

PROCESOS URBANOS Y DESARROLLO TERRITORIAL EN EL ÁREA METROPOLITANA DE ALMERÍA

*Luis Miguel Sánchez Escolano*¹
Universidad de Granada

RESUMEN

El presente trabajo aporta las claves explicativas para entender los procesos que han dado lugar a la creación y consolidación del espacio metropolitano almeriense, analiza su peculiar estructura funcional y urbana, acercándonos, de este modo, a los procesos de cohesión territorial que en torno a él se han generado. Así mismo, y con la ayuda de la planificación vigente y el análisis de las grandes transformaciones de los últimos años, se presenta un diagnóstico territorial que nos permite identificar las tendencias actuales de crecimiento que caracterizan a una red urbana que cuenta, de la mano de la mejora de las infraestructuras viarias y la expansión logística, con enormes posibilidades de crecimiento en un futuro inmediato.

Palabras clave: Geografía Urbana, Desarrollo Territorial, Ordenación del Territorio, Áreas Metropolitanas, Almería.

URBAN PROCESSES AND TERRITORIAL DEVELOPMENT AT THE ALMERÍA METROPOLITAN AREA

ABSTRACT

The present study provides key explanations in understanding the processes that have led to the creation and consolidation of metropolitan space of Almeria, analyzes its unique urban and functional structure, whereby bringing us to the processes of territorial cohesion around which has been generated around it. Along these lines and with the help of existing planning and the analysis of the major changes in recent years, we will obtain a territorial diagnosis that allows us to identify the current growth trends that characterize the urban network, has huge potential for growth in the near future through the logistical expansion and improving road infrastructure.

Key words: Urban Geography, Territorial Development, Territorial Management, Metropolitan Areas, Almería.

Fecha de recepción: 23 de mayo de 2013. Fecha de aceptación: 28 de noviembre de 2013.

¹ Departamento de Análisis Geográfico Regional y Geografía Física. Facultad de Filosofía y Letras, Campus de Cartuja S/N, 18071, Granada. *lmsescolano@ugr.es*

1. INTRODUCCIÓN

La aparición y consolidación de las áreas metropolitanas y nuevos tipos de aglomeraciones urbanas ha supuesto una ruptura casi total con el modo en que se organizaban los sistemas urbanos anteriormente. Las economías de escala, la acumulación de personas, ideas e infraestructuras en busca de una mayor productividad económica y calidad de vida para sus habitantes, ha desencadenado toda una serie nuevos procesos y externalidades que han reconfigurado desde el paisaje y la dimensión física, hasta el perfil funcional y habitacional de las ciudades (LAUMANN *et al*, 1987). Las ciudades de hoy, plenamente adaptadas al modo de producción del capitalismo globalizado actual, aspiran a ser competitivas en un sistema de flujos, relaciones e influencias comerciales en continuo movimiento y transformación, y han encontrado en la metropolización la respuesta organizativa para hacer frente a los nuevos desafíos, a la necesidad de concentrar más capital, ideas y personas en un espacio urbano que, de este modo, desborda de forma irreparable los límites de la ciudad hasta ahora establecidos (LYNCH, 1981).

Todo esto acarrea, como es sabido, nuevos retos y problemáticas en el estudio de lo urbano. Hacen falta nuevas formas con las que aproximarnos a un problema más global y complejo. En los últimos años han aparecido multitud de nuevos trabajos que analizan e intentan enmarcar la dimensión metropolitana de la ciudad y sus nuevos desafíos (BOIX DOMENECH, 2004; LE GALLO *et al*, 2008; FERIA TORIBIO, 2008; TORNÉS FERNÁNDEZ *et al*, 2012, entre otros). El policentrismo, la suburbanización, la constitución de redes de ciudades, el papel de los instrumentos de planificación en este nuevo escenario... son retos a los que la geografía actual se aproxima desde un punto de vista integrador y holístico.

El desarrollo de las áreas metropolitanas en torno a las principales ciudades andaluzas ha sido uno de los fenómenos más complejos e impactantes de cuantos han afectado al sistema urbano y de articulación territorial de Andalucía en las últimas décadas. El estudio del fenómeno metropolitano, sus peculiaridades y etapas en Andalucía, ha sido analizado profusamente por multitud de trabajos de investigación (FERIA TORIBIO, 1993; ZOIDO NARANJO, 1996; CARAVACA BARROSO, 1999 entre los primeros y más destacados), y ha sido atendido de forma integral por la planificación vigente (JUNTA DE ANDALUCÍA, 2006), si bien, por su especial dinamismo y complejidad, así como por constituir el pilar fundamental sobre el que se sustenta la red urbana andaluza actual, la nueva ciudad metropolitana y las grandes aglomeraciones urbanas no dejan de ganar actualidad en el debate científico, político y planificador (TOSCANO GIL, 2012).

Almería, hasta hace pocas décadas una ciudad mediana y excéntrica de las grandes estructuras urbanas regionales y peninsulares, se ha incorporado con rapidez a este proceso debido al fuerte dinamismo social y económico alcanzado con el explosivo crecimiento de los invernaderos, el turismo de sol y playa, y la llegada de las grandes infraestructuras energéticas y de comunicación. Todo ello ha reforzado su papel territorial como centro urbano, capital provincial, y cabecera indiscutible de un espacio metropolitano en afianzamiento². Su reconocimiento como tal en la planificación regional, la reconfiguración espacial de

2 Cuando hablamos de "aglomeración urbana" nos referimos a la figura jurídica y de planeamiento que define en Andalucía la realidad de los grandes centros urbanos regionales. "Área metropolitana" hace referencia a un fenómeno urbano y territorial, no a una figura del planeamiento oficial.

sus espacios comerciales o las vías principales de acceso a la ciudad, o la constitución de un consorcio de transporte metropolitano en los últimos años, reflejan el nuevo modelo de ciudad que se está implantando. La aglomeración urbana almeriense integra, por tanto, muchos de los componentes habituales en cualquier espacio metropolitano, a los que se unen ciertas peculiaridades muy notables: su posición de frente marítimo, la presencia del eje histórico de asentamiento urbano en torno al río Andarax, el fuerte contraste y competencia por los usos entre el regadío tradicional, la expansión de la agricultura tecnificada bajo plástico y las nuevas zonas comerciales y logísticas, la convivencia del turismo de sol y playa con la conservación de espacios de alto valor ecológico en un medio marcado por la escasez de recursos hídricos... todo ello hace del caso almeriense un ejemplo muy particular que además ha sido escasamente estudiado.

