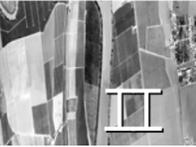




II. LA ESCALA METROPOLITANA

1. EL ÁREA METROPOLITANA DE SEVILLA	II. 3
1.1. LA DIMENSIÓN METROPOLITANA COMO CONDICIÓN NECESARIA DEL NIVEL JERÁRQUICO FUNCIONAL DE SEVILLA	II. 4
• La delimitación espacial de las áreas metropolitanas	II. 5
1.2. DINÁMICAS Y PROCESOS METROPOLITANOS	II. 7
• El ciclo de vida metropolitano	II. 7
• Los procesos subyacentes	II. 8
2. EL FUNCIONAMIENTO DEL ÁREA METROPOLITANA	II. 14
2.1. LA DIVERSIDAD Y RIQUEZA DEL TERRITORIO METROPOLITANO	II. 14
2.2. EL PROCESO DE CONFIGURACIÓN	II. 17
2.3. EL FUNCIONAMIENTO DEL ÁREA METROPOLITANA	II. 20
3. LA ESTRUCTURA TERRITORIAL: SEVILLA COMO CIUDAD CENTRAL DE LA AGLOMERACIÓN URBANA	II. 22
3.1. LA EMERGENCIA DE LA AGLOMERACIÓN URBANA	II. 22
3.2. LA ESTRUCTURA TERRITORIAL DE LA AGLOMERACIÓN URBANA DE SEVILLA	II. 24
3.3. CARACTERIZACIÓN BÁSICA DE LOS SECTORES METROPOLITANOS	II. 25
	II. 1



II. LA ESCALA METROPOLITANA

1. EL ÁREA METROPOLITANA DE SEVILLA

La ciudad de Sevilla se configura como una realidad urbana de relativa dimensión y complejidad, con unas características específicas pero sustancialmente identificada con lo que son los modelos y pautas estructurales de urbanización en Europa.

El reconocimiento de tales modelos y pautas y las posibles especificidades son elementos imprescindibles para entender correctamente su configuración presente y sus perspectivas futuras y, con ello, para abordar con mayor fundamento la intervención sobre esta realidad urbana.

Una característica relevante de la ciudad de Sevilla es **la posición que históricamente ha ocupado dentro de los niveles superiores del sistema urbano europeo**, tanto en el plano de su dimensión como en el de la funcionalidad. Dicha posición ha alcanzado en algunos momentos de su historia, como en el amplio período secular que se extiende desde la Baja Edad Media hasta mediados de la Edad Moderna, los niveles superiores de la jerarquía urbana europea, lo que le ha supuesto contar con unas estructuras físicas y, en algunos aspectos, funcionales que explican parte de su configuración presente.

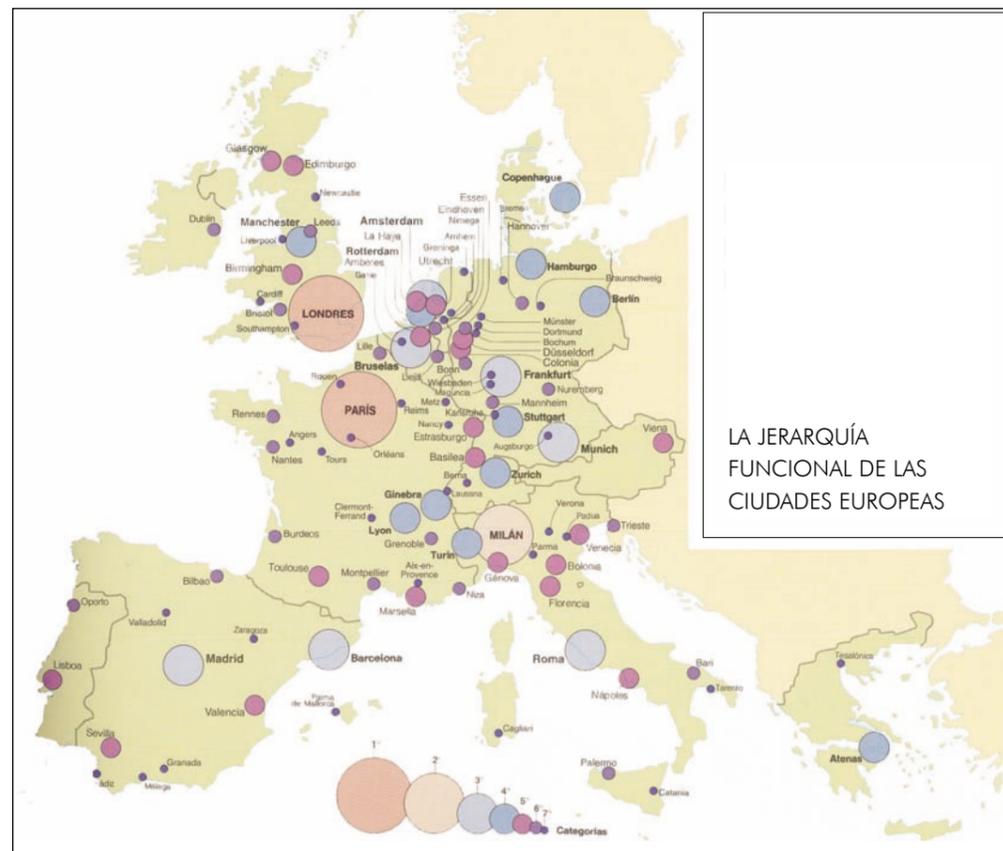
En la actualidad, Sevilla se sitúa en una posición más modesta pero, en cualquier caso, destacable. **En términos de población, la ciudad de Sevilla** -entendida ésta en su condición de realidad urbana metropolitana- **se encuentra entre las treinta mayores de Europa Occidental**, ocupando el cuarto escalón de una hipotética jerarquía urbana en esa dimensión. Ello la convierte en **la quinta mayor ciudad peninsular, cuarta española y primera de la Comunidad Autónoma Andaluza**.

Pero más que en términos poblacionales, es **en la dimensión funcional** donde más correctamente se puede ubicar la actual posición de Sevilla dentro del sistema urbano europeo. Ésta no es, en cualquier caso, una cuestión fácil de abordar, sobre todo porque, aunque pueda parecer extraño, no existe ni siquiera en el seno de la Unión Europea un planteamiento no ya propositivo sino meramente interpretativo\descriptivo de cómo funciona su sistema urbano. Tampoco abundan los trabajos científicos sobre esta cuestión, con lo cual siguen utilizándose referencias que, aún contando ya con más de una década, son las únicas que han planteado una perspectiva global y sistemática del sistema urbano europeo. Nos estamos refiriendo a la investigación llevada a cabo en Francia a finales de los 80 por el grupo RECLUS de Montpellier por encargo de la DATAR. Proponen una jerarquía urbana de las ciudades de 14 países europeos -no se incluyen los escandinavos de la UE y sí Suiza- de más de 300.000 habitantes. Para ello utilizaron 16 indicadores de funcionalidad diferentes relativos al papel de las actividades productivas, financiero, institucional, tendencia demográfica, nivel de eficiencia de la infraestructuras convencionales y las tecnológicas, presencia de centros de investigación y experimentación en los campos científico y técnico y ámbito de influencia territorial.

La propuesta distingue siete niveles en la jerarquía urbana europea, estando Sevilla situada en el quinto. En el primer nivel están Londres y París las dos ciudades globales europeas. En el segundo sólo se incluye a Milán, que no alcanza todavía el grado de concentración de funciones de las anteriores. En el tercer nivel, y bastante alejadas de las anteriores hay otras siete ciudades: Madrid y Barcelona en España, Bruselas, Amsterdam, Roma, Frankfurt y Munich. En el cuarto rango figuran once ciudades, algunas capitales nacionales como Copenhague, Viena, Atenas, Berlín y otras de cierto nivel en determinadas funciones: Manchester (industria), Rotterdam y Hamburgo (portuaria), Stuttgart y Turín (industria mecánica), Zurich (centro financiero) y Lyon (industria química).

En total, **son veintiuna las ciudades que se sitúan en un plano funcional superior al de la ciudad de Sevilla, la cual se encuadra junto con otras 21** en el quinto nivel, caracterizado por poseer un rango ya débil de influencia a escala europea, pero significativo en ámbitos inferiores. La enumeración de estas ciudades constituye un buen referente del tipo de realidad urbana -funcional en este caso, pero como se verá también, en muchos casos, física- dentro del cual debemos encuadrar a Sevilla: Valencia, Bolonia, Nápoles, Génova, Venecia, Florencia, Marsella, Toulouse, Estrasburgo, Birmingham, Glasgow, Edimburgo, Colonia, Dusseldorf, Basilea, Ginebra, La Haya, Utrecht, Amberes, Viena y Lisboa. Para finalizar, cabe mencionar que sólo una ciudad española, Bilbao, aparece en el sexto nivel y que finalmente tres ciudades andaluzas se encuadran en el séptimo y último nivel de esta jerarquía: Málaga, Granada y el área metropolitana Bahía de Cádiz-Jerez.

Por tanto, **en la jerarquía urbana europea, Sevilla se encuadra dentro de un grupo significativo de ciudades, que sin ser las más destacadas y mayores en población y dimensión funcional sí representan probablemente por su número, distribución espacial e historia, el núcleo más relevante de su armazón urbano** en la medida en que éste se configura, a diferencia de otros sistemas urbanos -más recientes y con tendencia a la concentración en grandes aglomeraciones urbanas-, en un sistema equilibrado y policéntrico, donde la "urbanidad" es desde hace siglos el factor de organización territorial y social clave del espacio europeo.



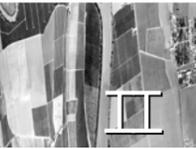
1.1. LA DIMENSIÓN METROPOLITANA COMO CONDICIÓN NECESARIA DEL NIVEL JERÁRQUICO FUNCIONAL DE SEVILLA

Las referencias anteriores pretenden tener un doble valor. De una parte, mostrar de la manera más ilustrativa posible, mediante la comparación con otras realidades urbanas conocidas, el tipo y rango dentro del que se inserta una ciudad como Sevilla, y, de acuerdo a ello, cual es la naturaleza y alcance de los retos y problemas que debe afrontar desde una perspectiva tanto urbanística como funcional. De otra parte, hacer explícito el hecho de que **la dimensión metropolitana no es un elemento causal o singular** en estos niveles de la jerarquía urbana **sino que forma parte de su naturaleza sustancial y constituye una condición necesaria para su propio desarrollo.**

Efectivamente, los niveles poblacionales y funcionales de una ciudad del rango de Sevilla, en un contexto como el sistema urbano europeo, hace que su realidad urbana esté intrínsecamente asociada a la existencia de procesos metropolitanos. Aquí es necesario realizar una precisión terminológica, porque habitualmente suelen aparecer dos campos interpretativos distintos en torno a la noción de lo metropolitano. Uno de ellos se refiere a la potencia demográfica, económica y social de los centros urbanos y su papel en el conjunto del sistema mundial de ciudades y está asociado al concepto de "metrópoli". El segundo es de carácter morfológico/espacial, va ligado al concepto de "área metropolitana" y se refiere a determinadas estructuras de organización de asentamientos de población y actividad de carácter polinuclear y con altos índices de interacción funcional.

Lógicamente, el que interesa a nuestros propósitos es este segundo concepto. En ese sentido, **un área metropolitana no es sino un área urbana polinuclear que conforma un mercado unitario de residencia y trabajo.** La distinción sobre el concepto tradicional de ciudad reside, obviamente, en la naturaleza polinuclear del área metropolitana y es en este momento donde es necesario engarzar con lo planteado al principio. Porque efectivamente, en una realidad urbana del tamaño y funcionalidad de Sevilla, es decir del rango jerárquico que ocupa dentro del sistema urbano europeo, los procesos urbanos adquieren tal dimensión que necesariamente superan la ciudad tradicional y los límites administrativos municipales para englobar, mediante diferentes formas de articulación espacial, territorios y asentamientos de población cada vez más amplios. En el origen de tales procesos se encuentra tanto el aumento de escala de lo que los sociólogos denominan el "espacio de vida" colectivo como las estrategias espaciales de los diferentes agentes económicos, todo ello posibilitado por el desarrollo de los medios de transporte, sobre todo los ligados a la movilidad individual.

No tiene que insistirse en que todos estos procesos están presentes, con diferentes niveles de desarrollo y singularizados por las características -tanto de naturaleza funcional como territorial e histórica- que cada realidad urbana posee, en el conjunto de ciudades que pertenecen al mismo rango que Sevilla y, por esta razón, conociendo mejor unos y otras -los procesos generales y las características singulares- se podrá afrontar con mayor fundamento la intervención sobre ellos. Posteriormente, en el epígrafe siguiente, tendremos ocasión de profundizar en estas cuestiones, pero antes de ello conviene precisar de qué forma todos estos procesos que subyacen en la naturaleza de lo metropolitano se materializan en el objeto geográfico que denominamos área metropolitana a través de propuestas concretas de definición y delimitación espacial de estas realidades urbanas.



Porque, a diferencia de la ciudad tradicional y compacta, claramente delimitada en sus confines y asociada estadísticamente a la referencia municipal, el área metropolitana constituye una realidad territorial mucho más compleja y difusa que no es posible aprehender directamente sino de forma mediada a través de los elementos y variables que en cada caso utilizemos para su definición.

- **La delimitación espacial de las áreas metropolitanas**

Con una finalidad instrumental, existe una larga historia de reflexión y propuestas acerca de la delimitación de áreas metropolitanas, que fundamentalmente tienen su origen, a mediados del siglo veinte, en los trabajos de las autoridades estadísticas norteamericanas. Éstas desarrollaron unos criterios y definiciones que permitieron delimitar con relativa simpleza y claridad las áreas metropolitanas como objetos de referencia espacial estadística. La puesta en práctica de tales criterios y su continua actualización para adecuarlos a los cambios en las propias dinámicas metropolitanas, han ido enriqueciéndose con la experiencia de su aplicación en otros países desarrollados.

Cuatro son las categorías que agrupan los indicadores y criterios para la delimitación de áreas metropolitanas: **dimensión, carácter urbano metropolitano, morfología e interdependencia.**

- La primera hace referencia a la entidad del fenómeno urbano en cuestión, es decir, al requisito de una dimensión relevante para su consideración como metropolitano. Esta dimensión se expresa en términos sencillos a través de la población de la ciudad central, estableciéndose un umbral entre los 50.000 y los 200.000 habitantes. Obviamente, Sevilla cubre con holgura este requisito, aunque existe un nuevo concepto para las áreas metropolitanas mayores - las CSMA, las áreas metropolitanas estadísticas consolidadas norteamericanas-, cuyo umbral de población para el conjunto del área es de 1.000.000 de habitantes. Atendiendo a este requisito, **Sevilla sería -junto con Madrid, Barcelona, Valencia y Bilbao- una de las cinco áreas metropolitanas españolas que podrían incluirse en esta categoría,** lo cual supone no sólo una mera calificación jerárquica sino que significa también una escala ampliada y una nueva concepción de las estructuras de funcionamiento de la realidad metropolitana.
- El segundo grupo de criterios intenta acotar **la condición urbana metropolitana** a través de indicadores, bien de densidades de población bien de composición de la población activa. Se suele sobreentender que para que pueda hablarse de fenómenos metropolitanos tiene que existir una alta densidad de población -como variable simple que expresa elevados niveles de urbanización- y una dedicación funcional orientada básicamente a actividades urbanas. Normalmente se utiliza este segundo criterio, estableciéndose en el 75% el umbral mínimo de población activa dedicada a actividades urbanas, es decir al sector secundario y terciario. En cuanto a las densidades de población, cabe señalar que en las áreas metropolitanas andaluzas éstas oscilan entre los 500 y los 2.000 habitantes por Km², lo cual puede constituir una referencia inicial para abordar la cuestión. En cualquier caso, la principal utilidad de este grupo de criterios es el de realizar una criba entre los municipios a considerar, para eliminar aquéllos cuya función o nivel de urbanización sea insuficiente para su adscripción como metropolitano.

- El tercer grupo de criterios es de naturaleza morfológica y en su origen está ligado al principio de coherencia espacial. Se trata de generar ámbitos espaciales continuos y cerrados, en la medida en que, convencionalmente, sólo este tipo de ámbitos son pertinentes para la planificación y programación de intervenciones, la institucionalización administrativa o la simple condición de elemento de referencia estadística.

A este criterio, básicamente operativo, se han unido recientemente otros de carácter más conceptual, en las que se valoran principios de configuración del medio geográfico, de evolución histórica o el propio reconocimiento de los habitantes de la realidad metropolitana para incluir determinados territorios en las áreas delimitadas. Piénsese, por ejemplo, en el caso de las áreas metropolitanas, la potencia de la Bahía de Cádiz o de la Vega de Granada en las respectivas configuraciones de las aglomeraciones urbanas, e incluso en el caso de Sevilla, si tiene sentido plantear los procesos urbanos metropolitanos seccionando estructuras territoriales tan singulares y definidas como las del Aljarafe o los Alcores.

- Finalmente, **el cuarto grupo de criterios es el referido a la integración o interdependencia.** De alguna manera, constituyen la condición básica necesaria para que se den procesos metropolitanos, pues si no hay interdependencia espacial, como quiera que ésta se defina, no puede hablarse de la existencia de la ciudad metropolitana entendida como un mercado unitario de residencia y trabajo.

Los umbrales que se utilizan convencionalmente para marcar la pertenencia a un área metropolitana son, alternativamente, **el que un 15% de la población ocupada del municipio trabaje en el municipio central o que un 25% de la población que trabaja en el municipio sea residente en el municipio central.** En la actualidad, sin embargo, dado el incremento notable de la movilidad personal, existe un cierto consenso en que tales umbrales resultan ya algo bajos, dando lugar a su aplicación a delimitaciones excesivamente extensas. El mismo caso de Sevilla puede servir de ejemplo en ese sentido, pues no siendo un área de gran dimensión ni elevada madurez incluía ya en 1991 -año censal del que procede la información- cincuenta y un municipios que cumplían este requisito, es decir el 50% del territorio provincial y casi el 90% de su población.

