COMITÉ ESPAÑOL DE LA
UNIÓN GEOGRÁFICA INTERNACIONAL

Aportación Española al XXXI congreso de la U.G.I.
TÚNEZ 2008

España
y el Mediterráneo

Una reflexión desde la geografía española

Real Sociedad Geográfica

AGE
Asociación de Geógrafos Españoles

GOBIERNO DE ESPAÑA
MINISTERIO DE FOMENTO
INSTITUTO GEOGRÁFICO NACIONAL

COMITÉ ESPAÑOL DE LA UNIÓN GEOGRÁFICA INTERNACIONAL

ESPAÑA Y EL MEDITERRÁNEO: UNA REFLEXIÓN DESDE LA GEOGRAFÍA ESPAÑOLA

Aportación Española al XXXI Congreso de la Unión Geográfica Internacional

TÚNEZ, 2008

Este libro constituye la Aportación Española al XXXI Congreso de la Unión Geográfica Internacional, Túnez 2008.

Ha sido elaborado por el Comité Español de la UGI y ha contado, para su edición, con la colaboración de la Dirección General del Instituto Geográfico Nacional-Centro Nacional de Información Geográfica (Ministerio de Fomento).

La edición de esta obra se ha realizado bajo un Consejo editorial formado por:

Gemma Cànoves Valiente
Carlos Manuel Valdés
María Asunción Martín Lou
Sebastián Mas Mayoral
Rafael Mata Olmo
Manuel Valenzuela Rubio
M.ª del Carmen Cañizares
Secretaria: María José Lozano de San Cleto

Equipo de traductores:

Pilar Bosque Sendra, Inmaculada Bosque Sendra, Krystyna Sleziak, Gabriela Díaz

Diseño de Portada:

Centro Nacional de Información Geográfica

Maquetación:

Dirección General del Instituto Geográfico Nacional
Subdirección General de Producción Cartográfica
Servicio de Edición y Trazado

© Comité Español de la Unión Geográfica Internacional
ISBN: 978-84-612-5196-4
Depósito legal: M-37805-2008

LOS PROCESOS DE URBANIZACION EN ESPAÑA. NUEVOS FACTORES, NUEVAS TENDENCIAS

MANUEL VALENZUELA RUBIO
JULIA SALOM CARRASCO

La visión sobre los procesos de urbanización en España recogida en este capítulo de la Aportación Española al XXXI Congreso Internacional de Geografía aspira a reflejar, con las lógicas limitaciones de espacio, la transición experimentada por las ciudades españolas en el tránsito del siglo XX al XXI, un período marcado por el fuerte expansionismo tanto económico como espacial y demográfico.

En el sistema urbano español se han intensificado durante estos años los procesos de metropolización, sobre todo en las regiones mediterránea; las grandes metrópolis han ganado protagonismo y dentro de ellas las ciudades centrales gracias, sobre todo, a la fuerte expansión del terciario superior. Paralelamente, se han acentuado los procesos de difusión urbana en el territorio tanto residencial como de las actividades económicas y se han dado pasos hacia consolidación de incipientes estructuras metropolitanas policéntricas. En conjunto, se ha reorganizado la red urbana española y aumentado su capacidad para vertebrar el territorio. A ello han contribuido, entre otros factores, la mejora de las infraestructuras de comunicación, la consolidación de las capitales regionales o la generalización de las nuevas tecnologías. Ello no obsta para que todavía el sistema urbano español adolezca de una escasa jerarquización y presente dificultades para dinamizar el territorio de forma equilibrada

En las dos últimas décadas se ha producido también es España una profunda revisión del papel que corresponde a las ciudades en el desarrollo económico en general y de las regiones en que se ubican en particular. Este planteamiento es de aplicación, sobre todo, a Madrid y Barcelona, convertidas en motores del crecimiento del país y en «interfases» de la economía

nacional con la internacional, aunque sin llegar a alcanzar el rango de ciudades globales. Madrid, en concreto, destaca por haber experimentado un importante ascenso respecto a otras grandes ciudades europeas como destino de inversiones exteriores. Otros ámbitos metropolitanos dinámicos como Valencia, Sevilla, Bilbao, Valencia, Valladolid o Palma de Mallorca ejercen un indudable liderazgo económico en sus respectivas áreas de influencia. Ahora bien, no todas las actividades económicas se benefician por igual del dinamismo urbano actual. En general, son las industriales con un alto contenido tecnológico (electrónica, informática, biotecnológica, aeronáutica, etc.) así como los servicios a las empresas los sectores que protagonizan el nuevo ciclo expansivo de las grandes ciudades. La terciarización de las economías urbanas refleja, en definitiva, la ubicación de las ciudades españolas en la órbita de la globalización y es garantía de prosperidad y competitividad en la escena internacional. La tradicional preferencia del terciario por las áreas centrales urbanas también se ha visto en parte modificada a causa del atractivo que sobre ellas ejercen las áreas suburbanas, donde ya se pueden encontrar grandes complejos de oficinas (parques empresariales), centros comerciales diversificados, instalaciones feriales y congresuales, plataformas logísticas y complejos de ocio así como universidades y otros grandes equipamientos.

En el ámbito social las transformaciones relacionadas con la recuperación económica iniciada desde mediados de los años 1980 se concretan, entre otros efectos, en la alteración de las pautas de consumo, de la estructura y comportamiento familiares y de las preferencias y actitudes en relación con la vivienda y la movilidad, de las que se derivan el aumento de la movilidad residencia-trabajo en los entornos urbano-metropolitanos y una pauta de urbanización crecientemente más difusa. Posteriormente (desde mediados de los años 1990), la llegada masiva de población inmigrante no europea, ubicada preferentemente en las áreas centrales de las principales áreas metropolitanas, ha producido un repunte en el crecimiento demográfico y reforzado las tendencias hacia la recentralización del crecimiento metropolitano. A partir de este momento, el municipio central pierde población autóctona, pero gana población extranjera de forma que en algunos casos compensa las pérdidas.

La mejora de las comunicaciones tanto terrestres como aéreas (red de autovías y autopistas, ampliación del sistema aeroportuario, implanta-

ción de la red de alta velocidad ferroviaria y la expansión de las redes de cercanías) así como la difusión social de la motorización han influido intensamente en los procesos de urbanización, la formación de periferias y la aceleración de la urbanización turística del litoral mediterráneo, dando como resultado estructuras urbanas caóticas y difíciles de gestionar. Aún es pronto para ponderar el impacto urbano de las nuevas tecnologías de la información y comunicación (TICs), aunque se puede adelantar que será importante a la vista de la preferencia de las redes de fibra óptica por los entornos urbanos; no en vano es en las grandes ciudades donde se hallan las mayores concentraciones de clientes potenciales tanto privados como empresariales e institucionales. Son enormemente variados los instrumentos que las ciudades españolas están utilizando para avanzar hacia la sociedad de la información que implica el uso generalizado de las TICs. Ahora bien, donde se hace más visible la impronta espacial de las innovaciones tecnológicas es en la proliferación en las ciudades españolas, a partir de mediados de los años ochenta, de parques científicos y tecnológicos, mayoritariamente impulsados por las administraciones locales y regionales en colaboración con las universidades y otras entidades. Una mayoría de ellos tiene preferencia por localizaciones periféricas dotadas de buena comunicación, alta calidad ambiental y proximidad a centros de investigación.

Es evidente, por tanto, que el modelo predominante de urbanización en España se halla unido a una explosión de las necesidades de movilidad de los ciudadanos y de las empresas. En consecuencia, se reduce la capacidad para retener en el interior de los municipios la movilidad que generan al mismo tiempo que aumenta tanto el número de desplazamientos como su longitud y duración, se diversifican de los destinos y se incrementa la irregularidad temporal de los viajes; por otra parte, en el reparto de los desplazamientos por modos de transporte salen beneficiados los motorizados privados, reduciéndose en términos relativos tanto los desplazamientos a pie como los que utilizan el transporte público. De aquí el protagonismo que han adquirido sobre los procesos de difusión urbana las infraestructuras de transporte, más visible aún en las periferias urbanas, hasta tal punto que se da por superada la fase del modelo urbano compacto, considerado hasta la actualidad como el más característico de las ciudades españolas. El reciente impulso de la desconcentración tanto

de la vivienda como de la actividad económica a las periferias urbanas está dando lugar a una nueva relación población-empleo, aunque el protagonismo del mercado de trabajo sigue monopolizado por las ciudades centrales de las metrópolis. Es de destacar la enorme presión que sobre el urbanismo local ejerce el modelo difuso impulsado por la empresa privada, a la búsqueda de las mejores ventajas locacionales; también los ayuntamientos manifiestan interés por atraer hacia sus territorios nuevas inversiones, sobre todo las que crean más empleo o las que aportan mayores ingresos a las arcas municipales.

A escala interurbana, la implantación en España de la red ferrocarriles de alta velocidad iniciada en 1992 (Línea Madrid-Sevilla) ha traído consigo profundos cambios espaciales y económicos en las ciudades con estación de AVE (Alta Velocidad Española), que ya son catorce, incluída Madrid, situadas a lo largo de las cuatro líneas abiertas hasta 2008. Esta nueva modalidad de transporte ferroviario ha dado lugar a alteraciones profundas en la red urbana española, ya que ha mejorado la conexión de las ciudades con la capital del país, con otras grandes ciudades lejanas pero también con las ciudades próximas. Paralelamente, la alta velocidad constituye un factor decisivo para la dinamización y modernización de las ciudades con estación AVE, ya que abre un amplio abanico de oportunidades nuevas que afectan a la demografía, a la economía, así como a la reorganización del espacio urbano heredado. Las transformaciones urbanísticas vinculadas a la llegada del AVE han sido hasta ahora los efectos más visibles de su presencia por cuanto ha habido que crear nuevas estaciones o reordenar las existentes y sus entornos urbanos y territoriales. Es previsible, por lo demás, que se vean particularmente afectadas aquellas actividades más vinculadas a la accesibilidad como son las actividades logísticas con Zaragoza como ejemplo más representativo.

No menor ha sido el protagonismo que sobre la difusión urbana en el territorio ha tenido la última década de gran prosperidad experimentada por el sector inmobiliario; los ayuntamientos también han sacado partido de la fiebre constructora sobre la base de sus competencias para ampliar la superficie urbanizada y asignarle usos y densidades. La legislación urbanística permite a los ayuntamientos disponer de importantes superficies de suelo urbanizado, con cuyos grandes beneficios han conseguido equilibrar las siempre deficitarias haciendas locales y mejorar los servicios a

los ciudadanos, pero también se han creado ocasiones para determinadas irregularidades e incluso para la corrupción. La fiebre inmobiliaria de la década 1997-2007 ha traído también consigo cambios profundos en la organización física de las áreas residenciales destacando entre ellos la expansión de la tipología unifamiliar en las periferias urbanas y la eclosión de los conjuntos residenciales de vivienda colectiva cerrados, organizados en torno a espacios verdes y deportivos de uso exclusivo para sus residentes. También en el interior de la ciudad consolidada el «boom» inmobiliario ha traído consigo una profunda renovación morfológica de amplias zonas de la ciudad consolidada afectando también a su perfil social y a sus actividades económicas; al hilo de este proceso se ha producido una vuelta a la ciudad central de las clases medias profesionales, que nunca llegaron a abandonarla del todo en España. Ahora bien, las mayores operaciones inmobiliarias de este período se ubican en el borde del continuo urbano afectando a grandes extensiones de suelo residencial, donde se han programado decenas de miles de viviendas, sin que tan voluminosa oferta haya contribuido a abaratar unos precios en acelerado accenso. Aún más espectacular si cabe es la aceleración de los procesos de difusión residencial fuera de las ciudades centrales de las aglomeraciones hacia ciudades medias y pequeñas de las regiones urbana e incluso hacia núcleos de carácter acusadamente rural; su gran vitalidad actual se halla asociada a la expulsión hacia la periferia de segmentos de población con limitada capacidad adquisitiva tanto de origen exógeno (inmigrantes) como endógenos (clases medias bajas, jóvenes, etc.).

La urbanización turística, como proceso de creación de espacios urbanos específicos destinados al consumo recreativo, ha presentado diferencias significativas respecto a otros procesos urbanos tanto en su concepción como en su funcionalidad, su hábitat y su dinámica. Entre sus rasgos característicos hay que destacar el rápido crecimiento demográfico y laboral, la menor presencia de algunos de los equipamientos característicos de las zonas residenciales convencionales (docentes, culturales, asistenciales, etc.) respecto a los destinados al tiempo de ocio (deportivos, recreativos) o su policentrismo, ya que ninguna de las ciudades ejerce un claro predominio polarizador sobre el territorio, sino que todas ofrecen las mismas funciones banales, específicamente orientadas al turismo; en las zonas de urbanización turística domina la dispersión resi-

dencial por el territorio al mismo tiempo que no sufre los procesos de pérdida de población y de funciones de la ciudad central en beneficio de las periféricas característicos de las áreas urbanas convencionales. Morfológicamente, se caracterizan por la formación de un continuo construido extenso compuesto por la combinación de distintos modelos tipológicos. Además, debido a la falta de planificación previa, en estas zonas se generan importantes problemas de congestión, masificación y degradación ambiental, lo que ha desembocado en el deterioro de la calidad de muchos destinos turísticos así como de sus valores patrimoniales y paisajísticos. En definitiva, difícilmente las formas urbanas resultantes pueden ser consideradas como ciudad, ya que ni se planificaron como tales, ni resultan de la evolución y desarrollo de espacios urbanos históricos preexistentes. Por tanto, pese a su continuidad geográfica, se trata en realidad de una serie de espacios urbanizados fragmentarios, carentes de una verdadera articulación urbana. En fechas más recientes dos nuevos procesos han surgido en ellos; por una parte, la incorporación a la dinámica metropolitana de las áreas litorales de segunda residencia próximas a grandes centros urbanos, particularmente en las zonas turísticas cercanas al Área Metropolitana de Barcelona; por otra, la gran difusión de un nuevo producto turístico, el campo golf, ha hecho surgir una nueva generación de urbanizaciones turísticas *(golf resorts)* carentes de la necesaria planificación territorial y dotadas de un fuerte impacto ambiental

En el marco de un proceso de urbanización extensiva y difusa como el que ha ocurrido en España, se ha producido un consumo acelerado de suelo que dificulta la preservación de los espacios libres intersticiales. Sin embargo, en España se están utilizando las distintas normativas de protección de espacios naturales o rurales para conseguir la preservación y ordenación de estos espacios libres. Desde su planteamiento inicial, la protección de espacios naturales ha ido evolucionando en el sentido de una creciente integración en las políticas de ordenación del territorio, lo que ha aumentado su papel en la planificación. Esta evolución ha actuado principalmente en tres sentido: la adaptación de espacios libres periurbanos para que cumplan funciones dotacionales y de ocio a la población metropolitana aparte de seguir cumpliendo la función de protección ambiental; la creación de un sistema de espacios libres, mediante corredores o pasillos verdes que contribuyan al mantenimiento ecológico y actúen

como elemento articulador del territorio; por último, la toma en consideración de la potencial contribución de los espacios libres al desarrollo territorial hace necesario que la población local intervenga activamente en el proceso de declaración, gestión y ordenación de espacios naturales

La preocupación en España por los efectos negativos del expansionismo urbano sobre el medio ambiente se remonta a los años 80 pero se acentúa en los 90 con el respaldo de programas e iniciativas promovidas por organismos internacionales desde la Unión Europea *(Libro Verda del Medio Ambiente Urbano)* hasta la propia ONU *(Programa de Buenas Prácticas)*. El indicador más elocuente de la «huella ecológica» urbana se concreta en el consumo de suelo, considerado sin duda como la mayor amenaza para la sostenibilidad urbana ya que a él se le sacrifican espacios naturales de calidad y los más fértiles suelos de uso ganadero y agrícola así como otros recursos territoriales valiosos (agua, materiales de construcción, energía etc.). Es de resaltar que el proceso de urbanización durante los noventa fue más acusada en España que la habida en el conjunto de la Unión Europea, tendencia acelerada en los recientes años de euforia constructora. En cuanto a las causas de la exorbitada actividad edificatoria, básicamente residencial, tiene entre otras muchas causas el crecimiento demográfico y la aparición de la demanda de los inmigrantes, pero también es achacable a la crisis de los mercados bursátiles, a la adquisición de viviendas por extranjeros en las zonas turísticas y, sobre todo, a la entrada masiva de capitales internacionales hacia el mercado inmobiliario turístico. No es ajeno a este frenesí constructor la existencia de una legislación urbanística muy heterogénea, que comparten el Estado y las Comunidades Autónomas; esta confusión ha favorecido las prácticas especulativas, ya que en algunos casos ha sido muy permisiva, en otros no se ha puesto plenamente en vigor y a veces ha sido incumplida. A contrarrestar las activas tendencias urbanizadoras se han tomado algunas medidas entre las que destaca la creación en 1996 del Ministerio del Medio Ambiente o la recientemente aprobada nueva Ley del Suelo de 2007. Paralelamente se han multiplicado desde todas la administraciones las iniciativas para impulsar la sostenibilidad urbana en sus respectivos territorios. En tal contexto los ayuntamientos han tenido un considerable protagonismo mediante la redacción y aplicación de la Agenda Local 21, la promoción de comunidades urbanas sostenibles (eco-ciudades) y la

realización de numerosas acciones de mejora ambiental urbana, muchos de ellos patrocinados por la Unión Europea. Importante papel en la creación de un ambiente de interés y preocupación por la sostenibilidad urbana han tenido los movimientos ecologistas.