En este trabajo aportamos las claves interpretativas para entender los procesos que han dado lugar a la creación y consolidación del espacio metropolitano almeriense, analizando su peculiar estructura funcional y urbana, para ir profundizando en las dinámicas de cohesión territorial y crecimiento urbano que en torno a él se han generado. De este modo, a partir del análisis geográfico del proceso de configuración del espacio urbano almeriense y el reflejo de éste en los documentos de planificación, vamos a determinar la existencia del fenómeno metropolitano en torno a esta ciudad con la ayuda de la estadística demográfica, económica y territorial existente, lo que nos permitirá acotar y definir este fenómeno así como el proceso de transformación territorial que le ha acompañado en las últimas décadas. Finalmente, y en base al análisis anterior, vamos a obtener un diagnóstico urbano y territorial, contextualizado en las propuestas de los documentos de planificación en vigor, que nos permita señalar los grandes ejes de desarrollo y crecimiento que caracterizan a una red urbana que tiene en las infraestructuras viarias y la expansión logística enormes posibilidades de crecimiento en un futuro inmediato.

2. CRECIMIENTO URBANO EN EL ÁREA METROPOLITANA ALMERIENSE (1950-2012). LOS EJES DE DESARROLLO TERRITORIAL

La zona del bajo Andarax ha sido, históricamente, un territorio apetecido por el hombre, enclave estratégico que concentraba agua, tierra fértil y seguridad defensiva en una costa sometida a rigurosas condiciones de aridez y escasez de recursos para el asentamiento humano y muy expuesta al ataque exterior. Un marco común, histórico y de desarrollo, que hace que la historia de la ciudad de Almería quede inevitablemente unida al río, su errático comportamiento, y al rosario de pequeños pueblos y comunidades que desde la antigüedad y hasta nuestros días han ocupado sus orillas luchando por sacar provecho de tan escaso y estratégico recurso. El surgimiento de Almería como centro exportador a través de la llegada del ferrocarril minero en el siglo XIX, el renovado papel de su puerto en el contexto uvero primero y naranjero después, y la llegada de las grandes infraestructuras viarias, aeroportuarias y energéticas ya a finales del XX, permitieron desenclavar paulatinamente a la ciudad de su tradicional aislamiento en el marco peninsular, así como superar la atonía económica y social que la caracterizaba hasta bien entrado el siglo pasado, comenzando un exitoso proceso de integración económica y territorial con el resto de ciudades andaluzas y otros espacios productivos del mediterráneo español.

Pese a ello, mediado el siglo XX, Almería y su provincia constituían un espacio social y económicamente decadente (PUYOL ANTOLÍN, 1975). El glorioso episodio minero y el éxito de la uva de embarque quedaban atrás, y esta parte del sureste español, maltratada por los estragos del pasado causados sobre el medio ambiente, no parecía encontrar una alternativa que hiciera frente a una emigración masiva que cercenaba de raíz las posibilidades de recuperación. La ciudad de Almería, capital de la provincia desde 1833 y principal puerto de mar en la costa que va desde Málaga a Cartagena, apenas superaba los 75.000 habitantes, y el resto de núcleos del valle bajo del Andarax no eran más que pequeños pueblos, dependientes de su respectiva porción de vega irrigada, que contaban con una escasa significación urbana y social (Tabla 1). Sólo Níjar, al concentrar en un mismo municipio la población de todo su campo y las tierras del cabo de Gata, superaba por muy poco la barrera de los 10.000 habitantes, si bien tanto el núcleo principal —la Villa de Níjar—, como su municipio quedaban a espaldas de la carretera N-340, verdadero motor de desarrollo y articulación del mediterráneo andaluz en esos años. A partir de ese momento de estancamiento, novedosos procesos territoriales, incipientes aún en esas fechas, comienzan a desarrollarse en la provincia, alcanzando un impacto evidente en la demografía y economía provincial a partir de los años 60 y 70. Nos referimos, por un lado, a la llegada del turismo de sol y playa, con la intervención directa del Estado declarando en la provincia distintas Zonas de Interés Turístico y con la apertura del aeropuerto en 1968. A esto se unió el descubrimiento internacional de los valores naturales y paisajísticos almerienses con la llegada de los grandes estudios cinematográficos. Como colofón a lo anterior, contamos el éxito de las nuevas técnicas de cultivo puestas en marcha en el marco de los múltiples proyectos de colonización agraria desarrollados por parte del Instituto Nacional de Colonización (INC) en los hasta entonces desolados campos litorales almerienses, que revolucionaron la forma en que se aprovechaban los recursos naturales locales impulsando el desarrollo de una nueva forma de producción agrícola tecnificada.