Lógicamente, la aplicación de los otros requisitos reduciría este conjunto, pero en cualquier caso este tipo de datos no hacen sino corroborar la imparable expansión espacial de los procesos metropolitanos.

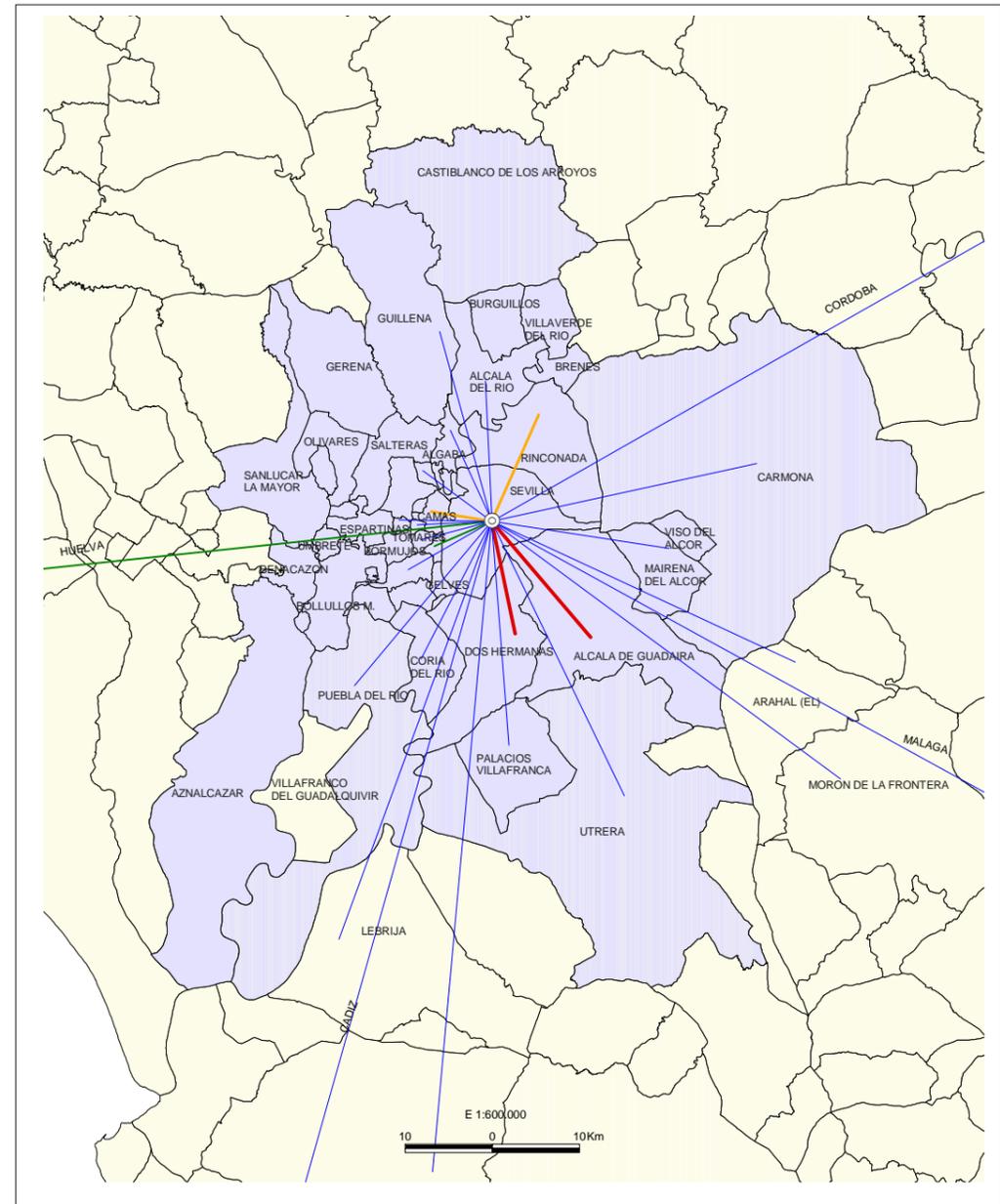
Todas las reflexiones anteriores vienen a demostrar la dificultad y complejidad, al menos en el plano científico-técnico, de la tarea de delimitación de un área metropolitana, por mucho que esto pueda ser extraordinariamente útil a efectos programáticos o de referencia estadística. La propia dinámica y naturaleza de los procesos metropolitanos, cada vez más extensos y diversos, convierte en poco convincente el ejercicio de cierre -conforme a unos determinados criterios- de un territorio concreto, que pasaría a ser, cosificado, **la réplica ampliada de la ciudad tradicional y que ahora se denominaría ciudad metropolitana.**

Frente a ello, **el reconocimiento de la dinámica, extensión y complejidad creciente de los procesos metropolitanos** hace que cada vez sean más comunes propuestas más matizadas de delimitación de áreas metropolitanas, sobre todo en el sentido de asumir su variabilidad y sobre todo, distinguir diferentes niveles o escalas de despliegue de tales procesos. Aunque como es fácilmente comprensible, no hay un consenso general -ni siquiera terminológico- sobre la cuestión, se tratará de ilustrar para el caso de Sevilla la corriente de interpretación más asentada actualmente sobre la configuración y delimitación de los procesos metropolitanos.

La propuesta parte de un **entendimiento de la nueva ciudad metropolitana como un elemento complejo en la que es posible diferenciar varias escalas de intensidad decreciente de la impronta física de lo urbano** que constituyen a su vez materializaciones de los diversos niveles y tipos de interrelación funcional existentes. Así, **una ciudad metropolitana como la de Sevilla incluiría una ciudad central, un área conurbada, un área metropolitana** en sentido restringido y, finalmente, una **región metropolitana**.

Sobre la primera poco cabe añadir, excepto recordar que la referencia estadístico-administrativa es el municipio, por lo que también podría hablarse de municipio central. En la actualidad, este municipio engloba a unos 700.000 habitantes que constituyen todavía una porción mayoritaria de la población metropolitana.

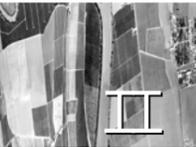
El área conurbada correspondería a todo aquel territorio en el que se desarrolla sin solución de continuidad la impronta material del proceso urbanizador, fundamentalmente a través de los ejes de comunicación y, naturalmente, exceptuando aquellos obstáculos del medio físico que limitan dicha continuidad, que en el caso de Sevilla es fundamentalmente la llanura de inundación del Guadalquivir. En esta situación se encontraría todo el triángulo sur de la aglomeración, cuyos vértices serían Alcalá y Dos Hermanas, el sector oeste desde Coria hasta Santiponce, incluyendo el tercio centro oriental del Aljarafe y finalmente y, más débilmente, la franja norte, con los municipios de La Rinconada y La Algaba. Como es lógico, este área es el núcleo central de los desarrollos y conflictos urbanísticos de escala metropolitana en el ámbito y coincide "grosso modo" con la denominada Aglomeración Urbana objeto del Plan Subregional de Ordenación del Territorio, aunque éste se extiende algo más allá del área conurbada. En total incluiría unos 15 municipios y aproximadamente 1.050.000 habitantes.



MUNICIPIO ORIGEN	MUNICIPIO DESTINO
○	100 - 250
○	250 - 500
○	500 - 1000
○	MÁS DE 1000

FUENTE: CENSO DE 1991
ELABORACION PROPIA

MOVILIDAD DE RESIDENTES EN SEVILLA QUE TRABAJAN FUERA DEL MUNICIPIO



El área metropolitana -utilizado este concepto en sentido restringido- se definiría ya por criterios funcionales, independientemente de su impronta material o urbanística. La variable fundamental para su delimitación sería la movilidad residencia-trabajo, la cual unida al conjunto de requisitos antes reseñados, nos ofrece, según datos ya algo lejanos del 91, un ámbito que incluye a 41 municipios y algo más de 1.300.000 habitantes, extendiéndose por todo el Aljarafe en el Oeste, el arco Gerena-Cantillana en el Norte, Carmona en el Este y Los Palacios-Utrera en el Sur. Éste, en definitiva, será el ámbito de expansión urbanística futura y, por las características y deficiencias del proceso anterior, el que concentra la mayor parte de oportunidades y recursos para una ordenación equilibrada y una organización más eficaz del área metropolitana.

Finalmente, el concepto de **región metropolitana** refiere a la vinculación-interrelación funcional entre diferentes áreas metropolitanas próximas entre sí, asociándose al concepto antes reseñado de Áreas Metropolitanas Estadísticas Consolidadas. Aunque por tamaño poblacional y por cercanía a otras áreas, como las de Huelva y Jerez-Bahía de Cádiz, se dan las condiciones para una potencial área de este tipo, la debilidad de las relaciones funcionales existentes entre ellas en la actualidad, hacen que la emergencia de esta realidad urbana sea por el momento más una hipótesis de futuro que una condición realmente presente en las interrelaciones funcionales entre las mencionadas áreas metropolitanas.

No podemos dejar de comentar, por último, otra forma de afrontar la cuestión de definición y delimitación de las áreas metropolitanas. Nos referimos a las áreas metropolitanas como realidades administrativas e institucionales. Esta visión es tan común que hasta, a veces, llega a confundirse la existencia del objeto en sí con su materialización administrativa, de tal manera que se afirma que sólo puede hablarse de área metropolitana cuando exista algún tipo de entidad político-administrativa que le dé cobertura. Esto no deja de ser una errónea traslación de la cuestión, pero en el fondo refleja la constatación, que en algunos lugares arranca de las primeras décadas del siglo veinte, de que la nueva realidad urbana metropolitana genera no sólo una escala ampliada de los procesos y problemas con los que se enfrentan las autoridades locales sino incluso un nuevo ámbito relevante de plasmación de la voluntad social y política de los ciudadanos.

1.2. DINÁMICAS Y PROCESOS METROPOLITANOS

- **El ciclo de vida metropolitano**

Una vez que se han planteado algunas cuestiones de partida, fundamentales para entender el alcance y significado del hecho metropolitano, es necesario entrar ya en materias concretas que nos hagan abordar asuntos relevantes desde el punto de vista de las políticas urbanísticas metropolitanas.

Una primera cuestión relevante es el de **la dinámica del área metropolitana**, tanto en su conjunto como en cada una de sus componentes. Se trata en definitiva de **plantear el nivel de madurez y las perspectivas de crecimiento de una ciudad como Sevilla**, que en su contexto y estado actual, presenta en **un escenario a corto y medio plazo**. Ello implica, ya que van profundamente ligados, tanto el horizonte que se abre para el conjunto del área metropolitana como el del municipio central.

Para ello es necesario situar lo que acontece al área metropolitana de Sevilla con relación a las pautas y tendencias más generales del sistema urbano en el que se encuadra, pues nada de lo que está sucediendo, y previsiblemente sucederá en un futuro, se sale de las pautas que ya se conocen y se han constatado en el espacio europeo. Para ilustrar todo ello, utilizaremos de forma simplificada un modelo relativamente sencillo de dinámicas de las áreas metropolitanas, denominado del *ciclo de vida*, y que es básicamente **un modelo de evolución de áreas metropolitanas teniendo en cuenta las tendencias e intensidad de crecimiento global y su distribución interna**. Como lo que aquí nos interesa es el municipio central, simplemente diferenciaremos, a efectos de distribución interna dentro del área, dos ámbitos en el conjunto de ésta: el municipio central y la corona metropolitana.

El modelo plantea cinco estadios sucesivos de evolución de las áreas metropolitanas en lo que se refiere a su crecimiento global y distribución interna del mismo. Hay que señalar que esta evolución se mide en términos de población, aunque también algunos autores plantean la posibilidad matizada de utilizar así mismo valores de empleo. Sea como fuere, los cinco estadios sucesivos son los siguientes: **centralización absoluta; centralización relativa; descentralización relativa; descentralización absoluta; declive o "desurbanización"**.

La primera fase, caracterizada por una fuerte emigración del campo a la ciudad es propia de la ciudad industrial del XIX, pero en el caso de Sevilla prácticamente se extiende hasta principios de los años sesenta del siglo XX.

La centralización relativa se produce cuando no sólo crece ya el municipio central sino que también lo hacen de manera significativa los núcleos del entorno, empezándose a conformar las coronas metropolitanas. Estos procesos aparecen ya desde las primeras décadas del siglo XX en muchas ciudades europeas e incluso en ciudades españolas muy industrializadas como Barcelona y Bilbao. Sin embargo, en Sevilla y el resto de las áreas urbanas andaluzas el proceso es mucho más tardío y viene de la mano de la política de *polos de desarrollo* de los años sesenta. Se trata del periodo de mayor crecimiento de la aglomeración considerada como un todo.

La descentralización relativa se manifiesta en una clara inversión de los términos, y aún dentro de un fuerte crecimiento global, la corona metropolitana pasa a ser más dinámica que la ciudad central, que empieza a ver una significativa reducción de sus ritmos de crecimiento. En Europa, éste es un fenómeno que se desarrolla a partir de la postguerra hasta los sesenta y en las grandes áreas metropolitanas españolas se extiende por un periodo más corto, fundamentalmente el correspondiente a la década de los sesenta y setenta. En Andalucía, de nuevo, el proceso se presenta más tardío, iniciándose en los ochenta y con indicios de que persiste en algunas áreas metropolitanas de la región, como veremos un poco más adelante.

La cuarta fase de descentralización absoluta aparece cuando el centro empieza a perder población frente a una corona que todavía crece lo suficiente para que el conjunto del área metropolitana presente todavía una dinámica poblacional positiva. Ésta es la situación más habitual en las áreas metropolitanas europeas desde mediados de los años setenta, aún con las salvedades que se analizarán en la fase siguiente.

Efectivamente, la última fase planteada es aquella en la que se produce una pérdida de población del conjunto de la aglomeración. Algunos expertos creyeron detectar este proceso en muchas áreas metropolitanas europeas a lo largo de los años ochenta, acuñándose expresiones tan llamativas como *contraurbanización* o *declive urbano*. En realidad, las cosas eran algo más complejas y menos extremas, mezclándose casos ciertos de declive urbano en algunas ciudades de antigua industrialización con procesos de expansión espacial metropolitana, que producía un espejismo estadístico de pérdida poblacional cuando, de hecho, lo que sucedía era que había un área metropolitana más extensa y con mayor población. Todo ello, además, para un periodo de tiempo que ni siquiera alcanzó una década, por lo que básicamente puede hablarse de un fenómeno coyuntural y localizado.

En consecuencia, **el proceso dominante en las áreas metropolitana europeas es el de descentralización absoluta ligada a su expansión espacial**. En lo que se refiere a las grandes ciudades españolas, la cronología de entrada en esta fase es bastante ilustrativa. Barcelona y Bilbao, las dos ciudades más industriales y que iniciaron el proceso con anterioridad a las restantes, comienzan su declive demográfico a finales de los 70 y aún siguen en esa tendencia. Bilbao en 1981 tenía 430.000 habitantes, en 1991 370.000 y en 1996 358.000, una pérdida del 20% de su población. Barcelona, por su parte, pasa de 1.750.000 en 1981 a 1.640.000 en 1991 y 1.500.000 en 1996, es decir 250.000 habitantes menos en quince años. Todo ello, además, sobre todo en este último caso, de crecimiento significativo del conjunto del área metropolitana y de un notable resurgimiento socioeconómico.

Madrid, con unas bases funcionales distintas, lleva sin embargo un camino paralelo que le conduce de los 3.250.000 habitantes a mediados de los 70 hasta los 2.860.000 de 1996. Valencia, por el contrario, retrasa el comienzo de este declive hasta principios de la década de los noventa, sin que las pérdidas hayan llegado a una decena de millar.

Centrándonos en Andalucía, las otras dos ciudades con estructuras espaciales metropolitanas semejantes a la de Sevilla -Granada y Huelva- tienen ya leves pérdidas desde finales de los 80 en el primer caso y algo más tardíamente en el segundo. De menor interés es la comparación con el

comportamiento de las restantes grandes ciudades andaluzas, dada la naturaleza distinta de sus estructuras y procesos metropolitanos, aunque la mayoría se mueve dentro un marco de leves crecimientos positivos.

Toda esta referencia comparada ayuda a ilustrar el escenario en el que se inserta Sevilla y también las tendencias con las que presumiblemente se moverá en un futuro próximo. Si se asume que el área metropolitana de Sevilla no constituye ni en sus procesos ni en sus estructuras ningún caso singular, sino que, al contrario, responde casi en su totalidad a un modelo convencional perfectamente conocido, habrá de convenirse que a ella pueden aplicarse muchas de las conclusiones derivadas de ese conocimiento. En ese sentido, **el área metropolitana de Sevilla está entrando en estos momentos en un proceso de descentralización absoluta**, lo cual significa un cierto retraso con respecto al resto de áreas europeas, españolas e incluso andaluzas. **Ello implicaría, en primer lugar, que el área metropolitana en su conjunto va a seguir creciendo, aunque con ritmos cada vez más pausados; en segundo lugar, que se va a ir extendiendo espacialmente, trasladando el crecimiento cada vez más lejos de la ciudad central, y que esta última va a tener cada vez menos peso relativo en la aglomeración, con una progresiva pérdida poblacional y un reajuste de sus funciones principales.**

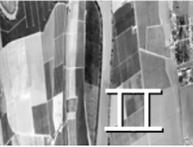
Difícilmente, desde una política voluntarista de naturaleza urbanística o de cualquier otro tipo se podrán modificar sustancialmente estas tendencias estructurales. Pero lo que sí se puede hacer es matizar, reconducir, orientar dichas tendencias para conseguir una ciudad más sostenible, equilibrada y eficiente. Lo que sí debe tenerse claro es que, en el contexto en el que nos movemos, el crecimiento demográfico de las ciudades centrales no puede entenderse en absoluto como prueba de fortaleza sino, más bien al contrario, como signo de debilidad de las estructuras metropolitanas. Casos como los de Barcelona, Amsterdam o Lyon muestran que el éxito de unas ciudades y sus respectivas áreas metropolitanas no tiene nada que ver con el balance demográfico de su ciudad central y sí con saber aprovechar íntegramente las oportunidades y recursos que ofrecen los procesos y tendencias en el conjunto del área metropolitana.

