez sentadas las bases sobre el problema de definición de la ciudad media, dejaremos a un lado el intento de encasillar las ciudades objeto de este estudio y nos centraremos en ellas como sistema urbano y territorial complejo que consta de unas características que le aportan riqueza y particularidad. Para ello, se comienza dando pie al documento legislativo que, como ya se menciona, estableció una categoría propia para las ciudades de media escala en el territorio andaluz.

2.2. LA CATEGORÍA DE CIUDADES MEDIAS EN LA NORMATIVA TERRITORIAL ANDALUZA

En el año 2006 el Plan de Ordenación del Territorio de Andalucía (en adelante, POT) establece el llamado Sistema de Ciudades mediante la estructuración del territorio de una forma jerárquica. Es al crear esta estructura cuando determina la creación de una categoría denominada Ciudades Medias (fig. 2.1), a media escala entre los Centros Regionales y las Áreas Rurales, dividida a su vez varias subcategorías, según la relevancia de cada ciudad (tipos 1 y 2, de interior o de litoral).

42. Bellet Sanfeliu y Llop Torné, *op.cit.*

43. Andrés López, 2008.

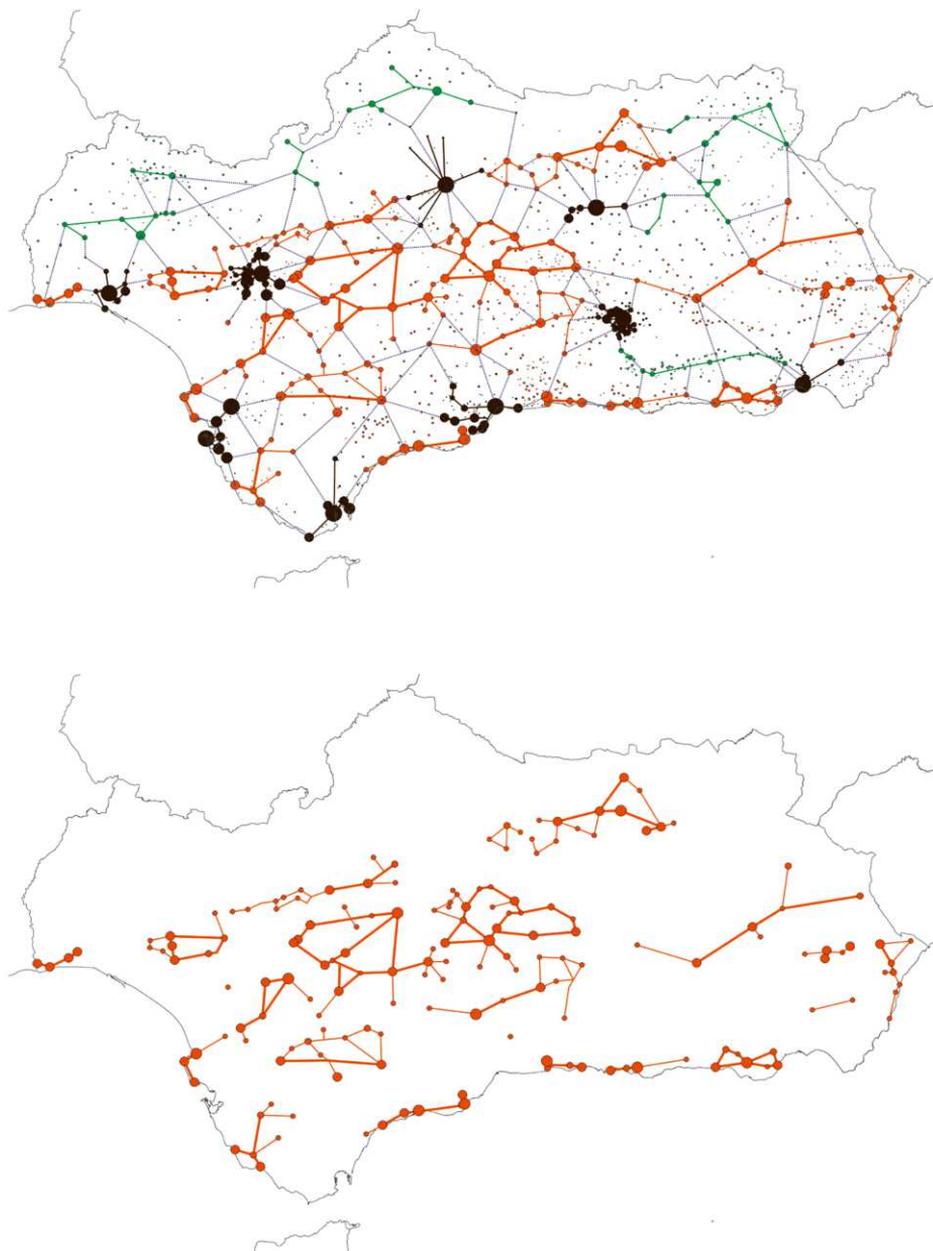


Figura 2.1. Las redes de ciudades, por categorías, según el POTA (arriba) y abstracción de las redes de ciudades medias de Andalucía según el POTA (abajo). Fuente: Elaboración propia sobre base del Plan de Ordenación del Territorio de Andalucía.

En este sentido, el POTA considera que el territorio andaluz presenta ciertas características muy particulares: mientras que las Áreas Rurales se encuentran inmersas en un proceso de despoblación paulatina, el Sistema de Ciudades Medias ha venido experimentando un crecimiento que, si bien no es comparable con el de los Centros Regionales, en algunas zonas las ha convertido en los motores de desarrollo de grandes extensiones territoriales. Pero, además de éste, existen otros motivos específicos que constituyen a las Ciudades Medias como una categoría representativa de la realidad urbana andaluza.

La segunda razón, en este caso cualitativa, para estudiar estas ciudades a nivel tanto local como territorial o en su conjunto podría ser, tal como recoge el BOJA nº 136 de 17/07/2006, DECRETO 129/2006, de 27 de junio, por el que se aprueba el Plan de Ordenación del Territorio de Andalucía, su idoneidad para conformar redes potentes gracias a su capacidad de interrelación y cooperación:

Independientemente de la consideración de las ciudades medias como hechos urbanos individuales de enorme importancia territorial, gran parte de sus oportunidades de futuro se centran en su capacidad para conformar redes urbanas, es decir, su capacidad para cooperar y para mejorar la integración de sus sistemas productivos, beneficiándose de las economías de escala que aportan la cooperación y el funcionamiento en red. Su consideración como redes de ciudades permite que las políticas regionales se apoyen en ellas para la potenciación de ejes de organización territorial a nivel regional sobre los cuales se estructuren las principales infraestructuras de comunicación. [...] En definitiva, las ventajas (ambientales y de calidad de vida) que ofrece el tamaño medio de estas ciudades, se contrapesa con las limitaciones que, en muchas ocasiones, impone lo limitado de sus umbrales de mercado individualmente considerados, lo que refuerza la idea de la necesidad de avanzar en la consolidación de redes urbanas (Título II, Sección 2).

Así, el Plan parte de un diagnóstico que valora particularmente tres potenciales de las ciudades medias interiores para la ordenación del territorio, que serían: el interés patrimonial, no ya tanto de sus bienes monumentales como de las ciudades en sí, el modelo urbano mediterráneo que aportan, y la capacidad que tienen para organizar el territorio como cabeceras comarcales. También destaca tres redes de ciudades medias como especialmente valiosas por la viabilidad de su desarrollo socioeconómico: el noroeste de la provincia de Jaén, el Valle del Almanzora y el centro de Andalucía con el cruce entre las grandes infraestructuras viarias.