TABLA 1
Evolución demográfica de los municipios de la AUA

MUNICIPIOS	1950	1960	1970	1981	1991	2001	2012
Almería	75.861	86.680	114.298	140.745	155.120	166.328	191.443
Benahadux	1.647	1.628	1.632	1.781	2.277	2.844	4.201
Gádor	3.022	3.161	3.117	2.557	2.514	2.686	3.241
Huércal de A.	2.680	2.696	3.187	3.330	3.887	8.278	16.319
Níjar	10.557	11.709	11.213	11.023	12.554	17.824	29.465
Pechina	2.606	2.460	2.177	1.855	2.173	2.898	3.746
Rioja	1.507	1.462	1.397	1.247	1.114	1.199	1.355
Santa Fe de M.	1.218	1.128	700	520	423	448	463
Viator	2.243	2.012	2.091	2.400	2.802	3.697	5.492
Total	101.341	112.936	139.812	165.458	182.864	206.202	255.725
Capital/Total (%)	75	77	82	85	85	81	75

Fuente: Censos de Población y Vivienda. Padrón Municipal de Habitantes 2012.

Todos los municipios de la comarca de Almería, a excepción de la pequeña aldea rural de Santa Fe, crecen de forma sostenida en estas primeras décadas de expansión del nuevo modelo de desarrollo. La ciudad de Almería consigue en 1981 casi doblar su población respecto a la de 1950, y aumenta su peso relativo en el espacio comarcal hasta alcanzar un 85% del total de efectivos demográficos, el máximo de la serie histórica. Este crecimiento capitalino, si bien se produce por el impacto positivo de los procesos territoriales comentados, también debe mucho al papel de foco de atracción de inmigrantes del interior rural provincial que encontraban en la capital la principal salida o la primera etapa en su devenir emigratorio (SÁEZ LORITE, 1977: 312, 314). De todos modos, como se puede observar en los datos de los municipios de la actual aglomeración, éstos son todavía por esas fechas demasiado pequeños, y presentan incrementos demasiado modestos como para que podamos, por un lado, detectar relaciones funcionales que superen en complejidad e intensidad a las tradicionalmente establecidas entre una capital provincial y los pequeños núcleos rurales inmediatos, y por otro, observar procesos de deslocalización de cualquier tipo desde el centro urbano principal hacia su área de influencia inmediata.

Pero a partir de 1981 el escenario cambia. En un contexto general de crecimiento demográfico y económico, aún más acentuado sobre todo el primero que en etapas anteriores por la reversión de la dinámica emigratoria provincial, comprobamos cómo los pequeños núcleos de valle comienzan a crecer sensiblemente, algunos en tasas espectaculares (son los casos de Viator, Gádor y, sobre todo, Huércal de Almería) (Tabla 2), proceso parecido al registrado en el término de Níjar, que se incorpora definitivamente al espacio urbano almeriense con la construcción del tramo correspondiente de la autovía del Mediterráneo A-7-E-15 en 1992. La ciudad principal por su parte, roza en 2012 los 200.000 habitantes y se consolida como la sexta ciudad andaluza en cuanto a población.

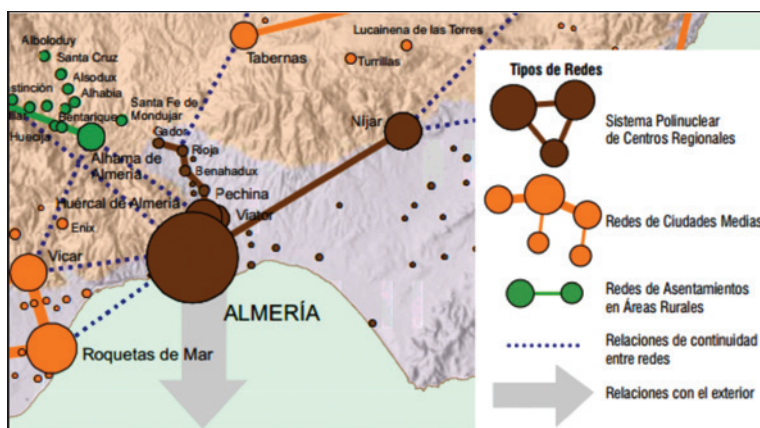
TABLA 2
Magnitudes metropolitanas

MUNICIPIOS	Distancia a Almería (Km)	Distancia a Almería (min)	Extensión (km ²)	Densidad 2012 (h/km ²)	Evolución población 1981-2012
Almería	0	0'	296	646	136
Benahadux	10	10'	16	263	236
Gádor	15	17'	88	37	127
Huércal de A.	5	6'	21	777	490
Níjar	30	26'	601	49	267
Pechina	9	11'	46	81	202
Rioja	13	13'	36	38	109
Santa Fe de M.	22	22'	35	13	89
Viator	6	9'	21	262	229

Fuente: Censos de Población y Vivienda. Elaboración propia.

Imprescindible destacar algunas macromagnitudes de todo este proceso conducente a la metropolización. Con una extensión de 1.160 km², la aglomeración urbana almeriense tiene en la actualidad 241 hab/km² de media, y ha registrado, desde 1981, un incremento promedio de la población en los núcleos analizados de un 209%, en muchos casos superior al de la propia capital (en la ciudad dormitorio de Huércal de Almería es de más de un 400%) (Tabla 2).

MAPA 1
La aglomeración urbana almeriense en la actualidad



Fuente: Plan de Ordenación del Territorio de Andalucía, 2006.

En este periodo cuyo comienzo identificamos en 1981, se consolida, por un lado, la costa de Almería como marca turística de éxito, empezando a registrarse grandes crecimientos urbanos expansivos en el litoral (Almerimar, Aguadulce, Retamar, San José), generalmente a partir de las zonas de interés turístico que décadas antes puso en marcha el Estado. Además, los espacios naturales de esta parte del sureste español ganan en fama y prestigio como escenarios para un turismo sostenible y de alta calidad, conformando un producto único en Europa (Subdesierto de Tabernas, Cabo de Gata). Así mismo, la mejora productiva y la innovación tecnológica de los cultivos intensivos bajo plástico posiciona a este sector de la provincia de Almería, de forma estable y con grandes expectativas de crecimiento, como la huerta de Europa, con un área invernada que crece anualmente y que lleva aparejada una compleja red empresarial e industrial generadora de empleo cualificado única entre los espacios agrarios andaluces (PÉREZ MESA, 2009; AZNAR SÁNCHEZ *et al*, 2010). Finalmente, en este periodo la provincia es objeto de determinantes actuaciones por parte de las distintas administraciones públicas, proceso que culmina con la llegada de las grandes infraestructuras viarias, energéticas y tecnológicas: A-7, A-92, gaseoducto con Argelia (MedGaz), establecimiento de 610 has de nuevas zonas logísticas en torno a la capital, creación del Parque Científico-Tecnológico de Almería (PITA), etc., que eran imprescindibles para apuntalar los logros conseguidos y no perder competitividad.