- **Los procesos subyacentes**

Al describir anteriormente las dinámicas reconocibles en las áreas metropolitanas nos hemos situado en un plano claramente descriptivo, planteando un modelo de comportamiento a partir de lo observado en la experiencia comparada.

Pudiera darse a entender que dicho modelo es algo parecido a una *ley natural* de las dinámicas urbanas. Nada más lejos de ello, pues en realidad lo que sucede es que tales dinámicas son el fruto de unos procesos subyacentes que en definitiva son los que explican las pautas de cambio y transformación espacial en las áreas metropolitanas.

En efecto, los dos procesos fundamentales son, de un lado, los que se derivan de los cambios de residencia y, de otro lado, los que afectan a las actividades económicas. A los primeros se les denomina **movilidad residencial** y en él se engloban los múltiples aspectos que configuran un área metropolitana como un mercado unitario de vivienda; mientras que los segundos los incluiremos



bajo la rúbrica de **las pautas de localización de las actividades económicas**, que explican la distribución espacial de establecimientos y empresas en el seno del área metropolitana. Un ajustado conocimiento de estos aspectos puede permitir una más correcta política de suelo en el planeamiento urbanístico tanto en lo que se refiere a su cantidad o dimensionamiento como a su cualificación -localización, densidades, usos, etc-, más aún si se tiene en cuenta que la escala metropolitana de despliegue de estos procesos contrasta con el marco, hasta ahora exclusivamente municipal, de planificación de tales usos y actividades en el área de Sevilla.

La movilidad residencial

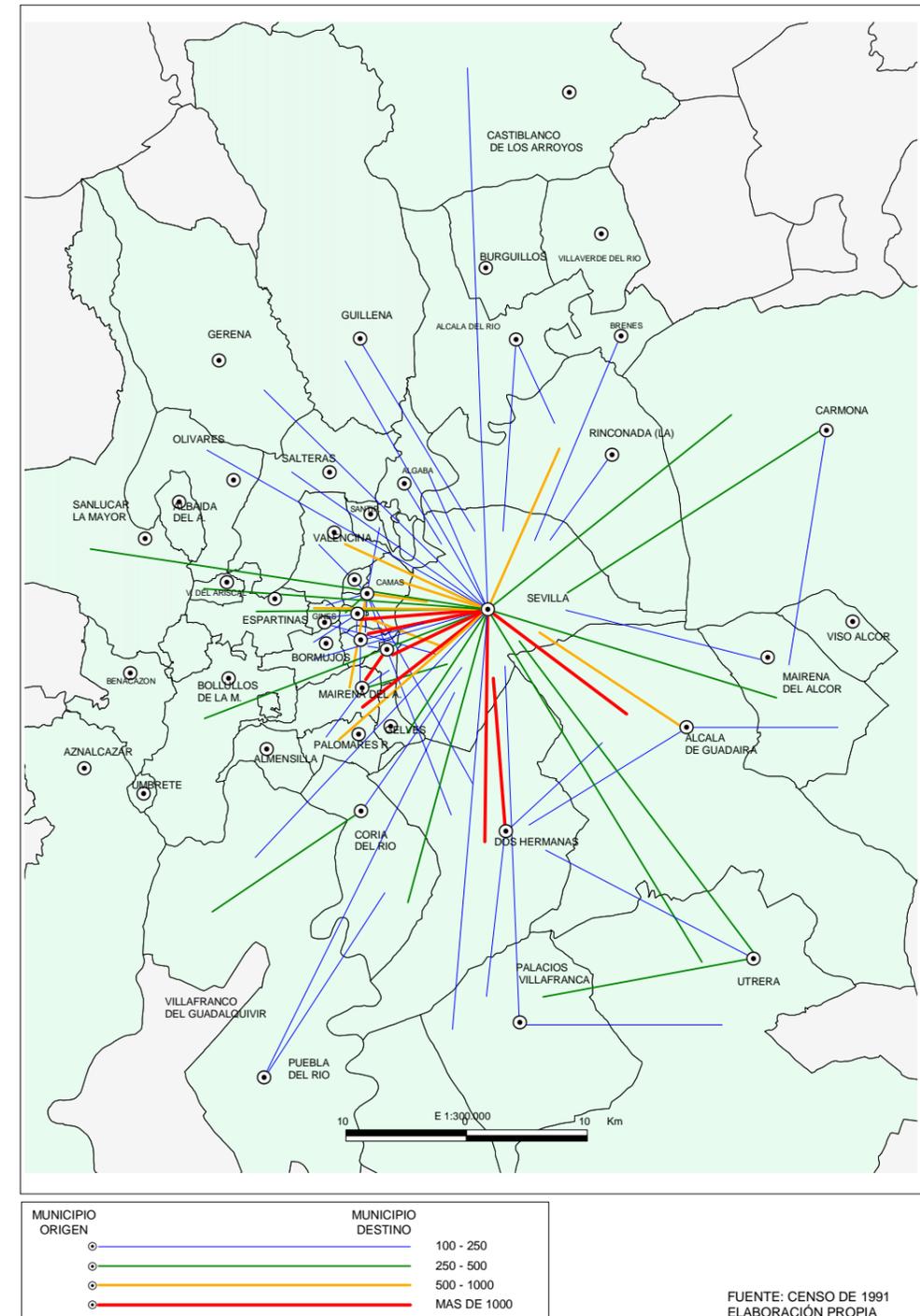
Hay dos procesos diferentes que, en relación con el territorio circundante, condicionan la evolución demográfica de una gran ciudad:

- La progresiva dependencia e interrelación de las personas que viven en los pueblos circundantes con la vida urbana de la gran ciudad.
- La tendencia de los habitantes de la ciudad a trasladar su residencia hacia los pueblos de alrededor, permaneciendo vinculados en su vida cotidiana a esa ciudad, sin que cambie sustancialmente el espacio en que se desarrolla su vida cotidiana para sus actividades diarias o más esporádicas o la red de sus relaciones familiares y de amistad.

El primer fenómeno, el de la incorporación de los habitantes de los pueblos de alrededor a la vida urbana produce el incremento de la movilidad cotidiana de la población de esos núcleos que se mueven hacia la ciudad central para ir a trabajar, a estudiar, para realizar compras, por gestiones administrativas o simplemente para pasar momentos de ocio. Pero, en sí mismo, tal hecho no supone la plena existencia de un fenómeno metropolitano.

Éste se empieza a dar cuando al movimiento cotidiano de personas hacia la ciudad central sucede un movimiento en dirección contraria de personas que trasladan su residencia a los pueblos o núcleos del entorno de la ciudad central. A partir de ese momento la movilidad cotidiana y la movilidad residencial se alimentan mutuamente; en gran medida la primera se da porque se produce la segunda; y la movilidad residencial es favorecida porque se consolida un sistema de movilidad cotidiana en torno a la ciudad central.

En general, en Andalucía, estos procesos metropolitanos, que aúnan movilidad cotidiana y residencial en torno a las grandes ciudades, son bastante claros desde los años 80. Pero no se dan por igual en todas las capitales de provincia, lo que no depende de su tamaño, sino de otras variables. Por eso en Granada es intenso, pero inexistente en Córdoba; o cabe observarlo en Huelva, aunque menos desarrollado, y no se produce en Jaén. También es posible observarlo, aunque con otras características, en áreas de estructura más compleja porque se producen en un sistema de ciudades de dimensiones y con funciones menos desigualmente distribuidas, como ocurre en las bahías de Cádiz y de Algeciras, donde no hay un único núcleo central alrededor del cual se desarrolle el fenómeno metropolitano.



MOVILIDAD RESIDENCIAL EN EL ÁREA METROPOLITANA DE SEVILLA

Antes de los años 80 no existen datos para analizar con rigor la movilidad residencial, pero por otros datos demográficos, indirectos, parece ser que el fenómeno era aun incipiente; excepto, quizás en Sevilla, que es, con diferencia, la ciudad andaluza donde el proceso metropolitano está más desarrollado. La razón de esta ausencia de datos es que la movilidad residencial, aunque parcialmente también la cotidiana, no ha sido objeto de gran atención; lo que contrasta con lo que ocurre en los países anglosajones o en Francia. Y, sin embargo, la conjunción de movilidad cotidiana y residencial está en la esencia de lo metropolitano.

La movilidad cotidiana de la población se ha transformado sustancialmente en las últimas tres décadas en España, así como en el resto de países de nuestro entorno europeo. Esta transformación no afecta tanto al número de desplazamientos como a las distancias recorridas y a los medios empleados. El espacio vital en el que se desarrolla nuestra vida cotidiana se amplía; la relación que tenemos con ese espacio cambia. La ciudad misma es percibida y vivida de otra manera. El lugar que ocupa nuestro domicilio en ese espacio ampliado y transformado se redefine.

Las grandes ciudades continúan siendo polos de atracción de actividades y personas, de innovaciones y dinamismo y siguen alimentando un crecimiento del espacio construido, de la edificación para todo tipo de usos y, especialmente, de la edificación residencial, que es la base de cualquier ciudad. Pero lo que crecen son las ciudades metropolitanas tomadas como un todo.

Sin embargo, este continuo dinamismo demográfico y sobre todo residencial de las grandes ciudades no se ve facilitado por los procesos demográficos. Mas bien podría esperarse lo contrario pues:

- El crecimiento natural de la población se ha contraído radicalmente en los países desarrollados como consecuencia del descenso de la fecundidad que hace bajar el número de nacimientos, y del aumento de las defunciones debido al envejecimiento de la población.
- Los movimientos migratorios con origen en el espacio rural son muy inferiores a los del pasado y este descenso dista mucho de verse compensado por migraciones internacionales, a pesar de la presión migratoria con origen en los países pobres.
- La emancipación de los jóvenes y la formación de nuevas familias se ve retrasada y dificultada por transformaciones económicas y sociales que han prolongado la permanencia de los jóvenes en el sistema educativo, han hecho más difícil su incorporación al mercado laboral y más precaria la situación en éste; además, en la actualidad comienzan a llegar a la edad de casarse y emanciparse las generaciones cada vez menos numerosas de los nacidos a partir de finales de los 70, por lo que matrimonios y emancipaciones tenderán a disminuir.

En resumen, el impulso demográfico al crecimiento de las ciudades y del parque inmobiliario ha cedido. Estos factores parecerían impulsar un menor dinamismo de las ciudades. Pero se siguen construyendo nuevas viviendas, el sector inmobiliario mantiene una continua tendencia al alza, a pesar de fluctuaciones coyunturales, el espacio urbanizado se extiende en torno a las grandes ciudades, las áreas metropolitanas se consolidan. Las ciudades evolucionan gracias a un fuerte dinamismo interno compatible con un moderado crecimiento demográfico en términos globales. Por tanto, si nos preguntamos por lo que sociodemográficamente sostiene ese dinamismo la respuesta

es clara: ya no es el mero crecimiento de la población, sino los cambios en el uso del parque residencial y los cambios de vivienda de familias ya constituidas.

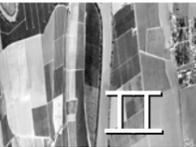
En este último sentido, movilidad residencial y dinamismo urbano son procesos relacionados, en la actual fase del proceso de urbanización en que tiende a generalizarse la forma metropolitana de las ciudades. Desde el punto de vista residencial, se desvalorizan determinadas zonas y se revalorizan otras como consecuencia de procesos que son a la vez globales -de carácter muy general, compartidos con otros espacios y sociedades, determinados fundamentalmente por mecanismos de orden económico- y locales -propios de su realidad física o material, pero también de las culturas y las prácticas específicas de los habitantes de cada ciudad-. Tres de los efectos más evidentes y generales que se dan en la actualidad en las grandes ciudades son:

- La degradación de la ciudad histórica por el envejecimiento de su parque residencial y de su población, y la sustitución de su dimensión residencial por la implantación de actividades terciarias. Pero, también, en tiempos más recientes su lenta recuperación residencial tras procesos de sustitución social muy dilatados en el tiempo que transforman las identidades de los barrios afectados, pues las clases populares que los habitaban tienden a ser sustituidas por clases medias y medias altas.
- Los procesos de segregación espacial y el desarrollo de grandes barrios donde se acumula la marginación social y la pobreza, consecuencia de la progresiva tendencia a la polarización social, especialmente en las grandes ciudades. Procesos que se explican no sólo por las tendencias desreguladoras y liberalizadoras en la economía, sino por el propio comportamiento residencial de los afectados e incluso de la acción de los poderes públicos en el pasado mediante la construcción de grandes conjuntos de viviendas para los más desfavorecidos que se han convertido en sumideros de la marginación.
- La aparición y desarrollo de nuevos barrios y zonas residenciales en las periferias de las ciudades mediante promociones de características arquitectónicas, urbanísticas y sociales muy diversas pero que, en general, tienden a diferenciarse de las que caracterizaron en el pasado a la gran ciudad. Para ello se busca y se pretende ofrecer en la ciudad *suburbana* un hábitat menos denso, preferentemente unifamiliar, una mayor cercanía a los valores naturales y, sobre todo, nuevos estilos de vida.

La evolución de la ciudad se ve así determinada, en un contexto de menor crecimiento demográfico, por las distintas formas de movilidad residencial, de cambios de vivienda que unas veces permanecen dentro de las fronteras administrativas de los municipios y otras lo sobrepasan, aunque sean simples movimientos de relocalización dentro de una ciudad metropolitana.

El dinamismo de las grandes ciudades actuales se basa en gran medida en la movilidad cotidiana de sus habitantes y en la movilidad residencial, y ello es inseparable del fenómeno metropolitano.

Frecuentemente se piensa que la demanda de viviendas está relacionada directamente con la formación de nuevas familias, lo que sólo es parcialmente cierto.



RECURSOS AMBIENTALES Y SISTEMA DE ASENTAMIENTOS



Fuente: Directrices para la coordinación urbanística. Gabinete de estudios metropolitanos

Una gran encuesta realizada por el INE en 1991 (Encuesta Sociodemográfica) permite conocer algunas de las características de la movilidad residencial durante los años 80 en Andalucía:

- La mayoría, alrededor del 68%, de los cambios de vivienda de los sujetos entrevistados son cambios familiares; es decir, que los sujetos son acompañados o acompañan a sus familias, que los cambios afectan a familias completas o al menos a parte de las familias.
- A pesar de ello, la movilidad residencial se produce en gran medida como consecuencia del matrimonio o del inicio de la vida en pareja, que acompaña a la emancipación de los jóvenes de sus familias de origen, pues más del 80% de los cambios individuales (de personas solas sin familia) son por esta razón.
- Aproximadamente dos de cada tres cambios de vivienda se producen en fases de la vida familiar posteriores a la formación de una nueva familia; de los cuales uno de cada tres cuando la familia está creciendo como consecuencia de la tenencia de hijos, pero otro de cada tres cuando la familia está estabilizada o incluso tiende a reducir su tamaño.
- Lo anterior hace que el grupo más numeroso al cambiar de vivienda esté formado por jóvenes en torno a los 25 a 30 años, pero que en conjunto sean una minoría frente a las personas de más edad y los niños y jóvenes menores de 20 años.
- Los sujetos que siguen trayectorias residenciales ajenas al ciclo familiar tradicional (matrimonio, tenencia de hijos, emancipación de los hijos y viudedad) parecen ser todavía pocos en los años 80, a pesar de que sin duda son un porcentaje creciente por el mayor número de rupturas familiares y el desarrollo de nuevas formas de convivencia.

Por tanto, el entendimiento de la movilidad residencial no puede basarse principalmente en la formación de nuevas familias por emancipación y matrimonio de los jóvenes, que no suponen más que uno de cada cuatro cambios de vivienda. Mas bien parece que el cambio de vivienda está más relacionado con las trayectorias vitales profesionales que con el propio transcurso del ciclo familiar, aunque ambos procesos están relacionados. La importancia de esos otros aspectos se pone de manifiesto, en primer lugar, en los motivos aducidos para el cambio de vivienda. Si no tenemos en cuenta el matrimonio o el comienzo de la convivencia en pareja, los principales motivos son:

- La mejora de la propia vivienda es el motivo más importante con diferencia, alrededor del 40%, ya sea para cambiar a una vivienda más grande, mejor acabada, con mejores equipamientos e instalaciones, o más cercana a los gustos de la familia.
- El acceso a una vivienda en propiedad es el otro motivo importante, pues representa más del 30% de los cambios de vivienda.
- Por otra parte, el afán de cambiar de zona de residencia se presenta en casi un 15% de los cambios. Este tipo de cambios adquieren más peso conforme se avanza en el ciclo de vida de las familias, al igual que los cambios por mejora, pero en contradicción con los cambios por acceso a la propiedad.
- En general los motivos de ajuste a posibilidades económicas limitadas o decrecientes o que obliguen a un cambio por imposibilidad de seguir en la misma vivienda son aducidos en un porcentaje limitado de casos, no superior al 10%.

Parece claro que los actores sociales se esfuerzan por desarrollar trayectorias de mejora residencial; incluso se podría decir que de ascenso social en el terreno específicamente residencial. De ahí que no todos los sujetos y las familias presenten la misma propensión a cambiar de vivienda. La movilidad residencial tiene un fuerte componente de clase, pero las diferencias entre unos grupos y otros no son solamente económicas, son también culturales:

- Las clases medias funcionales y medias altas cambian de vivienda más del doble que los grupos que cambian menos. Estos son los obreros y empleados no cualificados, pero también las llamadas clases medias patrimoniales, es decir pequeños empresarios y autónomos. Los que más cambian, sin embargo, son los profesionales cualificados ya sean asalariados o independientes, los empresarios cualificados y los directivos y cuadros también cualificados.
- Las diferencias de movilidad son, además, crecientes conforme se avanza en el ciclo vital de las familias; es decir, conforme los motivos de mejora y preferencia residencial adquieren más peso, llegando a ser unas diez veces mayores en los que más cambian respecto a los que menos.