La relevancia de éste último conjunto, que centrará el objeto de estudio de este trabajo, queda plasmada en dicho documento mediante una serie de afirmaciones que lo definen desde los puntos de vista tanto dimensional como funcional. Así, la zona queda está demarcada desde el documento oficial mediante un pentágono que une los Centros Regionales de Jaén, Córdoba y Granada con Antequera y Estepa, más al sur. Se considera una pieza territorial clave en el desarrollo regional, pues configura un territorio que condensa gran parte de las ciudades medias de interior de la Comunidad Autónoma, entre ellas algunas de las de mayor tamaño y con un importante potencial económico. Se advierte, además, la conveniencia de reforzar su posición con respecto a los ejes de comunicación de primer nivel (autovías y líneas de alta velocidad ferroviaria), para mejorar el rendimiento de sus sistemas productivos locales.

En este sentido, el POTA considera una prioridad el desarrollo del Eje Diagonal Intermedio (una autovía de gran capacidad que uniría Úbeda y Estepa, completando el triángulo

que cierran en dos de sus lados la A92 Sevilla-Granada y la A45 Córdoba-Málaga), y su continuación hasta la Autovía del Mediterráneo hacia el este y hasta la Autovía de la Plata hacia el oeste.

Además de apoyar la pertinencia de este caso de estudio en los postulados de un documento oficial, es de señalar el elevado hincapié que el mismo hace en los conceptos de desarrollo y potencial económico, así como en las infraestructuras. Dado que desde el propio Plan se establecen los criterios de sostenibilidad como una de las bases de formalización del mismo, habría sido esperable la alusión a los conceptos de equilibrio ambiental, social o cultural dentro de un documento que defiende los valores comunes de un conjunto territorial significativo.

2.3. CARACTERIZACIÓN Y RELEVANCIA DE LAS CIUDADES MEDIAS DEL CENTRO DE ANDALUCÍA

Para centrar el estudio de las ciudades medias del centro de Andalucía deberíamos comenzar por entender su origen. Dichas ciudades proceden, en su mayoría, de las comúnmente denominadas agrocidades durante las últimas décadas del siglo XX. Este nombre, que identificaba una estructura definitoria de gran parte del territorio andaluz, con ciudades de tamaño medio estrechamente vinculadas al mundo rural, contenía tintes claramente peyorativos al estar asociado al modo de explotación agrícola propio de las tierras de este territorio, marcado por los latifundios.

Si bien la aparición de este fenómeno, en contraposición al sistema de grandes centros y poblamiento rural diseminado, no está determinada de una manera inequívoca, algunos autores la atribuyen a una forma de ocupación del territorio en la que, históricamente, primaron los asentamientos concentrados frente a la dispersión. El agrupamiento de los campesinos en ciudades también fue favorecido por una población creciente en la etapa medieval, marcada por una frontera en constante cambio y disputa entre los reinos cristiano y árabe, que buscaba cobijo en recintos amurallados, así como por la existencia de grandes grupos mudéjares y moriscos, de cultura eminentemente urbana. Además, el hecho de que la organización del sistema agrario en esta área se produjera en forma de grandes explotaciones latifundistas trabajadas por jornaleros, desarraigados de una pequeña tierra en propiedad a la que vincular su vivienda, provocó una nueva reconcentración de la población en torno a los lugares de residencia de los propietarios de las tierras, —debe tenerse en cuenta el agravante de que la mano de obra agrícola fuera predominantemente de carácter temporal⁴⁴.

Este proceso podría haber provocado un fenómeno singular: la aparición de un gran conjunto de poblaciones de varias decenas de miles de habitantes no vinculadas, en ese momento, a una industria en concreto o al sector servicios, como sí ocurría de forma aislada en el caso de capitales de provincia o de localidades situadas junto a grandes nodos de infraestructuras de comunicación. De hecho, la no dependencia de un centro común sino, al contrario, la creación de interrelaciones e intercambios entre nodos intermedios,

44. Díaz Quidiello, 2007.

es una de las características que define a las asociaciones territoriales de núcleos de tamaño medio en Andalucía:

De forma general puede decirse que las evoluciones de estos subámbitos –por denominarlos de alguna forma– corresponden a las propias condiciones concretas e internas de cada zona, y sólo en contadas ocasiones, en los núcleos más cercanos al centro, a la dinámica que puede éste imprimir. Este hecho muestra, en definitiva, que la relación básica en estos ámbitos se ciñe a la prestación de bienes y servicios de nivel intermedio⁴⁵.

Estas ciudades, con el paso del tiempo, han experimentado un fuerte proceso de valoración territorial, urbana e incluso económica, pasando a diversificar su oferta productiva con industrias emergentes muy activas y desarrollando una caracterización funcional que ya es claramente urbana.

Así, las 18 ciudades definidas como medias en el centro de Andalucía por el Plan de Ordenación del Territorio de Andalucía tienen poblaciones comprendidas entre los 12000 habitantes (Estepa) y los 43000 (Lucena), y presentan una evolución demográficamente heterogénea a lo largo de los últimos siglos, con casos atípicos de algún leve decrecimiento desde la etapa agraria a la actual como ocurre en Morón de la Frontera o Marchena, ambas situadas en la campiña de Sevilla (ver tabla 2.1).

Sin embargo, la tónica general es la del crecimiento progresivo de la población en proporciones semejantes en la mayoría de los casos, el cual se ha visto acompañado de un desarrollo de las dotaciones, el sector servicios y la proliferación de industrias que han relegado a la agricultura (fig. 2.2) a un plano secundario.

2.4. CONTEXTO ACADÉMICO Y ADMINISTRATIVO DE LA IDENTIFICACIÓN Y DEFINICIÓN DE LAS CIUDADES MEDIAS ANDALUZAS

Tal y como ha sido esbozado previamente, este trabajo encuentra un vacío pendiente de tratar en el panorama de la investigación de las ciudades intermedias o de medio tamaño, cuyo tratamiento en otras localizaciones tanto en España como en Europa y en otras partes del mundo ha sido abordado desde diferentes disciplinas décadas atrás.

Puede considerarse que los estudios en torno a los asentamientos y pequeños comienzan a proliferar en 1976, año en el que la *Habitat International Conference* (HIC) de la Organización de Naciones Unidas plantea, en Vancouver, la necesidad de que los gobiernos se centren en la existencia y estabilidad de este tipo de asentamientos con objeto de evitar los problemas de las grandes aglomeraciones urbanas. Desde entonces y hasta hoy, las ciudades medias han sido objeto de estudio en los ámbitos internacional, nacional y andaluz, llegando a producirse un debate sobre su denominación –ciudades medias o intermedias– lo cual denota un estado avanzado en las discusiones y reflexiones sobre las mismas⁴⁶.

Así, tiene un especial interés para este trabajo el hecho de que en una realidad de paisaje mediterráneo nacional se abriese una potente línea de investigación sobre ciudades, en este caso, intermedias. Se trata de la Universidad de Lleida que entre los años 2008

45. Feria Toribio *et alii*, 1992.

46. Bellet Sanfeliu y Llop Torné, 2004.

Tabla 2.1. Evolución demográfica de las ciudades medias del interior de Andalucía.

Provincia	Demarcación	Ciudad	Población		
			1857	1970	2011
SEVILLA	Campaña de Carmona	Carmona	18799	24599	28679
	Campaña de Morón y Marchena	El Viso del Alcor	5325	11293	18828
		Mairena del Alcor	4493	10444	21560
		Arahal	9911	16103	19382
		Morón de la Frontera	15806	30029	28489
		Marchena	13005	21180	19891
	Comarca de Écija	Écija	28759	36106	40718
Sierra Sur de Sevilla	Osuna	17480	21466	17973	
	Estepa	9089	9803	12637	
CÓRDOBA	Campaña Sur de Córdoba	Puente Genil	9764	26701	30424
	Campaña de Montilla	Montilla	14654	22469	23870
	Campaña de Baena	Baena	13291	20073	21028
	Subbética	Cabra	12891	20722	21188
		Lucena	17057	27978	42560
Priego de Córdoba		14162	21541	23528	
JAÉN	Sierra Sur de Jaén	Alcalá La Real	14207	22024	22758
MÁLAGA	Comarca de Antequera	Antequera	27340	41276	41854
GRANADA	Comarca de Loja	Loja	17128	21865	21618

Fuente: Elaboración propia sobre datos de Censo de 1857-Listado por provincias, Censo de 1970-Volúmenes provinciales y Censo de Población y Viviendas de 2011 del Instituto Nacional de Estadística de España.

y 2011 ha desarrollado una Cátedra UNESCO titulada: *Ciudades Intermedias. Urbanización y Desarrollo*. Si bien el título asignado puede conducir a ideas de desarrollo urbanístico y económico de por sí, el contenido de los principales documentos publicados al respecto revela claves que están muy en sintonía con la línea del trabajo que ahora nos ocupa. Sus directrices serán, pues, un documento de referencia.