Las líneas tendenciales en el ámbito económico, social y territorial descritas en los párrafos anteriores han actuado en un contexto normativo que ha sido incapaz de controlar y encauzar los procesos espontáneos. Las principales insuficiencias de este marco se derivan de la fragmentación del mapa institucional regional y local y los inevitables problemas de coordinación asociados, de las limitaciones de los instrumentos de planificación y coordinación supramunicipales y de las tendencias hacia la desregulación del urbanismo favorable a un mayor protagonismo de los agentes privados. Los instrumentos urbanísticos han demostrado un exceso de vinculación a los intereses locales y de ausencia de coordinación entre municipios. Frente a este complicado panorama, hay que destacar, como aspectos positivos, aunque aún incipientes, la reciente incorporación de nuevos enfoques a la ordenación del territorio tales como la evaluación ambiental de planes y programas, la protección del paisaje, una actitud más positiva hacia la cooperación institucional y la participación social en lo que se ha denominado «nueva gobernanza territorial».

LOS PROCESOS DE URBANIZACION EN ESPAÑA. NUEVOS FACTORES, NUEVAS TENDENCIAS

Manuel Valenzuela Rubio. Universidad Autónoma de Madrid

Julia Salom Carrasco. Universidad de Valencia

I. INTRODUCCIÓN

Los autores de este texto han asumido el encargo de presentar los procesos recientes de urbanización en España para su inclusión en la Aportación Española al XXXI Congreso Internacional de Geografía (Túnez, agosto de 2008) con un cierto sentimiento de impotencia; no es para menos, pues es inevitable que nos deba abrumar el empeño titánico de encerrar en un espacio tan reducido como el que se nos ha concedido una realidad que, además de compleja y muchas veces confusa, ha sido ya objeto de un buen volumen de investigaciones y su consiguientes productos editoriales. Por tanto, nuestro empeño ha de hacerse desde una voluntad de esfuerzo para ofrecer a la comunidad de los geógrafos un producto digno y útil pero también desde una postura obligadamente humilde, pues estamos convencidos de que, aún en la mejor de las hipótesis, el cuadro que pintemos tendrá más sombras que luces. Nos daremos por satisfechos si ayudamos, mediante él, a mejorar el conocimiento de nuestros colegas extranjeros sobre la atormentada realidad urbana española de esta transición del siglo XX al XXI y somos capaces de ofrecer a nuestros compatriotas un estado de la cuestión mínimamente coherente y actualizado. Obviamente, hemos tenido que beber para confeccionar el texto en la producción bibliográfica urbana de muy variada procedencia, preferentemente española, pero con autorías muy heterogéneas, ya que, junto a los trabajos de geógrafos también los habrá de investigadores de muy diversas procedencias disciplinares (arquitectos, sociólogos, economistas etc.).

Otra cuestión que ha de ser clarificada antes de entrar en materia es el encuadre temporal de la aportación, de la que nos atreveríamos a afirmar que, más que ardua, es de imposible delimitación precisa, ya que ni los procesos ni las tendencias en cualquier realidad humana difícilmente tienen un punto de arranque; más bien son realidades continuas, donde lo único que cabe ver son inflexiones, raramente rupturas. Pues bien, en aras más que nada del pragmatismo, nos hemos inclinado por elegir una inflexión, la que se corresponde *grosso modo* con la última etapa de prosperidad económica en las ciudades: gran parte de los 90 y el tiempo que va trascurrido del siglo XXI. Se podría hablar, pues, de una etapa de transición entre los dos siglos, que, aunque en general ha estimulado la economicidad urbana, también ha hecho aflorar con toda su crudeza factores de conflicto a escala planetaria cuya solución no se ve aún en lontananza. De lo que sí hay síntomas inquietantes es de que la pulsación de prosperidad, que tanto impacto ha tenido (para bien y para mal) sobre los procesos y tendencias de la urbanización en España, se halla en trance de acabar. Otra inflexión, pues, parece avizorarse. Quizá en una futura aportación a otro evento académico alguien analizará la huella sobre las ciudades y metrópolis española de las próximas décadas.

II. LAS ESTRUCTURAS URBANO-TERRITORIALES: LA ARMADURA URBANA

En este período de cambio de siglo XX al siglo XXI, al que se refiere este texto, algunos autores han querido ver también un cambio de ciclo en las dinámicas urbanas, particularmente visible en las principales áreas metropolitanas españolas (Nel.lo, 2004:534-538) por lo que respecta a la dicotomía concentración-desconcentración de población y actividades económicas. Bien es verdad que el comportamiento del modelo español por lo que se refiere a ambas dimensiones no es tan distinto al patrón que han seguido desde hace 50 años las metrópolis europeas; lo que cambia sustancialmente son los *tempos* y las escalas en que tales dinámicas se producen. Para el autor citado las áreas metropolitanas medias (Sevilla, Málaga, Valencia) estarían ahora en la etapa de desconcentración absoluta, en tanto que Bilbao y Barcelona estarían entrando en la etapa de recentralización y Madrid habría cubierto el ciclo completo y se hallaría ya instalada plenamente en la última etapa del ciclo (Nel.lo, 2004:538). Sin embargo, el hecho de que las ciudades centrales de las áreas metropolitanas hayan invertido su decadencia demográfica y recuperado su protagonismo económico gracias, sobre todo, al repunte del terciario superior, no significa en absoluto que los procesos de difusión

urbana en el territorio se hayan detenido; de hecho, esta tercera fase del proceso de metropolización se caracterizaría precisamente por un notable crecimiento de la ciudad central compatible con la acentuación de la dispersión urbana sobre el territorio metropolitano (Nel.lo, 2007:30). En consecuencia, asistimos en estos primeros años del siglo XXI, al menos mientras ha durado la 'burbuja inmobiliaria', a un auténtico paroxismo de desconcentración tanto residencial como de actividades productivas**.** El modelo de 'ciudad difusa', por tanto, y sus secuelas sobre el territorio y el medio ambiente salen, pues, reforzados en la actual etapa de 'urbanización universal' a la que también ha sucumbido España (Monclús, 1998).

Por ello, es oportuno hacer referencia a cómo el reforzamiento de esta tendencia ha roto definitivamente con la trilogía que ha caracterizado durante milenios a las áreas urbanas (una población, un territorio y una circunscripción político-administrativa) pero también ha hecho quebrar la dicotomía centro-periferia (Ferrâo, 2004:517-518). Para algunos autores la proliferación de los procesos de suburbanización y la exportación de actividades industriales a coronas cada vez más distantes de los centros tradicionales con la consiguiente formación de periferias interminables hace pensar que la época de las ciudades ha terminado con la desaparición de la dicotomía campo-ciudad (Roca, 2004:501). España, por supuesto, no se ha quedado al margen de la nueva fase de urbanización marcada por la difusión de la ciudad en el territorio y la intensificación del proceso de metropolización; lo corrobora el hecho de que, con datos de 2006, 1.054 municipios se hallaban integrados en áreas urbanas y que de las 83 mayores áreas urbanas sólo 18 abarcaban un solo término municipal. Sin embargo, el reconocimiento de la creciente urbanización del territorio español no debe hacer olvidar que existen profundas diferencias internas en el sistema urbano español tanto en cuanto al tamaño de las áreas urbanas, como en cuanto a su expansionismo físico y dinamismo económico con la consiguiente capacidad diferencial de vertebración del territorio (Troitiño, 2007:27-30).

El sistema urbano español ha sido objeto de atención para los geógrafos españoles al menos desde los años 60 tanto a escala nacional como regional y provincial con notables resultados en cuanto a producción científica y aportaciones aplicadas. En las décadas trascurridas desde entonces los profundos cambios tanto económicos como políticos ocurridos han afectado sin duda a la reorganización de la red urbana española y

a su capacidad para vertebrar y movilizar el territorio haciendo su aparición mallas urbanas regionales (Andalucía) incluso corredores urbanos en contextos territoriales concretos (fronterizos, ferroviarios, fluviales, etc.) dotados de gran vitalidad y potencialidad de vertebración territorial (Lozano, 2007). Es evidente la importancia que en tal sentido hayan podido tener el efecto combinado del proceso de metropolización, mas intenso en las regiones mediterráneas, con la mejora de las comunicaciones (redes de autovías y líneas de AVE, por ejemplo), la aparición de las capitales regionales o la descentralización del sistema universitario, por no hablar de las perspectivas que le abre a la reorganización de la red urbana la implantación masiva de las T.I.C. (Tecnologías de la Información y Comunicación) (Vilagrasa, 1995; Valenzuela, 2000; Precedo, 2003: 23; Vázquez & Corbera, 2003:138-142).

La mayor atención, sin duda, se ha centrado en la definición y delimitación de las áreas metropolitanas con aportaciones tanto a nivel nacional como regional (Feria, 2003:96-97); las siete de mayor tamaño (Valencia, Sevilla, Bilbao, Málaga y Zaragoza, todas por encima de los 500.000 habitantes) incluidas las dos metrópolis (Madrid y Barcelona) de rango internacional (verdaderas MEGAs y 'motores europeos'[1]) han sido las más sometidas al análisis y aplicación de nuevas metodologías y terreno abonado para dirimir si les son de aplicación conceptos como región urbana o región metropolitana. En todo caso, el fenómeno metropolitano español presenta una gama de situaciones intermedias entre la 'ciudad compacta', avalada por las más altas densidades de Europa, y la 'ciudad difusa' fruto de los procesos recientes de desconcentración económica y suburbanización residencial, incluida su variedad híbrida (la 'desconcentración concentrada'), antesala del 'policentrismo' en grado más o menos incipiente[2] En tal situación se encontrarían estructuras metropolitanas como Elche-Alicante, Granada o Murcia (Serrano,2005). Todas las grandes áreas metropolitanas se caracterizan por poseer en alguna medida funciones de capitalidad, acoger una amplia gama de actividades así como una gran capacidad de difusión tanto económica como cultural a nivel regional, nacional e incluso internacional.

[1] La calificación como M.E.G.A. (*Metropolitan Economic Growh Areas*) se sustenta en los parámetros de masa demográfica, competitividad, conectividad y concentración de conocimiento, según el *Informe Intermedio sobre la Cohesión Territorial en la Unión Europea* (2004).

[2] El policentrismo en España, entendido como una modalidad metropolitana compuesta por varias ciudades de diferente tamaño sin que entre ellas exista una dominante, sino que funcionan en clave de complementariedad, solo se constata en rangos metropolitanos de segundo nivel: la Bahía de Cádiz y la

Una atención en alza está recibiendo, por su parte, el subsistema situado en el extremo opuesto de la jerarquía urbana española: las ciudades medias o centros intermedios (entre 20.000 y 200.000 habitantes y que no forman parte de áreas metropolitanas), las cuales aportan su personalidad diferencial urbana a regiones completas del interior como Castilla y León, Extremadura y Castilla-La Mancha, pero también litorales como Galicia o Asturias, carentes de un claro organismo rector metropolitano, papel ejercido por Madrid sobre las regiones de la Meseta. También abundan las ciudades medias en regiones con uno o varios organismos metropolitanos (Andalucía, Aragón, País Vasco o Cataluña y Comunidad Valenciana) (Vilagrasa, 1995; Salom, 1992). Una perspectiva actualizada que del sistema urbano español nos lo ofrece la última edición de *Atlas Estadístico de las Áreas Urbanas de España de 2006,* cuya conclusión más relevante es que se trata de "*un sistema urbano desequilibrado, escasamente jerarquizado y con dificultades para vertebrar y movilizar el territorio de forma equilibrada" (*Troitiño, 2007:28).

III. LÍNEAS TENDENCIALES DEL RECIENTE PROCESO DE URBANIZACIÓN

III.1. Factores económicos impulsores de las actuales tendencias urbanizadoras en España

Hay sobradas razones para que las ciudades sean espacios privilegiados para el desarrollo económico ya que en ellas se ubican las estructuras de comunicación y de transporte, atraen los centros de investigación y de formación, los servicios avanzados las prefieren y generan un clima de información, flexibilidad y competencia; todo lo cual es imprescindible para el desarrollo de la actividad económica. Es de destacar cómo la potencialidad económica de las ciudades se refuerza con la accesibilidad respecto al exterior mediante autopistas o autovías, tren de alta velocidad, puerto o aeropuerto. Del conjunto de infraestructuras de transporte actualmente en ejecución el aeropuerto y al tren de alta velocidad son sin duda las que se consideran como elementos de oportunidad y de competitividad económica (Ganau &Vilagrasa, 2003:44-47; Fernández García, 2005).

---

comarca central de Asturias (*Ciudad Astur)* (Rodríguez & Menéndez, 1999) y, en menor medida, en el Corredor San Sebastián-Bayona (Lozano, 2007).

Durante las dos últimas décadas ha tenido lugar una profunda revisión del papel que corresponde a las ciudades en el desarrollo económico en general y de las regiones en que se ubican en particular. Esta revisión al alza de la importancia de las ciudades como motores del desarrollo es de más clara aplicación a las aglomeraciones urbanas y a las metrópolis; es en ellas donde se puede más fácilmente observar un nítido cambio de tendencia tras la profunda crisis urbana de la década de los 70 y parte de los 80 a causa de los procesos de reestructuración económica, cuya repercusión en España ha sido ampliamente analizada (Caravaca, 1991; Caravaca & Méndez, 1995; Méndez & Caravaca, 1993). Como es bien sabido, es en ellas donde se concentran y articulan las actividades que más genuinamente caracterizan a la actual etapa urbana postindustrial (el terciario superior en sus más variadas versiones: gerencial, innovador, financiero etc.). En consecuencia, las grandes metrópolis van a salir reforzadas del proceso de reestructuración capitalista convirtiéndose en formas espaciales dominantes desde donde se rige el comportamiento del sistema económico global.

Aplicando este planteamiento al caso español, Madrid y Barcelona han experimentado en las dos últimas décadas unos profundos cambios socioeconómicos y de sus estructuras productivas, lo que les permite no sólo actuar como motores del desarrollo del conjunto del país sino también como 'rótulas' de la economía nacional con la internacional aunque sin llegar a constituir auténticas ciudades globales (Castells, 1990; Valenzuela, 1999). En tal papel es muy significativo que ambas sean la puerta de entrada de una parte mayoritaria de las inversiones directas extranjeras (I.D.E.) en España (Estébanez, Molina & Pérez, 1993; Martínez-Roda, 2000), aunque su destino final pueda ser otras zonas del país. Por una combinación de factores Madrid recibió en la década 1987-1997 el 40,9 % del total de las inversiones extranjeras a España, frente a un 28,1% del conjunto de Cataluña (Durán, 1999: 25-26)[3]. Sin embargo, Barcelona se halla mucho mejor ubicada respecto a los dos grandes ejes de crecimiento de la economía española (valle del Ebro y Arco Mediterráneo), a pesar de que, ambas se hallan físicamente muy alejadas de los grandes ejes europeos de desarrollo urbano, situados en el entorno del Mar del Norte y el Eje del Rhin (el 'pentágono' urbano centroeuropeo); no obstante lo cual, tanto Barcelona como Madrid han experimentado

[3] La Comunidad de Madrid habría recibido en el período 1993-2005 el 51, 25 % del total español de la IDE, según datos de la Dirección General de Transacciones Exteriores, porcentaje sin duda hipertrofiado por el efecto combinado de los efectos 'de capitalidad' y ' de sede' (Myro & Delgado, 2007:74).

significativas mejoras en el posicionamiento respecto a otras grandes ciudades europeas dentro de las clasificaciones o '*rankings*' para determinar su atractivo como destino de inversiones (Observatorio Económico, 2007:103-105). Fuera de ellas se consolidan como ámbitos metropolitanos dinámicos Valencia, Sevilla, Bilbao, Zaragoza o Valladolid en las regiones peninsulares y Palma de Mallorca en Baleares, que ejercen un indudable liderazgo económico en sus respectivas áreas de influencia con perspectivas de ampliarlo a escalas más amplias; algunas de ellas (Valencia, Bilbao y Palma) han sido designadas como MEGAs potenciales y Sevilla como MEGA débil en el documento comunitario citado en la nota 1. El área metropolitana de Valencia (1,3 millones de habitantes) es un ejemplo elocuente de cómo sobre las economías de aglomeración y de escala se ha asentado un espectacular crecimiento económico, que ha dejado de manifiesto cómo "el ámbito urbano ha resultado ser el espacio físico más atractivo para la instalación de actividades industriales tanto por la importancia del mercado como por la oferta de mano de obra en cantidad y calidad" (Ponce, 2003:333).

La correlación entre potente entramado urbano y dinamismo económico regional no siempre alcanza la misma elocuencia pero, ello no obsta para que, las regiones más urbanizadas estén mejor dotadas para afrontar la globalización como 'ganadoras'; aún así el resurgir económico y las posibilidades de competir eficazmente en un contexto globalizado también pueden tener lugar fuera de las regiones urbanas pero siempre que se integren en sistemas territoriales de innovación (Salom, 2003: 8-9). Bien es verdad que la economicidad urbana no favorece por igual en la actual coyuntura a todas las actividades. La superación de la etapa desindustrializadora de los 70-80 ha dado paso en España a una espectacular floración de actividades con un cierto contenido tecnológico (electrónica e informática, farmacéutica, biotecnológica y aeronáutica, entre otras) así como a todo tipo de servicios complementarios a la industria (ingeniería, diseño, publicidad, marketing, etc.); la creciente terciarización de la industria se ha hecho particularmente patente en las áreas urbanas y metropolitanas donde con toda propiedad se puede hablar ya de economías 'servindustriales' (Rubalcaba, 1998; Caravaca & Méndez, 2003:40; 2005; Caravaca, 2007:457). En general, la terciarización urbana con toda su intrincada fronda de servicios (avanzados, innovadores, a las empresas, gerenciales, etc.), es el reflejo en la ciudad de la globalización; la tradicional preferencia del terciario por el espacio central urbano se ha visto acentuada en los 90 en el marco de las tendencias reurbanizadoras y de revalorización del centro que siguieron a los

procesos desurbanizadoras de las dos décadas anteriores (Moreno, 1997); no obstante lo cual, al hilo del cambio de siglo la desconcentración de todas la modalidades de terciario hacia las coronas suburbanas ha hecho surgir 'islas' especializadas, que, de alguna manera, siguen la estela de las '*edge cities'* norteamericanas (Ciudad bancaria del Santander, por ejemplo).