FOTO 1
Polígono de la Juaida (Viator), al fondo Huércal de Almería



Fuente: del autor.

En el contexto de la actual aglomeración, este proceso de crecimiento y desarrollo tiene evidentes consecuencias. Por un lado, comprobamos cómo empieza a perfilarse una aglomeración urbana en forma de media estrella en torno a la ciudad de Almería (Mapa 1). Pese a los enormes crecimientos registrados en la capital, el peso relativo de Almería en su aglomeración decrece paulatinamente hasta alcanzar el 75% en la actualidad (Tabla 1). Coincidiendo con lo anterior, los municipios colindantes con las zonas de expansión urbana y logística del núcleo principal comienzan a reflejar el impacto de esta proximidad en un aumento demográfico y de su protagonismo económico. Viator con el polígono de la Juaida y su notable crecimiento urbano reciente, Huércal como principal zona residencial contigua a la ciudad, y Níjar, que es zona agrícola de altos rendimientos, icono turístico y área preferente de expansión logística, marcan la pauta hacia un espacio con carácter incipientemente metropolitano en sus procesos y dinámicas (POTAUA, 2012: 33, 34).

Pero lo verdaderamente importante de todo este proceso metropolitano es que ha generado nuevos ejes de crecimiento y desarrollo urbano en torno a la ciudad de Almería (Tablas 3 y 4; Mapa 2), hechos realidad gracias a las nuevas vías de comunicación, que han logrado integrar el poblamiento preexistente, cohesionando un territorio hasta ahora excesivamente polarizado en torno a núcleo urbano capitalino y que carecía históricamente de una red urbana que pudiera definirse con ese nombre:

1. Eje del Andarax (N-S): zona de paso y comunicación hacia el interior peninsular, es en donde los efectos de la metropolización son en la actualidad más evidentes. Concentra los mayores crecimientos demográficos y de suelo industrial fuera del término municipal de Almería (Foto 1).

2. Eje del Litoral Sur (E-O): íntegramente incluido en el término municipal de la capital, fija en su sector más inmediato al mar los crecimientos residenciales y recreativos futuros (vega de Acá, entorno de la universidad, La Cañada y El Toyo).
3. Eje de Levante (SO-NE): por la N-344 y la A7 sentido Murcia, y con el AVE y el Corredor Mediterráneo en un futuro, es la zona de expansión con más posibilidades de la aglomeración, sobre todo en lo que a suelo industrial y áreas logísticas se refiere.

TABLA 3
Principales procesos urbanos en Almería y su aglomeración urbana

Área de crecimiento	Hitos	Infraestructuras principales	Expectativas urbanas	Impactos y consecuencias territoriales
EJE DEL ANDARAX				
Bajo Andarax	Urbanismo expansivo. La Juaida	Autovía A7, Autovía A92, N-340, Ferrocarril Almería-Sevilla	Suburbanización metropolitana generalizada. Expansión logística	Densificación infraestructural y urbana. Más consumo de suelo, agua y tráfico rodado
EJE DEL LITORAL SUR				
Vega de Acá	Estadio de los Juegos del Mediterráneo	Avenida de Cabo de Gata, AL-3202, caminos rurales	Continuo urbano de la ciudad de Almería	Dstrucción de terrenos aluviales de alto valor ecológico
Vega de Allá-Litoral Sur	Complejo de El Toyo, Universidad de Almería	Autovía A7, N-344	Nuevas urbanizaciones litorales, Parques empresariales	Ocupación y destrucción del entorno litoral del Parque Natural Cabo de Gata-Níjar
EJE DE LEVANTE				
Entorno de la Autovía A7	Nuevas áreas logísticas y de Transformación	Autovía A7, Tren de Alta Velocidad	Nuevas Zonas de Actividad Logística de Almería y Níjar	Dstrucción ecosistema semiárido. Dinamización económica
Entorno de la Autovía A7	Nuevas zonas de oportunidad Km.21 y Venta del Pobre	Autovía A7 y Tren de Alta Velocidad	Expansión del suelo empresarial e industrial en el término de Níjar	Dstrucción ecosistema semiárido. Dinamización económica
Zona regable del Campo de Níjar	Aumento del área invernada	Autovía A7, AL-3105, 3106 y 3111	Crecimiento de los núcleos pre-existentes (Campohermoso, San Isidro)	Sobreexplotación de recursos en un medio frágil. Salinización de acuíferos

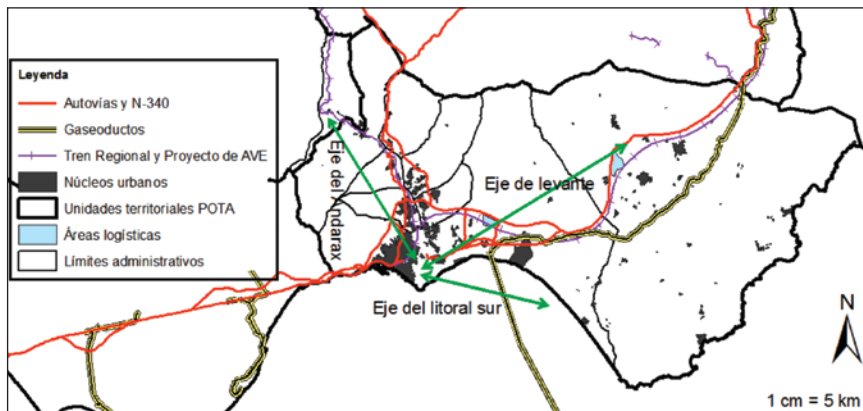
Fuente: Elaboración propia.