En el caso andaluz, por el contrario, son pocos los estudios elaborados sobre ciudades medias, menos aún los que tienen en cuenta conceptos como la sostenibilidad, el paisaje o el patrimonio. Merecen especial mención los diferentes artículos publicados en la revista *PH Boletín* del IAPH en el año 2007, número 63. Investigadores de distintas disciplinas –la arquitectura, el urbanismo, la geografía, la política o la historia del arte– ofrecen su visión sobre las ciudades medias del centro de Andalucía como conjunto, paisaje o como elementos urbanos individuales.





Figura 2.2. El Conjunto Histórico de Osuna, vinculado a las explotaciones agrícolas hacia el noreste de la ciudad y a los caminos históricos. Vista aérea parcial de Osuna, abril de 2012. Fuente: Francisco José García Fernández. Cedita por el Grupo de Investigación “De la Turdetania a la Bética”.

Nos encontramos, pues, con un tema de investigación que se encuentra en fase de desarrollo en el momento de la redacción de este trabajo, ocasión que es favorable, de un lado, para obtener información de actualidad y, por otro, para contribuir con una pieza más del rompecabezas del conocimiento en torno a las ciudades medias del centro de Andalucía.

La red de ciudades medias que establece el Plan de Ordenación del Territorio de Andalucía está dividida en dos grandes categorías: ciudades costeras y ciudades de interior. A su vez, las ciudades medias de interior –sobre las cuales se enfoca este trabajo– están descompuestas en pequeñas redes que el POTA separa entre sí respondiendo a las macro unidades paisajísticas que el mismo establece.

Así, las tres unidades que tomaremos como marco amplio de estudio –al margen de que para algunas tareas específicas podamos ampliarlo o reducir significativamente el número de ciudades– son:

- Campiña y sierra sur de Sevilla
- Campiña y Subbética de Córdoba y Jaén
- Depresiones de Antequera y Granada

Estas tres unidades comprenden un total de dieciocho ciudades medias, tres de ellas de nivel 1 (Antequera, Écija y Lucena) y quince de nivel 2 (niveles también establecidos por el POTA).

Además de la organización por provincias y municipios, el Estatuto de Autonomía considera la distribución de los municipios andaluces en un sistema de comarcas uniprovinciales como agrupaciones voluntaria de municipios limítrofes con características geográficas, económicas, sociales e históricas afines⁴⁷.

Esto no se materializa, sin embargo, de forma orgánica hasta una orden en 2003 en la que se define la comarca como *un espacio geográfico con unas características naturales homogéneas, donde se producen unas relaciones sociales de inmediatez y cercanía, y que presentan unas características naturales, económicas y sociales comunes y unos mismos intereses*. En dicha orden se definen 62 comarcas a efectos de planificación de la oferta turística y deportiva aunque sin ninguna competencia administrativa, a menos que se trate de la organización supramunicipal de algunos servicios básicos a la manera de mancomunidades⁴⁸, cuyos límites no tienen por qué coincidir con las de las comarcas⁴⁹.

En este sentido, sí que existe un buen número de mancomunidades a las que pertenecen las ciudades medias del centro de Andalucía: Campiña de Carmona, Campiña de Morón y Marchena, Comarca de Écija, Sierra Sur de Sevilla, Campiña Sur de Córdoba, Campiña de Baena, Subbética, Sierra Sur de Jaén, Comarca de Loja y Comarca de Antequera.

Constatamos, por tanto, que las ciudades objeto de estudio constan de una gran diversidad de estructuras de organización dentro y fuera del marco administrativo. Esto provoca, a la vez, cierta dificultad para la gestión y toma de decisiones así como para la puesta en marcha de propuestas pero, por otra parte, favorece las oportunidades de establecer redes territoriales de cooperación.

En cuanto al tratamiento territorial desde el POTA, como decíamos, destaca tres redes de Ciudades Medias (tabla 2.2) como especialmente relevantes, entre las que se encuentra

47. Estatuto de Autonomía para Andalucía, 1981. Artículo 97.

48. Ley de Autonomía Local de Andalucía, 2010. Capítulo II, Sección I. *Mancomunidades de municipios*.

49. Mapa de comarcas de Andalucía a efectos de la planificación de la oferta turística y deportiva, 2003.

Tabla 2.2. Resumen del total de ciudades medias andaluzas, así como las diferentes unidades territoriales a las que pertenecen y el nivel de ciudad media que ostentan según el POT. Elaboración propia sobre datos del POT.

Categoría	Provincia	Mancomunidad	Ciudad	Nivel
CAMPIÑA Y SIERRA SUR DE SEVILLA	Sevilla	Campaña de Carmona	Carmona	2
		Campaña de Morón y Marchena	El viso del Alcor	2
			Mairena del Alcor	2
			Arahal	2
			Morón de la Frontera	2
			Marchena	2
		Comarca de Écija	Écija	1
		Sierra Sur de Sevilla	Osuna	2
Estepa	2			
CAMPIÑA Y SUBBÉTICA DE CÓRDOBA Y JAÉN	Córdoba	Campaña Sur de Córdoba	Puente Genil	2
		Campaña de Montilla	Montilla	2
		Campaña de Baena	Baena	2
		Subbética	Cabra	2
			Lucena	1
	Priego de Córdoba		2	
	Jaén	Sierra Sur de Jaén	Alcalá La Real	2
DEPRESIONES DE ANTEQUERA Y GRANADA	Málaga	Comarca de Antequera	Antequera	1
	Granada	Comarca de Loja	Loja	2

el centro de Andalucía, con el cruce entre las grandes infraestructuras viarias y un importante potencial de desarrollo socioeconómico.

Desde el mismo se apuesta por el mantenimiento de las características urbanas y morfológicas de las mismas, potenciando su desarrollo mediante la instalación de una ratio determinada para los distintos equipamientos públicos, así como la conexión con los principales Ejes de Articulación Regional-ejes viarios, Centros de Transporte de Mercancías y otras infraestructuras de servicios.

Destaca, en este sentido, la creación del Eje Diagonal Intermedio en el centro de la región:

Sus objetivos y contenidos se desarrollarán mediante un Programa Coordinado [ZN-03]. El Programa, que se desarrollará dentro del ámbito delimitado por las ciudades de Córdoba, Estepa, Antequera, Granada y Úbeda, reforzará la zona central de Andalucía como una pieza

estratégica para el desarrollo económico y territorial de la Comunidad Autónoma, que debe contribuir a equilibrar el dinamismo generado por las aglomeraciones urbanas y la franja litoral. Entre sus contenidos se encontrará la coordinación entre las diversas actuaciones previstas en materia de infraestructuras del transporte y las comunicaciones y el apoyo a los Sistemas Productivos Locales con medidas de incentivos para la actividad empresarial, la creación y mantenimiento de empleo, la innovación productiva y la difusión del desarrollo tecnológico⁵⁰.

Un dato notable es que el POTA indica, en el caso de las Redes de Ciudades Medias, que las identificadas en el mismo no agotan las posibilidades de asociación de las mismas, sino que podrán producirse asociaciones alternativas por posibles potencialidades: redes temáticas por cuestiones turísticas, patrimoniales o productivas, sin que la continuidad espacial sea un requisito.