Una relación cada vez más intensa con las ciudades y un peso creciente sobre la prosperidad y competitividad urbanas en el actual proceso de globalización de la economía tienen las actividades feriales y congresuales; su transversalidad para todo el sistema productivo e incluso para actividades más tangencialmente relacionadas con él (científicas, culturales, etc.) le convierten en una auténtica 'rótula' de conexión entre lo local y los global (Gámir, 1999:40). Tanto es así que se halla muy extendida entre las administraciones locales y las organizaciones empresariales la idea de que la actividad congresual y ferial es garantía de progreso y modernidad de una ciudad, independientemente de su tamaño y especialización económica[4]. También se valora la enorme capacidad de inducción que tales actividades tienen sobre un amplio abanico de sectores económicos (transporte, hostelería, comercio, ocio, cultura, etc.). Por otra parte, no es despreciable la incidencia arquitectónica y urbanística de las actividades feriales y congresuales en las ciudades, que se traduce en edificios singulares, muchas veces auténticos hitos urbanos (los palacios de congresos, sobre todo) y la creación de nuevos recintos con capacidad organizadora de amplias áreas de la ciudad y de su desarrollo espacial. Evidentemente, todo ello es particularmente visible en las grandes ciudades; Madrid, Barcelona, Valencia, Bilbao o Sevilla salen profundamente beneficiadas en la competencia por atraer eventos, dada la calidad de sus instalaciones, su planta hotelera, su oferta cultural y de ocio amén de su atractivo edilicio y patrimonial. Por todo ello, se puede afirmar que el denominado turismo metropolitano o de negocios abre enormes oportunidades para las metrópolis postindustriales (Valenzuela, 1992, 1998, 2007)[5].

[4] Para impulsar y coordinar la actividad congresual en España se ha creado por iniciativa de la Federación Española de Municipios y Provincias (FEMP) la *Spain Convention Bureau*, en la que se integran los departamentos especializados de más de 30 ciudades de congresos. Una función similar realiza desde el ámbito privado la AFE (Asociación de Ferias Españolas), a la que sólo pueden pertenecer las instituciones feriales con una superficie de exposición superior a 100.000 m^2.

[5] La posición de las metrópolis españolas dentro del mercado ferial es muy desigual, ya que, según datos de 2001 Madrid acaparaba el 34,4% de la cuota española de mercado, Barcelona el 29,1, Valencia el 20% y Bilbao el 3,8 %. En cuanto a la riqueza generada por la actividad ferial sólo en las instalaciones de IFEMA (Institución Ferial de Madrid) se calcula en 1.500 millones de Euros (2004) y repercute en el mercado de trabajo con la creación de 412 empleos directos y 35.000 entre indirectos e inducidos (Valenzuela, 2007:716-717).

III.2. Incidencia de las innovaciones tecnológicas sobre los procesos de urbanización en España

A lo largo de las dos últimas décadas se ha acentuado el papel de las innovaciones tecnológicas en la evolución de las ciudades españolas desde múltiples dimensiones (espacial, económica, residencial y de estilos de vida, etc.). En particular, la incorporación o mejora de infraestructuras de comunicación tanto convencionales como avanzadas ha influido en la reubicación de muchas de ellas dentro de la red urbana española, en su difusión espacial y en su impacto sobre el entorno no urbano (laboral, residencial, recreacional, etc.). De todas ellas se deriva una mejora de la movilidad que se traduce en unas nuevas relaciones entre puntos diferentes del territorio a diversas escalas (regional, nacional, internacional). Centrándonos en el ámbito de los procesos de urbanización, no se podría entender la difusión espacial de las ciudades y la formación de periferias sino en un contexto de gran movilidad con el consiguiente ensanchamiento de los mercados de trabajo y de vivienda (Angelet, 2000; Salom, 2007). De igual manera, la ocupación del litoral turístico por la urbanización aún con mayor intensidad que en las áreas metropolitanas durante los últimos diez años ha sido impulsada, entre otros factores, por la mejora de las comunicaciones por carretera, por tren y por avión.

Aún es pronto para ponderar cabalmente en las ciudades el impacto de las nuevas tecnologías de la información y comunicación (TICs) si se las compara con el que provocaron en su momento el teléfono o el telégrafo. Sin duda la implantación de las actuales redes avanzadas de comunicación está planteando nuevos problemas y desafíos, cuya definitiva solución dista de estar despejada. A las complicaciones técnicas se vienen a unir las financieras e incluso las normativas; un buen ejemplo de ello es la desigual y fragmentada implantación de las redes de fibra óptica y la caótica competencia entre éstas y los operadores de telefonía móvil. No obstante, ya se pueden detectar algunas pautas de distribución espacial de las infraestructuras de Internet en España entre la que destaca, como norma, su concentración en el interior de las dos grandes metrópolis, lo que se justifica no sólo por su peso demográfico sino por ser las mayores concentraciones de actividad empresarial y, sobre todo, por el gran volumen de usuarios corporativos residenciados en ellas (Vázquez & Corbera, 2003: 142). Son también las grandes ciudades y metrópolis las mejor preparadas para acoger aquellas actividades no directamente productivas pero muy vinculadas a la innovación tanto

públicas (universidades, OPIs, etc.) como privadas (laboratorios I+D de grandes empresas) (Durán, 1999; Caravaca, 2006:34-35).

Más intensa, aunque no menos irregular, es la presencia de las TICs en las administraciones públicas, en el sector productivo y en los hogares urbanos. Ya son muchos los programas con financiación pública con los que se aspira a difundirlas en todos los ámbitos de la vida. Con apoyo comunitario se han puesto en marcha iniciativas para implantar las TICs en todas las facetas de la administración pública no sin reticencias por ignorancia o por resistencia a todo lo que suponga cambio (Valenzuela & Vázquez, 2003). Sin embargo, la *ciberadministración* se va abriendo paso en las oficinas públicas con el apoyo de redes urbanas creadas para respaldarla (**Telecities** a nivel comunitario, **Ciudades Digitales** a nivel español e **Infoville** en la Comunidad Valenciana). Lo único que cabe añadir aquí es que son tan enormemente variados los caminos que las ciudades españolas están utilizando para avanzar hacia la sociedad de la información que se hacen difícilmente comparables sus respectivas situaciones a partir de un general interés por ir hacia un nuevo modelo de ciudad mediante el uso generalizado de las TICs (Ondátegui, 2006:84-91).

A escala de región metropolitana merece una consideración diferenciada la impronta espacial de las innovaciones tecnológicas materializada en la aparición desde mediados de la década de los 80 de varias generaciones de parques tecnológicos, científicos o científico-tecnológicos; España se incorporó a esta corriente con un cierto retraso respecto a otros países (Castells & Hall, 2001). Una mayoría de ellos tiene preferencia por las localizaciones suburbanas o periurbanas, lo que ya de entrada supone un reequilibrio laboral y funcional de las periferias metropolitanas, pero también requiere la disponibilidad de espacios bien comunicados, buena accesibilidad, proximidad a centros de investigación, etc.

III.3. Cambios sociales y de estilos de vida

Las transformaciones tecnológicas que se describen en párrafos anteriores no habrían tenido un impacto tan importante de no coincidir con importantes cambios sociales que han favorecido la movilidad y han alterado la pauta de crecimiento de las áreas urbanas españolas. En síntesis, y en función de la duración y de la pervivencia de la transformación, podemos distinguir dos tipos de factores.

En primer lugar, España experimenta una serie de transformaciones sociales y económicas que se basan en el despegue económico español iniciado en los años 1960, pero que cobran fuerza a partir de la recuperación económica de los años 1980. Este grupo de factores, que incluye la alteración de las pautas de consumo, de la estructura y comportamiento familiares, y de las preferencias y actitudes en relación con la vivienda y la movilidad, condiciona la dinámica interna y la morfología de las áreas urbanas. La principal consecuencia de su actuación ha sido el aumento de la movilidad residencia-trabajo en los entornos urbanos, y en particular en los metropolitanos, y una pauta de urbanización crecientemente más difusa.

En este sentido, se ha relacionado el incremento de la demanda de vivienda y el fuerte crecimiento del sector de la construcción que se experimenta desde fines de los años 1980 con el aumento de los niveles de renta y consumo y los cambios sociales asociados a la reducción de la fecundidad (disminución del promedio de personas por unidad familiar, aumento del número de familias monoparentales), tanto a través de la formación de nuevos hogares como, en muchos casos, mediante la posibilidad de adquisición de vivienda de mejora (Serrano, 2006: 139). Esta fuerte demanda de vivienda se combina con la difusión entre las clases medias y altas de la preferencia por un modelo residencial caracterizado por la vivienda unifamiliar, ubicada en entornos semirrurales, con baja densidad y mayor calidad ambiental, demandas que pudieron ser satisfechas fácilmente por un sector constructivo en expansión. El papel como signo de "status" de los nuevos espacios residenciales, marcadamente diferenciados funcional y socialmente, ha jugado un papel no despreciable en determinar las preferencias residenciales (Santos, 2000: 674). La expansión de las áreas residenciales en las periferias metropolitanas está también relacionada con la importancia que tiene en España el régimen de propiedad de la vivienda como mecanismo de ahorro, lo que habría generado la adquisición de segundas e incluso terceras viviendas que, en un contexto de aumento de la accesibilidad y movilidad creciente, se convierten en primeras residencias (Herce, 2005: 47-48), generando la expansión física de la "ciudad real".

Junto con estas tendencias de fondo, que tienen como principales consecuencias la ampliación territorial de la ciudad, la formación de un modelo de ciudad dispersa y la

ruptura del esquema centro-periferia dominante hasta el momento en favor de un modelo más polinuclear (Nel.lo, 2004; Herce, 2005), aparece en fecha más reciente un grupo de factores estrechamente relacionados con el papel de la inmigración hacia y desde las ciudades, que incide especialmente en el crecimiento demográfico de las ciudades y en su comportamiento diferencial en función del tamaño.

Desde 1975, el crecimiento de las grandes áreas urbanas se había ralentizado debido al cambio producido en el comportamiento de las migraciones internas, mientras que el crecimiento demográfico se concentraba en las ciudades medianas y pequeñas localizadas en la periferia metropolitana o en las áreas de influencia de las capitales de provincia (Romero & Albertos, 1993: 132). Sin embargo, a partir de mediados de los años 1990, la tendencia cambia de nuevo, iniciando un nuevo ciclo urbano de carácter recentralizador (Nel.lo, 2004: 540). Desde esta fecha, España se convierte, por primera vez en el siglo, en un país receptor de inmigrantes, que ahora proceden mayoritariamente de países no europeos. En pocos años, la población inmigrante pasa de constituir menos de un 1% de la población residente (346.553 personas en el Censo de Población de 1991) a suponer casi el 10% (4.482.568 extranjeros empadronados según el Avance del Padrón Municipal a 1 de enero de 2007).

Esta población se concentra principalmente en las áreas metropolitanas del área mediterránea y en Madrid, en donde encuentra un mercado de trabajo más importante (agricultura intensiva, turismo) y mayor oferta de viviendas. Dentro de las ciudades, la nueva inmigración se ubica preferentemente en las ciudades centrales (Bayona, 2007), en donde encuentra viviendas más baratas, mejor accesibilidad al transporte público y a los servicios sociales y en donde existen colectivos de población del mismo origen (Nel.lo, 2004: 539-540). La llegada a las ciudades españolas de esta población inmigrante, en general joven y con un comportamiento natalista, produce, por un lado, un repunte en el crecimiento demográfico, y, por otro, cierta tendencia a la recentralización del crecimiento metropolitano. A partir de este momento, el municipio central pierde población autóctona, pero gana población extranjera de forma que en algunos casos compensa las pérdidas (Nel.lo, 2004: 540).

III.4. Los nuevos usos turístico-recreativos del espacio

Uno de los procesos más significativos y con mayor impacto social, económico y territorial en España desde mediados del siglo XX ha sido la expansión de la actividad turística. Debido al predominio del turismo de sol y playa como producto principal, su impacto ha sido especialmente intenso en el litoral, y especialmente en el litoral mediterráneo y regiones insulares, donde ha tenido un importante papel en la organización del territorio. En estas áreas, la transformación radical de la base socioeconómica preexistente ha dado lugar a sistemas territoriales totalmente nuevos mediante la reorganización del poblamiento anterior y la creación de infraestructuras, equipamientos y oferta de alojamiento, configurando una nueva centralidad en el modelo de organización territorial (López Palomeque & Vera, 2001: 557). El predominio de la oferta extrahotelera confiere al turismo una importante dimensión inmobiliaria, centrada en la promoción y venta de viviendas, por lo que su impacto territorial ha sido muy importante (Vera & Baños, 1995: 33).

La urbanización turística se superpone al crecimiento urbano de las principales áreas y espacios metropolitanos mediterráneos, por lo que los niveles de ocupación del suelo alcanzan niveles muy elevados. Las nuevas estructuras de poblamiento se caracterizan por la linealidad, la conformación de una conurbación litoral en amplias zonas del arco mediterráneo, y la polarización del crecimiento en el eje costero. El proceso de urbanización turística se produce mayoritariamente de forma espontánea, no planificada, y planteada desde una escala local. Por tanto, pese a su continuidad geográfica, se trata en realidad de una serie de espacios urbanizados fragmentarios, carentes de una verdadera articulación urbana (López Palomeque & Vera, 2001: 559 y *ss*.).

En fechas más recientes, se ha podido constatar el impacto territorial que está teniendo el desarrollo de algunos nuevos productos turísticos, muchos de ellos creados bajo el impulso de una política de diversificación de áreas rurales o de cualificación de destinos turísticos maduros. Destacaremos en particular dos de estos nuevos procesos:

- En primer lugar, la incorporación de las áreas litorales de segunda residencia próximas a grandes centros urbanos a la dinámica metropolitana. Este fenómeno ha sido observado en las zonas turísticas próximas al Área Metropolitana de Barcelona (Pallarès

& Riera, 1991; González Reverté, 2003,). Estos espacios, que experimentan un fuerte crecimiento demográfico y urbanístico, pueden sufrir graves problemas derivados de la herencia de un modelo urbanístico que no facilita el desarrollo de una visión global y estratégica sobre el territorio, así como procesos de polarización social debido a la existencia de múltiples núcleos residenciales homogéneos socialmente, fragmentados y semiautónomos (González Reverté, 2004: 21).

- En segundo lugar, la creación de un nuevo producto turístico, el turismo de golf, que en muchos casos ha sido potenciado políticamente como estrategia de desarrollo de áreas marginales o de recualificación de áreas turísticas consolidadas. La construcción de campos de golf se considera una estrategia interesante para la desestacionalización y recualificación de la actividad turística, ya que constituye un sector de demanda creciente que genera unos gastos diarios por visitante muy por encima de los turistas de otros segmentos. No obstante, la creación de la inmensa mayoría de campos de golf va ligada a actuaciones urbanísticas que se aprovechan de la mayor flexibilidad que les concede la legislación urbanística y la normativa sectorial turística (Andrés, 2004: 46 y *ss*.), por lo que su desarrollo está provocando importantes transformaciones territoriales. El proceso ha sido tan intenso en los últimos años que ha dado lugar a una legislación regional específica que intenta, con desigual intensidad y fortuna, controlar este proceso y minimizar su impacto ambiental[6].

III.5. El marco normativo del urbanismo y la ordenación del territorio

Las líneas tendenciales en el ámbito económico, social y territorial que hemos descrito en los apartados anteriores han actuado en un contexto normativo que ha sido incapaz de controlar y encauzar los procesos espontáneos. Las principales insuficiencias de este marco se derivan de la fragmentación del mapa institucional y los problemas de coordinación asociados, de las limitaciones de los instrumentos de planificación y coordinación supramunicipales, y de las tendencias hacia la desregulación del urbanismo y a una mayor intervención de los agentes privados.

[6] Entre éstas, la Ley 12/1988, de 17 de noviembre, de Campos de Golf de Baleares; Ley 4/2000, de 22 de marzo, de Moratoria de Construcción y Ampliación de Campos de Golf en las Islas Pitiusas del Gobierno Balear; Plan Director Ambiental de los campos de golf en Cataluña de la Generalitat de Catalunya (2001); Ley de la Comunidad Autónoma de Valencia 9/2006, de 5 de diciembre, reguladora de campos de golf; y

Algunas investigaciones recientes (Romero, 2005: 64 y ss.) han criticado el reducido grado de desarrollo y efectividad de los instrumentos de coordinación que deberían haber actuado como contrapeso al proceso de descentralización regional de las competencias en materia de urbanismo y ordenación del territorio producido en España desde 1978. Los problemas de coordinación atañen a las relaciones entre los distintos ámbitos de la planificación sectorial estatal y entre ésta y la ordenación regional y local; pero también, y quizás de forma más importante, a la relación entre gobiernos regionales y administración local. Este problema se ha visto agravado por las limitaciones a que se enfrentan las haciendas locales, lo que condiciona de hecho la práctica urbanística. En este sentido, el retraso en la elaboración y puesta en marcha de los instrumentos regionales de ordenación (planes y programas territoriales) ha limitado las posibilidades de ejercer de forma efectiva la coordinación de las políticas territoriales supramunicipales (Feria *et al*., 2005: 105-106). Tampoco las características de los planes aprobados han sido las adecuadas debido a su elevado grado de flexibilidad y su escaso carácter normativo en relación con las restricciones a la urbanización (García-Bellido, 2004: 9).