Esta movilidad residencial centrada en las clases medias funcionales tiene un componente urbano metropolitano que es básico subrayar. La movilidad residencial de las clases sociales más favorecidas alimenta en la actualidad una parte del dinamismo urbano y, en particular, ha sido la base, durante los 80 del proceso de metropolitanización de las ciudades españolas. Seguramente también lo ha sido durante los 90 y lo seguirá siendo en el futuro, al menos de forma inmediata; aunque cabe esperar un efecto de emulación, que ya se está produciendo, por grupos sociales menos favorecidos.

Si son las clases medias las que más movilidad residencial manifiestan en el ámbito metropolitano, difícilmente lo harán por motivos económicos, o exclusivamente económicos. Con demasiada frecuencia se baraja lo económico, es decir las condiciones del mercado de la vivienda, como la razón más importante de la metropolitanización de la población de las ciudades. De esta forma se intenta explicar el proceso de pérdida de población por las ciudades centrales y de suburbanización de la población, por razones puramente o fundamentalmente urbanísticas: el encarecimiento de la vivienda en los municipios centrales, la escasez de suelo, el aumento de la repercusión del precio del suelo en el precio de venta de la vivienda. Pero de los datos disponibles se deduce que ésta no puede ser la principal razón:

- Las clases medias y medias altas manifiestan una clara propensión a cambiar de vivienda con mayor frecuencia que otras clases menos favorecidas (empleados menos cualificados, obreros cualificados o no) o que desarrollan subculturas residenciales diferentes (clases medias patrimoniales).
- Esta mayor propensión a cambiar de vivienda no está dictada por necesidades de carácter objetivo, como lo muestran los propios motivos citados, otras investigaciones y el hecho de que las mayores diferencias en la movilidad por clases sociales se de en las fases más avanzadas del ciclo de vida familiar, precisamente cuando la necesidad es menor.

- El cambio predominante en estas otras fases del ciclo familiar es un cambio para mejorar las condiciones residenciales, lo que puede significar mejora en aspectos funcionales de la propia vivienda, en la zona en la que se ubica o en sus dimensiones simbólicas, aquellas que en mayor medida sirven como indicadores de estatus social o estilo de vida.
- Los aspectos económicos citados anteriormente podrían explicar la suburbanización de la población, pero entonces este proceso tendría un diferente carácter clasista, pues se desplazarían a las zonas suburbanas los grupos con menor poder adquisitivo y se moverían dentro de las ciudades centrales los grupos más favorecidos. Por los datos manejados, esto no es así, al menos durante los años 80.

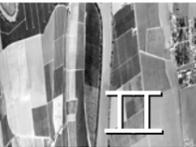
Todo parece indicar que el proceso de suburbanización de la población en las áreas metropolitanas, especialmente de las clases medias, está guiado por diversos tipos de razones que se entrecruzan: las de carácter económico juegan, sin duda, un papel; pero en el marco definido por deseos de cambio residencial, de modelos residenciales e incluso de estilos de vida que tienen una clara dimensión clasista. Las dimensiones económicas del cambio de vivienda juegan en el marco de esos deseos, no con independencia o a espaldas de ellos.

Las pautas de localización de las actividades económicas

Los procesos que se refieren a las actividades económicas son más diversos y complejos que los relativos a la movilidad residencial. En primer lugar, hay que diferenciar entre aquellas actividades económicas ligadas a la producción y aquellas otras -a las que podemos unir los equipamientos y servicios públicos- vinculadas directamente a la provisión de bienes y servicios para el mercado metropolitano. Estas últimas tienen en gran parte un comportamiento ligado al de espacio residencial, ya que sirven a la población que habita en esos lugares, por lo que en muchos casos puede hablarse de las mismas pautas de comportamiento espacial. No sucede así con los grandes equipamientos y centros comerciales de servicio, a los que su dimensión y escala otorga la suficiente autonomía para ser ellos los generadores de nuevas áreas y pautas de organización de los espacios metropolitanos.

Centrándonos en las actividades netamente productivas, es importante recalcar el papel directo, inductor, que éstas tuvieron en la aparición de los primeros espacios metropolitanos. En las sociedades industriales de finales del XIX, las mayores necesidades de suelo, la vinculación a los ejes de comunicación y el acceso a las materias primas favorecieron una implantación metropolitana de industrias que a su vez generaron en torno a ellas importantes áreas residenciales, contribuyendo a generar unos espacios urbanos con características plenamente metropolitanas. En España, los casos de Bilbao y Barcelona son claros ejemplos de estos procesos.

Paradójicamente, el área de Sevilla tiene en la expansión industrial el factor clave para el comienzo y consolidación de sus procesos metropolitanos. Pero dado el escaso peso industrial de esta aglomeración, este proceso es sumamente tardío - de mediados de los sesenta- y está basado no en una estrategia autónoma de localización empresarial sino en una política activa del Estado a través de los denominados Polos de Desarrollo, por lo que difícilmente puede ser asumible a las tendencias dominantes hasta ese momento en el resto de Europa.



Pero, sin embargo, las nuevas condiciones que crea la crisis económica de mediados de los 70 hace que ese esfuerzo tardío sirva para una relativa incorporación a los procesos dominantes en lo que se refiere a las pautas de localización de las actividades productivas y a su dimensión urbanística.

Muy sintéticamente, puede señalarse que estos cambios afectan a la esfera técnica y organizativa, a las pautas de localización y a la dimensión urbanística. En la primera, de una parte, se produce una transición de una sociedad de producción de bienes a otra que integra bienes y servicios. De otra, en los aspectos organizativos, se está produciendo la transformación del modelo de producción en serie con la introducción de mecanismos de flexibilidad, y, finalmente, puede señalarse la aparición o potenciación de nuevos factores de localización para el desarrollo de actividades productivas, como son los derivados de la cada vez mayor relevancia de la aplicación de la ciencia y la tecnología al proceso productivo, los valores de calidad del entorno y la importancia de los recursos humanos.

Todo ello se traduce en cambios significativos en las pautas de localización: las ciudades centrales cada vez se especializan más en tareas de dirección y servicios, fundamentalmente entre estos últimos, los avanzados destinados a la empresa y al procesamiento de información y de capitales. Así mismo, paralelamente, se producen procesos de desconcentración de actividades e industrialización periférica con la formación de ejes industriales en las primeras coronas metropolitanas y, finalmente, la eclosión de los procesos de industrialización difusa y sistemas productivos locales permite el desplazamiento o la aparición en los entornos de las áreas metropolitanas de actividades propias.

En lo que se refiere a la dimensión estrictamente urbanística, las transformaciones avanzan en el sentido de una mayor cualificación y diversificación de los espacios productivos. En relación al primer aspecto, se está sustituyendo la idea del espacio industrial como espacio segregado, monofuncional y de segundo orden, tanto en su construcción como en su mantenimiento, por un espacio más integrado formal y funcionalmente con el resto de las actividades urbanas, más diversificado en sus usos y con mejores niveles de diseño, equipamiento y mantenimiento. Como consecuencia, también se está produciendo una diversificación de espacios productivos, con toda una nueva gama de tipologías, no siempre claramente definidas y conceptualizadas (parques industriales, polígonos mixtos, parques empresariales, parques tecnológicos, etc) pero caracterizadas en líneas generales por las nuevas condiciones antes mencionadas, entre las que cabe destacar su carácter funcional mixto, el mayor nivel de las infraestructuras técnicas y una preocupación por las condiciones ambientales y la imagen física del espacio productivo.

El área metropolitana de Sevilla, lógicamente, no ha sido ajena a estos procesos y se ha ido incorporando a muchos de ellos, en algunos casos con deficiencias y limitaciones y en otros con una rapidez inusitada. En este último caso se encuentran la mayoría de las nuevas tipologías de centros comerciales, que encuentran en el área de Sevilla no sólo una amplia oferta en términos puramente cuantitativos sino sobre todo una variedad tipológica que cubre el espectro convencional existente actualmente en nuestro entorno.

No sucede así en lo referente a otros tipos de espacios para actividades. En estos casos, y al contrario que en los anteriores donde la promoción privada ha impulsado la generación de estos desarrollos urbanísticos, ha tenido que ser fundamentalmente la iniciativa pública -con excepciones

de pequeña escala- la que ha llevado a cabo el proceso de modernización, mejora y ampliación de la oferta de suelo para actividades económicas. En este sentido, es importante sobre todo la recalificación y consolidación de todo el espacio industrial heredado de la política de polos de desarrollo, especialmente en lo que se refiere a la constitución del eje Alcalá-Sevilla y a la consolidación del núcleo industrial del Polígono de la Isla. Más errática ha sido la política en relación a las nuevas tipologías de espacios para actividades productivas, pues si bien nominalmente están presentes una amplia gama de tales espacios, lo cierto es que existen importantes disfuncionalidades en cuanto a tipo de ofertas, localizaciones, funcionamiento, etc.

Lógicamente no es éste el lugar para hacer un análisis singularizado sobre toda esta cuestión, pero lo que sí está claro es que desde la perspectiva de una política urbanística de escala metropolitana para las actividades económicas hay dos tipos de problemas diferenciados en el área. El primero corresponde al conjunto de actividades comerciales y de servicios al consumo, en la que fundamentalmente se trata de orientar y ordenar urbanísticamente el fuerte caudal de iniciativas privadas existentes en el conjunto de la aglomeración, para que éste sea un recurso de ordenación para construir ciudad metropolitana, lo que no siempre ha sucedido. El segundo, no se trata de encauzar iniciativas sino el de promover políticas activas, dada la debilidad del tejido productivo metropolitano, para constituir, desde una perspectiva de cooperación y complementariedad, una red completa y diversificada de espacios para actividades económicas en el conjunto del área que responda a las demandas ya existentes y a las nuevas funciones que puedan surgir o atraerse.

POLÍGONO INDUSTRIAL EN SANTIPONCE



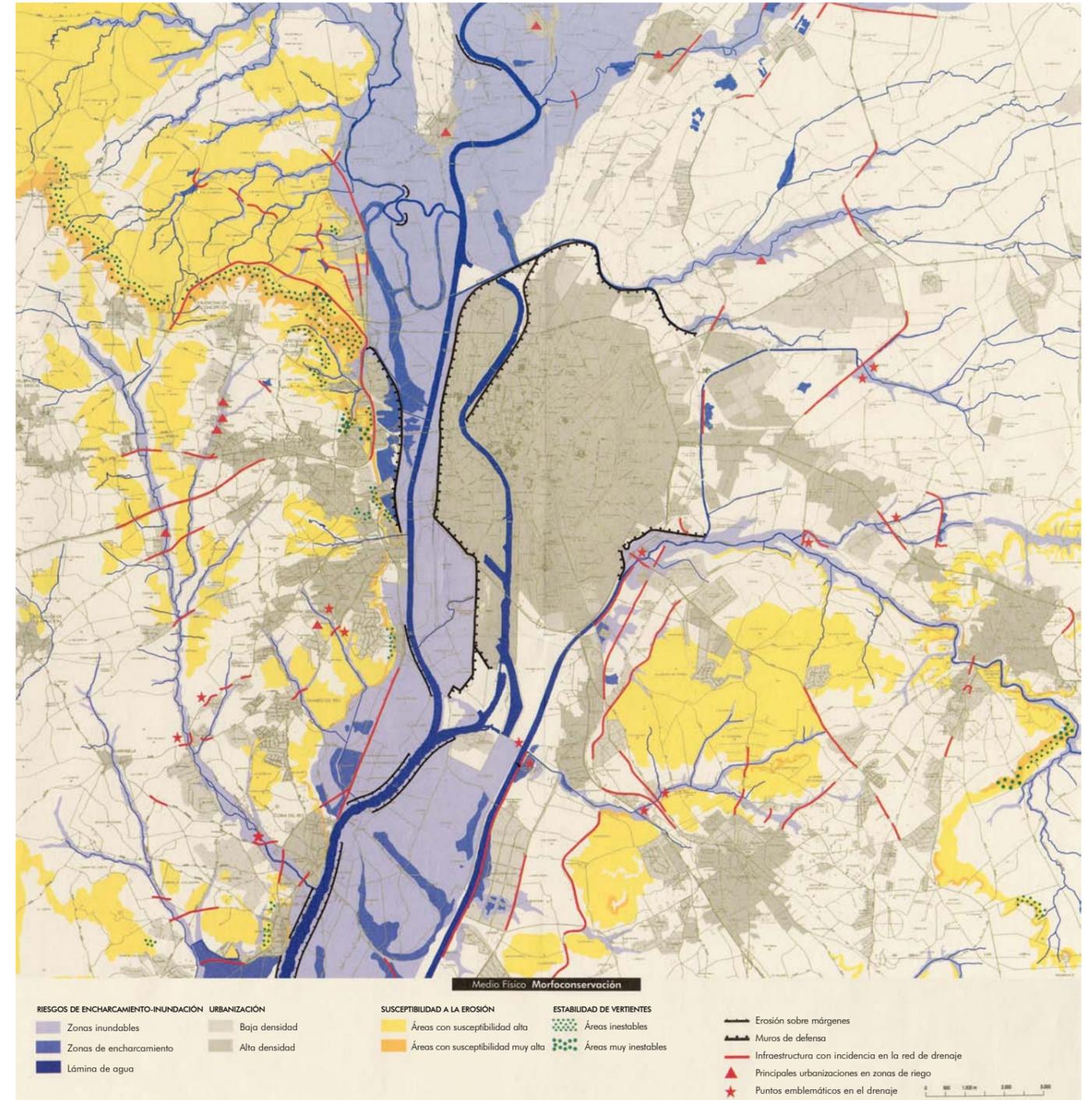
2. LA CONFIGURACIÓN Y EL FUNCIONAMIENTO DEL ÁREA METROPOLITANA

2.1. LA DIVERSIDAD Y RIQUEZA DEL TERRITORIO METROPOLITANO

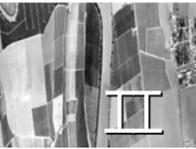
Una de las características que singularizan y hacen especialmente crítica la cuestión del crecimiento metropolitano en el área de Sevilla es que éste se desarrolla sobre un territorio que abarca unos espacios diversos y complejos de gran riqueza y personalidad. Y se trata de una cuestión crítica, relevante, porque lógicamente una correcta consideración de estos elementos y valores suponen un importantísimo recurso de ordenación para la construcción de la ciudad metropolitana, mientras que por el contrario su desconocimiento o negación implica la pérdida o destrucción de dichos valores.

El área de Sevilla se sitúa dentro de la depresión del Guadalquivir, que es una llanura de inundación reciente resultado de un doble movimiento de subsidencia. Durante finales del Terciario y principios del Cuaternario se organizó la red fluvial y se produjo la excavación de los depósitos terciarios, de los que quedan los más resistentes, que aparecen como relieves residuales en la zona (Aljarafe y Alcores) y que tiene una gran importancia para la configuración de ciertos hechos físicos y humanos en el área. Posteriormente, los cambios climáticos cuaternarios dieron lugar a la formación de las Terrazas del Guadalquivir y a la progresiva colmatación de estuario del río, lo que ha favorecido el emplazamiento de Sevilla como puerto interior.

MEDIO FÍSICO. MORFOCONSERVACIÓN



Fuente: Área Metropolitana de Sevilla. Análisis del medio físico. Consejería de O.P. y T.



Esta breve descripción nos permite hablar de la **presencia de varias unidades territoriales diferenciadas** que a la vez que dotan al conjunto de la aglomeración de una singular complejidad y personalidad, determinan en gran medida sus procesos de crecimiento y su configuración actual.

La primera de ellas es la que corresponde al **eje ribereño del Guadalquivir y sus vegas asociadas**, que constituye el eje principal Norte-Sur de organización del territorio. Forma un espacio con una topografía plana constituida por la llanura de inundación del río y sus terrazas bajas. Precisamente el carácter inundable de gran parte del eje y la extrema fertilidad de los suelos limosos aluviales han contribuido al desarrollo de un paisaje agrario de regadío bastante potente en el que se mezclan desde restos de sistemas de explotación basados en la gran propiedad con iniciativas de colonización, contribuyendo a la complejidad y solidez de este espacio rural en un entorno fundamentalmente urbanizado. El reconocimiento de la capacidad articuladora de este paisaje, ayudada en muchos casos por la condición de inundables de los suelos debería servir para su preservación, de tal manera que constituyera un recurso de ordenación de primer orden, junto la red hidrográfica en sí, en la estructura general metropolitana.

Por su parte, el sistema de asentamientos ribereños se caracteriza por su morfología lineal como trama, vinculándose al Guadalquivir por una doble razón, de un lado por la antes mencionada extraordinaria fertilidad de su agricultura y de otro por la condición del valle como eje de comunicaciones, a lo largo de los cuales se van disponiendo los núcleos de población, que abarcan todos los niveles de la jerarquía urbana. De nuevo hay que insistir en que la fuerza de la actividad agraria condiciona aún hoy fuertemente la orientación funcional de muchos de estos núcleos y explica que en muchos casos, a pesar de su relativa cercanía a la ciudad central, sus niveles de incorporación a los procesos metropolitanos sean inferiores a los de otras zonas más alejadas.

En dirección Este-Sureste a partir del eje ribereño se extienden **las Terrazas y los Alcores**, con un relieve ondulado que se va elevando progresivamente hasta las elevaciones de los Alcores, que presenta un relieve en cuesta que cae de forma relativamente abrupta sobre la Campiña, estableciendo un imaginario límite a la expansión de los procesos de urbanización dispersos. Efectivamente, este espacio, donde la agricultura no es tan potente, hay mejores condiciones microclimáticas que en la cercana Ribera y existe la posibilidad de explotación de acuíferos, se ha convertido en el escenario ideal de todo tipo de desarrollos urbanísticos, que en ausencia en toda su franja central de un sistema de asentamientos tradicional, se han ido implantando de manera desordenada aprovechando los ejes de comunicación y criterios oportunistas de disponibilidad de suelo.