TABLA 4
Límites al proceso urbanizador en la aglomeración urbana almeriense

Área	Claves explicativas	Consecuencias territoriales
EJE DEL ANDARAX		
Sierra de Gádor	Terreno quebrado. Barrios periféricos y de baja renta, LIC	Fondo de saco urbano de la capital.
Curso y terrazas del Andarax	Agricultura intensiva y tradicional de regadío. Zona inundable	Mantenimiento del entorno como espacio libre metropolitano
Desierto de Tabernas	Paraje Natural, LIC	Mantenimiento del entorno y sus recursos para el futuro
EJE DEL LITORAL SUR		
Sierra de Gádor/Acantilados occidentales	Zona de Protección Territorial	Salvaguarda de un espacio ya afectado por el urbanismo disperso
Entorno de la Alcazaba	Espacio Patrimonial	Icono urbano y paisajístico, barrera a nuevos crecimientos
Desembocadura del Andarax - Parque de la Bahía	Ecotono de alto valor ambiental. Zona inundable	Mantenimiento del entorno como espacio libre metropolitano
Cabo de Gata- Litoral suroriental	Parque Natural Marítimo-Terrestre, LIC	Mantenimiento del entorno y sus recursos para el futuro
EJE DE LEVANTE		
Piedemonte de Sierra Alhamilla	Paraje Natural- Zona de Protección Territorial, LIC	Mantenimiento del entorno y sus recursos para el futuro
Cabo de Gata- Litoral nororiental	Parque Natural Marítimo-Terrestre, LIC	Mantenimiento del entorno y sus recursos para el futuro

Fuente: Elaboración propia.

MAPA 2
Ejes de desarrollo y crecimiento en la aglomeración urbana de almeriense



Fuente: Elaboración propia.

Cada uno de ellos constituye, en su particular dimensión territorial y urbana, un pilar sobre el que se sustenta la actual aglomeración urbana almeriense. Hemos intentado, en cada caso, recalcar las tendencias, posibilidades y límites de futuros crecimientos urbanos apuntando los impactos y consecuencias que en cada ámbito se han generado con los procesos activos en la actualidad. Se trata, en todo caso, de sistematizar el diagnóstico urbano-territorial realizado aportando una nueva interpretación, más relacional, de este espacio.

3. LA PLANIFICACIÓN Y LA ORDENACIÓN DEL TERRITORIO EN LA AGLOMERACIÓN URBANA ALMERIENSE

La aglomeración almeriense, al igual que el resto de la comunidad autónoma andaluza, no ha quedado al margen de la acción de los planes de ordenación del territorio que el gobierno regional viene desarrollando desde hace algunos lustros, apostando por crear una serie de instrumentos que permitan poner en marcha un auténtica política de ordenación y gestión del territorio a escala regional y subregional. Destaca, como gran referencia actual en la materia, el Plan de Ordenación del Territorio de Andalucía de 2006 (POTA), así como sus precedentes directos, aunque no de igual categoría o función, de 1986, 1990 o 1998, y todo ello desarrollado a la vez que se iba creando un novedoso corpus legislativo en esta materia (con la Ley 1/1994 de Ordenación del Territorio de Andalucía, LOTA, o la Ley de Ordenación Urbanística de Andalucía, LOUA, de 2003). Conforme este proceso iba ganando en complejidad y comenzaba a dar sus frutos, se decidió atender, de forma prioritaria, a aquellos espacios más problemáticos y dinámicos de la región con la puesta en marcha de los Planes Subregionales de Ordenación del Territorio (PSOT), que marcaban el límite inferior de la escala planificadora y constituían la forma más acabada de ordenación territorial en la comunidad. La aglomeración urbana almeriense, con un Plan formulado a partir del decreto 521/2008 de 9 de diciembre, y publicado en el BOJA de 12 de enero de 2009, constituye el decimocuarto plan subregional aprobado, culminando todo el proceso en un documento oficial y en vigor en enero de 2012 a partir del decreto 351/2011 de 29 de noviembre.

Los principales logros de estos planes son, a nuestro modo de ver, tres principalmente, y todos ellos acuden a este caso particular de forma efectiva. En primer lugar, aportan una imagen de conjunto, integradora de procesos y políticas de trascendencia supramunicipal, que permiten superar las barreras que impone el excesivo municipalismo en la administración de la política local española. Debido a esto, se favorece la racionalización de los usos del suelo, la distribución de las infraestructuras y la presión sobre los recursos locales, al aportar un conjunto de medidas, de muy diversa consideración, temática y alcance —políticas, económicas, medioambientales, sociales, infraestructurales— realizadas a partir de una comprensión holística de los problemas y carencias reales de un territorio. En segundo lugar, ofrece una imagen más real de lo que los planificadores y gestores de un territorio quieren para el mismo, permitiendo una forma más específica de planeamiento abierta a la participación de los ciudadanos en la construcción y diseño de su territorio más inmediato. Finalmente, la planificación subregional permite el reconocimiento de nuevas y complejas realidades, muchas de ellas como las aglomeraciones urbanas y los fenómenos metropolitanos, de reciente aparición en España y en Andalucía, que han traído

desafíos históricamente inexistentes y mal comprendidos por las políticas sectoriales, con lo que ésta aporta una visión específica que atiende de forma directa a retos territoriales de primera importancia.