Este camino abierto por el Plan abre un gran abanico de posibilidades que podrían parecer desaprovechadas, dado que la organización de las redes existentes está limitada por consideraciones que, en ocasiones, no parecen las más adecuadas, como redes que finalizan en el límite de dos provincias, cuando existen casos de ciudades medias que distan menos de cinco kilómetros entre sí en dos provincias diferentes y que están unidas por un fuerte lazo territorial y funcional.

Un déficit parecido se observa en el caso de Ciudades Medias de orden superior que, si bien participan de unidades funcionales comunes, como es el caso de centros logísticos de transportes, por ejemplo, carecen absolutamente de conexión entre sí prevista por el POTA.

Por tanto, a la hora de establecer posibles redes de cooperación territorial, habrá que hacer un especial énfasis la posibilidad de establecer relaciones y redes que atiendan a vínculos que sobrepasen las limitaciones de una mera distribución tomada del documento marco. En este sentido, puede ser una oportunidad la propia selección de casos de estudio para este trabajo, en la que, en lugar de centrarnos en un área continua, escogeremos aquellos cuyo vínculo quede establecido por motivos no necesariamente espaciales ni de carácter administrativo o jerárquico.

En términos generales, podemos concluir que la indagación hecha con el objeto de definir el caso de estudio de las ciudades medias andaluzas conduce a la conclusión de que éstas son un conjunto de alto valor como patrimonio urbano y territorial, además de los valores patrimoniales y paisajísticos que encierran entre sí. Representan, como red, más de la mitad del territorio andaluz, luego un estudio sobre la sostenibilidad del tejido histórico de las mismas supone el tratamiento de ámbito de gran relevancia a nivel regional. Si bien hace cuatro décadas que las ciudades medias se han revelado como un fundamental objeto de estudio a nivel internacional, el caso de las ciudades del centro de Andalucía consta, a día de hoy, de pocas investigaciones que lo traten como objeto concreto. De forma análoga, aunque tanto el paisaje urbano como el agrario, así como los paisajes periféricos, han sido objeto de gran cantidad de estudios recientes, los mismos se han realizado generalmente sobre grandes ciudades, áreas metropolitanas o bien regiones rurales.

Es ésta, por tanto, una buena ocasión para avanzar en un estudio sistemático y organizado sobre una aplicación en particular del concepto de sostenibilidad, alejándose de los

50. Plan de Ordenación Territorial de Andalucía, 2006.

tópicos y entendiendo su origen, sus claves y los mecanismos necesarios para su logro, además de efectuar un avance en la materia en cuanto al desarrollo de herramientas para la extracción de conclusiones y gestión. Además, este trabajo constituye una oportunidad para avanzar en la investigación de una aplicación de la sostenibilidad a un entorno concreto y ávido de estudio, tratando de entender su origen, sus claves y los mecanismos que serían necesarios para su obtención.

2.5. OTRAS REDES DE CIUDADES MEDIAS EN LA PENÍNSULA IBÉRICA

Para terminar de encuadrar la caracterización del conjunto de ciudades medias del centro de Andalucía, será necesario considerar otros sistemas de ciudades medias en un entorno similar, concretamente, en la Península Ibérica. Para este fin, se han escogido los siguientes casos:

- El sur de la Comunidad Valenciana, especialmente las áreas de interior formadas por las comarcas de Vinalopó y La Vega Baja del Segura, con ciudades de carácter intermedio vinculadas, a la vez, con un pasado agrícola y un conjunto de recientes sistemas productivos locales basados en la industria.
- El centro y sur de Extremadura, con una serie de ciudades medias de sólida tradición histórica que funcionan como nodos de intermediación con las capitales de provincia y estructuran la práctica totalidad de la provincia de Badajoz.
- La Región de Murcia, con un sistema de ciudades medias tradicionalmente reconocidas como capitales de comarca que, con carácter propio, se ha perpetuado hasta la actualidad con un crecimiento paulatino e isótropo y un carácter eminentemente agrario.
- El sur de Portugal (Alentejo y Algarve), con dos redes de ciudades medias –una vinculada con el litoral, otra netamente interior– que encuentran un difícil equilibrio entre patrimonio histórico, productividad local, desarrollo de infraestructuras y turismo.

2.5.1. Sur de la Comunidad Valenciana

La Comunidad Valenciana encierra entre sus límites un territorio que constituye, desde diversos puntos de vista entre los que se encuentra, sin duda, el urbano, una realidad especialmente diversa y compleja. En este sentido, la localización en la misma de una red de ciudades medias se refiere a una aglomeración muy concreta (fig. 2.3) que se da lugar en un área determinada y que, además, comparte elementos tanto funcionales como paisajísticos con provincias pertenecientes a regiones colindantes: se trata del conjunto de ciudades medias situadas en el suroeste, todas ellas pertenecientes a la provincia de Alicante y, más concretamente, a las comarcas de Vinalopó y La Huerta Baja del Segura.

Posiblemente, el documento que mejor defina el sistema urbano al que nos referimos y, más concretamente, el papel de las ciudades medias en este enclave territorial, sea la Estrategia Territorial de la Comunidad Valenciana (en adelante, ETCV), aprobada en el año 2011. En ella se enuncia, de manera literal, la importancia de las ciudades medias y

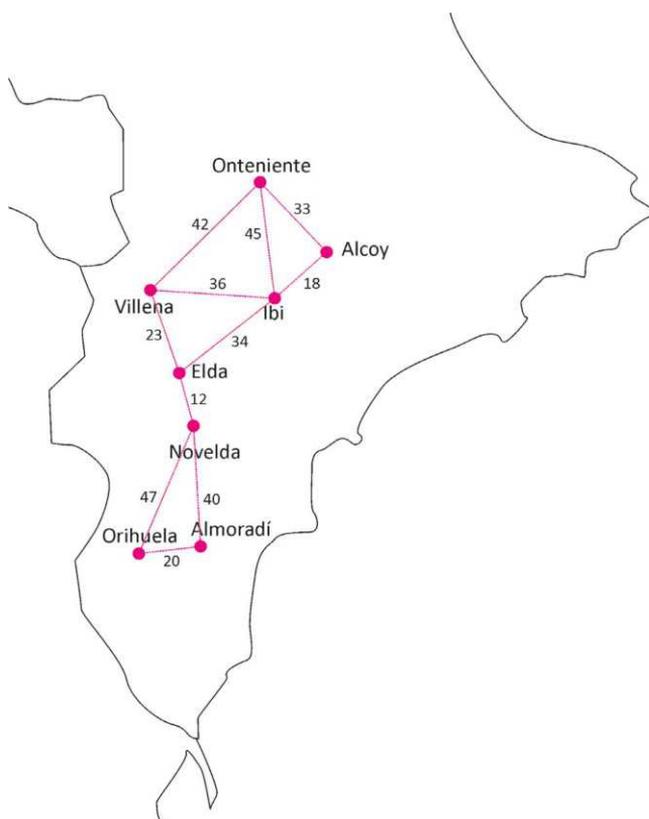


Figura 2.3. Red de ciudades medias del sur de la Comunidad Valenciana. Fuente: elaboración propia.

se propone su refuerzo dentro del objetivo estratégico número 4, titulado “diversidad”⁵¹, resaltando de estas su gran calidad ambiental y cultural.

Por otra parte, la ECTV incluye, entre sus postulados, la defensa de la cercanía entre los lugares de residencia y de trabajo⁵², condición que solo se cumple, tal y como puede observarse en el documento, en la zona sur de la región y, más concretamente, en las redes de ciudades medias coincidentes con las aquí seleccionadas, únicos casos en los que la situación deseable coincide con la ya existente. Por el contrario, se propone una mejora del funcionamiento en las áreas centro y norte de modo que las relaciones entre la vivienda y el lugar de trabajo se acerquen a las ofrecidas por un conjunto de redes de ciudades medias articuladas entre sí.