En ese sentido, el sistema tradicional de asentamientos de Los Alcores constituye prácticamente el único referente de un cierto orden territorial que en el resto de este ámbito es prácticamente irreconocible. Dicho sistema presenta también una trama de morfología lineal siguiendo las crestas miocénicas de dicho nombre. Incluye cinco grandes núcleos, desde Carmona a Dos Hermanas, con diferentes niveles de integración y vinculación, pero que en su conjunto constituyen piezas fundamentales para la construcción de un orden metropolitano de valor y con referencias territoriales en esta parte de la aglomeración.

En el sector occidental, **el Aljarafe** constituye una unidad territorial perfectamente singularizada. Se trata de una plataforma tabular que se eleva en torno a un centenar de metros sobre los valles de los ríos Guadalquivir y Guadiamar. Su contacto con éstos y con la depresión periférica al Norte se manifiesta desde el punto de vista morfológico a través de un fuerte escarpe que constituye un elemento clave de referencia paisajística en la aglomeración.

Internamente, la parte central de la plataforma está surcada por una red hidrográfica que ha modelado una característica topografía alomada. El elemento central de esta red es el arroyo Riopudio, que atraviesa de Norte a Sur la plataforma. Su mencionada posición central y la amplitud del valle que conforma hace que el mismo se convierta tanto en eje para los procesos de ordenación rural y las comunicaciones internas como en elemento que permite diferenciar un área oriental y otra occidental en el Aljarafe, importante a los efectos de la cuestión aquí tratada. El medio rural también presenta una clara singularización frente al entorno. Dentro de una matriz en la que domina claramente el olivar, aparecen importantes áreas de viñedo en la zona central, aunque éste está en claro retroceso. Junto a estos cultivos, que han constituido tradicionalmente los elementos de referencia básicos del paisaje rural aljarafeño, también nos encontramos con plantaciones de cítricos y áreas de huerta, completando la cobertura de usos, pequeños bosquetes de pinos y formaciones de ribera más abundantes cuanto más al sur de la plataforma.

El sistema de asentamientos no es una excepción en la nítida individualización de esta comarca. Frente a una estructura de poblamiento tradicional en toda la Depresión del Guadalquivir basada en unos núcleos rurales de relativo gran tamaño relativamente espaciados entre sí, la red del Aljarafe ha estado constituida históricamente por un conjunto de pequeños asentamientos, que casi nunca superaban los 2.000 habitantes, y bastante próximos entre sí. La configuración de esta red queda reforzada además por una densa y rica estructura de conexión viaria formada principalmente por caminos rurales, vías pecuarias y carreteras locales, y por la existencia de elementos singulares de gran dimensión y valor entre las que destacan las tradicionales haciendas del Aljarafe.

Todo este orden territorial tradicional está siendo profundamente modificado por la expansión urbana metropolitana, que presenta dos vectores de desarrollo en la zona, uno de naturaleza superficial que va estableciendo coronas de influencia metropolitana de intensidad decreciente a partir de la vertiente oriental del Aljarafe, la más próxima a Sevilla, y otro lineal generado por las mejores condiciones relativas de accesibilidad que proporcionan los ejes paralelos de la autovía A-49 y N-431.

Estas tres unidades territoriales constituyen el corazón de despliegue de los procesos de metropolitano. Pero en torno a ellos existen otros, también importantes en la medida en que constituyen recursos presentes y futuros para la conformación de un área metropolitana equilibrada y sostenible. Por ejemplo, la Sierra Norte y los Arenales poseen recursos de carácter ambiental a tener en cuenta para todo el conjunto de la zona, pues se trata de unidades territoriales con elementos de elevado valor ecológico, que convenientemente protegidas, acondicionadas y mejoradas pueden contribuir al equilibrio ambiental de aglomeración urbana, aportando sus recursos y convirtiéndose en áreas de ocio, educativas y de esparcimiento para la población metropolitana y de sus comarcas circundantes.

UNIDADES TERRITORIALES



Fuente: Atlas fotográfico de Andalucía

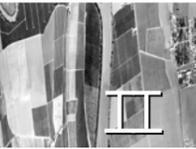
Junto a ellas, las diferentes tierras de campiña que constituyen una orla no continua en torno al núcleo del área metropolitana representan unas unidades territoriales estratégicas para el futuro del área metropolitana. Se trata fundamentalmente de la Campiña de Gerena, el campo de Tejada al Oeste del Aljarafe y toda la zona de campiñas y vegas del Guadalquivir al Sur de Los Alcores. Desde el punto de vista territorial poseen dos valores extraordinariamente importantes para cualquier política de ordenación. De un lado, un paisaje agrario extraordinariamente estable basado en la gran y mediana propiedad y dedicado principalmente a cultivos herbáceos y olivar. Por otro lado, un sistema de asentamientos relativamente poderoso, constituido por núcleos de cierto tamaño. Ambos hechos favorecen una equilibrada organización espacial de usos y actividades que no es fácil romper a partir de procesos exógenos, al contrario de lo que ha sucedido en otras unidades territoriales más cercanas a la ciudad de Sevilla. Las potencialidades de los núcleos tradicionales como recurso de urbanización para el área metropolitana de Sevilla -véase por ejemplo el caso de Utrera- y la capacidad del medio rural campiñés para dotar de valor paisajístico e incluso ambiental al nuevo orden territorial son algunos de los elementos que habrá que tener en cuenta para un entendimiento y consiguiente tratamiento de las perspectivas futuras del área metropolitana de Sevilla.

Todas estas consideraciones sólo tienen la intención de mostrar la importancia que a nuestro entender adquiere la consecución de un orden territorial adecuado en el conjunto del área metropolitana. Ello debe comenzar, en primer lugar, por un correcto reconocimiento de tales recursos y, posteriormente, por un tratamiento integrado y conjunto de ellos. Desde nuestro punto de vista resulta particularmente inconveniente la disociación que a menudo se plantea entre la ordenación del medio urbano y la que corresponde al resto de los elementos territoriales. Por el contrario, **una correcta integración y ordenación conjunta de la matriz urbana, rural y ambiental, constituyen no sólo un necesario requisito para la sostenibilidad de las ciudades sino también un elemento vital para la calidad y eficiencia de sus condiciones de funcionamiento.**

A partir de este entendimiento adquiere especial relevancia la formación de redes materiales que posibiliten la comunicación e integración de estas tres matrices. En este sentido, en un área como la de Sevilla, la red fluvial se debe constituir en un elemento clave de articulación territorial de escala metropolitana.

El Guadalquivir, el Guadaira, el Ribera de Huelva, el Riopudio y el Guadiamar, con sus láminas de agua, sus llanuras de inundación y el dominio público asociado constituyen unos recursos territoriales de primer orden que tratados desde la continuidad y la interrelación sirven como ningún otro para la comunicación entre los espacios urbanos, rurales y naturales.

Junto a estos recursos, no deben olvidarse otros elementos de topología lineal que pueden contribuir a completar y desarrollar la estructura de relaciones. Vías pecuarias, caminos rurales, infraestructuras hidráulicas e incluso parte del sistema viario convencional son también recursos que convenientemente tratados y articulados sirven a la constitución de un orden territorial adecuadamente integrado. En cualquier caso, es importante insistir en el concepto de red, es decir en la capacidad de comunicación y la continuidad de los elementos, pues cualquier tratamiento aislado y parcial de tales elementos, los hace infinitamente menos efectivos y también mucho más frágiles.



Lógicamente, la red antes planteada no tendría sentido si no se cuenta con espacios y recursos que aporten las diferentes matrices que constituyen el orden territorial. En lo que se refiere a los espacios y recursos ambientales probablemente muchos de ellos se encuentran fuera de la propia área, y la función de la red es introducirlos y comunicarlos en el seno de la misma, pero debería hacerse especial hincapié en la protección, mejora y acondicionamiento de los existentes en el interior. Zonas húmedas, bosquetes, vegetación de ribera, resaltes topográficos, grandes masas de vegetación de origen no natural, etc constituyen algunos de los recursos. Por ejemplificar quizás en el más evidente, parece necesario acometer de una manera definitiva la protección y acondicionamiento ambiental de los escarpes del Aljarafe -no sólo en el oriental- y de los Alcores, como elementos imprescindibles para la recualificación paisajística del área metropolitana.

Por otro lado, al espacio rural habría que reconocerle su capacidad estructurante y ordenadora no sólo como elemento intermedio entre los espacios urbanos y los ambientales sino como un medio con orden territorial propio, que aporta sus recursos al orden territorial más general, y entre los que cabe destacar los paisajísticos, los productivos, los ambientales -piénsese por ejemplo en las aportaciones de las masas de olivar- y los de conexión ya citados. En este contexto, es importante que espacios rurales como los de la Vega, el Aljarafe y las Campiñas tengan una adecuada política activa de tratamiento, incluso desde la ordenación física, y dejen de considerarse como meros potenciales receptores de crecimiento urbano.

Finalmente, desde la perspectiva del orden territorial tradicional hay que enfatizar las potencialidades y recursos del sistema tradicional de asentamientos para articular procesos de crecimiento urbano, siempre que éstos tengan la escala y la tipología adecuada. La capacidad de asumir crecimiento urbano no es la misma en Utrera o Carmona que en Albaida del Aljarafe o Castilleja de Guzmán, pero todos estos núcleos de población poseen recursos urbanos que hace más económico y eficiente construir ciudad a partir de ellos que en su completa desvinculación.

2.2. EL PROCESO DE CONFIGURACIÓN DEL ÁREA METROPOLITANA

Para entender muchas de las cuestiones clave en el desarrollo y características presentes del área metropolitana de Sevilla es preciso conocer cómo han sido las líneas maestras del proceso de configuración. Una historia que, por otro lado, no es demasiado larga ni excesivamente compleja.

Puede decirse que hasta comienzos de los 60 son mínimos los indicios de procesos de naturaleza metropolitana en el área de Sevilla. Solamente algunas promociones de vivienda pública en Alcalá, Dos Hermanas y algunos núcleos de la cornisa oriental del Aljarafe podían anunciar un cambio en los procesos de urbanización tradicionales, tal como se han descrito anteriormente, y entre los que se incluía un cierto tipo de residencia secundaria también tradicional en la comarca aljarafeña.

Paradójicamente para una sociedad tan poco industrializada como la andaluza, la política de promoción industrial del Estado, a través de los polos de desarrollo, es la que en Sevilla, como en otras áreas de la región, supone el salto definitivo de cambio de escala de los procesos de urbanización. El

motor del mencionado cambio de escala es la masiva calificación de suelo que a partir de las denominadas Normas Provisionales de Ordenación del Polo de Desarrollo delimitó una amplísima extensión de terreno para la implantación de actividades industriales. Como es sabido, en realidad tales Normas Provisionales no constituían un verdadero instrumento de ordenación sino que simplemente señalaban una amplia franja de terreno a ambos lados de los ejes viarios que constituían el triángulo Sevilla - Alcalá - Dos Hermanas en el que la implantación industrial se favorecía por la política de incentivos y ayudas públicas.

Lógicamente, la escala y condiciones de tal propuesta excedía las capacidades y potencialidades del sistema productivo e institucional de Sevilla y por ello este espacio industrial ha tardado más de tres décadas en consolidarse como un auténtico eje de actividades productivas, que en el caso del corredor Sevilla-Alcalá constituye en la actualidad el núcleo de actividad industrial más importante de la región.

Además, como es sabido, ni en ese momento ni posteriormente se avanzó en pasar a "definitivas" dichas Normas provisionales mediante un instrumento de planificación comarcal -así se denominaba en aquellos momentos-, tal como sí sucedió en la Vega de Granada (1974) y el Campo de Gibraltar (1969). El Avance del Plan Comarcal de 1974 no pasó de una mera declaración de intenciones, aunque es interesante señalar que su ámbito de aplicación incluía la totalidad del Aljarafe.

La mayoría del territorio metropolitano no perteneciente al municipio de Sevilla carecía de la más mínima ordenación urbanística. En efecto, desde 1963, fecha en la que se aprueba el Plan General de Sevilla y el Polo de Desarrollo, hasta mediados de los 70, el único instrumento de ordenación urbanística en el área es el Plan General. Posteriormente, en el transcurso de esa década se irán aprobando Planes Generales como los de Alcalá de Guadaíra (1974) y algunos de la cornisa del Aljarafe como Camas (74), Castilleja de Guzmán (75), Castilleja de la Cuesta (75) y Gines (75). Por otra parte, municipios tan relevantes en el área metropolitana como Dos Hermanas y Mairena del Aljarafe sólo consiguieron dotarse en estos años de Delimitaciones de Suelo Urbano, aprobadas en los años 76 y 72, respectivamente. El momento en el que aparecen lo convierten en instrumentos poco efectivos, con la crisis económica en marcha, el final de la Dictadura y el propio cambio del marco normativo que regulaba la ordenación urbanística en nuestro país.

El resultado de este período es poco positivo para la construcción del espacio metropolitano en Sevilla. En primer lugar, porque la capacidad de crecimiento del área sigue concentrándose en Sevilla, que acapara en las décadas de los sesenta y setenta más de dos tercios del crecimiento absoluto del área y que en términos relativos sólo es superado por media docena de municipios de la corona metropolitana. A ello contribuyó de forma decisiva la propia política de vivienda pública en el área metropolitana que se ciñó casi exclusivamente a la ciudad central. Así, en el municipio de Sevilla la vivienda pública supuso el 40% del total de las viviendas construidas en este periodo, mientras que en la corona metropolitana dicho porcentaje no alcanzó el 10%.

Pero si lo anterior es cierto en términos poblacionales e incluso de actividad, no lo es en lo que se refiere a la extensión del proceso urbanizador. En efecto, la combinación de grandes iniciativas fuera de escala con la práctica ausencia de un marco de planeamiento hace que el territorio metropolitano se vea afectado por multitud de afecciones, que sin ninguna lógica de ordenación van tachonando diferentes partes del mismo.

El caso del municipio de Dos Hermanas es un buen ejemplo de la primera de las cuestiones planteadas. Con sólo una Delimitación de Suelo Urbano como marco de ordenación se plantean en su término dos operaciones de enorme entidad que van a condicionar y están aún condicionando la estructura y el modelo de funcionamiento de esta parte del área metropolitana. Se trata, de un lado, del polígono industrial La Isla, que dentro de su IV programa, promueve autónomamente el INUR en 1972, y que aunque sólo se construyó en su primera fase, estuvo prácticamente vacante durante una quincena de años.

Por otro lado, el Plan Parcial de iniciativa privada planteado en Montequinto en los sesenta y concebido como una ciudad dormitorio basado en el modelo de grandes densidades mediante bloques en altura.

Así mismo, la falta de planificación facilitó la puesta en marcha de numerosas iniciativas dispersas de menor escala, sobre todo en los municipios del sector centro oriental del Aljarafe (Castilleja, Mairena, Tomares, Gines) que iban a permitir el desarrollo de formas más extensivas de urbanización, aunque únicamente centradas en el uso residencial.

En ese mismo contexto, la ausencia de control y disciplina urbanística favoreció la aparición de un significativo proceso de urbanización espontáneo, que iba a extender notablemente el espacio construido en el área metropolitana. En este caso, el sector más afectado fue el de las Terrazas del Guadalquivir, desde el municipio de Carmona hasta el de Dos Hermanas, como ámbito de despliegue más deseado por las parcelaciones urbanísticas de residencia secundaria. Junto a esta modalidad, también surgieron zonas industriales apoyándose en ejes viarios que se distribuyeron prácticamente a lo largo de toda la primera corona metropolitana, excepto en la plataforma del Aljarafe, entre los que cabe destacar el de Los Girasoles entre Camas y Santiponce, el Manchón en Tomares y Hacienda Dolores en Alcalá de Guadaíra.

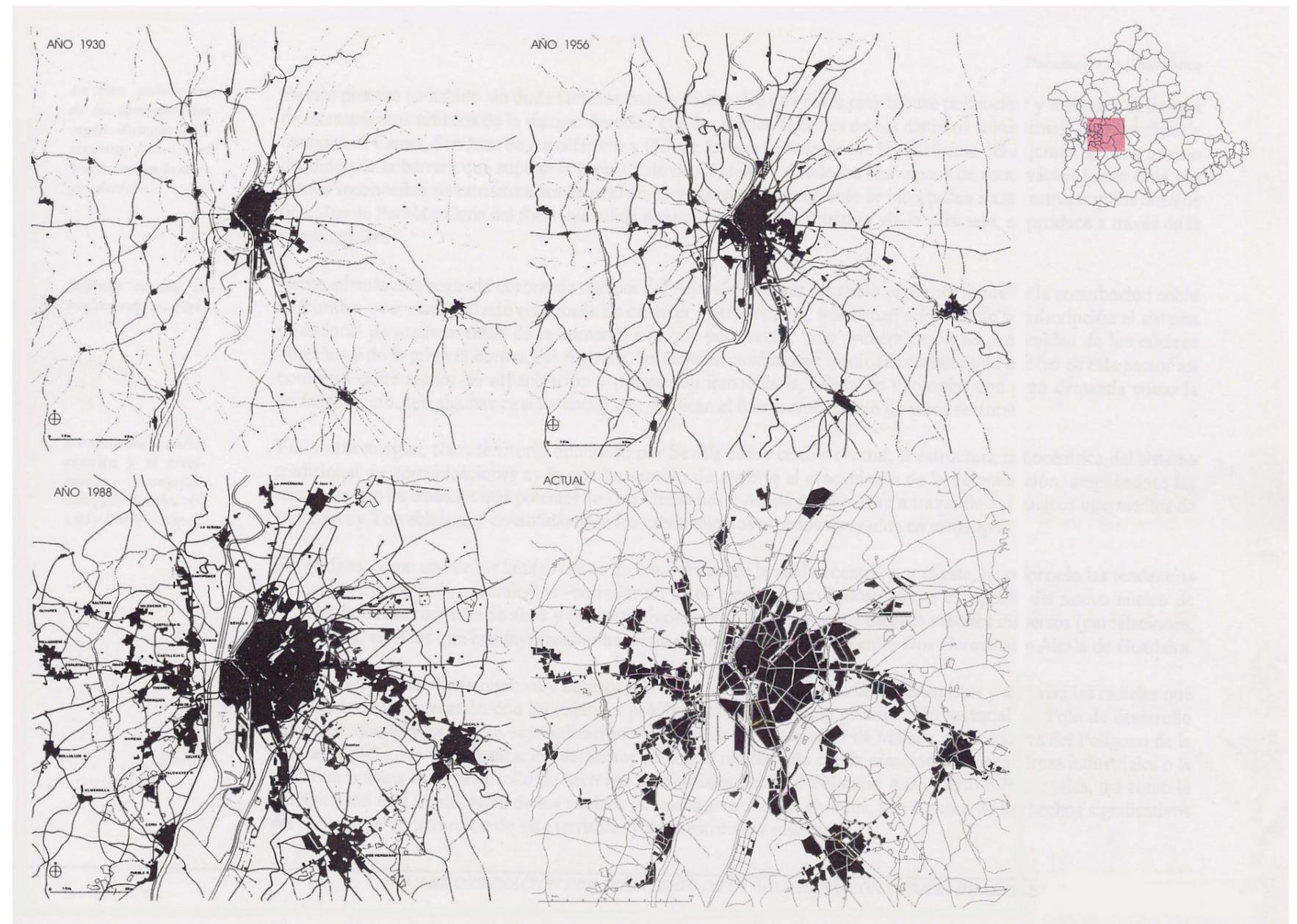
La enumeración de estos ejemplos se hace para mostrar que aunque en su momento muchos estuvieran fuera de escala o tuvieran un origen ilegal, su posterior recuperación y/o reconducción los ha convertido en numerosos casos en piezas importantes de la actual estructura y funcionamiento del espacio metropolitano.