La puesta en marcha del Plan de Ordenación del Territorio de la Aglomeración Urbana de Almería (POTAUA) ha supuesto, ante todo, el reconocimiento de Almería y su comarca como un espacio marcadamente urbano con problemas comunes y características específicas. La inclusión de Santa Fe de Mondújar como parte de la aglomeración, cuando en el POTA de 2006 no lo estaba, nos confirma que ésta crece y gana protagonismo en el territorio (ver Mapa 1 a este respecto). De esta forma la planificación, con su reconocimiento tanto a escala regional como subregional, ha marcado las directrices y pautas a seguir en la ordenación de un espacio históricamente mal articulado interna y externamente, que no contaba con un reconocimiento oficial como entidad urbana que era necesario ordenar, gestionar y racionalizar. Ahora bien, este proceso que culmina con la formalización del Plan, ha tenido sus luces y sus sombras. Por un lado, su proceso de diseño y debate ha venido acompañado de la llegada de nuevas infraestructuras, que han mejorado la cohesión interna del espacio metropolitano almeriense y la conectividad con su entorno, convirtiéndolo en un territorio más competitivo, mejor articulado en las redes viarias nacionales y europeas y superando en enclavamiento histórico que sufría la ciudad y toda actividad que se desarrollara en esta parte del sureste español. De hecho, la aglomeración urbana ha sido posible gracias a estas mejoras infraestructurales, y no de otro modo. Como gran colofón a este proceso de constante mejora en la articulación de este espacio, destacamos el éxito económico y urbanístico que fueron los Juegos Olímpicos del Mediterráneo celebrados en 2005, que supusieron el espaldarazo definitivo a la renovación interna de la ciudad, la reordenación de amplias zonas de su entorno metropolitano y la definitiva consagración de Almería como centro urbano moderno y plenamente integrado en la red urbana nacional. El Plan, así mismo y por poner algunos ejemplos concretos, ha racionalizado y coordinado las políticas urbanísticas municipales (cada municipio no puede establecer su modelo urbanístico particular con su respectivo Plan General o figura equivalente, sino que existe una idea de conjunto para la comarca), ha regulado la disposición en la aglomeración de usos estratégicos (como el reparto del suelo comercial o el industrial) y ha controlado la proliferación de los cultivos bajo plástico, elemento este último con implicaciones territoriales y ambientales especialmente delicadas (sobreexplotación de acuíferos, destrucción del entorno y el paisaje, residuos). En todo este proceso, la idea de una ordenación integral del territorio que marcaba la planificación ha sido imprescindible tanto para comprender las intervenciones emprendidas como para valorar los resultados obtenidos.

Pero por otro lado, no podemos obviar los grandes desplantes sufridos por la ciudad en estos años, en los que, si bien se ha mejorado mucho, se ha hecho comparativamente más despacio que en otros centros urbanos andaluces más mimados por la política del gobierno regional y nacional, lo que ha permitido la perpetuación de históricos problemas en lo referente a la integración del sistema urbano y territorial del mediterráneo andaluz y ha restado operatividad a las propuestas planificadoras que se han ido haciendo en cada etapa. Por ejemplo, en cuanto a la llegada de las principales infraestructuras, Almería vio como el gobierno de la Nación tuvo que hacerse cargo de la finalización del tramo más oriental de la autovía A-92, de exclusiva competencia regional y que constituye la arteria

de conexión interna más importante de Andalucía, que llegó finalmente a la ciudad con un retraso de 10 años en 2002. Siguiendo en esa deficiente integración con el resto de Andalucía, la Junta y el gobierno han desistido en poner en marcha proyectos de tren de alta velocidad entre Almería y Granada, lo que conectaría a la ciudad y su aglomeración con algunas de las principales aglomeraciones del centro y sur del país. Se ha preferido apostar por una línea de avión subvencionada entre Almería y Sevilla y mantener la conexión regional básica por tren. En este mismo orden de cosas, el retraso de la finalización de la autovía del Mediterráneo A-7 a su paso por la costa de Granada también afecta a Almería en su relación y conectividad con el otro gran centro urbano y funcional del litoral mediterráneo andaluz, el formado por Málaga y la ciudad lineal de la costa del Sol, así como impide que aumente el radio de influencia de los grandes núcleos urbanos del poniente almeriense hacia el Oeste (Adra y El Ejido principalmente). Finalmente, la decisión de enlazar Almería y Madrid por AVE a través de Murcia, con una posible tercera vía para transporte de mercancías, no hace sino dejar de manifiesto el desplazamiento de Almería respecto del resto de Andalucía, reforzando su posicionamiento junto al levante español en cuestiones estratégicas para su futuro (Corredor Mediterráneo, tren de mercancías para dar salida a las producciones del campo almeriense y el mármol de Macael, etc.). De hecho, muchos de estos proyectos, hoy pospuestos *sine die*, aparecen como una realidad tanto en el POTA como en el Plan de la aglomeración, y debido a la inexistencia de dotación y planificación económica en los planes andaluces, así como un órgano competente en la materia que vele por el cumplimiento de los compromisos (en forma de un gobierno de la aglomeración, consejo rector o consorcio metropolitano), este tipo de proyectos acaban quedando siempre en manos de la decisión y oportunidad política, muy variable en función del contexto económico y social.

