I.S.S.N.: 0213-7585

REVISTA DE ESTUDIOS REGIONALES

2ª EPOCA Enero-Abril 2017

108

SUMARIO

Andrés Jesús Marchante Mera, Alejandro García Pozo y José Luis Sánchez Ollero. Labour flexibility and productivity in the andalusian lodging sector

Juan Gabriel Brida, María Noel González y Bibiana Lanzilotta. Análisis de los Determinantes del Turismo Interno en Uruguay

M. Pilar Campoy-Muñoz, M. Alejandro Cardenete y M. Carmen Delgado. Impacto Económico de una reducción del IRPF en Andalucía a través de un Modelo de Equilibrio General Aplicado

Mª José Portillo Navarro, Pilar Ortiz García y Francisco Morales González. Fraude fiscal, turismo y economía sumergida en España. Un análisis por CCAA

Rosa María Angélica Shaadi Rodríguez, Juan Ignacio Pulido-Fernández e Ismael Manuel Rodríguez Herrera. El producto turístico en los Pueblos Mágicos de México. Un análisis crítico de sus componentes

Blanca Del Espino Hidalgo. Las ciudades medias del centro de Andalucía. Aproximación a un fenómeno territorial y urbano

Giselle González. Federalización de la ciencia y la tecnología en Argentina. Una revisión de iniciativas de territorialización y planificación regional (1996-2007)

UNIVERSIDADES DE ANDALUCÍA

REVISTA DE ESTUDIOS REGIONALES Nº 108, I.S.S.N.: 0213-7585 (2017), PP. 165-191

Las ciudades medias del centro de Andalucía. Aproximación a un fenómeno territorial y urbano

Mid-Sized Cities in the centre of Andalusia. An approach to an urban-territorial phenomeno

Blanca Del Espino Hidalgo
Universidad de Sevilla

Recibido, Enero de 2016; Versión final aceptada, Octubre de 2016.

Palabras clave: Ciudades medias, Territorio, Redes urbanas, Andalucía

Key words: Mid-Sized Cities, Territory, rban networks, Andalusia

Clasificación JEL: Q56, R11, R50

RESUMEN

El territorio andaluz se caracteriza, entre otros aspectos, por poseer un denso entramado de ciudades que desempeñan un papel de intermediación. Esta categoría ha sido revelada en los últimos años como una línea creciente en el campo de la investigación urbana, así como una oportunidad en el devenir sostenible de las estrategias territoriales. Se trata aquí de realizar un enfoque sobre las ciudades medias del interior de Andalucía abordando una definición completa de este caso de estudio para, a continuación, comprobar cuáles son las principales cualidades del sistema urbano propuesto y elaborar un breve diagnóstico sobre sus potencialidades futuras.

SUMMARY

The Andalusian territory is defined, among other features, by a dense network of cities that play an intermediate role: they are not capitals, but they act like if they were so in relation to a generally small area. This urban category has been recently revealed as an increasing line in the research field, as well as an opportunity to a more sustainable future of territorial strategies. This research aims to take a close approach over Mid-Sized Cities in the inner areas of Andalusia, as well as addressing a comprehensive and accurate definition of this case study, establishing the main features of this urban system and finishing with a brief diagnosis concerning the potentials and probable future sceneries from a sustainable perspective. Accordingly, it seeks to establish a wide, transversal analysis of the territorial and urban phenomenon which has conformed, for centuries, a set of small and mid-sized cities which represents, nowadays, the sixty percent of the land structure in the south of the Iberian Peninsula, still growing in terms of urban land and population. For this purpose, a particular study case has been selected: the cities in the centre of Andalusia (Spain).

First of all, the study tries to set a summarised but full definition of the Mid-Sized Cities themselves, assuming them as a singular urban category, by setting the quantitative ranges and qualitative features more commonly accepted by both the academia and the official documents in

the Iberian Peninsula, as well as in other latitudes and regions of the world. Down below, the main land planning instrument that defined this urban category in Andalusia in 2007 and has revealed the keys for their functioning and future opportunities is analysed, including a brief lists of the totality of cities that integrate the set and their populations.

Further on, the characterization of the network has implied the study of the facts that led to the current dense collective of human settlements, as well as their evolution from the 20th century to the present time, as they have passed from being huge agricultural centres of production to become new industrial, touristic or services poles. In terms of demographic analysis, we have focused on urban, economic and demographic growth variables, considering the cities themselves and, particularly, in comparison with the evolution of the smaller cities they generally have being functionally connected to, with an added spotlight on their influence over the small rural settlements which, in turn, work as secondary points around the Mid-Sized Cities considered.

The next step has implied the consideration of three processes that strongly conditioned the evolution and consolidation of the network of Mid-Sized Cities in the centre of Andalusia as they are today. Firstly, the substitution of the medium-distance railway network previously existent in the area by a renewed high-speed system with considerably fewer stations. Secondly, and contemporary with the previous one, the implementation of several highways that improved accessibility to a reduced number of privileged cities that experimented the higher rates of growth. Thirdly, the way all the infrastructural, economical, demographical and productive developments have derived into a deep transformation in the traditional identity and heritage resources of the cities considered.