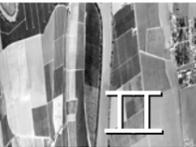
Esa posibilidad surge desde mediados de los ochenta, cuando la entrada en una fase alcista de la dinámica económica y el aumento de la inversión pública hicieron dar el salto definitivo para la consolidación del área metropolitana. Para ese momento, la mayoría de los municipios se había dotado de instrumentos de ordenación, gracias en gran parte al esfuerzo realizado por la Diputación Provincial. Se trata en general de una generación de planes relativamente equilibrados y con perspectivas no excesivamente

desmesuradas de crecimiento, aunque sin un marco coherente de propuestas coordinadas e integradas. Los intentos de coordinación realizados desde la Consejería de Obras Públicas, plasmados tanto en algunos documentos de Propuestas (1984) y Directrices (1990) como en la creación de una Ponencia de Coordinación del Planeamiento Urbanístico en el seno de la Comisión Provincial, no tuvieron el respaldo suficiente y abocaron a una situación de descoordinación general en el proceso de construcción metropolitana.

FORMACIÓN DE LA AGLOMERACIÓN URBANA: EVOLUCIÓN HISTÓRICA

Fuente: Diagnóstico del POTAUS. Consejería de O.P y T.





Efectivamente, la dinámica de crecimiento económico y el desarrollo de las inversiones públicas, fuertemente catalizadas además en el área de Sevilla por la Exposición Universal, generaron un proceso de construcción metropolitana que no sólo dejó a un lado los intentos de coordinación urbanística sino que incluso los propios instrumentos de planeamiento municipal se vieron superados por las demandas y expectativas generadas por el nuevo contexto.

De esta forma, los tres procedimientos básicos que, de manera aislada o interrelacionada, van a imponer el modelo de crecimiento metropolitano serán en este momento: la fuerte intervención sectorial, tanto en infraestructuras como en equipamiento; la reactivación y recualificación de los recursos heredados y la modificación "puntual" del planeamiento urbanístico.

De todas ellas, probablemente, la primera es la más importante. De un lado, con operaciones singulares como la de La Cartuja, -que procede de un proyecto de ACTUR de 1973- tanto en su perspectiva de gran obra hidráulica como en lo que se refiere a su condición de espacio metropolitano de equipamientos y servicios, numerosas veces modificado en su concreta ordenación, destinos y edificabilidades y que aún hoy tiene sin resolver determinadas cuestiones estratégicas para el conjunto del área metropolitana.

De otro lado, la importantísima intervención en materia de infraestructuras de comunicaciones, entre las que cabe destacar por su impacto en la estructura y la movilidad en el área metropolitana, la SE-30 y el tramo Sevilla-Alcalá de la A-92, y en la ferroviaria el nuevo tendido y sistema de estaciones que acompañó a la construcción de la nueva infraestructura del AVE. Aunque planteadas desde las propias lógicas sectoriales y no desde una perspectiva de ordenación y estructuración metropolitana, como es sabido la SE-30 ha servido para encauzar gran parte de la movilidad en medios motorizados en el seno del área, fundamentalmente de la primera corona con la ciudad de Sevilla y de ciertos sectores de ésta entre sí.

Por su parte, la A-92 en su tramo Sevilla-Alcalá ha servido para dotar de estructura lo que hasta entonces era una sucesión de polígonos y zonas industriales mal articulados y con pésima accesibilidad. Finalmente, como subproducto de la gran intervención en torno al AVE, la nueva infraestructura viaria convencional y su sistema de estaciones ha permitido poner en marcha lo que hasta el momento es el mejor servicio de transporte colectivo de escala metropolitana en el área de Sevilla.

Finalmente, un importante conjunto de grandes equipamientos, en algunos casos ligado a la condición de capital de la Comunidad Autónoma, con una clara naturaleza y escala metropolitana, pero que en la mayoría se han seguido concentrando en el municipio central: Centro de Transportes, Palacio de Congresos, Teatro de la Opera, etc., y más recientemente, ya a caballo entre Sevilla y otro municipio contiguo, operaciones como el Estadio de La Cartuja y la Universidad Pablo de Olavide. Curiosamente, los dos centros de televisión, el de la RTVA y el de TVE constituyen la excepción de una categoría de grandes equipamientos que no busca la localización en el municipio central.

El proceso de crecimiento metropolitano tuvo un segundo componente importante en la reconversión/reutilización de elementos y piezas heredadas del período anterior. Asociadas en

algunos casos a las grandes operaciones infraestructurales antes mencionadas, nos encontramos a partir de estas piezas y elementos con unos focos importantes de crecimiento y estructuración metropolitana. En lo que se refiere al espacio residencial, se produce un silencioso y disperso movimiento generalizado de transformación de la segunda y primera residencia. Por otro lado se activan antiguos planes parciales, paralizados en los años anteriores por la inadecuación de sus planteamientos o la falta de demanda, siendo el caso de Montequinto el más significativo entre ellos, ya que el cambio masivo a una tipología de vivienda unifamiliar le convierte en la ciudad dormitorio más extensa y con más residentes de la región.

Respecto al espacio para la actividades productivas, ya se han señalado los casos del Polígono la Isla y del corredor Sevilla-Alcalá. También se recualifica la zona de Los Girasoles, entre Camas y Santiponce, pero sobre todo es importante resaltar la transformación sufrida por la zona industrial de El Manchón, que por mor de su localización y del trazado del tramo oeste de la S-30 pasa de ser un espacio degradado de almacenes y actividades de bajo nivel a convertirse en un espacio de nueva centralidad con actividades comerciales y de servicios para la población metropolitana.

Como es de suponer, la fuerza de las condiciones tanto coyunturales como estructurales que generaron esta serie de transformaciones, y la ampliación y aparición de nuevas demandas superaron claramente las perspectivas y planteamientos que contenía el planeamiento elaborado en la primera mitad de los 80. Y en lo que se refiere al menos a la inmensa mayoría de las operaciones de una cierta envergadura, el mecanismo utilizado para incorporarlas fue la modificación puntual de dicho planeamiento. De tal manera que el goteo continuo de modificaciones puntuales que no eran tales sino auténticas revisiones de la estructura general del municipio, unido al conjunto de transformaciones infraestructurales antes mencionados hizo aún más irreconocible la existencia de pautas precisas y reconocibles de ordenación del crecimiento metropolitano a la par que se perdían oportunidades y recursos claves para dicha ordenación.

El componente principal de los cambios estuvo ligado, como parece obvio en una área metropolitana no demasiado madura, a la dinámica en el espacio residencial, lo cual puede además analizarse a través de las cifras de población. Si en las décadas anteriores habíamos señalado que incluso en términos relativos el municipio central tenía un crecimiento superior al de la mayoría de los municipios de la corona, en la década de los ochenta y de los noventa la situación se invierte completamente. En los ochenta, el crecimiento de Sevilla se sitúa en torno al 6% para toda la década, mientras que para la de los noventa el resultado se aproximará al crecimiento cero. En ambos casos, sólo los municipios de Camas y San Juan de Aznalfarache presentan cifras de menor dinamismo, debido fundamentalmente a que su temprana incorporación a los procesos metropolitanos les ha conducido al agotamiento de los recursos para el crecimiento. El resultado es que si a principios de los 60, la ciudad central representaba casi dos tercios del total de la población, en la actualidad no representa más allá de un 53%. Y todo ello en un contexto de progresiva ralentización del crecimiento del conjunto del área metropolitana, que en estas dos últimas décadas solo ha podido sumar el mismo incremento de población que en la década de los setenta.

Más complejos han sido los cambios en otros usos urbanos. En lo que se refiere al espacio industrial, lo más reseñable no ha sido el cambio -aunque debe señalarse el experimento de PISA en Mairena del Aljarafe, tanto en lo que se refiere a su tipología como a su propia ubicación- general en las

pautas de localización intrametropolitanas de este suelo, sino sobre todo la requalificación y la progresiva transformación del tipo de actividades que han virado claramente hacia la función comercial y la industria escaparate.

CRECIMIENTOS RELATIVOS DE LOS MUNICIPIOS DEL ÁREA METROPOLITANA

Municipios	1991-98 %	1981-98 %	1970-81 %
Albaida del Aljarafe	8,6	4,5	18,0
Alcalá de Guadaíra	7,6	14,6	35,6
Alcalá del Río	2,5	0,8	-2,5
Algaba (La)	3,9	6,5	6,9
Almensilla	49,0	16,5	5,9
Aznalcázar	7,3	11,3	3,0
Benacazón	3,8	10,5	5,9
Bollullos de la Mitación	12,3	4,9	15,2
Bormujos	28,2	13,5	20,7
Brenes	1,8	15,6	18,5
Burguillos	9,5	13,5	6,9
Camas	12,3	-0,2	14,7
Carmona	7,2	3,1	-6,9
Castilblanco de los Arroyos	8,6	15,5	-3,7
Castilleja de Guzmán	130,2	73,0	-22,0
Castilleja de la Cuesta	5,0	25,8	138,6
Coria del Río	7,2	9,8	3,9
Dos Hermanas	18,5	35,5	45,0
Espartinas	56,3	48,3	7,8
Gelves	28,5	16,0	5,3
Gerena	4,7	7,0	5,7
Gines	42,1	54,2	41,8
Guillena	7,0	9,0	4,0
Mairena del Alcor	9,5	17,2	21,0
Mairena del Aljarafe	29,4	93,7	237,6
Olivares	15,6	11,0	6,0
Palacios y Villafranca (Los)	8,7	21,2	31,6
Palomares del Río	40,0	106,0	14,5
Puebla del Río (La)	-34,9	19,1	4,3
Rinconada (La)	26,3	16,6	21,6
Salteras	14,0	12,1	2,2
San Juan de Aznalfarache	-5,6	-3,0	11,2
Sanlúcar la Mayor	12,9	21,6	17,3
Santiponce	8,5	8,2	31,7
Sevilla	2,7	5,7	18,3
Tomares	28,8	128,4	51,8
Umbrete	59,0	-18,9	14,0
Utrera	6,3	13,4	4,7
Valencina de la Concepción	38,9	37,2	28,4
Villanueva del Ariscal	10,3	17,3	7,0
Villaverde del Río	2,8	10,3	5,7
Viso del Alcor (El)	5,5	18,1	13

Es precisamente el conjunto de actividades comerciales y de servicios el que más ha avanzado en el proceso de descentralización, entre otras razones porque sigue las tendencias del espacio residencial al que sirve. Dadas las características del crecimiento metropolitano habido, la tipología dominante en todo caso es el de centro comercial multiuso con acceso orientado al vehículo privado.

Finalmente, en lo que se refiere a los grandes equipamientos, la pautas de centralización siguen siendo muy fuertes, de tal manera que son contados los grandes equipamientos que logran romper la inercia de localización en la ciudad central, aunque determinadas iniciativas privadas del momento presente parecen señalar ya una clara tendencia hacia la expansión en la corona metropolitana.

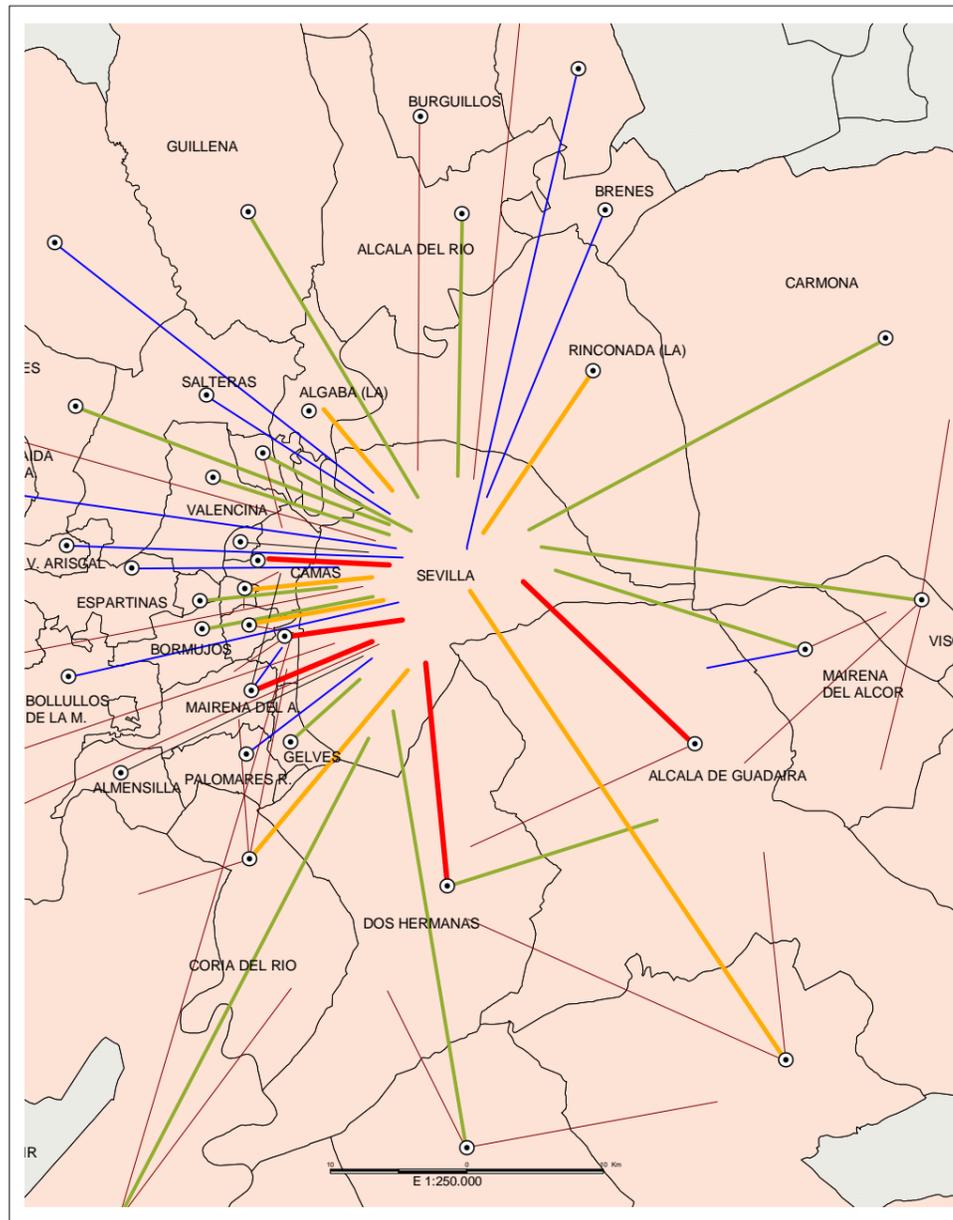
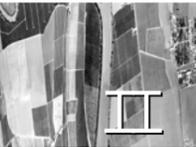
2.3. EL FUNCIONAMIENTO DEL ÁREA METROPOLITANA

Los procesos generales característicos de una economía y sociedad urbana europea, las condiciones y singularidades territoriales que constituyen el soporte físico de la construcción metropolitana y la historia concreta y definida que ha ido configurando esta construcción son los tres factores que explican la actual estructura y funcionamiento del área metropolitana de Sevilla y, en consecuencia, que permiten entender la mayoría de sus problemas pero también sus oportunidades y recursos.

Por otro lado, cualquier entendimiento de esta realidad metropolitana puede ser válida si se reconoce de una parte su condición abierta y de otra su compleja naturaleza. De esta apertura y complejidad se deducen muchas posibles interpretaciones y entendimientos del fenómeno metropolitano, que no tienen por qué ser contradictorios, sino al contrario mutuamente enriquecedores. De cualquier forma, es necesario escoger alguna aproximación significativa que sirva como hilo conductor para explicar dicha estructura y funcionamiento. La que aquí se va a plantear utiliza dos elementos de referencia. Primero, **las características del territorio como elemento básico de configuración material física** del espacio metropolitano, y en segundo lugar, **las relaciones de movilidad residencia-trabajo** como variable que refleja y sintetiza mejor que ninguna otra la interrelación funcional metropolitana.

Una simple ojeada a los datos de movilidad residencia-trabajo nos muestra dos hechos de partida. De un lado, la enorme extensión de los procesos de influencia metropolitana y de otro el carácter de progresivo descenso de la intensidad de relaciones conforme nos alejamos de la ciudad central. El primer hecho indica el carácter difuso y abierto de estos procesos y nos advierte de la poca pertinencia de considerar estos procesos como contenidos en un espacio cerrado y estable. El segundo, plantea la posibilidad de diferenciar niveles significativos de desarrollo de los procesos metropolitanos.