La debilidad de los esquemas generales de ordenación es especialmente preocupante por la generalización en el urbanismo español de lo que se ha denominado "cultura del proyecto". Bajo este planteamiento, el proyecto emblemático se presenta como una alternativa eficaz a la crisis del planeamiento convencional, y aparece como más adecuado para las actuales circunstancias, que requieren una mayor flexibilidad en los instrumentos de planificación (Nel.lo, 1995: 788). Sin embargo, la flexibilidad supone que los procedimientos, planes y normas quedan relegados en pro de iniciativas emblemáticas, proyectos excepcionales y planes especiales en los que no siempre se cumplen los criterios de eficiencia y de participación de la iniciativa privada y que tienen, en algunos casos, efectos indeseables: dualización de los mercados de trabajo, fragmentación urbana, debilitamiento de la participación y la obligación de dar cuentas democráticamente, etc. (Rodríguez *et al*., 2001, p: 420-421).

borrador de decreto para regular la edificación en los campos de la Junta de Andalucía, finalmente retirado en agosto de 2006 tras casi tres años de elaboración.

Finalmente, distintos estudios han analizado los efectos territoriales de una normativa estatal y regional[7] que tiende hacia la desregulación y que facilita una mayor intervención de los agentes privados en el proceso de urbanización. Este cambio se ha interpretado como la respuesta política al experimentado por el contexto económico español desde mediados de los años 1980, con la difusión de un enfoque neoliberal propiciado por el paso del sistema de producción fordista al postfordista y la entrada de capital español y extranjero hacia el sector inmobiliario (Rullán, 1999: 10 y ss.).

En el caso valenciano, el más paradigmático, la aplicación del nuevo marco político ha provocado la ampliación del suelo urbanizado, un aumento sin precedentes históricos de la inversión privada en obra pública de urbanización, y un apreciable descenso de los costes de urbanización[8] (Modrego, 2000: 18). Sin embargo, la flexibilidad que ha permitido esta normativa ha tenido también efectos muy negativos, al dejar muchos ayuntamientos en manos de los agentes privados la formulación de la ordenación, y convertirse éstos en el único interlocutor del Ayuntamiento en el nuevo proceso de producción del suelo. Esto ha implicado, por un lado, la reclasificación y/o programación de cantidades desproporcionadas de suelo, y, por otro, la creación de configuraciones urbanas poco apropiadas, especialmente en casos en que el marco de planeamiento general es poco riguroso en la definición y concreción de elementos estructurantes del territorio urbano, como muestra Navarro Vera *et al.* (2000) para la ciudad de Alicante.

Frente a este complicado panorama, hay que destacar, como aspectos positivos aunque aún incipientes, la reciente incorporación de nuevos enfoques en la ordenación del territorio tales como la evaluación ambiental de planes y programas, la protección del paisaje[9] y las tendencias hacia la cooperación institucional y la participación en lo que

[7] En el ámbito nacional, la Ley 6/1998 de 13 de abril sobre Régimen del Suelo y Valoraciones. El prototipo de esta normativa en el ámbito regional es La ley 6/94 Reguladora de la Actividad Urbanística de la Comunidad Valenciana, aunque otras Comunidades Autónomas –Castilla la Mancha, Extremadura y, con matices, Andalucía, Asturias, Navarra, Castilla y León, Canarias y Madrid- introdujeron posteriormente en su legislación respectiva sistemas de tipo similar (Roger, 2005: 143). No obstante, algunas regiones han introducido también aspectos que pretenden limitar el crecimiento descontrolado y difuso del suelo urbanizable, como es el caso de Castilla y León, Castilla la Mancha, o Extremadura (Izquierdo, 2004: 56-58).

[8] Aunque su efecto sobre la reducción de los precios de la vivienda, que era su principal objetivo, no ha quedado demostrado (Gaja, 2001: 89, 98).

[9] La protección del paisaje ha sido objeto de leyes específicas en las Comunidades Autónomas de Cataluña y Comunidad Valenciana, estando en estudio en Baleares, Galicia y Castilla-La Mancha. El

se ha denominado “nueva gobernanza territorial”. En relación con este último punto, sin embargo, las propuestas de cooperación intermunicipal, aunque significativas, son todavía escasas, y muchas de ellas no han alcanzado los resultados esperados (Romero, 2005: 71 *ss*.). La figura que quizás haya tenido una presencia más continuada desde finales de los años 1980 ha sido la del plan estratégico, debido a la proyección que tuvieron algunos planes pioneros como los de Barcelona (el primero, de 1988) y Bilbao (1989) que sirvieron de modelo para el resto. Sin embargo, su escala ha sido mayoritariamente municipal, no metropolitana, y su orientación prioritariamente económica y en mucha menor medida territorial y social (Farinós *et al*., 2005: 132).

III.6. La cuestión de la sostenibilidad urbana en España, una asignatura todavía pendiente

Desde que el año 1990 se presentó en Madrid el *Libro Verde del Medio Ambiente Urbano,* el interés por avanzar hacia la sostenibilidad en las ciudades se ha extendido a otros muchos organismos intergubernamentales: Consejo de Europa, la OCDE y, sobre todo, la ONU a través de su agencia especializada para los asentamientos humanos (**Agencia Habitat**). Un hito importante en la larga marcha hacia la sostenibilidad urbana supuso la **II Conferencia de las Naciones Unidas sobre Asentamientos Urbanos** celebrada en Estambul el año 1996, en la que se puso en marcha el **Programa de Buenas Prácticas** consistente en un concurso internacional bienal al que se podrían presentar iniciativas destinada a mejorar las condiciones de vida de los ciudadanos.

A nivel español la preocupación por los efectos negativos del expansionismo urbano sobre el medio ambiente se remonta a los años 80, centrada espacialmente en el impacto de la urbanización sobre el territorio periurbano y en las servidumbres que de ella se derivan bien se trate de la extracción de recursos (alimentarios, energéticos o para la construcción), de la transferencia al entorno metropolitano de todo tipo de grandes infraestructuras (hidráulicas, aeropuertos, etc.) o de la emisión de vertidos y residuos generados por el metabolismo urbano. La denominada ‘huella ecológica urbana’ de las grandes metrópolis puede incluso trascender su entorno regional y nacional, proyectándose a escala global (Mulero Mendigorri, 1998: 181-182). Es obvio, por ello, que el alcance de la degradación ambiental urbana se proyecta mucho más allá del

---

trabajo realizado en los últimos años por los geógrafos en este ámbito, al amparo de las nuevas iniciativas legales, ha sido notable (Mata & Tarraga, 2000).

avance de la urbanización en sentido estricto. Ahora bien, es el consumo de suelo el indicador más elocuente de la amenaza para la sostenibilidad implícita en los procesos de difusión urbana en el territorio, ya que a ella se sacrifican espacios naturales y suelos de uso ganadero o agrícola, en ocasiones los más productivos y sensibles, como los que se hallan junto a cauces y riberas fluviales o marítimas; en el caso concreto de Madrid se comprobó que entre 1957 y 1980 se había duplicado el consumo de suelo urbano por habitante (García Zaldívar *et al*., 1984). Desde entonces, el ritmo de ocupación de suelo se ha incrementado debido a la generalización de la urbanización difusa como forma de expansión urbana tanto en las periferias metropolitanas como en las áreas turísticas litorales (Naredo & Valero, 1999). El crecimiento físico de las ciudades viene siendo impulsado no ya por las demandas procedentes de las funciones urbanas (vivienda, actividades productivas, infraestructuras y servicios, etc.), sino por el *modus operandi* del negocio inmobiliario, que adquiere grandes cantidades de suelo rústico para su posterior recalificación y construcción; en tal empeño el complejo constructor-inmobiliario siempre ha contado con aliados poderosos tanto en las legislaciones del suelo, desde la primera Ley del Suelo (1956) hasta la última del siglo XX (1998), como en las administraciones públicas, particularmente la municipal (Naredo, 2003:40-45). Similar argumentación valdría para el consumo de otros recursos territoriales tan básicos como el agua, los materiales de construcción, la electricidad o los combustibles fósiles, entre otros.

De los datos aportados por el *Corine Land Cover*, se desprende que la ocupación del territorio por el proceso de urbanización en los 90 fue más acusada en España que la habida en el conjunto de la Unión Europea a Quince, tendencia que aún se ha acusado en los recientes años de euforia constructora. Como es de imaginar, la exorbitada actividad edificatoria, básicamente residencial, de estos últimos años no es achacable sólo a la demanda interna de vivienda permanente fruto del crecimiento demográfico, sino, a la presión sobre la propiedad inmobiliaria de segmentos de demanda de muy diversa naturaleza: inversión especulativa interior en plena crisis de los mercados bursátiles, adquisición de segundas viviendas en zonas turísticas, demanda de los inmigrantes y, sobre todo, por la entrada masiva de capitales internacionales hacia el sector turístico español. Tal frenesí urbanizador ha sido impulsado por la penúltima Ley del Suelo (1998), que consideraba urbanizable todo el suelo salvo el protegido por razones de interés agronómico, ambiental o cultural.

No fue empresa fácil contrarrestar las activas tendencias urbanizadoras incluso aún cuando desde mediados de los noventa existe un Ministerio de Medio Ambiente (1996). Hay que admitir que desde entonces se han multiplicado las iniciativas para conseguir que la ciudad se convierta en base para la articulación de estrategias de sostenibilidad urbana en la línea patrocinada por los organismos internacionales (Feria, 2003). A ello se han aplicado con desigual éxito las administraciones públicas cada cual en su nivel. Así, los ministerios de Medio Ambiente y Fomento han asumido el análisis de la problemática ambiental urbana, la elaboración de indicadores para las áreas urbanas y su aplicación a ciudades concretas así como la definición de estrategias para la implantación de un desarrollo urbano sostenible (Ministerio de Medio Ambiente, 2001 a y b, 2003). El ministerio de Fomento, por su parte, se ha ocupado de organizar los concursos bienales de buenas prácticas, según las directrices marcadas por la Agencia Habitat de las Naciones Unidas y su presentación en los encuentros bienales internacionales celebrados en Dubai desde 1996 a 2006 con la colaboración de la **Federación Española de Municipios y Provincias** (FEMP)[10]. Algunas comunidades autónomas ha redactado sus propios sistemas de indicadores de sostenibilidad (Andalucía y País Vasco, por ejemplo) e incluso en un caso al menos convocan también concursos de buenas prácticas (Comunidad Foral de Navarra). También ciertas diputaciones han impulsado la sostenibilidad urbana en sus respectivos territorios, siendo de destacar el caso de la Diputación de Barcelona, creadora de la **Red de Ciudades y Pueblos para la Sostenibilidad** (González y de Lázaro: 2005:6). Por su parte los municipios han tenido un considerable protagonismo en la aplicación a sus respectivos territorios de la Agenda Local 21. En cuanto a la creación de un ambiente de interés para la sostenibilidad urbana, son merecedores de reconocimiento los movimientos ecologistas (**Green Peace** y **Ecologistas en Acción**) así como diversas fundaciones (FIDA, Fundación de la Biodiversidad) y los **Congresos Nacionales de Medio Ambiente (CONAMA).** A pesar de este ambiente de interés y preocupación crecientes por la sostenibilidad urbana en España, aún no se ha integrado de forma generalizada y, sobre todo, eficaz en los instrumentos de planificación urbana (Alonso

[10] La Sexta convocatoria de Buenas Prácticas (2006) ha sido ya gestionada por el nuevo Ministerio de Vivienda, que prepara la séptima (2008). De los seis primeros concursos existe el correspondiente *Catálogo Español de Buenas Prácticas*, cuyo contenido se puede también consultar en la web: http://www.habitat.aq.upm.es/dubai (en español). Una visión de conjunto sobre los concursos y una

García, 2006:35-40), no obstante las indudables mejoras que en la calidad ambiental se detectan en ciertas actuaciones residenciales de las periferias urbanas (López de Lucio, 2007:98-107). Ejemplos elocuentes de lo avanzado hacia la creación de comunidades urbanas sostenibles son las 'eco-ciudades' de Valdespartera (Zaragoza), Sarriguren (Navarra), Ecópolis (Valencia) o los proyectos de mejora ambiental urbana ya realizados o en realización en el Ensanche de Vallecas (Madrid), patrocinados por la Unión Europea.

IV. SITUACIONES REPRESENTATIVAS DE LOS PROCESOS ACTUALES DE LA URBANIZACIÓN EN ESPAÑA

IV.1. El impacto urbano de las infraestructuras avanzadas de transporte: el caso de las líneas del Tren de Alta Velocidad

La inauguración de la primera línea del A.V.E. (Alta Velocidad Española) entre Madrid y Sevilla en 1992, la del primer tramo hasta Lérida de la línea que unirá Madrid con la frontera francesa por Cataluña y la del ramal a Toledo (2005) ha supuesto profundos cambios en las ciudades con estación AVE así como una reubicación de las mismas en la red urbana española[11]. Para comenzar, todas ellas han mejorado su conexión con la capital del país, con otras ciudades grandes situadas a larga distancia e incluso con las ciudades próximas, lo que está introduciendo ciertas alteraciones en el funcionamiento de la red urbana española. Como se sabe, la alta velocidad ferroviaria jerarquiza en exceso los nodos (ciudades con estación) y en nada beneficia a los territorios intermedios ('efecto túnel'); ahora bien, frente a este efecto negativo, la alta velocidad contribuye decisivamente a desvincular lugar de residencia y lugar de trabajo, ampliando así los movimientos pendulares desde y hacia fuera de las áreas metropolitanas convencionales al mismo tiempo que se amplía considerablemente la capacidad de atracción para las funciones y actividades de las ciudades con acceso por AVE (Gutiérrez Puebla, 2004: 210-211, 216). El efecto de reorganización de la red urbana en el centro de España ya es un hecho en el caso de Guadalajara, Toledo, Ciudad Real y Puertollano y lo será en breve en el de Valladolid y Segovia. Las cuatro capitales provinciales catalanas se reubicarán de semejante manera dentro del mercado de trabajo

síntesis y reflexión sobre el Cuarto Catálogo Español de Buenas Prácticas puede encontrarse en Fariña (2003).

[11] En diciembre de 2007 se ha producido la apertura de la línea del AVE a Valladolid, la prolongación de la línea del AVE a Sevilla hasta Málaga, estando prevista para los primeros meses de 2008 la llegada del AVE a Barcelona.

y del área funcional de Barcelona. También es digno de tenerse en cuenta cómo incide la condición de ciudad-AVE sobre la ampliación de su área de influencia así como el ascenso en su posición jerárquica respecto al resto de los asentamientos de su entorno provincial o regional; así se ha comprobado en los casos de Ciudad Real y Puertollano, si bien lo mas digno de destacar es cómo las propias relaciones funcionales entre ambas ciudades se han incrementado hasta el punto de funcionar como una única entidad urbana (Ureña *et al.*, 2005: 11-13).

Al igual que en otros muchos casos europeos, en España la alta velocidad ha constituido un elemento decisivo para la dinamización y modernización de las ciudades-AVE. En efecto, la llegada de la alta velocidad abre un amplia abanico de oportunidades nuevas que van más allá de la mera accesibilidad, afectando a la demografía, a base económica, a la reestructuración del espacio urbano heredado, a la posterior ampliación física de la ciudad, a los instrumentos de planeamiento que las regulan y a su propia imagen exterior (Bellet, 2002:57-64). Sólo hay perspectiva temporal para poder documentarlos en las ciudades de la primera línea del AVE: Madrid-Sevilla, siendo todavía su efecto incipiente aunque visible en las de la línea Madrid-Lleida. En el primer caso y más concretamente en las ciudades intermedias (Ciudad Real, Puertollano y Córdoba) la incidencia demográfica del AVE no ha sido tan notable como auguraban ciertas expectativas en exceso optimista (González Yanci et al., 2005:535); la explicación podría encontrarse en que la alta velocidad activa más los movimientos pendulares que los residenciales.

Por el contrario, desde la perspectiva de los actores económicos, un buen nivel de infraestructuras incrementa la rentabilidad de las inversiones, razón por la cual la llegada del AVE tendrá un efecto indudablemente dinamizador de las economías urbanas. Lo que no quiere decir que todos los sectores de actividad se vean favorecidos o atraídos por igual; destacan en tal sentido los servicios avanzados a la producción y particularmente los que exigen una buena accesibilidad (turismo urbano, ferial y congresual, de eventos, etc.); por lógica, también lo son las actividades logísticas, para cuya captación se están realizado en Zaragoza, al calor del AVE y de su posición equidistante de Madrid, Barcelona y el País Vasco, instalaciones logísticas de enorme envergadura como el complejo PLA-ZA (Plataforma de Zaragoza). Es obvio que los efectos beneficiosos de la alta velocidad sobre la economía urbana serán tanto mayores

cuanto mejor sea la preparación la ciudad y más decidida la implicación de los actores locales; es decir, si existe una estrategia previa pensada para optimizar las dinámicas ya existentes y provocar nuevas oportunidades. Tal ha sido el caso de Lleida, en donde previamente a la llegada del AVE las administraciones se habían preocupado por disponer de estudios que, desde una visión integrada, las dotaran de instrumentos de análisis y planificación acerca de los aspectos concretos afectados por la llegada al territorio leridano de la alta velocidad: la movilidad en el territorio, la intermodalidad, la reestructuración urbana y económica, la imagen urbana y territorial (Gómez Martín; López Palomeque & Cors Iglesias, 2004:98; Vilagrasa, 2001:502; Feliú, 2007:76).