Llegados a este punto, no podemos dejar de comentar una de las principales peculiaridades de la aglomeración almeriense. La ciudad de Almería posee un gran término municipal —de casi 300 km²—, que engloba, en su estratégica disposición, las que han sido principales áreas de expansión urbana y funcional de la ciudad en las últimas décadas (delta del Andarax y la costa sur). Es decir, en el caso almeriense, al contrario de lo que se da en otras aglomeraciones urbanas andaluzas —como Cádiz, Granada, y en menor medida Sevilla—, el conjunto de procesos e hitos que marcaban la primera expansión urbana, comercial, logística o industrial de la ciudad tenían lugar dentro del propio término municipal de la capital. Las instalaciones de la Universidad de Almería, el nuevo parque tecnológico (PITA), o el complejo deportivo y residencial de El Toyo, creado con motivo de la celebración de los Juegos del Mediterráneo 2005, se encuentran, pese a su excentricidad respecto del núcleo capitalino, dentro de su término municipal (CAPARRÓS LORENZO, 2003; 463, 464). De este modo, aunque en Almería y su espacio circundante hay suburbanización y urbanismo expansivo, zonas logísticas y comerciales de reciente creación, invasión y sellado de las vegas tradicionales y zonas de alto valor ecológico... elementos y conflictos plenamente metropolitanos correspondientes a una ciudad moderna en continua transformación y crecimiento, la sensación de metropolización y los conflictos políticos asociados a ésta, al quedar la parte principal de este proceso dentro del término de la capital, es mucho menor, salvando cuestiones evidentes de escala, que en otras aglomeraciones regionales. Esto justifica en parte la práctica inexistencia de trabajos es-

pecíficamente metropolitanos sobre Almería y su aglomeración, al quedar este debate casi siempre reducido, injustamente, a un fenómeno urbano de ámbito puramente municipal.

Finalmente, no podemos obviar una mención especial al futuro inmediato de la aglomeración, que si bien cuenta con un respaldo y reconocimiento oficial en la planificación vigente, presenta multitud de procesos de dinámica urbana no suficientemente atendidos en la misma que hacen más complejo el panorama actual. Nos referimos a la segunda corona metropolitana de la capital, que engloba municipios, de muy diversa condición urbana y económica, que demuestran tener, en su devenir económico y sociolaboral diario, una estrecha relación funcional con la capital (NATERA RIVAS, 2001: 111). Destacamos los casos de Aguadulce-Roquetas, Enix, Felix, y Vícar en el poniente provincial, Tabernas en el interior, además de Alboloduy, Alhabia, Alhama de Almería, Alicún, Alsodux, Bentarique, Huécija, Illar, Santa Cruz de Marchena y Terque, todos ellos situados en el medio Andarax y su afluente el Nacimiento (Mapa 1). Se trata de entidades urbanas que no pueden ser concebidas sin la presencia de la capital, ya sea como espacios de segunda residencia, zonas de descanso y recreo de sus habitantes, o como centros en los que una parte fundamental de sus habitantes desarrolla su actividad laboral y comercial en la ciudad de Almería o en los grandes polígonos comerciales y logísticos de su entorno.

4. CONCLUSIONES

En la actualidad, los datos que ofrece la realidad urbana, así como la propia labor planificadora de las administraciones, confirman la existencia de un aglomeración urbana con procesos de metropolización activos en torno a la ciudad de Almería. Esta realidad, fruto de una compleja dinámica urbana iniciada a mediados de los años 60 del pasado siglo, ha vivido dos etapas principales. Una primera en la que, en ausencia de planificación que aportara una imagen de conjunto del espacio urbano almeriense, su organización dependía de actuaciones sectoriales deslavazadas en una provincia atrasada y con fuertes problemas estructurales. Y a continuación una segunda etapa, que llega hasta nuestros días, iniciada tras el éxito productivo de los actuales pilares de la economía provincial —turismo de sol y playa y cultivos intensivos bajo plástico—, en la que ya inmersos en un marco de convivencia democrático y establecidas las competencias autonómicas en materia de ordenación del territorio, se empieza a intervenir y a gestionar globalmente la dinámica urbana comarcal almeriense.

El reconocimiento oficial de la aglomeración urbana de Almería llegó en 2006 en el Plan de ordenación regional, y quedó identificado más específicamente con el Plan subregional de 2012. Éste constituye una herramienta que aporta una respuesta global a problemáticas que empezaban a desbordar políticas sectoriales y ámbitos de decisión exclusivamente municipales, y reconoce lo que funcional y organizativamente empezaba a reclamar la ciudad y su contexto urbano. Por supuesto, todo ello ha supuesto un reforzamiento de los grandes ejes de desarrollo —Andarax, Sur y Levante— que, con la llegada de las grandes infraestructuras en los años 1990, se habían comenzado a configurar en torno a la ciudad de Almería, y que como hemos visto han conseguido cambiar radicalmente el aspecto y organización funcional de núcleos rurales y ámbitos históricamente desarticulados inmediatos a la misma. Todo esto ha tenido consecuencias directas en los propios núcleos

urbanos, más allá de su lógica expansión superficial y creciente importancia demográfica. Pequeños núcleos rurales, que tenían como único aliciente su cercanía a la carretera N-340 —Viator, Pechina, Gádor o Huércal de Almería—, ahora destacan por haber conocido una transformación radical de su composición demográfica, estructura sociolaboral y urbana, dejando a un lado al sector primario del que dependían y centrándose en el sector industrial y, sobre todo, en el de los servicios a empresas. Níjar, por su parte, se ha integrado plenamente en la aglomeración capitalina y aporta, con su enorme término municipal y su estratégica posición en una zona principal de paso de infraestructuras (gaseoducto argelino, autovía del Mediterráneo, AVE, futura línea férrea para mercancías) la salida natural para los inmediatos crecimientos logísticos e industriales del área. Finalmente, la ciudad de Almería ha pasado a erigirse como el centro rector de una industriosa red urbana de pequeños núcleos en continuo crecimiento y que interactúan funcional, laboral y comercialmente entre sí, convirtiéndose de este modo en un centro con nuevas funciones metropolitanas adaptado a la complejidad de flujos y dinámicas que le son característicos. Siguiendo con esta idea, entendemos que el futuro de la aglomeración almeriense pasa por la expansión y mejora de las infraestructuras y por el desarrollo logístico, mejorando la relación e integración con el puerto, el aeropuerto y todo ello en el contexto del Corredor Mediterráneo. De hecho, ha sido el desarrollo infraestructural el que ha permitido que la aglomeración sea una realidad en nuestros días, mejorando la conectividad y la cohesión interna de este espacio, favoreciendo la constitución de los ejes de desarrollo territorial y crecimiento urbano que hemos descrito, y permitiendo el nacimiento de una verdadera dinámica metropolitana en torno a la ciudad de Almería. De este modo, y debido al crecimiento que, tanto en el aspecto demográfico como en el económico, se registra en todo el litoral sur de la provincia, la existencia de una segunda corona metropolitana reconocida por la planificación es, desde nuestro punto de vista, sólo cuestión de tiempo, ya que los flujos que diariamente enlazan la capital con la vecina comarca del Poniente, así como el curso medio del Andarax, son crecientes.