Tres años más tarde se publica la Ley 5/2014, de 25 de julio, de la Generalitat, de Ordenación del Territorio, Urbanismo y Paisaje, de la Comunitat Valenciana que, si bien incluye conceptos relativos a la sostenibilidad, no menciona criterios que aludan al directamente a las ciudades medias, sino que se refiere, fundamentalmente, a elementos más propios del medio físico o de los diferentes instrumentos de ordenación urbana y

51. Comunidad Valenciana, 2012:78.

52. Comunidad Valenciana, *op. cit.*:64.

Tabla 2.3. Evolución demográfica de las ciudades medias del sur de la Comunidad Valenciana.

Provincia	Comarca	Ciudad	Población		
			1857	1970	2011
ALICANTE	Vega Baja del Segura	Orihuela	25826	45183	90087
		Almoradí	4960	11576	19165
	Medio Vinalopó	Novelda	11388	17344	26873
		Elda	5336	41511	53186
	Alto Vinalopó	Villena	14365	25473	34966
	Hoya de Alcoy	Alcoy	32497	61371	59567
		Ibi	3601	13916	23683
VALENCIA	Valle de Albaida	Onteniente	11757	23694	37174

Fuente: elaboración propia sobre datos de Censo de 1857-Listado por provincias, Censo de 1970-Volúmenes provinciales y Censo de Población y Viviendas de 2011 del Instituto Nacional de Estadística de España.

territorial, salvo en algún punto en el que se refiere al equilibrio territorial que debe ser perseguido en los instrumentos de planificación, que deberá *contribuir al mantenimiento del equilibrio territorial de la Comunitat Valenciana, mejorando las condiciones de vida de la población de los municipios del medio rural, procurando la revitalización de los núcleos tradicionales y la reutilización de sus inmuebles*, (Ley 5/2014, Art. 11, 2.b).

No obstante, el equilibrio urbano-territorial de la Comunidad Valenciana en lo concerniente a las ciudades medias no es, aunque los documentos oficiales lo reflejen de forma muy reciente, un asunto novedoso: ya en el último cambio de siglo, Júlia Salom⁵³ refleja la disparidad de estas ciudades dentro del territorio Valenciano y pone de manifiesto que los centros urbanos secundarios con áreas de influencia sobre su territorio más cercano se aglutinan, salvo escasas excepciones, en el tercio sur de la región y, más concretamente, en la provincia de Alicante y el sur de la de Valencia.

De este modo, las ciudades medias que se consideran aquí como una red son aquellas ciudades, fundamentalmente de interior, que tienen un rol de centro principal o secundario según la ETCV y que, además, presenten una tradición histórica como núcleo de intermediación territorial en vista a su evolución demográfica (tabla 2.3).

Así, se ha extraído del conjunto una ciudad que, si bien juega en la actualidad un papel importante en la articulación del territorio, no posee una tradición histórica ostentando este rol ni tiene un incremento gradual de población, como es el caso de Torrevieja (que pasó entre 1970 y 2011 de menos de 10.000 habitantes a más de 100.000 y que tiene un papel fundamentalmente costero).

Se trata, por lo general, de ciudades de interior con carácter histórico, con presencia de asentamientos de origen muy diverso, desde prehistórico hasta medieval, y vinculadas tradicionalmente al mundo agrario y a las vegas regadas por los ríos del sur de la

53. Salom, 2000.

región que, a principios del siglo XX, experimentaron una evolución en sus sistemas productivos, creando industrias locales o comarcales que tuvieron un reflejo importante en el crecimiento demográfico durante decenios pero que, más recientemente, han quedado estancadas⁵⁴.

Predominan, en el conjunto del territorio estructurado por estas ciudades, los paisajes agrarios vinculados a las cuencas de los Ríos Vinalopó y Segura (Hernández, 1997), a los que se suman parajes naturales de especial relevancia como la Sierra de Salinas, el Maigmo, el Arenal de Petrer y los humedales continentales de las lagunas de Salinas y Villena, en el caso de Vinalopó, o las Sierras de Orihuela y Callosa del Segura en la Vega Baja. Abundan, en todos los casos, los elementos patrimoniales de origen defensivo, derivados de la condición histórica fronteriza de esta franja territorial durante diversas épocas y, muy especialmente, la Edad Media⁵⁵.

2.5.2. Región de Murcia

El conjunto de ciudades medias del interior de la región murciana (fig. 2.4) es uno de los que cuentan con un mayor grado de reconocimiento académico dentro de la Península Ibérica, ya que fue estudiado en la década de los 80 por José María Serrano⁵⁶, cuya investigación sentó, además, muchas de las bases metodológicas para el estudio de los sistemas urbanos a nivel nacional. Las ciudades seleccionadas por Serrano para su hipótesis son las por entonces denominadas cabeceras comarcales: Águilas, Caravaca, Cartagena, Cieza, Lorca y Yecla. Todas ellas, salvo Cartagena y Águilas, son ciudades de interior y están vinculadas, además y en similitud con las valencianas, con sistemas territoriales y urbanos que trascienden los límites de la región y las ponen en relación con ciudades de Almería, Albacete y Alicante.

Lo temprano de la identificación y el estudio de este sistema de ciudades ha favorecido que, desde el punto de vista de la ordenación territorial y urbana, hayan gozado de una atención primordial dentro del equilibrio de la región murciana. No en vano, ya a finales del siglo XX se producen los primeros pronunciamientos a favor de un replanteamiento de las estrategias territoriales⁵⁷, que pasaría por la reconsideración de la funcionalidad y el peso demográfico de las ciudades medias o cabeceras comarcales, por aquel entonces ya en situación de estancamiento y, en algunos casos, incluso retroceso (tabla 2.4).

A día de hoy, las ciudades identificadas por Serrano siguen manteniendo su papel funcional como centralizadoras intermedias del territorio, si bien una de ellas (Cartagena) ha tenido un crecimiento exponencial en las últimas décadas, llegando a convertirse en un polo que, sin llegar a adoptar funciones de capitalidad, sí que tensa un equilibrio urbano y complementa como centro regional a la ciudad de Murcia.

Sin embargo, la ordenación del territorio en la Comunidad Autónoma no consta de un documento que establezca jerarquías y directrices con carácter unitario (como sí ocurre en el caso andaluz o el valenciano e incluso en el portugués, donde los documentos tienen

54. Salom, 2007.

55. Comunidad Valenciana, 2009.

56. Serrano, 1984.

57. Serrano, 1999.

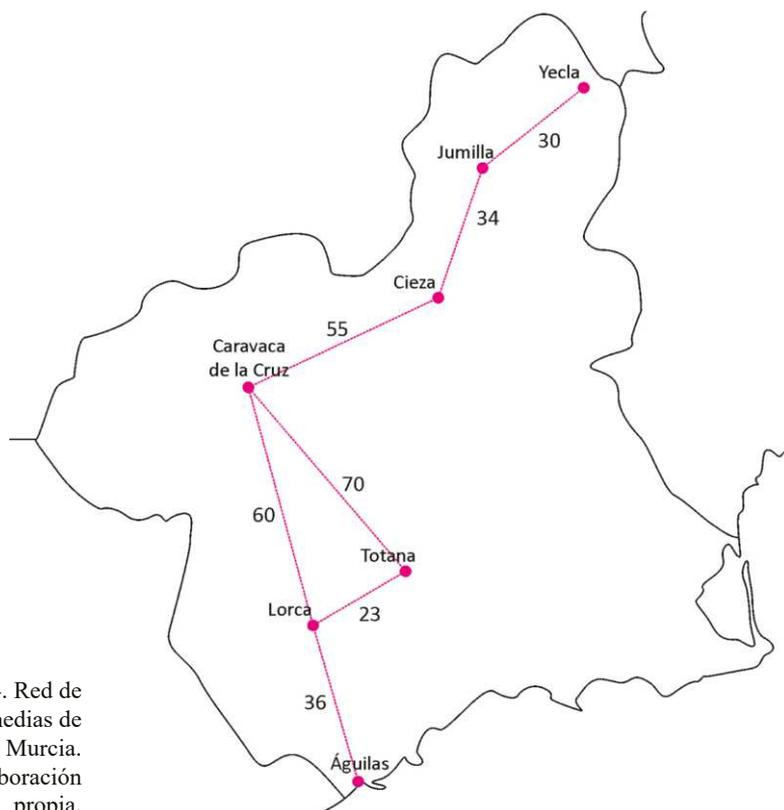


Figura 2.4. Red de ciudades medias de la Región de Murcia.
Fuente: elaboración propia.