Las transformaciones urbanísticas vinculadas a la llegada del AVE han sido hasta el momento las más visibles por cuanto ha habido que crear nuevas estaciones o reordenar las existentes y sus entornos, zonas particularmente sensibles por ocupar localizaciones muy centrales en el borde de caso histórico (Bellet, 2002:71-74). El impacto de las estaciones, aunque más lento y menos generalizado, no ha sido menor cuando han surgido al socaire del nuevas áreas residenciales, productivas o infraestructuras (el aeropuerto privado de Ciudad Real, por ejemplo). Sólo destacaremos dos situaciones: la creación de nuevas estaciones y la adaptación de las existentes para las nuevas funciones. De lo primero son de destacar los casos de Ciudad Real, Córdoba, Sevilla o Zaragoza; tanto en Ciudad Real como en Córdoba, la creación de la nueva estación ha liberado un importante parcela de terreno en posición central, que, una vez recalificados, han dado lugar a una operación urbanística con fuerte impacto visual y funcional sobre la ciudad [12]; en Sevilla la reestructuración urbana resultante de la nueva estación (Santa Justa) ha implicado a todo el sistema ferroviario de la ciudad con el resultado de la apertura de nuevas vías, la recuperación de la margen izquierda del Guadalquivir y la rehabilitación de la vieja estación de Plaza de Armas para espacio comercial y de ocio de la ciudad (González Yanci, 2005: 536-544). En Puertollano y Lleida la estación se ha mantenido vinculada a las antiguas instalaciones ferroviarias con ampliaciones o reformas con desigual impacto urbano (Cañizares, 2001; Bellet, 2002), siendo ésta la fórmula empleada en Málaga. En Madrid el Plan Especial redactado para la estación de Atocha y su entorno incluía una importante ampliación

[12] Una operación similar está previsto realizar en Valladolid sobre la parcela de 80 há, situada en el mismo centro de la ciudad y actualmente ocupada por los talleres de RENFE y la antigua estación, previo soterramiento de ésta.

destinada a recibir al AVE y la reordenación de sus accesos al mismo tiempo que se la enriquecía funcionalmente incorporando como pieza más llamativa un jardín tropical bajo la vieja marquesina del edificio histórico; también se aprovechaba la ocasión para convertir a la nueva Atocha en la rótula o 'puerta' de acceso a la ciudad central. El antecedente de Atocha con algunas complejidades técnicas se va a repetir en Barcelona adosando el AVE a la antigua estación (Sants) y aprovechando antiguas instalaciones ferroviarias obsoletas (La Sagrera).

IV.2. La urbanización turística

La urbanización turística, como proceso de creación de espacios urbanos específicos destinados al consumo recreativo, presenta diferencias significativas respecto a otros procesos urbanos tanto en su concepción, como en su funcionalidad, su hábitat y su dinámica.

En principio, y como elemento de partida, hay que subrayar que, a diferencia de lo que ocurre con otras actividades económicas, el propio espacio de destino turístico tiene un papel fundamental para la actividad turística. Por tanto, a diferencia de las áreas urbanas convencionales, las áreas de urbanización turística tienen como finalidad fundamental producir, vender y consumir ocio, en lugar de satisfacer necesidades de consumo colectivo. Por tanto, el valor que tiene el espacio de destino turístico viene dado por el uso que de él está dispuesto a hacer su consumidor potencial o real, valor que evoluciona con el tiempo, por lo que la ciudad turística se caracteriza por su flexibilidad y su continua búsqueda del cambio (Antón, 1998: 26-27). Otros rasgos distintivos (Vera Rebollo, 1989: 281; Ponce, 2006: 109-110) son el rápido crecimiento de la población y de la fuerza de trabajo, la menor importancia de algunos de los equipamientos característicos de la vida urbana convencional (docentes, culturales, etc.) en relación a los ligados a las funciones de ocio (deportivos, recreativos y sanitarios), su policentrismo (ninguna de las ciudades ejerce un claro predominio polarizador sobre el territorio, sino que todas ofrecen las mismas funciones banales, específicamente orientadas al turismo), y el hecho de que la principal dinámica dominante sea la dispersión de la función residencial por el territorio, con ausencia de los procesos de pérdida de población y de funciones de la ciudad central en beneficio de las periféricas que se da en las áreas urbanas convencionales. Por el contrario, tienen enormemente atenuada la movilidad trabajo-residencia a consecuencia del predominio de las

actividades de ocio y del carácter de la estructura urbano-turística como ciudad producto.

Morfológicamente, lo más característico es la formación de una conurbación extensa compuesta por la combinación de distintos modelos de ocupación: Ordenaciones a lo largo del frente de mar que revalorizan la playa como recurso básico en costas bajas y arenosas, sea como nuevos desarrollos urbanos a modo de ensanches, sea como poblados o barrios marítimos al margen de la estructura urbana preexistente; dispersión del poblamiento turístico-residencial en colinas y piedemontes litorales, característico de litorales más abruptos; y crecimientos *exnovo*, completamente al margen de la estructura precedente, como resultado de operaciones inmobiliarias orientadas al turismo y segunda residencia (Vera, 2001: 541-542).

Aunque algunos análisis apuntan indicios de que la situación ha ido evolucionando con el tiempo de forma que en algunas regiones el crecimiento económico cada vez es más eficiente en el consumo de recursos escasos[13] (Andreu *et al.*, 2003), la falta de ordenación ha hecho que la oferta turística residencial genere importantes problemas de congestión, masificación y degradación ambiental, llegando al deterioro de la calidad de los destinos turísticos y de sus valores patrimoniales o paisajísticos.

Debido a estos aspectos, se ha llegado a preguntar si "las ciudades fragmentadas del turismo residencial" pueden considerarse verdaderas ciudades. Según Ponce (2006: 110), y en relación con los modelos de urbanización extensiva del litoral valenciano, difícilmente las formas urbanas resultantes pueden ser consideradas como ciudad, ya que ni se planificaron como tales, ni se derivan de la evolución y desarrollo de espacios urbanos históricos preexistentes. Por el contrario, presentan características -la forma fragmentada, el diseño en coto cerrado, el aislamiento dentro de la vivienda y dentro de la urbanización cerrada- que se pueden denominar como "desurbanizadoras".

[13] Principalmente los escasos localmente, agua y territorio, aunque no así en relación con otros aspectos ambientales de carácter más global (consumos energéticos, producción de residuos, emisiones a la atmósfera derivadas de la incineración de residuos, etc.) (Andreu *et al*., 2003: 70-72).

IV.3. Desconcentración de actividades económicas en ámbitos metropolitanos

A las grandes ciudades españolas ha llegado, quizá con retraso respecto a otros modelos urbanos (el anglosajón o el centroeuropeo), un proceso de urbanización difusa caracterizada por gradientes de densidad y concentración de actividades que varían en función de las coyunturas económicas, el tamaño y dinamismo de las ciudades o el grado del control sobre el territorio ejercido por el planeamiento urbano y territorial (Roca Cladera, 2003). Es de destacar el gran protagonismo que sobre los procesos de difusión urbana en el territorio tienen las infraestructuras, las cuales, al mismo tiempo que posibilitan la dispersión favorecen la centralidad (Nel.lo & Muñoz, 2004:279). Se puede hablar, pues, de que en España existen ya potentes tendencias hacia la dispersión suburbana aunque con muchos matices, que no serán posibles de describir en este texto, razón por la cual se hará particular referencia a los ámbitos metropolitanos (Caravaca & Méndez, 2003:42-49). Es de destacar, en todo caso, que las periferias metropolitanas se han gestionado desde una óptica quizá en exceso tolerante en comparación con el mayor rigor utilizado para intervenir en las áreas consolidadas. Tampoco se debe pasar por alto cómo tales dinámicas desbordan los límites administrativos, dado que, en buena medida, constituyen la simple proyección espacial de las decisiones y de los flujos de inversión que operan a escala planetaria. Por último, difícilmente se pueden someter a criterios rigurosos de racionalidad unos procesos sobre los cuales tienen competencias administrativas varias administraciones (estatal, autonómica y local) y no precisamente coordinadas entre sí[14].

Las nuevas periferias están superando, incluso en el modelo urbano compacto en el que se acostumbran a insertar las ciudades españolas, la fase suburbial clásica (de alta densidad en nuestro caso) marcada por la función residencial (Muñoz, 2003). Con carácter general se van desplazando hacia ellas actividades productivas que las van diversificando funcionalmente, dando paso también en nuestro modelo urbano a la etapa '*postsuburbia*' descrita por Borsdorf (2004). Un primer efecto de la desconcentración de

[14] Sirva como ejemplo la Región Metropolitana de Barcelona, definida en 1987 sobre una superficie de 3.235 km2, compuesta por 163 municipios y habitada por alrededor de 4,5 millones de personas; su núcleo central está formado por el Area Metropolitana de Barcelona (42 municipios), que ocupa las comarcas del Barcelonés entero y parte del Baix Llobregat, el Maresme y el Vallés. El resto o segunda corona metropolitana es vertebrado por ciudades medias como Vilafranca del Penedés, Terrassa, Sabadell o Mataró. En los últimos años las tendencias han puesto de manifiesto que en ambos ámbitos "hay una delimitación menos precisa y una expansión de las influencias que va más allá de los límites tradicionalmente establecidos" (**Pacte Industrial de la Regió Metropolitana de Barcelona,** http://pacteind.org).

la actividad económica a las periferias es la aparición de una nueva relación población-empleo más equilibrada, aunque el protagonismo del mercado de trabajo sigue monopolizado por las ciudades centrales de las metrópolis. Por el momento, han interesado más a los investigadores los efectos demográficos y espaciales de la desconcentración residencial (Santos Preciado, 2001; Pujadas, 2007), quedando en un segundo nivel la vertiente económica y la dimensión laboral resultante (Angelet, 2000; Salom & Casado, 2007; Valenzuela *et al.* 2007).

Ya optaron por la localización suburbana o periurbana los promotores de los parques tecnológicos desde la segunda mitad de los 80 hasta la actualidad (Ondátegui, 1997, 2001, 2006) tanto en Cataluña (Cerdanyola del Vallés), País Vasco (Zamudio, Vicaya), Valencia (Paterna), Málaga (Campanillas) o Madrid (Tres Cantos). La preferencia por las ubicaciones en periferia ha seguido en las posteriores generaciones de parques científico-tecnológicos salvo excepciones (Parc Cientific de la Politécnica de Barcelona); la red de parques científicos-tecnológicos de la comunidad Madrid al completo se ubica en la corona metropolitana (Alcalá de Henares, Leganés, Móstoles y Getafe) como lo estará la Ciudad del Conocimiento en trámite de lanzamiento en el municipio de Colmenar Viejo. Como en tales decisiones tuvieron un peso determinante las administraciones implicadas, esto significa que los procesos de desconcentración no han sido en absoluto espontáneos ni dirigidos sólo por los agentes económicos privados. Tomando como ejemplo la Comunidad de Madrid, a partir de los 90 las autoridades regionales y locales coincidían en la conveniencia de implementar ciertas políticas necesarias para hacer más dinámica y atractiva su economía frente a inversores externos: infraestructuras de transporte, suelo para actividades innovadoras, recualificación de las periferias o de dinamización de los centros secundarios de la red urbana regional (multipolarización). El protagonismo en la mejora de la accesibilidad ha correspondido al Estado con operaciones tan relevantes como la ampliación del aeropuerto de Barajas (nuevas pistas y terminal T4) junto a las autopistas radiales de peaje sin olvidar al gobierno autónomo (ampliaciones del metropolitano y autopista M45); las políticas de suelo para actividades económicas han sido lideradas por la administración regional con el apoyo de departamentos especializados (ARPEGIO).

Obviamente, todas estas políticas han supuesto un atractivo adicional para la desconcentración del empleo industrial, tanto para las actividades inmersas en procesos

de recalificación de sus antiguas instalaciones en localización central como para las de nueva implantación. En la región metropolitana de Madrid los destinos preferidos han sido los municipios del arco sur-suroeste ('Gran Sur') y noreste ('corredor del Henares') tanto de la corona metropolitana como de zonas más externas de la Comunidad hasta llegar incluso a pasar el límite con las provincias de Toledo y Guadalajara ('*efecto frontera'*) (Celada, 1998, López de Lucio, 1999). Las actividades terciarias han demostrado, por su parte, unas preferencias más diversificadas en cuanto los factores de localización, bien se trate de oficinas, centros comerciales y de ocio, plataformas logísticas, universidades etc. Es de destacar la enorme presión que sobre el urbanismo local ejerce el modelo difuso a la búsqueda de mejores ventajas competitivas (Méndez 2007:177). Por ello no es de extrañar que los ayuntamientos faciliten la implantación en su territorio de nuevas áreas de actividad mediante cambios en el planeamiento o acceso preferente al suelo urbanizado, sobre todo si vienen avaladas por una supuesta aureola de innovación y si aportan empleo a la localidad con los correspondientes efectos inducidos sobre el sector inmobiliario, comercial y de los servicios; los ejemplos de la 'ciudad bancaria' del Santander en Boadilla del Monte (Madrid) o el equivalente Distrito C de Telefónica en el PAU de las Tablas ilustran una y otra forma de apoyo a la desconcentración en la experiencia madrileña reciente. El resultado visible de los diversos procesos de desconcentración es la aparición sobre el territorio de nuevas piezas morfológicas de tipificación muy compleja funcional y paisajísticamente (urbanizaciones residenciales cerradas o no, parques empresariales, comerciales y de ocio, plataformas logísticas, etc.) (Arias Sierra, 2003: Valenzuela, 2007).

IV.4. Nuevos modelos residenciales en el marco de la dicotomía ciudad concentrada-ciudad difusa

El cambio de siglo ha traído consigo una intensa convulsión al sector residencial español que ha afectado tanto a su dimensión económica como social y espacial; no es posible sintetizar sus múltiples causas en un texto como éste, aunque sí destacar que se produce en un contexto de fuerte dinamismo económico (muy por encima de la media de la UE) con el consiguiente impacto sobre la demanda, acelerada a su vez por un imprevisto relanzamiento de la inmigración de procedencia exterior a la ciudades y por la introducción del euro así como por la desregulación urbanística que trajo consigo la Ley del Suelo y Valoraciones de 1998, sin olvidar que las competencias urbanísticas estaban residenciadas en los gobiernos autónomos. Durante la década 1997-2007 hemos

asistido a un imparable crecimiento de los precios de la vivienda, paralelo a una fuerte escalada de la construcción, lo que ha permitido fundamentar la hipótesis, (muy controvertida por cierto), de que España se hallaba inmersa en una nueva 'burbuja inmobiliaria'[15]. Las previsiones para los años próximos desde ambas dimensiones presentan perfiles mucho menos optimistas para el segmento inmobiliario residencial, sobre el que, en buena medida, ha pivotado el dinamismo económico español de los últimos años.

La fiebre inmobiliaria de la década de la década 1997-2007 ha traído consigo cambios profundos en la organización física de las áreas residenciales, paralela a una gran difusión residencial en los bordes o fuera del continuo construido de las ciudades pero también el propio interior de la ciudad consolidada. Es de destacar, en tal sentido, la valorización de las periferias metropolitanas y la amplia difusión por ellas de promociones residenciales de tipología unifamiliar (mayoritariamente 'adosadas'), cuya aparición en las ciudades españolas es relativamente reciente (años 80). Esta tipología, la más apetecida por la población española, ha aportado no sólo diversidad morfológica sino también sociológica a barriadas y ciudades satélites de fuerte personalidad obrera, heredadas de etapas anteriores, pero también a zonas residenciales originalmente de alta clase. No menos intensa ha sido la difusión a lo largo de las dos últimas décadas de los complejos residenciales de vivienda colectiva cerrados al exterior y organizados en torno a espacios libres y deportivos interiores de uso exclusivo de sus residentes; su práctica generalización en las ciudades españolas, como acertadamente señala Carme Bellet, demuestra que, al contrario de lo que lo observado en EE.UU, América Latina o África del Sur, ya no se trata de productos inmobiliarios para ricos sino que, al menos en España, están destinados a grupos sociales muy diversos y, con excepciones, básicamente mesocráticos en el marco de las prácticas neoliberales (Canosa, 2002; Bellet, 2007:3-4). Por el contrario, la tipología del bloque abierto de inspiración racionalista ha cedido el protagonismo que tuvo en el paisaje residencial urbano de los 60 y 70 en toda España.

[15] Según el Ministerio de Vivienda, el precio medio de la vivienda en España se ha incrementado un 173,2 % en el período 1997-2006 (Ministerio de Vivienda, 2007: 183) y para el mismo período de tiempo las viviendas visadas se habían multiplicado por 2,5 alcanzando en 2006 la cifra 'record'de 863.000 (Rodríguez, 2007a).