Finalmente, y en pos de una participación real de la ciudadanía en las cuestiones que marcan la agenda de la aglomeración, tales como la ocupación de espacios de alto valor ecológico, los problemas de movilidad urbana sostenible, la gestión de residuos o las características que tendrán los futuros desarrollos urbanos, que ya no tendrán lugar en el marco de una burbuja inmobiliaria, pensamos que una buena herramienta puede ser la apuesta por la planificación estratégica, más allá del marco municipal capitalino, de tal forma que se ponga en marcha un plan estratégico que integre al conjunto de los municipios que forman en la actualidad la ciudad funcional de Almería, lo que permitirá a sus habitantes tomar las riendas de la gestión de su territorio.

5. FUENTES Y BIBLIOGRAFÍA

- AZNAR SÁNCHEZ, J. A., SÁNCHEZ PICÓN, A. (2010): «Innovación y distrito en torno a un "milagro": la configuración del sistema productivo local de la agricultura intensiva de Almería» *Revista de Historia Industrial*, año XIX, Nº 1, pp. 157-193.
- BOIX DOMÉNECH, R. (2004): «Redes de ciudades y externalidades». *Investigaciones Regionales*, Nº 4, pp. 5-27.

- CAPARRÓS LORENZO, R. (2003): «La ciudad de Almería ante los retos del nuevo milenio», en CAPEL SÁEZ, H. *Mediterráneo Económico: ciudades, arquitectura y espacio urbano*. Almería. Fundación Cajamar. Pp. 458-472.
- CARAVACA BARROSO, I. (1999): «Efectos de la globalización en el sistema urbano andaluz». *Revista de Estudios Regionales*, Nº 54, pp. 291-307.
- FERIA TORIBIO, J. M. (1993): *El sistema urbano andaluz. Aglomeraciones urbanas, áreas de centralidad y ámbitos desarticulados*. Instituto de Desarrollo Regional. Consejería de Obras Públicas y Transportes. Sevilla. 310 págs.
- FERIA TORIBIO, J. M. (2008): «Un ensayo metodológico de definición de las áreas metropolitanas en España a partir de la variable residencia-trabajo». *Investigaciones Geográficas*, Nº 46, pp. 49-68.
- INSTITUTO NACIONAL DE ESTADÍSTICA (1950-2011): *Censos de Población y Vivienda*. Madrid.
- JUNTA DE ANDALUCÍA (2006): *Plan de Ordenación del Territorio de Andalucía (POTA)*. Consejería de Obras Públicas y Transportes, Secretaría de Ordenación del Territorio. Sevilla. 198 p.
- JUNTA DE ANDALUCÍA (2012): *Plan de Ordenación del Territorio de la Aglomeración Urbana de Almería (POTAUA)*. Consejería de Obras Públicas y Transportes, Secretaría de Ordenación del Territorio. Sevilla. 180 p.
- JUNTA DE ANDALUCÍA (2012): *Padrón Municipal de Habitantes*. SIMA. Sevilla.
- NATERA RIVAS, J.J. (2001): *Movilidad laboral y articulación territorial. Las áreas de cohesión de Andalucía*. Universidad de Málaga. Málaga. 159 p.
- LAUMANN, E.; KNOKE, D. (1987): *The organizational state: social choice in the national policy domains*. University of Wisconsin Press. Madison (EEUU). 539 p.
- LE GALLO, J.; CHASCO, C. (2008): «Spatial analysis of urban growth in Spain, 1900-2001». *Empirical Economics*, Nº 34, pp. 59-80.
- LYNCH, K. (1981): *Good city form*. Massachusetts Institute of Technology. Boston (EEUU). 514 p.
- PÉREZ MESA, J. C. (2009): «Multinacionales y difusión de tecnología en clústeres agroindustriales: el caso almeriense». *Revista de Estudios Regionales*, Nº 86. Pp. 155-180.
- PUYOL ANTOLÍN, R. (1975): *Almería, un área deprimida del sureste español*. CSIC. Madrid. 500 p.
- SÁEZ LORITE, M. (1977): *El valle del Andarax y campo de Níjar. Estudio geográfico*. Universidad de Granada. Caja de ahorros de Almería. Granada. 423 p.
- TORNÉS FERNÁNDEZ, M.; MARMOLEJO DUARTE, C. (2012): «¿Reduce el policentrismo el consumo de suelo urbanizado?: una primera aproximación para las siete áreas metropolitanas españolas». *ACE: architecture, city and environment*, Nº. 18 (Monográfico: *El estudio del policentrismo desde la perspectiva del sistema metropolitano español*). Pp. 191-212
- TOSCANO GIL, F. (2012): «Áreas metropolitanas: diversidad jurídica y planificación territorial». *Revista de Estudios Regionales*, Nº 93, pp. 65-91.
- ZOIDO NARANJO, F. (1996): «El hecho metropolitano en Andalucía. Consideraciones sobre su funcionalidad, ordenación e institución». *Cuadernos Económicos de Granada*, Nº 5. Pp. 43-57.