Tabla 2.4. Evolución demográfica de las ciudades medias de Murcia.

Provincia	Comarca	Ciudad	Población		
			1857	1970	2011
MURCIA	Alto Guadalentín	Águilas	8449	17389	34990
		Lorca	47918	60609	92694
		Cieza	10870	26089	35195
	Bajo Guadalentín	Totana	13703	16107	29333
	Altiplano	Jumilla	13619	20268	25926
		Yecla	18745	20724	34945
	Noroeste	Caravaca de la Cruz	14326	18415	26438

Fuente: Elaboración propia sobre datos de Censo de 1857 por provincias. Censo de 1970-Volúmenes provinciales y Censo de Población y Viviendas de 2011 del Instituto Nacional de Estadística de España.

carácter nacional al carecer de autonomías), sino que se redacta un documento denominado Directrices y Plan de Ordenación Territorial para un ámbito territorial determinado. Por el momento, los ámbitos que tienen planeamiento territorial aprobado son: Litoral, Suelo Industrial, Noroeste, Altiplano y Río Mula, Vega Alta y Oriental. En cuanto a la *Ley 13/2015, de 30 de marzo, de ordenación territorial y urbanística de la Región de Murcia* (LOTURM), establece las directrices para la redacción y regulación de instrumentos y estrategias de planeamiento urbano y territorial en la región, pero no hace referencia expresa a un modelo territorial específico, al menos en cuanto al sistema de ciudades se refiere.

Así pues, tomando como válida la selección de Serrano, se ha revisado para extraer de la misma, por su peso urbano actual, a la ciudad de Cartagena, y añadir a Totana y a Jumilla por considerarlas, debido a su demografía y a su rol territorial, ciudades medias, aunque no sean capitales de comarca. Se observa como casi la totalidad de las ciudades ha tenido una evolución muy paralela en cuanto a su crecimiento demográfico, extrayendo el caso de Lorca que históricamente ha tenido una población mayor, aunque proporcionalmente el crecimiento haya sido similar al resto.

En cuanto a su estructura territorial, la disposición de estas ciudades está, al igual que las andaluzas, tremendamente condicionada por corredores topográficos que, a su vez, condicionan la aparición de caminos que se convierten, en las últimas décadas, en ejes viarios secundarios de la región, quedando los principales dedicados a una conexión radial hacia el eje Murcia-Cartagena que son intersecados, al norte, por la N334 que vincula Yecla, Jumilla y Cieza y, al sur, por la continuidad hacia la comarca de la Vera almeriense.

Las ciudades medias murcianas cuentan, además, con una sólida tradición agraria –el sector productivo murciano por excelencia– y, en casos localizados, por un auge de los servicios que tuvieron un fuerte incremento en la segunda mitad del siglo XX y que, al igual que ocurre con algunos casos andaluces, pasaron al primer plano como fuentes de economía y empleo, como es el caso de Lorca.

2.5.3. Centro y Sur de Extremadura

La región extremeña ha tenido, durante los últimos siglos, un desarrollo del sistema urbano fuertemente vinculado al mundo agrario y desligado, por lo general, de las grandes transformaciones territoriales de la Península vinculadas al establecimiento de los nuevos sistemas productivos y las grandes infraestructuras viarias y de comunicación⁵⁸. En este contexto, las primeras consideraciones sobre el equilibrio de su sistema de ciudades vinieron de la mano del proceso autonómico y tuvieron, siguiendo las directrices europeas, un intento de establecer una comarcalización funcional de la región mediante el Estudio Territorial de Extremadura II, 1995-1997⁵⁹, lo que tuvo un especial hincapié en fomentar las ciudades pequeñas y medias como articuladoras secundarias de su territorio, *receptoras de la descentralización de recursos económicos, bienes, equipamientos y servicios de rango superior para atender a las demandas comarcales de los medios rurales circundantes*⁶⁰.

58. Frutos Mejías, 1981.

59. Junta de Extremadura, 1999.

60. Campesino Fernández, 2010.



La revisión de este proceso que realiza Campesino establece un orden jerárquico de ciudades en la región, que comienza por la detección de siete centros urbanos (con una población superior a los 20.000 habitantes), que incluyen a las dos capitales de provincia –Badajoz y Cáceres– y a la capital regional –Mérida. En una segunda categoría, que denomina *subcentros*, el autor incluye a los núcleos de entre 10.000 y 20.000 habitantes, determinando hasta dos niveles inferiores adicionales; las *agrovillas* –de 5.000 a 10.000– y los núcleos rurales.

A efectos de este estudio, se ha considerado una red de ciudades medias que se sitúa entre el centro y el sur de la región (fig. 2.5) –por considerarse que las ciudades medias del norte de la provincia de Cáceres se encuentran desarticuladas funcional, paisajística y territorialmente de las seleccionadas– tomando los centros urbanos reconocidos por Campesino –salvo las dos capitales provinciales, que excederían las condiciones consideradas en este trabajo–, y añadiendo además los “subcentros” que pertenecen al sistema centro-sur. En este sentido, se han eliminado Plasencia, Coria y Navalmoral por pertenecer a otro sistema urbano al norte independiente de este, y Olivenza, por su desconexión infraestructural a este sistema, mucho más vinculada a la región transfronteriza a nivel tanto territorial como cultural e identitario.

El resultado es una red formada por ocho ciudades entre las que se incluye Mérida –que, al igual que ocurrirá en el Alentejo con su homóloga Évora o en Algarve con Faro, conserva características demográficas y funcionales de una ciudad media de interior a pesar de su denominación como centro regional–, con poblaciones que, sin excepción, han experimentado un crecimiento progresivo y que, como distintivo frente a otros conjuntos en la Península, raramente superaban los 10.000 habitantes a mediados del siglo XIX (tabla 2.5), lo que refuerza la idea de que su entendimiento como ciudad media está más centrado en su rol funcional respecto del territorio rural que en

Tabla 2.5. Evolución demográfica de las ciudades medias del centro y sur de Extremadura.

Provincia	Comarca	Ciudad	Población		
			1857	1970	2011
BADAJOZ	Tierras de Mérida	Mérida	6191	38153	57810
	Tierra de Barros	Almendralejo	9452	22168	33975
	Don Benito	Don Benito	14836	26718	36660
	La Serena	Villanueva de la Serena	9630	21049	26071
	Zafra	Zafra	5965	11977	16577
	Vegas Bajas del Guadiana	Montijo	5866	12530	16205
	Tierra de Barros	Villafranca de los Barros	7575	13283	13329
CÁCERES	Trujillo	Miajadas	4008	8799	10234

Fuente: Elaboración propia sobre datos de Censo de 1857-Listado por provincias, Censo de 1970-Volúmenes provinciales y Censo de Población y Viviendas de 2011 del Instituto Nacional de Estadística de España.

cuestiones puramente demográficas e incluso, como señala Gamero⁶¹, a la existencia de grandes extensiones territoriales sin la presencia, bien de ciudades que ejerzan, por su cualificación en cuanto a servicios, como centros secundarios con entidad propia, bien de infraestructuras que las conecten con dichas urbes, por lo que nos encontraríamos con ciudades medias que funcionan como tales sin estar suficientemente dotadas para tal fin.

En lo que respecta al marco instrumental de ordenación del territorio, las Directrices de Ordenación Territorial de Extremadura (DOTEX) se encuentran actualmente en fase de redacción tras elaborar el avance con diagnóstico y la participación pública, y su contenido fue determinado mediante el Decreto 91/2013 para, entre otros objetivos, ordenar y regular, con carácter estratégico, *los procesos de ocupación del territorio por las distintas actividades económicas y sociales, consolidando y potenciando, desde una opción sostenible del desarrollo, la distribución equilibrada de estos procesos en los emplazamientos idóneos y adecuados al interés general*⁶².