En el interior de la ciudad consolidada, la fiebre inmobiliaria ha propiciado una profunda renovación física y cambio social en viejas barriadas de ascendencia proletaria que con el paso del tiempo habían ido ganado centralidad (caso de Tetuán en Madrid) o en antiguas áreas industriales o ferroviarias sustituidas por complejos residenciales socialmente muy valorados como la *Villa Olímpica* en Barcelona o el *Pasillo Verde* en Madrid. Estas y otras operaciones más pequeñas de renovación interna urbana, activadas *'ad infinitum'* mediante la técnica del convenio urbanístico, ha desencadenado en las áreas centrales un intenso proceso de 'gentrificación' a favor de las clases medias y altas profesionales, a pesar de que éstas nunca han abandonado por completo en España los centros urbanos (Leal, 2002:68). El borde del continuo construido ha sido en las ciudades españolas de finales del siglo XX un espacio privilegiado para la expansión residencial; en tal posición se han ubicado los denominados 'nuevos ensanches', grandes 'paquetes' de suelo residencial desarrollados mayoritariamente por promotores privados, ocasionalmente mediante fórmulas públicas ('consorcios urbanísticos') y rara vez con protagonismo cooperativista. Por sus dimensiones y gran oferta residencial son de destacar los P.A.U.s (**Programas de Actuación Urbanística**) de Madrid que, con una capacidad conjunta de 74.537 viviendas han llevado el continuo construido madrileño casi hasta los mismos límites municipales. La lentitud de su gestión, iniciada en los 90 y aún inconclusa, y la consiguiente escalada de precios que en ellos se ha producido les convierte en paradigma de la producción de ciudad dejada en manos de los solos intereses inmobiliarios en tiempos de escalada de la demanda (Mas & Rodríguez Chumillas, 2003:194). Una reproducción actualizada de los PAUs pero con una mayor presencia de la promoción cooperativa ha puesto en marcha la denominada 'estrategia del sureste', que acaba por este flanco con el suelo edificable del municipio de Madrid [16] (Brandis & Del Río, 2007).

Fuera ya del continuo construido, la incipiente desconcentración residencial de pasadas décadas se ha acentuado y generalizado no sólo en las regiones metropolitanas de Madrid (López de Lucio, 1999) y Barcelona (Pujadas, 2005) sino también en áreas metropolitanas de segundo nivel e incluso en ciudades medias dinámicas fuera de las áreas metropolitanas. En suma, se acentúa la progresiva urbanización del territorio con

[16] En los cinco barrios de que consta, aprobados como planes parciales en 2003, se proyectan 110.000 viviendas (50% protegidas); respecto al comienzo de las obras no es previsible que se inicien antes de 2008.

la consiguiente acentuación de los movimientos residencia-trabajo y los problemas a ellos asociados (Mallarach Isern & Vilagrasa, 2002). El que tal dispersión esté derivando en una fuerte expansión del urbanismo discontinuo, haciendo aflorar un incipiente policentrismo en estructuras metropolitanas o acentuando el existe, es una cuestión aún necesitada de análisis detallados. Lo que sí parece fuera de duda es que la aceleración de los procesos de difusión residencial fuera de las ciudades centrales de las aglomeraciones, como ha demostrado para la Región Metropolitana de Barcelona Isabel Pujadas (2005), está asociada a la expulsión de población hacia las periferias, a segmentos de población exógenos (inmigrantes) y endógenos (clases medias bajas, jóvenes, etc.). Así lo corrobora también en el caso de Madrid la extraordinaria potencia de la oferta residencial en las provincias castellanas limítrofes (Toledo, Guadalajara, Ávila y Segovia); sirva como ejemplo el que los nuevos hogares de las ciudades metropolitanas del sur de Madrid tengan que desplazarse a vivir a la comarca toledana de La Sagra (Rodríguez, 2007b:85). Fuera ya de las operaciones inmobiliarias convencionales los procesos de difusión urbana se prolongan, de manera ya más nebulosa, en una categoría de espacios híbridos y de difícil delimitación (los espacios periurbanos), que aún conservan rasgos típicos del medio rural y por ello son escenarios de formas de trabajo y estilos de vida con numerosas gradaciones entre lo rural y lo urbano. Esta categoría socioeconómica y espacial se halla ampliamente presente en las regiones del norte de España (Galicia sobre todo) y en las vegas y huertas de las regiones mediterráneas (Huerta de Murcia, por ejemplo) así como en las zonas más intensamente urbanizadas del interior andaluz con el caso del cinturón periurbano de Granada como ejemplo representativo (Entrena, 2006:180-183).

IV.5. Movilidad y nuevas formas de ciudad

El aumento de la movilidad que genera el modelo predominante de urbanización descrito en los apartados anteriores ha suscitado el interés de los geógrafos españoles. Los análisis se han centrado, por una parte, en la medición y caracterización de los desplazamientos generados por los nuevos modelos de ciudad y, por otro lado, en el uso de los datos de movilidad para la delimitación y caracterización de la nueva realidad territorial. La disponibilidad de fuentes específicas para el estudio de este fenómeno, Encuestas metropolitanas de movilidad y Censos y Padrones de Población, ha facilitado el estudio de estos aspectos en una perspectiva temporal.

En el primero de los temas citados, las investigaciones realizadas han constatado, por una parte, cómo la expansión del ámbito metropolitano y la dispersión de la urbanización han supuesto una explosión de las necesidades de movilidad de los ciudadanos y de las empresas, reduciendo la capacidad de autocontención de los municipios (es decir, la capacidad para retener en su interior la movilidad que generan), aumentando tanto el número de desplazamientos como su longitud y duración, y haciendo más complejo el modelo territorial de los desplazamientos a través de la diversificación de los destinos y el aumento de la irregularidad temporal de los viajes (Nel.lo, 2002: 112; López, 2003:11; Gutiérrez Puebla & García Palacios, 2005: 338).

Por otra parte, se constata que el reparto modal de los viajes ha experimentado una modificación radical en favor de los desplazamientos motorizados privados, reduciéndose relativamente tanto los desplazamientos a pie como los que utilizan el transporte público. Nel.lo (2002: 112) subraya para el caso del área Metropolitana de Barcelona que este proceso es el resultado de una política de inversiones públicas y privadas que ha dado prioridad a la inversión en red viaria en detrimento del transporte público, pero también de la forma en que se ha producido la ocupación del suelo en los últimos años, con un predominio de los modelos residenciales dispersos. Por su parte, Gutiérrez Puebla y García Palacios (2005: 344), para el Área Metropolitana de Madrid, han mostrado que las periferias fragmentadas y extensas tienen necesidades crecientes de transporte, con características distintas a las de la ciudad tradicional y a las de las periferias fordistas. Basándose en las encuestas de movilidad metropolitana de 1988 y 1996 señalan que, mientras que los movimientos radiales periferia-centro pueden ser servidos de forma relativamente eficiente por el transporte público, los movimientos periferia-periferia, en un contexto de fragmentación de lugares de destino y difusión creciente de población, se realizan fundamentalmente en vehículo privado por su mayor flexibilidad.

Por otro lado, existe otro grupo de estudios que, partiendo de la premisa de que las nuevas realidades urbanas no pueden ser identificadas a partir de los criterios convencionales, utiliza los datos de movilidad diaria para delimitar y analizar las nuevas estructuras territoriales que se están conformando. Su punto de partida es el concepto de "ciudad real", entendida como la unidad social y funcional de residencia, trabajo y consumo (Boix & Castañer, 2003: 389). Las metodologías utilizadas van desde el

análisis de los flujos principales como indicadores de centralidad (Juaristi, 2003: 78-79; Díaz *et al.*, 2002: 320-322) hasta técnicas más complejas como la delimitación de mercados locales de trabajo (Salom *et al.*, 1997; Fernández & Feria, 2005; Salom & Casado, 2007), pasando por la delimitación de "áreas de cohesión" basadas en flujos biunívocos entre municipios (Castañer *et al.*, 2000; Boix & Castañer, 2003). Los principales resultados evidencian cómo el aumento generalizado de la movilidad se traduce en estructuras urbanas que se hacen progresivamente más amplias territorialmente y más complejas funcionalmente (Boix & Castañer, 2003; Salom & Casado, 2007), aunque también es posible identificar distintos modelos y estructuras de asentamiento, desde los más convencionales (estructuras centralizadas) hasta los de carácter reticular (Feria, 2000:6).

IV.6. La integración de los espacios libres en los procesos de urbanización

En el marco de un proceso de urbanización extensiva y difusa como el que está ocurriendo actualmente en España se produce un consumo acelerado de suelo que dificulta la preservación de los espacios libres intersticiales. Sin embargo, la preservación de dichos espacios abiertos es una de las políticas más importantes que se puedan desarrollar a escala metropolitana, ya que cumplen una función compensatoria de las actividades urbanas, contienen un importante patrimonio paisajístico, relacionan entre sí los espacios de interés natural y permiten el desarrollo de actividades agrarias especialmente productivas (Nel.lo, 2000, p. 238).

El marco normativo existente y, en particular su flexibilidad en cuanto al uso del suelo calificado como no urbanizable, unido a la falta de coordinación supramunicipal, ha dificultado la preservación y ordenación de esos espacios libres más allá de los ubicados en el interior de la ciudad, sujetos al planeamiento municipal. Esto hace que uno de los escasos instrumentos de ordenación que pueden frenar la expansión de la urbanización sean las distintas fórmulas de protección de espacios naturales o rurales (Alberdi Collantes, 2003: 74).

Aunque las primeras figuras de protección ambiental aparecen en España a principios del siglo XX, y la Ley 15/1975 de Espacios Naturales Protegidos constituye un hito fundamental, es a partir de mediados de los años 1980, en el marco de las transferencias a las Comunidades Autónomas de las competencias en materia de medio ambiente y la

intensa actividad legislativa autonómica asociada, cuando experimentan un importante salto cuantitativo y cualitativo (Florido Trujillo & Lozano Valencia, 2005:62 ss.). Un segundo factor de impulso lo constituye la política europea de protección del medio ambiente, y, en particular, la Directiva 92/43/CEE del Consejo de las Comunidades Europeas de 21 de mayo de 1992 relativa a la conservación de hábitats naturales y de la fauna y flora silvestres; directiva que se traspone al ordenamiento jurídico español mediante el Real Decreto 1997/1995 de 7 de diciembre de 1995 (Mulero, 2004:169).

Desde su planteamiento inicial, la protección de espacios naturales ha ido evolucionando en el sentido de una creciente integración en las políticas de ordenación del territorio, lo que ha aumentado su papel en la ordenación de los espacios urbanizados. Esta evolución ha ido en tres sentidos principales: La puesta en servicio de espacios periurbanos que cumplen funciones de servicios y ocio a la población metropolitana, más allá de la protección ambiental; la instrumentación de un sistema de espacios libres, mediante corredores o pasillos verdes que contribuyen al mantenimiento ecológico y constituyan también un elemento articulador, y la necesidad de integrarse con el entorno para contribuir al desarrollo territorial, tomando en consideración la población local en el proceso de declaración, gestión y ordenación de espacios naturales (Garayo, 2000: 144; Ojeda, 2000: 283; Troitiño, 2005: 230).

La elevada presión urbanística que caracteriza las áreas mediterráneas ha hecho que las políticas de conservación hayan chocado frecuentemente con las demandas sociales o turísticas. Los espacios naturales protegidos urbanísticamente acogen un gran número de usos turísticos y recreativos, en ocasiones masivos, para los cuales apenas disponen de mecanismos de gestión (Font-Majoral, 2000: 131; Blázquez & Salom, 2000: 57). Como respuesta, se han creado nuevas figuras de protección que no se fundamentan exclusivamente en su valoración como patrimonio natural a preservar, sino que atienden también a las demandas turísticas y de recreación, para acogerlas apropiadamente y que no supongan riesgo alguno para la conservación del patrimonio natural: Zonas de Esparcimiento incluidas en La Ley de Espacios Naturales de Castilla y León[17] (Cascos-

[17] Áreas de ambiente natural de fácil acceso desde los núcleos urbanos que proporcionen a la población lugares de descanso.

Guerra, 2000: 99), Parques Rurales en el País Vasco[18] (Alberdi Collantes, 2003: 80), ó Parques Periurbanos recogidos en las legislaciones de Andalucía y Extremadura[19] (Mulero, 2000: 260; Florido Trujillo & Lozano Valencia, 2005: 65-66); etc.

En su desarrollo, la mayor parte de estas figuras ha recogido otro de los principales cambios ocurridos en el tratamiento de los espacios naturales protegidos: el cambio de perspectiva desde su consideración como área aislada a su integración en un "sistema de espacios naturales", o de espacios verdes, estructurados en redes conectadas por corredores ecológicos (Castell, 2006: 466) que pueden convertirse en instrumento de ordenación del territorio. En este marco, la declaración de áreas protegidas puede ir más allá de una estrategia defensiva, de muro de contención a la construcción de infraestructuras de transporte o desarrollos urbanísticos, para convertirse en un mecanismo de asignación de nuevas funciones territoriales desde la perspectiva ambiental, insertándose así en los procesos de ordenación del territorio (Simancas, 2007: 294).

La dificultad de desarrollar este planteamiento sistémico en las áreas que soportan una mayor presión urbanística ha llevado a plantear la utilización de las posibilidades ofrecidas por el planeamiento para mantener un "sistema de espacios libres" que conecte los espacios libres urbanos clásicos de la metrópoli (la calle, el paseo, la plaza, el parque urbano) con otros espacios libres ubicados en los intersticios metropolitanos como consecuencia de los procesos de suburbanización (centro de ocio, centro comercial, aeropuerto, recintos universitarios, centros empresariales, instalaciones deportivas, etc.) y con la "tierra de nadie" metropolitana mediante la creación de conexiones verdes o "vías-parque". Este sistema de espacios libres constituiría un elemento fundamental para la articulación e integración del espacio metropolitano, y tendría además una función específica de equipamiento (Font-Majoral, 2000: 134, Batlle, 2006: 104-105). Algunas iniciativas inspiradas en este enfoque son la red de espacios libres de los planes de Ordenación del Territorio de las aglomeraciones urbanas

[18] Permiten, mediante la adaptación de los planeamientos municipales a lo establecido en el Plan Especial, proteger zonas rurales con una doble función, como área de expansión para la sociedad y como reserva de suelo para el mantenimiento de las explotaciones agroganaderas frente al desarrollo urbano.

[19] Se trata de espacios relativamente próximos a los núcleos urbanos, con un uso de índole principalmente recreativa (aunque, como es norma, también se contemplan la sensibilización y educación de los usuarios), pensados para una utilización intensiva por parte de la población a la que se destinan y dotados

andaluzas (Mulero, 1994: 180) o el sistema de parques metropolitanos de algunos municipios del Área Metropolitana de Barcelona (Nel.lo, 2002: 238; Batlle, 2006: 107 y ss.)

V. CONCLUSIONES

En el período de transición del siglo XX al XXI, marcado por la reanimación económica, las ciudades y metrópolis españolas han experimentado considerables alteraciones en sus dinámicas espaciales con respecto a etapas anteriores. Destacaremos algunas de las que han sido tratadas en este texto.

En primer lugar, las ciudades centrales de las áreas metropolitanas han experimentado una revitalización que ha invertido su decadencia demográfica y recuperado su protagonismo económico. Este cambio está relacionado, por una parte, con la llegada de inmigrantes, fundamentalmente no europeos, que se concentran principalmente en la parte central de las mayores áreas metropolitanas, favoreciendo la recentralización del crecimiento metropolitano. Por otra parte, han actuado factores económicos que contribuyen al reforzamiento del potencial económico de las principales metrópolis, fundamentalmente Madrid y Barcelona, a través de la recualificación de la actividad económica, el desarrollo del sector terciario superior, la concentración de las nuevas tecnologías de la información y comunicación, y la entrada de inversiones extranjeras directas.

Esta tendencia a la recentralización metropolitana convive con la acentuación de la dispersión urbana sobre el territorio y la consecuente extensión del modelo de "ciudad difusa". En este proceso inciden tanto las innovaciones tecnológicas, en particular la incorporación o mejora de infraestructuras de comunicación que inducen un aumento de la movilidad, como cambios sociales vinculados a la alteración de las pautas de consumo, a la estructura y comportamiento familiares y a las preferencias y actitudes en relación con la vivienda y la movilidad que han favorecido la descentralización residencial hacia periferias progresivamente más alejadas del núcleo urbano. En este contexto, aparecen nuevos modelos que conllevan cambios profundos en la organización física de las áreas residenciales (promociones residenciales en forma de

a tal fin de las adecuadas infraestructuras y que además ayudan a la descongestión y preservación de otras áreas más relevantes y con una capacidad de acogida mucho más limitada.

viviendas unifamiliares), y que les aportan una gran diversidad morfológica y sociológica. Sin embargo, los procesos de desconcentración no afectan solamente a la función residencial, sino que también se observa una tendencia a la descentralización de las actividades económicas, fundamentalmente la industrial, hacia espacios periféricos, proceso que se ve apoyado en ocasiones por políticas locales y regionales de apoyo a la relocalización de actividades.

Una forma particular de esta "ciudad difusa" la conforma la urbanización turística, ligada principalmente al litoral mediterráneo y regiones insulares, en donde ha dado lugar a la formación de de una conurbación litoral constituida por una serie de espacios urbanizados fragmentarios, carentes de una verdadera articulación urbana. La urbanización turística adopta actualmente nuevas formas ligadas a su ocasional incorporación a las dinámicas metropolitanas y a la creación de nuevos productos turísticos como el turismo de golf.