Reconociendo estas premisas, es necesario, sin embargo, delimitar el ámbito o los ámbitos que consideremos significativos y relevantes a efectos del entendimiento e intervención de la realidad metropolitana. De esta manera, la aplicación de los criterios convencionalmente establecidos ofrece una delimitación de área metropolitana que además tiene una fortísima lógica territorial. En total abarca a unos 41 municipios y más de un 1.300.000 habitantes sobre una superficie superior a los 1000 km².



MUNICIPIO ORIGEN	MUNICIPIO DESTINO
○	50 - 100
○	100 - 250
○	250 - 500
○	500 - 1000
○	1000 - 2500
○	MAS DE 2500

FUENTE: CENSO DE 1991
ELABORACION PROPIA

DESPLAZAMIENTO RESIDENCIA-TRABAJO EN EL ÁREA METROPOLITANA DE SEVILLA

En esta organización, la ciudad de Sevilla tiene todavía una función central, pues acoge a algo más de la mitad de la población metropolitana (el 53%) y más de dos terceras partes del empleo localizado. A partir de ella, el territorio circundante se articula de forma nítidamente diferenciada de acuerdo a sus características propias. Por el Norte, los terrenos de vegas y campiñas desde Gerena hasta Cantillana, con una población en torno a los 100.000 habitantes, reflejan una influencia metropolitana en los estadios iniciales, fundamentalmente debido a la potencia y estabilidad de la actividad agraria de la zona. Ello hace que salvo pequeñas excepciones en La Algaba y La Rinconada, los únicos síntomas destacados de incorporación funcional a los procesos metropolitanos sea la de la población residente que trabaja en la ciudad central, pues ni la orientación general de la actividad y la población activa de un lado ni la de la impronta material del crecimiento físico metropolitano, del otro, demuestran una influencia significativa de estos procesos. En cualquier caso, aquí, como en otras zonas del área metropolitana que se irán planteando, la cuestión importante es la existencia de unos recursos territoriales -urbanos, rurales y ambientales- que constituyen oportunidades para la construcción de un área metropolitana más equilibrada, como por ejemplo el que representa el futuro parque industrial aeronáutico de La Rinconada.

En el flanco oeste, el Aljarafe se incorpora en su totalidad al área metropolitana con una pauta, eso sí, de intensidad decreciente conforme nos alejamos de la ciudad central. Dicha intensidad decreciente permitirá distinguir posteriormente dos áreas con niveles cualitativamente diferenciados de integración. Pero por encima de ello, la fortísima personalidad territorial de esta comarca y su unidireccional pauta de integración en el funcionamiento metropolitano -como lugar de expansión residencial- aconsejan su tratamiento unitario para mantener algunos de los valores territoriales que posee o para evitar repetir y extender los problemas de crecimiento metropolitano que afectan a la corona centro oriental del Aljarafe. En el momento presente alberga unos 165.000 habitantes, a los que por obvios motivos de continuidad territorial y de procesos de urbanización hay que unir los residentes en los municipios ribereños colindantes (Camas, Gelves, Coria y Puebla del Río) hasta alcanzar los 230.000 habitantes.

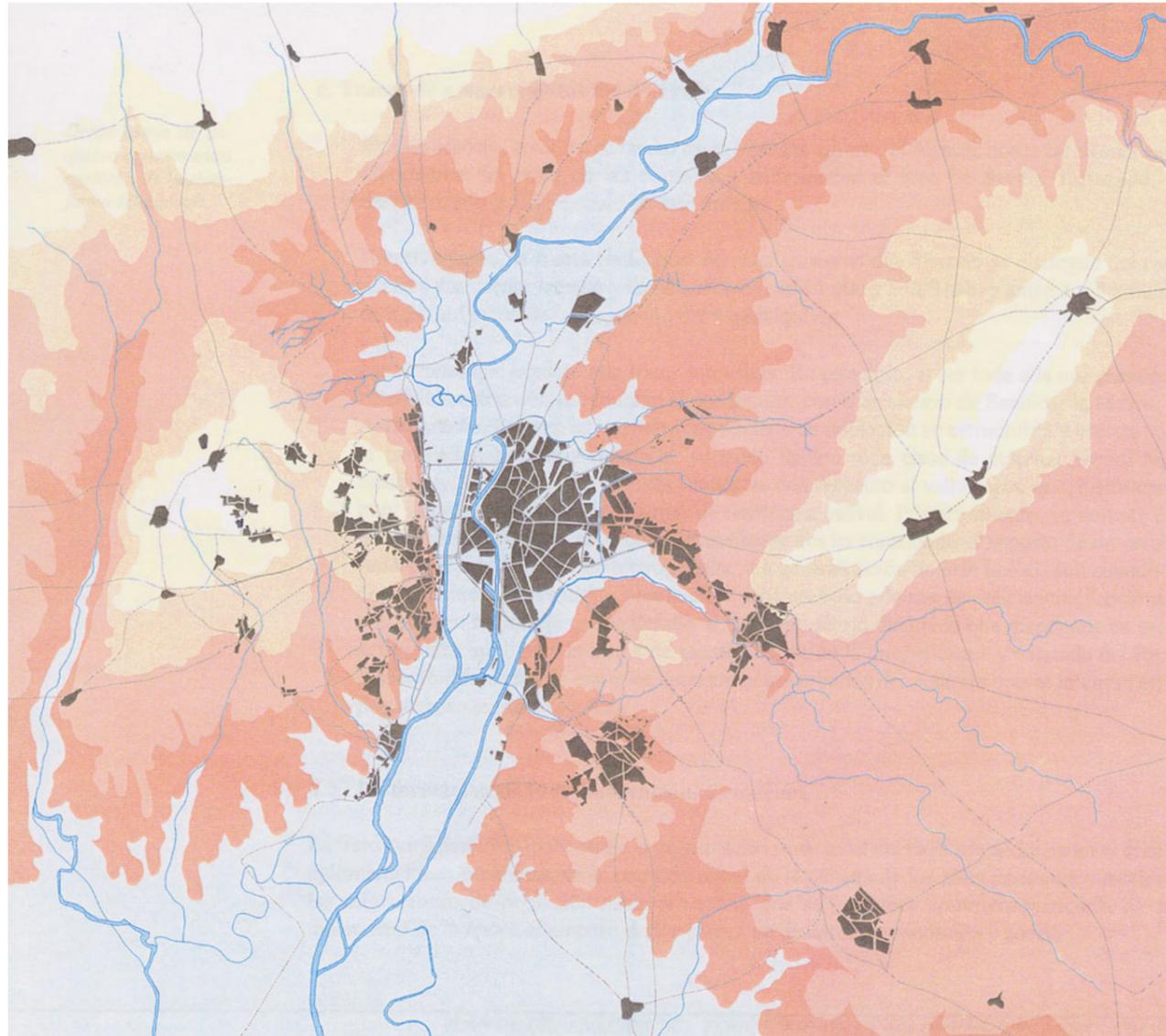
Finalmente en el flanco sur-sureste, la línea de Los Alcores marca un vector de referencia metropolitana a través del conjunto de la red de asentamientos que lo festonean mientras que a la vez es un claro límite a los procesos de difusión de la urbanización de naturaleza metropolitana, que ya sólo consigue saltar esta línea gracias al peso funcional de núcleos como Utrera y Los Palacios. Respecto a la primera cuestión, el vector es en este caso de progresivo descenso de la intensidad de la influencia metropolitana desde Dos Hermanas a Carmona y entre esta línea y la ciudad central, toda una amalgama de usos de diferente naturaleza y variada disposición que convierten a este espacio de las Terrazas del Guadalquivir en el más diversificado y complejo de la corona metropolitana. También aquí, como en el caso del Aljarafe es preciso distinguir un ámbito específico de nivel superior en cuanto a su desarrollo y complejidad metropolitana que se comentará más adelante. Ello no obsta para que se deba insistir en la importancia de otros recursos territoriales de este sector, que engloba en su conjunto a unos 280.000 habitantes, y en concreto a los que aportan las ciudades medias que se vinculan básicamente como puntos focales al funcionamiento del área metropolitana. Las economías de urbanización y otros recursos de carácter infraestructural y social que ofrecen Carmona, Utrera y Los Palacios constituyen oportunidades de primer orden para una política de reequilibrio funcional y territorial del área metropolitana, más aún cuando muchos de los procesos actualmente en marcha van en esa dirección.

3. LA ESTRUCTURA TERRITORIAL:
SEVILLA COMO CIUDAD CENTRAL DE LA AGLOMERACIÓN URBANA

3.1. LA EMERGENCIA DE LA AGLOMERACIÓN URBANA

En el área de Sevilla convergen diversas comarcas naturales -la Vega, los Alcores y el Aljarafe-, que tradicionalmente han mantenido intensas relaciones con la capital. El puerto y el río, como vía de transporte y de comunicación con el exterior, han desempeñado históricamente el papel de elementos integradores de estas comarcas caracterizadas por un sistema propio de asentamientos urbanos y de hábitat rural que ponía de relieve una organización territorial muy consolidada y estable desde su origen. Tramas que tienen por tanto su punto de integración y contacto a través del río y de la ciudad central, con la que siempre han mantenido una gran vinculación, aunque apenas haya existido relación entre las mismas también por el efecto barrera que representa el río, siendo Sevilla, como único vado del Guadalquivir en este territorio, paso obligado en estas relaciones.

EL TERRITORIO Y LA ESTRUCTURA DE LOS ASENTAMIENTOS

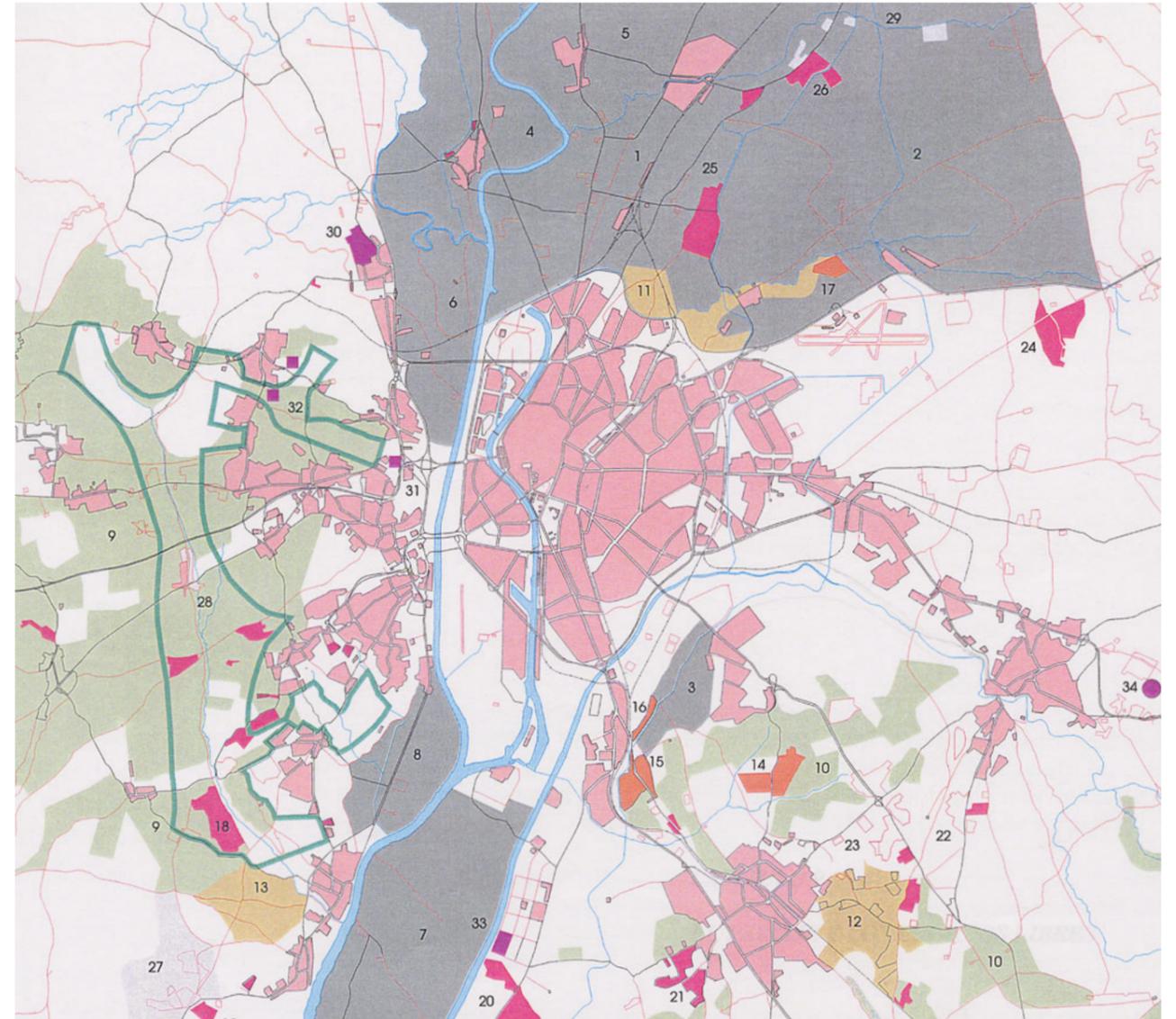


Fuente: Diagnóstico del POTAU. Consejería de O.P y T.

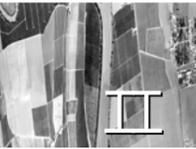
La transformación metropolitana de la organización tradicional del territorio en el área de Sevilla se inicia, como en otras aglomeraciones españolas, en la segunda mitad de la década de los cincuenta del pasado siglo, motivada por las migraciones de población hacia la capital consecuencia de la reactivación y el mayor dinamismo de la época, al amparo de los planes de desarrollo económico.

El desarrollo urbano experimentado desde entonces ha sido intenso pues entre 1950-1991 la población se había duplicado y los suelos urbanos se habían visto más que triplicados, habiendo sido decisivo el papel del Estado en este proceso, fundamentalmente en la ejecución de grandes obras hidráulicas sobre un sistema fluvial que representa el mayor determinante físico de este territorio; obras que han ido modificando profundamente el espacio de la aglomeración mediante una transformación urbanística metropolitana que, además, ha venido a modificar la estabilidad de los sistemas tradicionales de asentamientos más próximos a la capital cuya base económica y territorial, agraria y de ámbito comarcal, se ha visto alterada por el aumento de sus vinculaciones con la ciudad central.

MEDIO RURAL: ÁREAS DE INTERÉS PARA LA ORDENACIÓN DEL TERRITORIO



Fuente: Diagnóstico del POTAU. Consejería de O.P y T.



La estructura que hoy presenta la aglomeración urbana de Sevilla es así el resultado de un proceso de crecimiento y desarrollo de la ciudad central que se proyecta sobre un amplio territorio organizado tradicionalmente como un sistema urbano polinuclear, pero con una metrópolis fuerte, y del que aún pueden reconocerse elementos y relaciones anteriores a su transformación metropolitana.

El mayor peso en población y actividad y la posición central de Sevilla respecto a los núcleos periféricos, ha hecho que el proceso de crecimiento se haya manifestado en el consumo espontáneo y desordenado de los recursos del entorno, en ausencia de un modelo de ordenación de todo el área. No obstante, en la aglomeración así formada se reconoce actualmente una cierta estructura urbana de rango metropolitano como resultado de la propia configuración física de este territorio y de las grandes obras de infraestructura hidráulica y viaria que se han ejecutado al amparo de las actuaciones sectoriales.

En una primera explicación del territorio de la aglomeración, de nuevo es el Río el que condiciona su organización dividiéndolo en dos partes claramente diferenciadas que hacen que aún podamos comparar la estructura metropolitana actual con la de la Sevilla histórica, donde el recinto de la ciudad amurallada y el arrabal de Triana se corresponderían con la ciudad central y las áreas urbanas de la margen derecha en el Aljarafe.

Ha sido en este territorio donde, a demanda de la aglomeración urbana, se ha hecho más complejo y tupido el sistema de comunicaciones entre ambas márgenes estableciéndose un pautado de puentes y viaductos que salvan el cauce y que hacen reconocer ya una estructura viaria y de usos urbanos de orden metropolitano.

En este proceso ha habido sin duda factores coadyuvantes. De una parte está la base polinuclear y menuda del sistema de asentamientos urbanos de la margen derecha, con las particularidades de sus distintos subsistemas: los ribereños de Santiponce, Camas, San Juan de Aznalfarache y Gelves; los que se sitúan sobre la plataforma del Aljarafe, sistema urbano dividido por la barrera que supone la propia autovía de Huelva y donde los fenómenos de conurbación hacen cada vez más reconocible su estructura tradicional de asentamientos. Finalmente se incorporan a esta estructura los núcleos ribereños de Puebla y Coria del Río cuya salida natural, por la infraestructura viaria existente, se produce a través de la aglomeración.

Existe además una segunda corona de núcleos del Aljarafe, una vez rebasado el primer frente de la conurbación sobre la Cornisa que, manifestando relaciones de carácter metropolitano, mantienen, no obstante, su adscripción al sistema de asentamientos de la comarca a la que pertenecen. Una primera razón de proximidad de los núcleos ribereños y de la primera corona del Aljarafe; las mejores condiciones medioambientales que existen en este sector así como un coste menor de urbanización y promoción inmobiliaria, o la oferta de tipologías con gran demanda como la unifamiliar, son algunas circunstancias que explican el fuerte crecimiento de estos sectores.

En la otra margen del Guadalquivir, claro territorio dominado por Sevilla como ciudad central, la estructura radiocéntrica del sistema tradicional de comunicaciones es la que ha servido de soporte al crecimiento de la aglomeración, ampliándose las relaciones con las ciudades más potentes de

Dos Hermanas y Alcalá de Guadaíra a través de los núcleos intermedios de Bellavista y Torreblanca, y consolidándose los asentamientos urbanos apoyados en estos ejes.