Entre las primeras conclusiones del diagnóstico, y a la espera de saber si esta búsqueda de un equilibrio sostenible repercute en el sistema de ciudades medias, ya se advierte la importancia que, en varios de sus epígrafes, se otorga al refuerzo de nodos regionales y ciudades intermedias para una mejora del acceso a los servicios, de la efectividad de la administración o de economías de pequeña escala en el medio rural⁶³.

61. Gamero Ceballos-Zúñiga, 2001.

62. Junta de Extremadura, 2013.

63. Junta de Extremadura, 2015.

2.5.4. Algarve y Alentejo

La aglomeración de ciudades medias que tiene lugar en el sur de Portugal –entre las regiones de Algarve y Alentejo– conforma una realidad urbana y territorial complementaria a la del centro de Andalucía, teniendo en cuenta diversos factores, como son: el tamaño de los municipios, tanto en población como en superficie –se trata de poblaciones similares o ligeramente inferiores a las andaluzas, densidades muy parecidas en el núcleo urbano y sensiblemente superiores en el ámbito rural–; la distancia entre los distintos núcleos –marcadamente superior en el caso de las alentejanas e inferior en las algarvias–; la morfología urbana y la relación del núcleo histórico con el resto de la ciudad –centros históricos relativamente amplios con algunas áreas de expansión de tejido residencial, industrial y terciario reciente–; la relación con los sistemas de infraestructuras –cuyos elementos lineales más fuertes marcan la presencia de las ciudades con mayor peso centralizador– o la inclusión de diversas unidades de paisaje en una demarcación territorial relativamente pequeña⁶⁴.

Ni su proceso de configuración ni su propia caracterización urbano-territorial pueden, sin embargo, asimilarse como los de una misma unidad. No en vano, si bien existe una continuidad espacial entre las regiones portuguesas de Alentejo y Algarve, en los planos paisajístico, territorial, histórico e, incluso, identitario, no ocurre igual, en primer lugar, porque la elevación natural del terreno que, desde Sierra Morena, avanza en sentido noreste-suroeste hasta llegar a la propia Costa Vicentina, delimita físicamente ambas regiones. En segundo lugar, porque, desde un punto de vista histórico, el reino de Algarve funcionó, durante siglos, como territorialidad independiente del de Portugal, lo que profundiza en el distanciamiento identitario entre ambas regiones⁶⁵. Esto da lugar a la generación de dos sistemas de ciudades medias que, si bien se encuentran a distancias relativamente cercanas, no comparten una génesis común ni participan de las mismas sinergias en cuanto a su función dentro de la red urbana portuguesa.

Por otra parte, en un país en el que más de la mitad de la población habita en las áreas metropolitanas de Lisboa u Oporto, las cuarenta ciudades medias existentes son vistas, tanto por el mundo académico como por los documentos oficiales de ordenación del territorio, como espacios atractivos de oportunidad para un reequilibrio demográfico del territorio portugués⁶⁶ y sobre los que se centra un buen número de programas de rehabilitación, fomento del desarrollo e inversiones para anclar a la población residente o, incluso, atraer población de áreas muy densamente pobladas o de zonas rurales cercanas cuya dispersión las hace difícilmente sostenibles⁶⁷.

Sin embargo, al efectuar un primer acercamiento territorial a la red de ciudades medias de Alentejo (fig. 2.6), salta a la vista que la propia disposición de las mismas se establece de manera muy diferente a las andaluzas en cuanto a su homogeneidad e isotropía: la fuerte presencia que adquiere el eje Elvas-Vendas Novas (que coincide física y funcionalmente con el eje Lisboa-Badajoz-Madrid) marca una estructura predominantemente lineal con ejes transversales que, además, se lanzan en direcciones contrapuestas (Sines y Beja hacia el sur y Portalegre hacia el norte).

64. Gobierno de Portugal, 2007. Gobierno de Portugal, 2010.

65. Soeiro de Brito, 2002.

66. Rodrigues, 2006.

67. Carmo, 2006.

Algo similar ocurre con el Algarve (fig. 2.7), aunque en este caso la linealidad está motivada, además de por la presencia de las infraestructuras –no en vano la autovía A-22 discurre entre el este y el oeste, a pocos kilómetros del frente litoral, y funciona como el gran eje estructurante del extremo sur de Portugal–, por la propia fisionomía de la región, cuyos principales núcleos se encuentran alineados, bien en la misma línea de la costa algarvía, bien a pocos kilómetros hacia el interior, sin muchas más posibilidades reales de establecer una red triangulada.

Nos encontramos, pues, con dos realidades en tres enclaves territoriales que, aunque tienen en común la presencia de una red fuerte de ciudades medias –lo que, según los principios enunciados al comienzo de este capítulo, favorecería una sostenibilidad territorial y un equilibrio en las estructuras de poblamiento urbano–, ostentan marcados contrastes en una comparación entre sus disposiciones y configuraciones espaciales, así como en su relación con otros núcleos de menor o mayor tamaño. Una vez definidas en ese aspecto, pasamos a estudiar las características más significativas de su territorialidad y su evolución en las últimas décadas.

Herederas de un rico pasado, aunque más conocidas por ser las regiones “pobres” del territorio portugués, tanto Alentejo como Algarve encuentran en la redes de ciudades medias descritas un sólido patrimonio urbano y territorial, condición que comparten, sin duda, con las ciudades medias del interior de Andalucía y que, por otra parte, otorga cierta unidad a tres regiones que, desde un punto de vista geográfico, poseen una clara diferenciación que se asienta, como veíamos, no sólo en sus condiciones físicas sino, más aún, en su identidad histórica.

En términos demográficos (tabla 2.6) y de ordenación del territorio, estos núcleos han sido identificados durante décadas como las grandes oportunidades para reequilibrar un sistema de poblamiento nacional que, paulatinamente, tiende a la polarización entre áreas rurales y grandes urbes⁶⁸, y de manera especialmente dramática en la zona sur⁶⁹. Es por ello que han sido objeto, de forma reiterada, de iniciativas de regeneración urbana⁷⁰ entre los que destaca el programa PROSIURB, desarrollado entre 1994 y 1997 y que además de destinar medios materiales y humanos a la consolidación urbana de estas urbes definió, por primera vez, el concepto y la importancia de la ciudad media portuguesa⁷¹; seguido del programa POLIS, lanzado en 1999 y más volcado en intervenciones urbanísticas y ambientales que en la planificación⁷².

En cualquier caso, y al igual que ocurriría con las del interior de Andalucía, el resultado de estas grandes intervenciones a nivel nacional fomentó una estabilización o incremento de la población en las ciudades medias del sur de Portugal, más favorable en las zonas más turísticas de Algarve –llaman la atención los casos de Olhão y Portimão, que previamente habían sido áreas fundamentalmente pesqueras– mientras que en Alentejo el aumento es sutil o incluso se produce una ligera disminución, como se observa en el caso de Portalegre.