Y todo esto en un marco normativo que no ha sido capaz de controlar y encauzar los procesos espontáneos debido a la fragmentación del mapa institucional, las insuficiencias de los instrumentos de planificación y coordinación supramunicipales, y la tendencia hacia la desregulación del urbanismo y a una mayor intervención de agentes privados. En consecuencia, pese a que el interés por la sostenibilidad de las ciudades, y en particular por los efectos negativos del expansionismo urbano sobre el medio ambiente, se remonta a los años 1980, y aumenta en los últimos años gracias a las iniciativas de distintas administraciones públicas y agentes sociales, el ritmo de ocupación del suelo no ha dejado de de acelerarse tanto en las periferias metropolitanas como en las áreas turísticas litorales, impulsado ya no sólo por las demandas procedentes de las funciones urbanas, sino por las estrategias del negocio inmobiliario. Otro importante efecto negativo desde el punto de vista de la sostenibilidad ambiental es la explosión de las necesidades de movilidad de los ciudadanos y de las empresas, que se traduce en el aumento del número, longitud y duración de los desplazamientos, y en una mayor complejidad de su pauta territorial, con el consiguiente aumento de los desplazamientos motorizados privados.

En este contexto, uno de los escasos instrumentos de ordenación que pueden frenar la expansión de la urbanización son las distintas fórmulas de protección de espacios

naturales o rurales, fórmulas que han ido evolucionando en el sentido de una creciente integración en las políticas de ordenación del territorio, a través principalmente de tres vías: la puesta en servicio de espacios periurbanos que cumplen funciones de servicios y ocio a la población metropolitana más allá de la protección ambiental, la creación de un sistema de espacios libres que contribuya al mantenimiento ecológico y que constituya un elemento articulador del territorio, y la necesidad de integrarse con el entorno para contribuir al desarrollo territorial, tomando en consideración a la población local en el proceso.

BIBLIOGRAFÍA

ALBERDI COLLANTES, J. C. (2003): "El parque rural: un instrumento de vertebración de los sistemas urbanos", *Documents d'Anàlisi Geografica*, nº 42, pp. 71-94.

ALONSO GARCIA, F.R. (2006): "La política ambiental en el ámbito urbano". *Revista Electrónica de Medio Ambiente*, nº 2, pp.26-55.

ANDRÉS SARASA, J.L. (2004): "Incertidumbres en el espacio agrícola y proceso urbanizador «resort» en la región de Murcia", *Cuadernos de Turismo***,** nº 14 pp. 7-65.

ANDREU, N. et al. (2003): "El quart boom? Tendències de consum de recursos naturals a les Illes Balears"; *Revista de Geografia*, nº 2, 61-77.

ANGELET CLADELLAS, J. (2000): "La descentralización del empleo y de la residencia en las áreas metropolitanas de Barcelona y Madrid". *Urban*, nº 4, pp. 124-144.

ANTÓN CLAVÉ, S. (1998): "La urbanización turística. De la conquista del viaje a la reestructuración de la ciudad turística", *Documents d'Analisi Geogràfica*, nº 32, 17-43.

ARIAS SIERRA, P. (2003): *Periferias y nueva ciudad. El problema del paisaje en los procesos de dispersión urbana.* Sevilla, Universidad de Sevilla, Secretariado de Publicaciones, 549 págs.

BATLLE, E. (2006): "El sistema de espacios libres urbanos", en MATA, R. & TARROJA, A. (coord.): *El paisaje y la gestión del territorio*, Diputació de Barcelona, pp.103-112.

BAYONA I CARRASCO, J. (2007): "La segregación residencial de la población extranjera en Barcelona: ¿Una segregación fragmentada?", *Scripta Nova*, Vol. XI, nº 235, 15 de marzo.

BELLET, C. (2002): "El impacto espacial de la implantación de la alta velocidad en el medio urbano". *Revista de Geografía.* Segunda época, nº 1, pp. 57-77.

BELLET, C. (2007): "Los espacios residenciales de tipo privativo y la construcción de la nueva ciudad: visiones de Privatopia", en *X Coloquio Internacional de Geocrítica,* Porto Alegre (mayo-junio de 2007), 20 págs.

BLÁZQUEZ & SALOM, M. (2000): "La protección de espacios naturales en Baleares: patrimonio común y recurso turístico. Proceso histórico, situación actual y proyección futura", en VALLE BUENESTADO, B. (coord.): *Geografía y espacios protegidos*, Asociación de Geógrafos Españoles y Federación de Espacios Naturales Protegidos de Andalucía, Murcia, pp. 47-60.

BOIX, M. & CASTAÑER, M. (2003): "Una tipología de las áreas urbanas en Cataluña: Una revisión del modelo de cohesión", en *La ciudad: nuevos procesos, nuevas respuestas*, Universidad de León, León, pp.389-398.

BORSDORF, A. (2004): "On the way of postsuburbia? Changing structures in the outskirsts of European cities", en BORSDORF, A & ZEMBRI, P., (ed.): *European Cities Structures. Insights on Ourskirts.* Paris, MELT/PUCA, pp. 7-30.

BRANDIS, D. & DEL RÍO, I. (2007): "Los últimos desarrollos urbanos en la periferia de la ciudad de Madrid", en *Los procesos urbanos postfordistas (Actas del VIII Coloquio y Jornadas de Campo de Geografía Urbana)*. Palma de Mallorca, Universitat de les Illes Balears y Asociación de Geógrafos Españoles, pp.71-89.

CANOSA, E. (2002): "Las urbanizaciones cerradas de lujo en Madrid: una nueva forma de propiedad y organización territorial". *Ciudad y Territorio-Estudios Territoriales*, XXXIV, nº 133-134, pp.545-565.

CAÑIZARES RUIZ, C. (2001): *El proceso de urbanización de la ciudad de Puertollano.* Ciudad Real, Diputación Provincial de Ciudad Real, 334 págs.

CAPEL, H. (2007): "El ferrocarril, el territorio y las redes de ciudades". *Biblio 3W. Revista Bibliográfica de Geografía y Ciencias Sociales.* Vol. XII (15.04.2007) (http://www.ub.es/geocrit/b3w-717.htm).

CARAVACA, I. (1991): "Descentralización productiva y nuevos modelos de articulación territorial y urbana", en *Sociedad y Territorio. XII Congreso Nacional de Geografía.* Valencia, Asociación de Geógrafos Españoles (AGE)-Universidad de Valencia, pp. 425-430.

CARAVACA. I. (2006): "La nueva industria urbana y metropolitana: procesos, estrategias y resultados", en MÉNDEZ, R. & PASCUAL, H. *Industria y ciudad: nuevas realidades, nuevos retos.* Madrid, Thomson-Civitas, pp 29-50.

CARAVACA, I. (2007): "El trasfondo socioeconómico y ambiental de los espacios urbano, en *Los procesos urbanos postfordistas (Actas del VIII Coloquio y Jornadas de Campo de Geografía).* Palma de Mallorca, Universitat de les Illes Balears y A.G.E., pp.451-478.

CARAVACA, I. & MÉNDEZ, R. (1995): "Efectos territoriales de la reestructuración productiva en España". *Estudios Territoriales,* nº 106, pp.715-744.

CARAVACA, I & MÉNDEZ, R (2003): "Trayectorias industriales metropolitanas". *Revista EURE,* vol. XXIX, nº 87, pp. 37-51.

CASCOS, C. & GUERRA, J. C. (2000): "Los espacios naturales protegidos en Castilla y León: Un plan ambicioso entre la escasez de medios y un futuro incierto", en VALLE BUENESTADO, B. (coord.): *Geografía y espacios protegidos*, Asociación de Geógrafos Españoles y Federación de Espacios Naturales Protegidos de Andalucía, Murcia, pp. 75-102.

CASTAÑER, M. *et al.*, 2000: "Las áreas urbanas en Catalunya. Las áreas de cohesión", en CASTAÑER, M., VICENTE, J. & BOIX, G. (ed.): *Áreas urbanas y movilidad laboral en España,* Universitat de Girona, pp.15-35.

CASTELL, C. (2006): "Directrices estratégicas de protección del paisaje en los espacios protegidos gestionados por la Diputación de Barcelona", en MATA, R. & TARROJA, A. (coord.): *El paisaje y la gestión del territorio*, Diputació de Barcelona, pp.465-482.

CASTELLS, M. (1990): "Estrategias de desarrollo metropolitano en las grandes ciudades españolas: articulación entre crecimiento económico y calidad de vida", en BORJA, J. *et al., Las grandes ciudades en la década de los 90.* Madrid, Sistema, pp. 16-64.

CASTELLS, M. & HALL, P (2001): *Las tecnópolis del mundo. La formación de los complejos industriales del siglo XXI.* Madrid, Alianza Editorial (2ª Edición).

CELADA, J. (1998): "Industria y reestructuración territorial en la Comunidad de Madrid. *Situación (Serie de Estudios Regionales)*, pp.285-304.

DÍAZ *et al.*, 2002**: "**Estructura territorial y relaciones funcionales en el Corredor del Henares: una aproximación desde la movilidad diaria de la población", *Anales de Geografía de la Univ. Complutense*, Vol. 22, pp. 301-327.

DURÁN, A. (1999): *Geografía de la innovación. Ciencia, tecnología y territorio en España.* Madrid, Libros de la Catarata.

DURÁN, J.J. (1999): "Multinacionalización de la empresa y desarrollo económico", en VALENZUELA, M., (coord.): *Economía, Sociedad y Territorio. Las nuevas dimensiones del desarrollo.* Madrid, Fundación General de la Universidad Autónoma de Madrid, pp.15-31.

ENTRENA, F. (2006): "Difusión urbana y cambio social en los territorios rurales. Un estudio de caso en la provincia de Granada". *Revista de Estudios Regionales*, nº 77, pp. 179-206.

ESTÉBANEZ, J.; MOLINA, M. & PEREZ, C. (1993): "Madrid, configuración de una ciudad global". *Geographicalia*, nº 30, pp. 177-190.

FARINÓS et al. (2005): "Planes estratégicos territoriales de carácter supramunicipal", *Boletín de la Asociación de Geógrafos Españoles*, nº 39, pp.117-149.

FARIÑA, J. (2003): "Ciudades menos insostenibles", en *Ciudades para un futuro más sostenible* (http://habitat.aq.upm.es/boletin/n25/ajfar.html), 24 págs.

FELIÚ TORRENT, J. (2007): "El desarrollo local en la ciudad media europea ante los proyectos del TAV". *Estudios Geográficos*, LXVIII, nº 262, pp. 65-90.

FERIA, J. M. (2000): "Pautas Estructurales Diferenciadas de Movilidad en las Áreas Metropolitanas Andaluzas", en M. CASTAÑER, J. VICENTE & G. BOIX (ed.): *Áreas urbanas y movilidad laboral en España*, Universitat de Girona, pág. 121-138.

FERIA, J. M. (2003): "Indicadores de sostenibilidad: un instrumento para la gestión urbana", en *La ciudad. Nuevos procesos, nuevas respuestas.* León, Universidad y AGE, pp.241-253.

FERIA, J.M., RUBIO, M., & SANTIAGO, J. (2005): "Los planes de ordenación del territorio como instrumento de cooperación", *Boletín de la Asociación de Geógrafos Españoles*, nº 39, pp.87-116.

FERNÁNDEZ, C. & FERIA, J.M. (2005): *Movilidad por motivos de trabajo en Andalucía: 2001*, Instituto de Estadística de Andalucía, Consejería de Economía y Hacienda.

FERNÁNDEZ GARCÍA, F. (2005): "Grandes infraestructuras de transporte y cambios en el paisaje. El aeropuerto de Madrid-Barajas". *Ería*, nº 67, pp. 137-154.

FERRÂO, J. (2004): "Las regiones metropolitanas como comunidades imaginadas: vivencias, discursos, acción". *Ciudad y Territorio-Estudios Territoriales*, XXXVI, nº 141-142, 517-522.

FLORIDO TRUJILLO, G. & LOZANO VALENCIA, P.J. (2005): "Las figuras de protección de los espacios naturales en las comunidades autónomas españolas: una puesta al día", *Boletín de la Asociación de Geógrafos Españoles*, nº 40, pp. 57-81.

FONT FAROLERA, J. & MAYORAL MOLINÉ, R. (2000): "Espacios naturales de protección especial en Catalunya", en VALLE BUENESTADO, B. (coord.): *Geografía y espacios protegidos*, Asociación de Geógrafos Españoles y Federación de Espacios Naturales Protegidos de Andalucía, Murcia, pp. 113-142.

GAJA I DÍAZ, F. (2001): "La producción de suelo urbanizado como objetivo de la actuación urbanística", *Urban*, nº 5, pp. 83-101.

GÁMIR ORUETA, A. (1999): "La actividad ferial y congresual en España". *Boletín de la Asociación de Geógrafos Españoles*, nº 28, pp. 39-61.

GANAU, J & VILAGRASA, J. (2003): "Ciudades medias en España: posición en la red urbana y procesos urbanos recientes", en CAPEL, H., (coord.): *Ciudades, arquitectura y espacio urbano*. Almería, Instituto de Estudios Económicos de Cajamar, pp. 37-73. (Colección Mediterráneo Económico, nº 3).

GARAYO ORUELA, J.M. (2000): "Poder político y conservación de la naturaleza: los espacios naturales protegidos en la Comunidad Autónoma del País Vasco (1989-1998)", en VALLE BUENESTADO, B. (coord.): *Geografía y espacios protegidos*, Asociación de Geógrafos Españoles y Federación de Espacios Naturales Protegidos de Andalucía, Murcia, pp. 143-158.

GARCÍA-BELLIDO, J. (2004): "Y, cuando se acabe el suelo del municipio… ¿qué hacer?", *Ciudad y Territorio. Estudios Territoriales*, XXXVI, 139, pp. 5-13.

GARCÍA ZALDÍVAR, R. *et al.* (1984): *Evaluación de la pérdida de suelo agrícola debido al proceso de urbanización.* Madrid, Dirección General de Acción Territorial y Urbanismo (MOPU).

GÓMEZ MARTÍN, B.; LÓPEZ PALOMEQUE, F. & CORS IGLESIAS, M. (2004): "Turismo y planificación estratégica: el estudio e informe estratégico del turismo urbano y territorial de Lleida". *Cuadernos Geográficos*, nº 34, pp. 95-109.

GONZÁLEZ, M. J. & DE LÁZARO, M.L. (2005): "Indicadores básicos para la planificación de la sostenibilidad urbana". *Biblio 3W, Revista Bibliográfica de Geografía y Ciencias Sociales.* Vol. X, nº 586 (http://www.ub.es/geocrit/b3w-586.htm).

GONZALEZ REVERTÉ, F. (2003): "El proceso de urbanización en Cataluña. Una visión de las áreas perimetropolitanas del litoral", *Ería*, nº 60, pp. 17-31.

GONZÁLEZ YANCI, M.P. (2005): "Cambios en las ciudades de la línea de alta velocidad Madrid-Sevilla desde su implantación". *Cuadernos Geográficos*, nº 36, pp. 527-547.

GUTIÉRREZ PUEBLA, J. (2004): "El tren de alta velocidad y sus efectos espaciales". *Investigaciones Regionales*, nº 5, pp.199-121.

GUTIÉRREZ PUEBLA, J.-GARCÍA PALACIOS, J.C. (2005): "Cambios en la movilidad en el Área Metropolitana de Madrid: el creciente uso del transporte privado", *Anales de Geografía, nº* 25, pp. 331-351.

HERCE, M. (2005): Urbanización, precios del suelo y modelo territorial: la evolución reciente del área metropolitana de Barcelona, *Revista Eure***,** Vol. XXXI, nº 93, pp. 35-51.

IZQUIERDO RONCERO, J.J. (2004): "Desarrollo territorial y urbano sostenible: su tratamiento en la legislación española", *Ciudad y Territorio. Estudios Territoriales*, XXXVI, 139, pp. 43-65.

JUARISTI, J. (2003): "Jerarquía urbana y áreas de movilidad laboral: tendencias en el País Vasco en la década de 1990", en *La ciudad: nuevos procesos, nuevas respuestas*, Universidad de León, León, pp.75-84.

LEAL, J. (2002): "Segregación social y mercados de vivienda en las grandes ciudades". *Revista Española de Sociología*, nº 2, pp.59-75.

LÓPEZ, JOAN (2003): La mobilitat de les persones a la regió metropolitana de Barcelona, *Papers, Regió Metropolitana de Barcelona*, nº 38, pp. 9-27.

LOPEZ DE LUCIO, R. (1998): "La incipiente configuración de una región urbana dispersa. El caso de la Comunidad de Madrid", en MONCLÚS, F.J., (ed.): *La ciudad dispersa, suburbanización y nuevas periferias*. Barcelona, CCCB, pp. 169-196.

LOPEZ DE LUCIO, R (2007): *Construir ciudad en la periferia. Criterios de diseño para las áreas residenciales sostenibles.* Madrid, Mairea Libros, 110 págs.

LÓPEZ PALOMEQUE, F. & VERA REBOLLO, J.F. (2001): "Espacios y destinos turísticos", en GIL OLCINA, A. & GÓMEZ MENDOZA, J. (coord.): *Geografía de España*, Ariel, pp. 545-571.

LOZANO, P.L. (2007) "La eurociudad Baiona-Donostia. Ejemplo o utopía en la colaboración transfronteriza.". *Boletín de la Asociación de Geógrafos Españoles* nº 44, pp. 325-342.

MALLARACH, J. & VILAGRASA, J. (2002): "Los procesos de desconcentración urbana en las ciudades medias españolas". *Ería*, nº 57, pp. 57-70.