El Guadaíra, como uno de los límites claros de crecimiento de la ciudad central por el este, ha reforzado las tendencias de ocupación de los asentamientos, preservándose aún, a excepción del nuevo núcleo de Quintos, las áreas centrales de cerros testigo, siendo los fenómenos de consolidación de corredores urbanos en estos ejes y usos urbanos dispersos (parcelaciones, extractivos...) los que han favorecido una cierta conurbación extendida entre Dos Hermanas y Alcalá de Guadaíra.

La mejora de la red viaria regional y accesos a la capital al ser transformadas en autopistas y autovías las radiales que comunican la aglomeración con las capitales provinciales y nacional; la planificación sectorial del Polo de Desarrollo Industrial, que explica la gran especialización del corredor de la carretera de Málaga o la iniciativa del Polígono de la Isla; las expectativas de dinamización del sector portuario relacionadas con la creación de nuevas áreas industriales o la iniciativa pública en el desarrollo de sectores residenciales como el Polígono Aeropuerto o Bermejales, así como la aparición del más significativo de los núcleos de nueva creación, en Quintos, son algunos de los hechos determinantes del proceso de construcción de este territorio y de su estructura.

De nuevo ha sido la planificación sectorial y fundamentalmente la de la red viaria regional y accesos a Sevilla la que ha configurado la estructura territorial, aunque muy condicionada aquí por la propia planificación y estructura física de la ciudad central ya que, prácticamente en su integridad, se desarrolla sobre el entramado urbano de Sevilla.

En el área central, el actual trazado de rondas resuelve básicamente la continuidad de la antigua red viaria radial con el sistema de puentes que cruzan el cauce del Guadalquivir, espacio en el que se articulan buena parte de las relaciones territoriales de la aglomeración.

Por último, y para terminar de dar una explicación de este complejo sistema urbano, habría que hacer referencia al territorio norte, a la Vega. Aquí, los núcleos de la Algaba, la Rinconada y San José, se relacionan con el área central de la aglomeración mediante una red muy débil de vías radiales aunque como núcleos urbanos aún pertenecen al sistema de asentamientos de la Vega, manteniéndose como asentamientos autónomos con cierta influencia metropolitana sin participar de las profundas interrelaciones que, a nivel de estructura urbana, acusa el área central.

3.2. LA ESTRUCTURA TERRITORIAL DE LA AGLOMERACIÓN DE SEVILLA

Elementos que configuran y condicionan la estructura del territorio y su propia sectorización:

- El río Guadalquivir, con un amplio cauce central de avenidas y gran espacio de articulación del área, en el que las numerosas obras de modificación de su curso y de defensa hidráulica establecen una diferenciación entre zonas defendidas e inundables.
- Los principales escarpes topográficos: la cornisa del Aljarafe y la del Alcor, como elementos físicos destacables en el área tanto por constituir claros bordes entre comarcas naturales y servir de límites naturales al crecimiento urbano, como por sus propios valores ambientales y paisajísticos.
- La infraestructura viaria y ferroviaria existentes, tanto la red de enlaces como de accesos a la capital y las vías urbanas estructurantes.
- El puerto y aeropuerto, como infraestructuras de transporte y comunicaciones de rango general y sus conexiones con el sistema viario y sectores de la aglomeración.
- Las actividades urbanas y la forma en que éstas se relacionan entre sí y con los sistemas de comunicaciones y transportes existentes. Aquí sólo interesa un nivel global de actividades, ya sea porque ocupen grandes áreas de suelo o bien por el grado de intensidad de relaciones o de movilidad que generan: la residencia, las áreas de concentración industrial, el terciario, los equipamientos y servicios urbanos generales y los grandes espacios libres y zonas verdes.

Pero en la representación a gran escala de la estructura territorial de la aglomeración, además de identificar los elementos que integran su estructura urbana, se deben considerar también los principales elementos de relación del medio rural y el urbano:

- El río Guadaira y demás arroyos relevantes.
- Los principales canales de riego.
- Las áreas geomorfológicamente inestables y de aptitud agrícola marginal.
- La red de vías pecuarias, sin duda de importante consideración como estructurador del orden rural, aunque no tan relevante en el análisis de la estructura urbana de la aglomeración.

De cara a la ordenación del territorio central de la aglomeración, hay que considerar que el fenómeno de expansión de la ciudad de Sevilla ha originado un proceso de formación de una estructura metropolitana, sobre una organización anterior diversa en la que subyace la realidad comarcal preexistente.

La aproximación realizada sobre la estructura del territorio de la aglomeración en el diagnóstico del Plan Subregional permite entender las grandes partes que lo integran, ámbitos que, superando los límites de los términos municipales, componen una cierta estructura de escala metropolitana. Estos grandes sectores son:

- Sector central: Sevilla.
- Sector oeste: Aljarafe.
- Sector norte: Vega.
- Sector sur: Guadaira.

El eje norte-sur del Guadalquivir, el arco sureste del Guadaira y el encauzamiento del Tamarguillo-Miraflores al Norte, separan físicamente entre sí y naturalmente estos ámbitos entre los cuales la Vega se distingue de todos los demás como un territorio esencialmente agrario que participa débilmente del proceso de desarrollo urbano experimentado en los otros sectores.

Partiendo de la estructura y condicionantes existentes, y con independencia del diagnóstico zonal de la estructura urbana, puede realizarse una primera comprensión general de estos grandes sectores territoriales.

CARACTERIZACIÓN DEMOGRÁFICA DE LOS SECTORES METROPOLITANOS

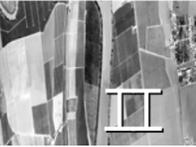
SECTOR	Población de derecho, habitantes 1993		Tasa de crecimiento 81-91	Tasa de crecimiento 91-93
Central -Sevilla	707.348	66,0 %	0,57	1,79
Sur - Guadaira	134.218	12,6 %	2,62	1,5
Aljarafe - Norte	40.331	3,8 %	0,52	1,5
Aljarafe - Centro	99.371	9,3 %	3,9	3,3
Aljarafe - Sur	44.424	4,2 %	1,7	2,1
Norte - Vega	40.331	3,8 %	2,3	2,46
TOTAL	1.066.113	100 %		

Fuente: E.P. según datos del Plan Subregional, Censos de población 1981 y 1991, y Rectificación del Padrón 1993.

DISTRIBUCIÓN DE USOS URBANOS POR SECTORES METROPOLITANOS, EN HA DE SUELO

SECTOR	Residencial		Equipamiento terciario		Servicios técnicos		Industrial		Espacios libres		Suelo en transformación	
	Ha	%	Ha	%	Ha	%	Ha	%	Ha	%	Ha	%
Central -Sevilla	2.571	47%	729	70%	972	49%	970	49%	467	78%	996	9%
Sur - Guadaira	1.135	20%	132	13%	147	11%	796	40%	69	12%	780	31%
Aljarafe - Norte	426	8%	30	3%	31	2%	85	4%	56	9%	241	10%
Aljarafe - Centro	849	16%	58	6%	3		68	3%			311	12%
Aljarafe - Sur	369	6%	25	3%	3		13		7	1%	106	4%
Norte - Vega	199	3%	63	6%	151	12%	60	3%			108	4%
TOTAL	5.549		1.037		1.037		1.992		599		2.542	

Fuente: Datos del Plan Subregional. Documento de diagnóstico, 1995.



3.3. CARACTERIZACIÓN BÁSICA DE LOS SECTORES METROPOLITANOS

Sector Central: Sevilla

Constituye la gran ciudad de la aglomeración en la que se concentran las funciones de centralidad y de la que aún dependen los demás sectores metropolitanos. Muy limitadas sus posibilidades de crecimiento -a excepción del sector este- y muy definidos sus límites y estructura urbana interna, proyecta su influencia sobre la corona metropolitana imbricándose físicamente en la aglomeración a través de los ejes radiales tradicionales y de los puentes y viaductos que sobre el cauce del Guadalquivir la ponen en relación con la conurbación de la margen derecha.

Hacia el Este, la situación del aeropuerto y su zona de influencia, el trazado ferroviario, el encauzamiento del Ranillas, el cauce del Guadaira y el canal del Bajo Guadalquivir, establecen una sucesión de límites transversales al esquema radial preexistente en la ciudad central que limita la extensión de los fenómenos de conurbación a los ejes de la carretera de Málaga -el área de concentración industrial más importante de la aglomeración- y carretera de Cádiz.

Desde el punto de vista funcional, además del núcleo urbano de Sevilla hay que encuadrar en este sector central los núcleos de Bellavista, Torreblanca y Valdezorras, comprendidos administrativamente dentro del término municipal de la capital.

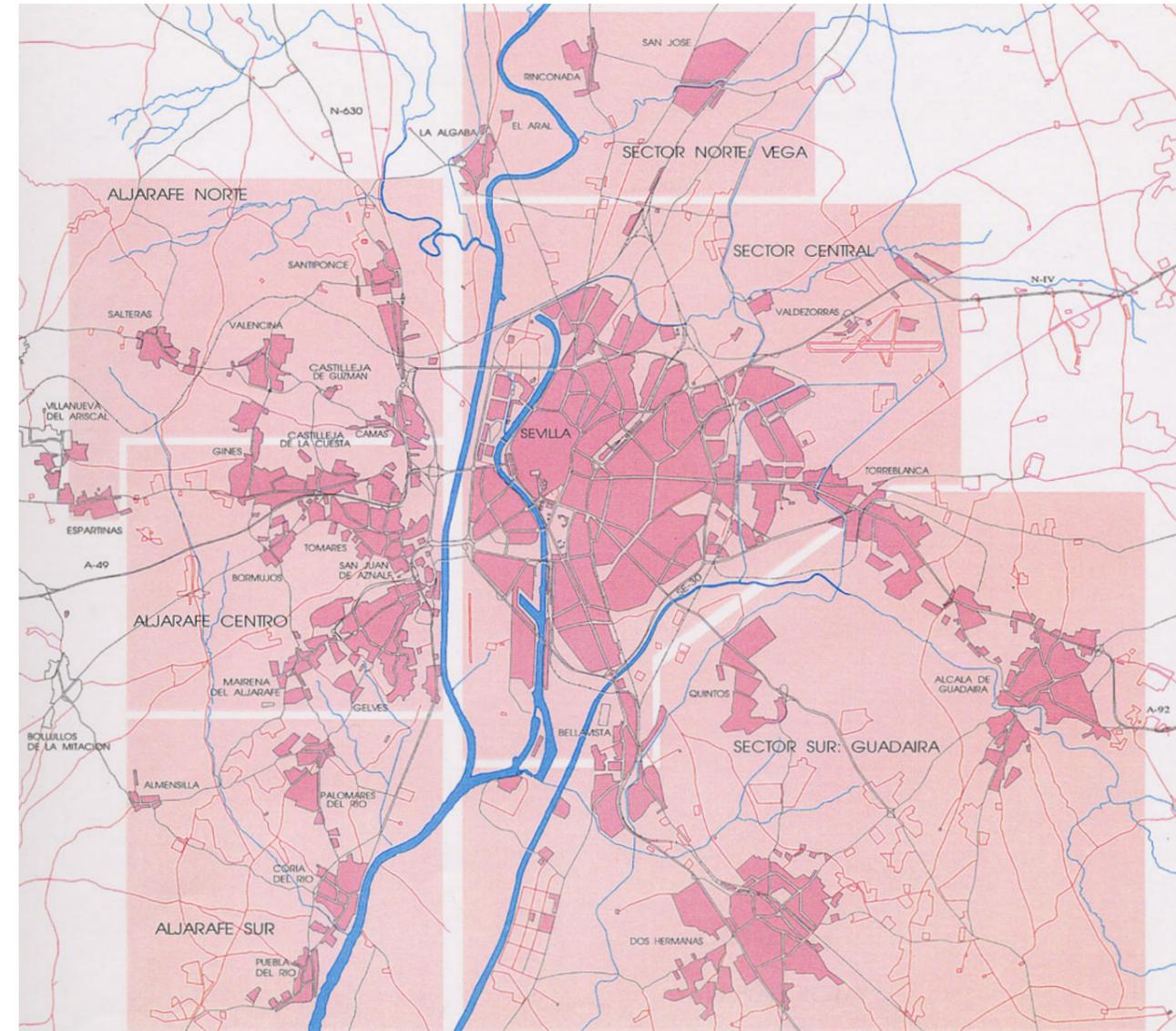
Sector Norte-Vega: La Algaba y La Rinconada

Un sector en el que no se han dado procesos de conurbación y en el que prevalece con nitidez la estructura de asentamientos de la Vega y el despoblamiento de la Campiña de Gerena, destacando el papel de articulación que pueden suponer La Algaba y La Rinconada entre la comarca del río y Sevilla. Y es que la importancia económica del regadío y la existencia de zonas inundables junto con un precario sistema de comunicaciones viarias con el resto de la aglomeración, son circunstancias que explican la débil extensión del fenómeno metropolitano hacia la Vega.

Sector Oeste: Aljarafe

Sector de la margen derecha del cauce central del Guadalquivir en el que se encuadran 17 municipios pertenecientes a la comarca tradicional del Aljarafe que ya reflejan claramente los efectos metropolitanos. Los procesos de conurbación y de urbanización dispersa han originado un mayor desorden urbanístico además de la pérdida de identidad de buena parte de los núcleos tradicionales y del espacio rural.

EL SISTEMA DE ASENTAMIENTOS Y LOS SECTORES METROPOLITANOS



Fuente: Diagnóstico del POT AUS. Consejería de O.P y T.

El sistema de comunicaciones existente, potente aunque incompleto, va a favorecer el impulso de urbanización experimentado en los últimos años y que se puede caracterizar por:

- un crecimiento residencial basado en las buenas condiciones ambientales de la zona y en la oferta de tipologías con mayor demanda social como la ciudad jardín.
- Una significativa concentración de actividades terciarias a escala metropolitana localizadas en los nodos de mayor accesibilidad del sistema viario.
- La transformación del medio rural por influencia de las parcelaciones urbanísticas o por el abandono de cultivos tradicionales en expectativa de usos urbanos.

En este amplio sector se pueden diferenciar tres áreas o subsectores que reflejan realidades físicas y territoriales diferentes:

- La zona central del Aljarafe, constituye una conurbación de más de cien mil habitantes que se extiende a los municipios de San Juan, Tomares, Bormujos, Mairena del Aljarafe y Gelves. Aquí, el crecimiento apoyado en las estructuras viarias tradicionales, ha consolidado una conurbación indiferenciada en la que no se ha producido un desarrollo simultáneo de los usos de centralidad y dotaciones necesarios, aún cuando existan espacios de oportunidad para ello.
- El Aljarafe Norte, comprende los municipios de Santiponce y Camas, cuyos núcleos se sitúan al pie del escarpe y sobre el eje territorial de la carretera de Extremadura, así como Castilleja de Guzmán, Valencina de la Concepción y Salteras situados al borde de la cornisa norte y, este último, junto a Espartinas, como núcleos más periféricos. Este subsector todavía mantiene la estructura polinuclear tradicional, siendo más acotadas las expectativas de crecimiento, localizándose las mayores tensiones en las zonas de contacto o de transición con el Aljarafe Central.
- Finalmente en el Aljarafe Sur, los núcleos de Puebla y Coria del Río mantienen una cierta autonomía de la estructura metropolitana aún cuando su salida natural se produce a través de la aglomeración, mientras en Palomares y Almensilla es la urbanización residencial dispersa el rasgo metropolitano a destacar.

Sector Sur: Guadaira

En el arco descrito por el cauce del Guadaira se puede reconocer la potencia y autonomía de los núcleos tradicionales de Alcalá de Guadaira y Dos Hermanas en el que, como muestra del fuerte crecimiento dentro de su término municipal, se localiza el creciente núcleo de Quintos situado sobre una de las zonas de mejores condiciones medioambientales del este de la aglomeración.

La práctica inexistencia de relación entre Quintos y Dos Hermanas o Alcalá de Guadaira, por la exclusiva especialización residencial de Quintos como ciudad dormitorio de Sevilla, es consecuencia del precario sistema de comunicaciones internas en este sector, observándose asimismo la discontinuidad viaria que se produce entre este sector y el Aljarafe o la Vega Norte así como las dificultades de registro de los espacios de ribera de la margen izquierda del Guadaira.

La localización del polígono industrial de La Isla con buenas condiciones para su consolidación si se mejora su accesibilidad así como las potencialidades medioambientales y para la cultura del ocio que suponen las riberas del Guadaira asociados a los enclaves dotacionales y al desarrollo de la Universidad Pablo de Olavide, ponen de relieve la necesidad de vertebrar internamente este sector e integrarlo en una nueva estructura metropolitana.

La articulación de los sectores: el cauce central del Guadalquivir y el del Guadaira

El gran espacio inundable del cauce de avenidas del Guadalquivir puede entenderse, desde la estructura urbana de la aglomeración, como un espacio libre con capacidad de articulación entre los sectores. Un espacio que, a pesar de su centralidad y oportunidades paisajísticas y ambientales, carece en la actualidad de estructura interna al haberse modificado su organización rural por las importantes transformaciones hidráulicas y por las infraestructuras viarias.

Tanto hacia el Norte como en su prolongación hacia el Sur, este espacio se extiende en continuidad natural con las vegas y zonas de regadío del Guadalquivir, aunque su consideración como gran recurso de ordenación para la construcción de un sistema de espacios libres de interés metropolitano se orienta especialmente al ámbito que divide la aglomeración formada por la ciudad central, Sevilla, y la conurbación de la mArgen derecha, donde a su condición de inundabilidad se suma la marginalidad del uso agrícola de los suelos.

Por otra parte, el cauce del Guadaira se puede entender a su vez como el espacio de articulación entre el sector sur-Guadaira y la ciudad central, reuniendo también muchas oportunidades para su puesta en valor en el sistema de espacios libres.

Las áreas exteriores a la aglomeración

Un medio rural más estable y la ausencia de núcleos inmediatos de población es la característica común a los ámbitos exteriores de campiña: la de Gerena al Noroeste y las campiñas del Sureste.

La zona forestal de los pinares de Puebla del Río y Aznalcázar, al Suroeste, como espacio de transición entre el Aljarafe y las Marismas del Guadalquivir y Doñana, constituye además un importante recurso medioambiental para la aglomeración.