El desarrollo de los núcleos urbanos lleva aparejada, de igual manera, la reformulación del sistema nacional de transportes y comunicaciones: la desarticulación del sistema

68. Ferrão, 2000.

69. Marques *et alii*, 1997.

70. Marques da Costa, 1999.

71. Gobierno de Portugal, 1994.

72. Gobierno de Portugal, 1999.

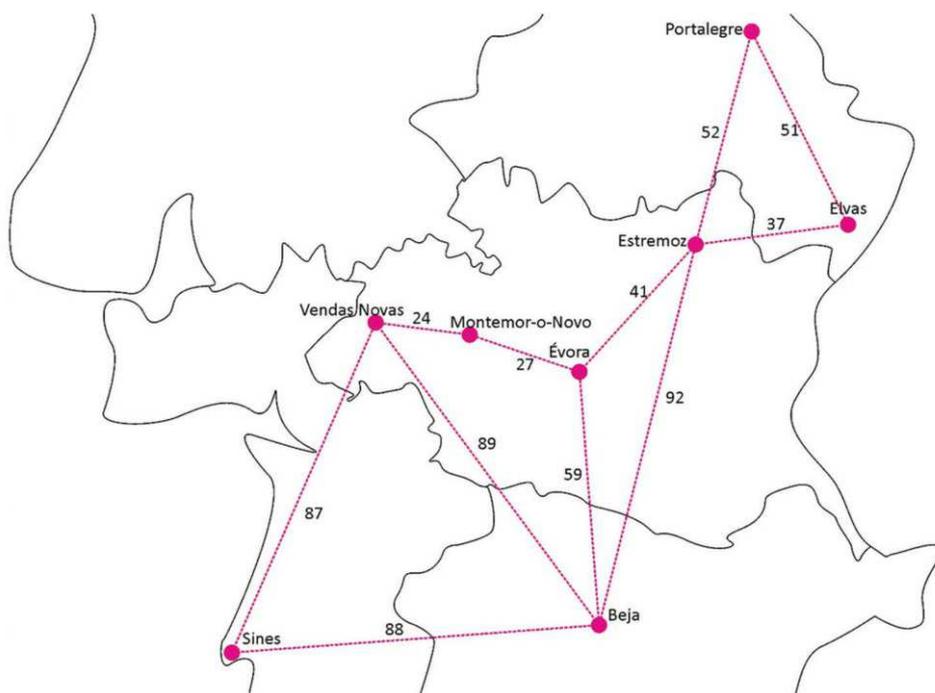


Figura 2.6. Red de ciudades medias de Alentejo. Fuente: elaboración propia.

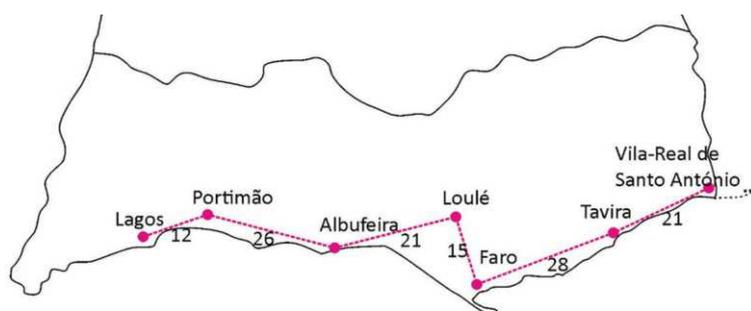


Figura 2.7. Red de ciudades medias de Algarve. Fuente: elaboración propia.

rodoviario y la obsolescencia del ferroviario⁷³ conducen, en la década de los noventa, a la reconsideración de los mismos y el trazado de nuevas vías superpuestas a las existentes o alternativas a las mismas. Estos esfuerzos serán unificados gracias al Plano Rodoviário Nacional del año 2000 y, más recientemente, el Plano Estratégico dos Transportes e Infraestruturas de 2014. Las últimas iniciativas en este sentido están estrechamente vinculadas, en las regiones del sur, con el fomento del turismo de interior en el caso de Alentejo

73. Santos, 1995.

Tabla 2.6. Evolución demográfica de las ciudades medias del sur de Portugal (regiones de Alentejo y Algarve).

Región	Subregión	Ciudad	Población		
			1864	1970	2011
ALENTEJO	Bajo Alentejo	Beja	6874	24180	30470
	Alto Alentejo	Elvas	10271	22230	23078
		Portalegre	6433	25800	24930
	Alentejo Central	Évora	11518	27935	30470
	Alentejo Litoral	Sines	—*	7550	13200
ALGARVE	Barlovento	Lagos	7744	16550	22095
		Portimão	—*	25585	45431
	Sotavento	Faro	8014	30535	44119
		Olhão	—*	9850	14914

Elaboración propia sobre datos de Censo de 1864-I Recenseamento Geral da População, Censo de 1970-XI Recenseamento Geral da População y Censo de 2011-XV Recenseamento Geral da População. Instituto Nacional de Estadística de Portugal.

*Nota: en el censo de 1864 sólo figura la población de las ciudades consideradas, en ese momento, como asentamientos urbanos. El resto se supone incluida en los concelhos correspondientes.

—con la aparición del aeropuerto de Beja y la autovía de conexión, ambos paralizados a día de hoy—, y de costa en el caso de Algarve⁷⁴—con el desdoble de la carretera nacional EN-125 en la autovía A22 y su posterior conversión en vía de peaje.

En los planos patrimonial y paisajístico, sin embargo, las actuaciones han sido menos evidentes y más tardías. Además de la propia incidencia de los mencionados planes sobre los tejidos históricos de las ciudades medias⁷⁵, caben ser destacadas las labores de recuperación de la autenticidad y puesta en valor de las dos ciudades medias Patrimonio Mundial de Évora —declarada en 1985— y Elvas —declarada en 2012—, así como la más reciente elaboración de itinerarios y catálogos por parte de la Dirección General de Patrimonio de Portugal o la inclusión de algunas cuestiones sobre los aspectos culturales de las unidades paisajísticas en los planes de ordenación territorial de Alentejo y de Algarve.

2.5.5. Conclusiones al estudio de otras redes de ciudades medias en la Península Ibérica

Tras elaborar un estudio sintético sobre otras redes de ciudades medias de la Península Ibérica —concretamente las situadas en el sur de la Comunidad Valenciana, la Región

74. Gobierno de Portugal, 2007. Gobierno de Portugal, 2010.

75. Aguiar, Cabrita y Appleton, 1998.

de Murcia, el centro y sur de Extremadura y las regiones portuguesas de Alentejo y Algarve-, y efectuando una comparación con el sistema urbano de ciudades medias del centro de Andalucía, que nos ocupa como objeto principal de estudio en este trabajo, podemos establecer una serie de conclusiones que nos ayuden a entender el funcionamiento de este último en relación a otras casuísticas que, aunque guardan relación en cuanto a su definición funcional y roles territoriales, presentan ciertos contrastes derivados de las particularidades del territorio en el que se establecen y del sistema urbano que articulan.

Se observa que, en la práctica totalidad de los casos, el establecimiento de centros territoriales secundarios se establece en regiones que, en los últimos siglos, han tenido una presencia fuerte del sistema agrario como sector productivo. A menudo, además, están asociadas a elementos territoriales que favorecen el desarrollo de la agricultura: cursos fluviales, campiñas, vegas y valles. Esto refuerza y, de algún modo, extiende a otras latitudes el concepto de agrocidades que generalmente se ha empleado para caracterizar a las ciudades medias andaluzas, pues en términos generales la aparición de centros urbanos secundarios se produce mediante la evolución de un núcleo poblacional que adquiere un protagonismo especial en un entorno rural.

Por otra parte, la conexión entre el crecimiento de las ciudades medias y el establecimiento de infraestructuras viarias de gran velocidad, que parecía evidente en el caso andaluz, se ve matizado en otros casos, como el extremeño, el murciano o el alentejano, en el que algunas ciudades aparecen, aparentemente, por una necesidad de emergencia de un polo de atracción secundario en consonancia de las teorías de Christaller sobre el equilibrio territorial. En otros casos, sin embargo, como los de la Comunidad Valenciana o el Algarve, la presencia de autovías ha fortalecido a lo que ya eran núcleos urbanos de especial protagonismo y ha consolidado la red urbana secundaria.

Por último, podemos hacer hincapié en la naturaleza histórica de todas las redes de ciudades medias estudiadas que, salvo excepciones, contaban con más de 10.000 habitantes ya a mediados del siglo XIX, lo que confirma el paralelismo con la red andaluza en cuanto a la existencia de sistemas de centros intermedios que han articulado durante siglos el territorio y, más concretamente, las áreas rurales del sur de la Península Ibérica.