MARTÍN-RODA, E.M. (2000): "Las inversiones extranjeras en España: Su impacto socio-económico en el espacio madrileño", en *Lecturas Geográficas. Homenaje a José Estébanez Álvarez.* Madrid, Editorial Complutense, vol II, pp. 1201-1210.

MAS, R. & RODRÍGUEZ, I. (2003): "El mercado inmobiliario en España", en CAPEL, H., (coord.): *Ciudad, Arquitectura y Espacio Urbano.* Almería, Instituto de Estudios de Cajamar, pp. 170-199.

MATA, R. & TARROJA, A. (coord.) (2000): *El paisaje y la gestión del territorio*, Barcelona, Diputació de Barcelona.

MÉNDEZ, R. & CARAVACA, I. (1993): *Procesos de reestructuración industrial en las aglomeraciones metropolitanas españolas.* Madrid, Ministerio de Obras Públicas y Transporte.

MENDEZ, R.; GARCIA PALOMARES, J.C. & MICHELINI, J.J. (2005): "La nueva industria metropolitana. Tendencias y contrastes en la ciudad de Madrid". *Ería*, nº 67, pp. 173-191.

MÉNDEZ, R.; SÁNCHEZ, S. & ONDÁTEGUI, J. (2007): "La estructura territorial de las actividades y la renta", en *Estructura Económica de Madrid*, Madrid, Civitas, pp.138-183.

MINISTERIO DE MEDIO AMBIENTE (2001 a): *La problemática urbana en España. Bases para la definición de estrategias de desarrollo urbano sostenible.* Madrid, Centro de Publicaciones del Ministerio de Medio Ambiente.

MINISTERIO DE MEDIO AMBIENTE (2001b): *Sistema español de indicadores ambientales: área de medio urbano.* Madrid, Centro de Publicaciones del Ministerio de Medio Ambiente.

MINISTERIO DE MEDIO AMBIENTE (2003): *Bases para la evaluación de la sostenibilidad en proyectos urbanos. Debatir sobre la ciudad.* Madrid, Centro de Publicaciones del Ministerio de Medio Ambiente, 95 págs.

MINISTERIO DE VIVIENDA (2007): *Atlas Estadístico de las Áreas Urbanas de España"*. Madrid, Centro de Publicaciones, 326 págs.

MODREGO CABALLERO, F. (2000): "Cuarenta meses de aplicación de la Ley Reguladora de la Actividad Urbanística en la Comunidad Valenciana", *Ciudad y Territorio*. Estudios Territoriales, XXX, 123, pp. 11-27.

MONCLÚS, F. J., (ed.) (1998): *La ciudad dispersa.* Barcelona, Centre de Cultura Contemporánia de Barcelona, 223 págs.

MORENO, A. (1997): "Los servicios a las empresas en el espacio intrametropolitano: localización, dinámicas y políticas". *Boletín de la Asociación de Geógrafos Españoles*, nº 24, pp. 29-53.

MULERO MENDIGORRI, A. (1994): "La política de parques naturales en Andalucía: retos de una gran expansión territorial", *Actas del VII Coloquio de Geografía Rural*, Universidad de Córdoba-AGE, Córdoba, pp. 417-423.

MULERO MENDIGORRI, A. (1998): "Reflexiones en torno a las causas de la degradación ambiental en los espacios urbanos españoles". *Estudios Regionales.* Nº 51, pp.171-186.

MULERO MENDIGORRI, A. (2000): "La red andaluza de espacios naturales protegidos. Proceso de configuración y problemas sin resolver", en VALLE BUENESTADO, B. (coord.): *Geografía y espacios protegidos*, Asociación de Geógrafos Españoles y Federación de Espacios Naturales Protegidos de Andalucía, Murcia, pp. 253-272.

MULERO MENDIGORRI, A. (2004): "Iniciativas internacionales para la protección de espacios naturales. Un análisis crítico de su aplicación en España", *Documents d'Anàlisi Geografica*, nº 44, pp. 167-187.

MUÑOZ, F. (2003): "Lock living: Urban sprawl in mediterranean cities", *Cities. International Journal of Urban Policy and Planning*, vol. xx, nº 6, pp. 381-385.

MYRO, R. & DELGADO, M.J. (2007): "La economía de Madrid en la España de las Autonomías", en GARCÍA DELGADO, J.L., (dir.): *Estructura económica de Madrid.* Madrid, Edit. Civitas, pp. 53-78 (3ª edición).

NAREDO, J.M. & VALERO, A., (dir.) (1999): *Desarrollo económico y deterioro ecológico.* Madrid, Fundación Argentaria.

NAREDO, J.M. (2003): "Instrumentos para paliar la insostenibilidad de los sistemas urbanos", en ARENILLAS, T. *Ecología y Ciudad. Raíces de nuestros males y modos de tratarlos.* Madrid, Viejo Topo, pp. 15-57.

NAVARRO VERA, J.R., MARTÍ CIRIQUIAN, P., & QUESADA POLO, J. (2000): "Alicante: la nueva 'ciudad del urbanizador'", *Ciudad y Territorio. Estudios Territoriales*, XXXII, 126, pp.711-725.

NEL.LO, O. (1995): "Políticas urbanas y gobierno metropolitano en el proceso de integración europea", *Ciudad y Territorio. Estudios Territoriales*, III, 106, pp. 783-792.

NEL.LO, O. (2000): "Ciudades intensas. Reflexiones sobre el papel de las ciudades de la segunda corona metropolitana en la articulación del área urbana de Barcelona", en BELLET, C. & LLOP, J.M. (ed.): *Ciudades intermedias. Urbanización y sostenibilidad*. Ed. Milenio, Lleida, pp. 225-243.

NEL.LO, O. (2002): "Dinàmiques urbanes, activitats emergents i polítiques públiques a la regió metropolitana de Barcelona", *Papers. Regió Metropolitana de Barcelona,* nº 36, pp. 105-114.

NEL.LO, O. (2004): "¿Cambio de siglo, cambio de ciclo? Las grandes ciudades españolas en el umbral del s.XXI", *Ciudad y Territorio. Estudios Territoriales*, XXXVI, nº 141-142, pp.523-542.

NEL.LO, O. (2007): "La tercera fase del proceso de metropolización en España", en *Los procesos urbanos postfordistas (Actas del VIII Coloquio y Jornadas de Campo de Geografía Urbana).* Palma de Mallorca, Universitat de les Illes Balears y Asociación de Geógrafos Españoles, pp.19-33.

NEL.LO, O. & MUÑOZ, F. (2004): "Los procesos de urbanización", en ROMERO, J., (coord.): *Geografía Humana. Procesos, riesgos e incertidumbres en un mundo globalizado.* Barcelona, Ariel, pp. 255-233.

OBSERVATORIO ECONÓMICO (2007): "Madrid como polo de atracción empresarial. El posicionamiento de Madrid en las clasificaciones internacionales de ciudades". *Barómetro de Economía de la Ciudad de Madrid,* nº 14, pp. 99-123.

OJEDA RIVERA, J,F, (2000): "Espacios naturales protegidos y desarrollo sostenible", en VALLE BUENESTADO, B. (coord.): *Geografía y espacios protegidos*, Asociación de Geógrafos Españoles y Federación de Espacios Naturales Protegidos de Andalucía, Murcia, pp. 273-286.

ONDÁTEGUI, J. (2001): *Los Parques Científicos y Tecnológicos en España: retos y oportunidades.* Consejería de Educación, Dirección General de Investigación.

ONDÁTEGUI, J. (2006): "Distritos industriales, ciudades inteligentes y regiones del conocimiento: el arte de innovar y el territorio de las posibilidades", en MÉNDEZ, R. & PASCUAL, H. *Industria y ciudad en España: nuevas realidades, nuevos retos.* Madrid, Tomson-Civitas, pp. 75-112.

ONDÁTEGUI, J. (2006): "Parques científicos e infraestructuras tecnológicas: nuevos instrumentos de organización industrial". *Análisis Local,* vol. I, pp. 33-45.

PALLARÈS, M. & RIERA, P. (1991): "La residència secundària de la població de Barcelona i la seva àrea metropolitana (1985-1990)", *Papers. Regió Metropolitana de Barcelona*, 8.

PONCE HERRERO, G. (2003): *Reestructuración y territorio en los sistemas productivos industriales valencianos.* Alicante, Universidad, 383 págs.

PONCE HERRERO, G. (2006): "La fragmentación de la forma urbana en la Comunidad Valenciana", en PONCE HERRERO, G. (ed.): *La ciudad fragmentada. Nuevas formas de hábitat*, Publicaciones de la Universidad de Alicante, pp. 89-130.

PRECEDO, A. (2003): "La ciudad en el territorio: nuevas redes, nuevas realidades", en LÓPEZ TRIGAL, L. *et al.*, *La ciudad. Nuevos procesos, nuevas respuestas.* León, Secretariado de Publicaciones de la Universidad, pp. 15-35.

PUJADAS, I. (2005): "Movilidad residencial y dispersión urbana: ¿mito o realidad?. La movilidad residencial en la Región Metropolitana de Barcelona", en *XXXI Congreso de la Asociación Española de Ciencia Regional*, Alcalá de Nenares, noviembre de 2005, 21 pags.

PUJADAS, I.; PRATS, P. & COLL, M. (2007): "Elección residencial y nuevas formas urbanas: el caso de la Región Metropolitana de Barcelona", en *Los procesos urbanos posfordistas.*…Palma de Mallorca, Universitat de les Illes Balears y Asociación de Geógrafos Españoles, pp. 215-233.

ROCA CLADERA, J., (dir.) (2001): "*La caracterización territorial y funcional de las áreas metropolitanas españolas (Resumen Ejecutivo).* Madrid, Ministerio de Medio Ambiente, 12 págs.

ROCA CLADERA, J. (2003): "La delimitación de la ciudad, ¿una cuestión imposible?". *Ciudad y Territorio-Estudios Territoriales*, vol. XXXV, nº 135, pp. 17-36.

ROCA CLADERA, J. (2004): "Presente y futuro de las metrópolis". *Ciudad y Territorio-Estudios Territoriales*, XXXVI, nº 141-141, pp. 501-503.

RODRÍGUEZ, A., MOULAERT, F., SWYNGEDOUW, E. (2001): "Nuevas políticas urbanas para la revitalización de las ciudades en Europa", *Ciudad y Territorio. Estudios Territoriales*, XXXIII, nº 129, pp.409-424.

RODRÍGUEZ GUTIÉRREZ, F. & MENÉNDEZ FERNÁNDEZ (1999): "La ciudad astur: un espacio-proyecto en el arco atlántico". *Ería*, nº 50, pp. 265-278.

RODRÍGUEZ LÓPEZ, J. (2007): "Las viviendas", en *Atlas Estadístico de las Áreas Urbanas de España.* Madrid, Ministerio de Vivienda, pp.179-238.

RODRÍGUEZ LÓPEZ, J. (2007 b): "Vivienda, el auge toca techo". *El País*, 11.03.2007.

ROGER FERNANDEZ, GERARDO (2005): Mitos y realidades del agente urbanizador, *Ciudad y Territorio. Estudios Territoriales*, XXXVII, nº 143, pp. 125-144.

ROMERO (2005): "El gobierno del territorio en España. Balance de iniciativas de coordinación y cooperación territorial", *Boletín de la Asociación de Geógrafos Españoles*, n.39, pp.59-86.

ROMERO GOZÁLEZ, J. & ALBERTOS, J.M. (1993): "Retorno al sur, desconcentración metropolitana y nuevos flujos migratorios en España", *Revista Española de Investigaciones Sociológicas*, nº 93, pp. 123-144.

RUBALCABA, L. *et al.* (1998): *Crecimiento y geografía de los servicios a las empresas en el contexto de la nueva sociedad servindustrial: el caso de la Comunidad de Madrid.* Madrid, Comunidad de Madrid.

RULLÁN, O. (1999): "La nueva Ley del Suelo de 1998 en el contexto del neoliberalismo postmoderno", *Investigaciones Geográficas*, nº 22, pp. 5-21.

SALOM, J. (1992): *Sistema urbano y desarrollo regional en la Comunidad Valenciana.* Valencia. Edicions Alfons el Magnànim.

SALOM, J. (2003): "Innovación y actores locales en los nuevos espacios económicos: un estado de la cuestión". *Boletín de la Asociación de Geógrafos Españoles*, nº 36, pp. 7-31.

SALOM, J. *et al.* (1997): "Las áreas de mercado de trabajo local en la Comunidad Valenciana. Una propuesta de delimitación", *Ciudad y Territorio. Estudios Territoriales,* XXIX (112), pp. 335-356.

SALOM, J, & CASADO, J.M. (2007): "Movilidad cotidiana y mercados locales de trabajo en la Comunidad Valenciana, 1991-2001", *Boletín de la Asociación de Geógrafos Españoles*, nº 44, pp.5-28.

SANTOS PRECIADO, J.M. (2000): Las periferias urbanas y la organización de la ciudad actual: el caso de Madrid, *Ciudad y Territorio. Estudios Territoriales,* XXXII (126), pp. 669-688.

SERRANO MARTINEZ, J.M. (2005): *Organización y funcionamiento del Área Metropolitana de Murcia. Rasgos y problemas básicos.* Murcia, Universidad, 439 págs.

SERRANO MARTINEZ, J.M. (2006): El «boom» de la construcción de viviendas en la región de Murcia. Un proceso complejo y con múltiples implicaciones. Breves apuntes, *Papeles de Geografía*, nº 43, pp. 121-149.

SIMANCAS CRUZ, M. R. (2007): "Los componentes estructurales de la política de declaración de áreas protegidas de Canarias: el cambio de paradigma desde la perspectiva territorial", *Boletín de la AGE,* nº 43, pp. 261-305.

TROITIÑO, M.A. *et al.* (2005): "Los espacios protegidos en España: significación e incidencia socioterritorial", *Boletín de la Asociación de Geógrafos Españoles,* nº 39, págs. 227-265.

TROITIÑO, M.A. (2007): "Las áreas urbanas", en *Atlas Estadístico de las Áreas Urbanas en España, 2006.* Madrid, Ministerio de Vivienda, pp. 27-53.

UREÑA, J. M. *et al.,* (2005): "Alta velocidad ferroviaria e integración metropolitana en España: el caso de Ciudad Real y Puertollano". *Revista EURE,* Vol. XXXI, nº 92, pp. 87-104.

VALENZUELA, M. (1992): "Turismo y gran ciudad. Una opción de futuro para las metrópolis postindustriales". *Revista Valenciana d'Estudis Autonómics. Turismo.* Nº 13 (Segunda época). Pp. 103-139.

VALENZUELA, M. (1998): "Madrid, escaparate y punto de encuentro. Turismo 'relacional' y reestructuración productiva en una economía global", en *El futuro de la industria en la Comunidad de Madrid.* Instituto de Estadística de la Comunidad de Madrid, pp. 205-239.

VALENZUELA, M. (1999): "Madrid, una metrópoli nacional en la senda de la internacionalización". *Papeles de Economía Española. Economía de las Comunidades Autónomas. Madrid,* nº 19, pp.68-87.

VALENZUELA, M. (2000): "Les réseaux urbains. Un concept en voie de revisión. Une approche de leur théorie et de leur pratique en Espagne.", en GÉOGRAPHES ASSOCIÉS, *Villes et Géographie.* Aix-en-Provence, Université de Provence, pp. 27-38.

VALENZUELA, M. (2007): “Turismo y servicios recreativos”, en GARCÍA DELGADO, J.L., (dir.): *Estructura económica de la Madrid.* Madrid, Consejerías de Economía e Innovación Tecnológica y de Mujer y Empleo, pp. 681-729 (3ª edición).

VALENZUELA, M. *et al.* (2007): “The spanish way to economic employment deconcentration”, en RAZIN, E.; DIJST, M. & VAZQUEZ, C., (eds.): *Employment Deconcentration in European Metropolitan Areas. Market Forces versus Planning Regulations.* Dordrecht, Springer, pp. 115-145.

VALENZUELA, M. & VÁZQUEZ, C. (2003): “Attitudes to ICT adoption in Spanish cities. Challenges for local administrations”. WAYNE, K.D. & TOWNSHEND, I.J, (ed.): *Monitoring Cities: Internacional Perspectivas.* Calgary, I.G.U., pp. 116-129.

VÁZQUEZ, C. & CORBERA, F. (2003): “Espacio virtual/espacio geográfico: los proveedores de servicios de Internet y la red urbana española”, en LÓPEZ TRIGAL, L. et al., (coords.): *La ciudad: nuevos procesos, nuevas respuestas.* León, Secretariado de Publicaciones de la Universidad, pp. 133-147.

VERA REBOLLO, J.F., BAÑOS CASTIÑEIRA, C.J. & JIMÉNEZ RODRÍGUEZ, A. (1995): “Elaboración de un plan para la cualificación de asentamientos en municipios consolidados por el turismo”, *Investigaciones Geográficas,* nº 14, pp.31-57.

VERA REBOLLO, J.F. & BAÑOS, C.J. (2001): “Actividad y espacios turísticos”, en ROMERO et al. (coord.): *La periferia emergente. La Comunidad Valenciana en la Europa de las regiones,* Ariel, Barcelona, pp. 373-385.

VILAGRASA, J. (1995) *Las ciudades pequeñas y medianas en España.* Alicante, Biblioteca Virtual ‘Miguel de Cervantes’, 25 pags.

VILAGRASA, J. (2001) “El tren de alta velocidad en Lleida. Estrategias de optimización de su impacto” en *Actas del XVII Congreso de Geógrafos Españoles*, pp. 501-504.