The study identifies Andalusian inner areas as a territory that has been intensively inhabited for centuries. As a result of this, a dense net of small cities remains as pillars of the urban system in an area that keeps being dominated by the agricultural productive system. Those cities are, furthermore, the key for population equilibrium, working as intermediate centres between rural areas and main cities. In terms of numbers, we can say that Mid-Sized Cities in Andalusia are between 10.000 and 50.000 inhabitants. The network has its very remote roots in proto-historic system of settlements, which established first and secondary centres in elevated places for the control of the territory. This double urban structure was replicated by Roman, Jewish and Muslim civilizations –often reducing the priority of some cities whereas others kept being considered territorial landmarks-, and strengthened by the feudal system during the Modern Age, when manor houses competed for land domain based in both rural properties and architectural monuments.

Lately, the development of the agricultural system led to the establishment of a well-balance net of small cities whose main source of incomes was agriculture. Due to this fact, they were known as agro-cities or agro-towns from the XIXth to the first half of the XXth century. Nowadays, they have experienced a huge growing process in terms of economy, culture and urbanity and, although agriculture keeps being one of the main productive systems, their urban identity has turned to be about services and secondary administration centres and, more rarely, industrial. Recently they are also focusing on their heritage as an important pillar, especially regarding cultural tourism. However, nets of small towns have been revealed as great examples of urban and territorial sustainability. In fact, demographic statistics reveal that Mid-Sized Cities growth does not implicate rural depopulation but, on the contrary, strengthen inhabitants' bonds with the smallest settlements.

The article has provided a range of outcomes, including the increasing presence of Andalusian Mid-Sized Cities into the international academia due to the significance and sustainability of their territorial and urban model; the definition of the urban category that is not based in their population but in their territorial and urban role; the evolution of their productive characterization along the last decades from agricultural to industrial and services; the sustainability of their demographic and urban growth; or the changes within their identity and heritage caused by their transformation.

1. INTRODUCCIÓN

Las ciudades medias del centro de Andalucía constituyen un significativo sistema urbano-territorial que supone un recurso de valores excepcionales, tanto como conjunto territorial en sí mismo como en su condición de contenedor de patrimonio de la más diversa índole: arquitectónico, urbano, etnológico, industrial o agrario, entre otros. Juntas conforman, además, la estructura de gran parte del entramado andaluz de asentamientos urbanos (Junta de Andalucía, 2006) y son, por tanto, un ejemplo especialmente representativo de sus modos de habitar, no tanto debido al número de ciudades que pertenecen propiamente a esta categoría sino con respecto a la gran proporción de territorio cuyas respectivas centralidades están articuladas por ellas. Este hecho contrasta, sin embargo, con la tardanza de las investigaciones respecto al caso de Andalucía, en el que los primeros pasos son relativamente recientes (Valenzuela, 2000; Acosta, 2000; Campos, 2012), aun cuando la temática de la ciudad media ha tenido, y mantiene, una larga vigencia en el ámbito académico internacional. Por tanto, se considera conveniente reforzar un corpus de investigación acerca de este conjunto, su valor y su problemática particular, e integrarlo en la casuística de las ciudades medias europeas como un ejemplo de interés debido a su peso local y singularidad.

2. EL CONCEPTO DE CIUDADES MEDIAS Y LA PROBLEMÁTICA DE SU DEFINICIÓN. UNA BREVE RESEÑA ACERCA DE UN DEBATE CUANTITATIVO Y CUALITATIVO

Si bien la discusión definitoria y terminológica aún se encuentra en vigencia, la relevancia de las ciudades medias no es un asunto nuevo. Ya en los años setenta se comienza a debatir sobre su definición (Abellán, Moreno y Vinuesa, 1978) y en los años posteriores se revela, paulatinamente, la necesidad de un estudio profundo sobre las mismas (Castillo y Patiño, 1999). En efecto, en los últimos treinta años se advierte una clara omnipresencia del problema de la acotación del concepto de ciudad media en las diferentes escalas territoriales existentes a nivel mundial (Brunet, 2000).

a) El problema de una definición cuantitativa global: hacia una definición cualitativa

Así, según criterios cuantitativos, las definiciones de ciudades medias son muy diversas, dependiendo no sólo del contexto de su tradición urbana, sino también con grandes diferencias entre autores dentro, incluso, del mismo país. En el caso de la Unión Europea el rango se sitúa entre los 20.000 y 500.000 habitantes (Bellet

y LLop, 2004), aunque los límites varían de acuerdo a cada autor (Vilagrasa, 2001; Michelini y Davies, 2009). En Andalucía, las cifras suelen situarse por lo general entre los 20.000 y los 50.000 (Cano, 2008), e incluso rebajándose a los 10.000 (Ocaña y Navarro, 2006) o incrementándose hasta los 100.000 (Rodríguez, 2008). En otros contextos, la horquilla asume cifras que pueden ser menores o mucho mayores, llegando al millón en el caso de Argentina (Rojas, 2009). Se observa, por tanto, que el establecimiento de límites numéricos no corresponde, ni a la localización geográfica, ni a la población relativa a la total nacional, sino a causas mucho más diversas.

Tanto es así, que gran parte de las características por las que se identifica a las ciudades medias en la actualidad surge por eliminación y descarte en comparación con los asentamientos de mayor orden: los sistemas urbanos son más equilibrados y sostenibles (Bellet y Llop, 2000), la relación con el territorio es más armónica, los centros urbanos son más fácilmente gobernables y gestionables, la escala de los asentamientos propicia un mayor sentimiento identitario, y tienen menos problemas medioambientales y conflictividad social, pero también suponen algunas desventajas, como menor diversidad sociocultural, cierta endogamia social, menos competitividad económica y mayor dificultad de acceso a la información y el capital (Bellet y Llop, 1999). Además, presentan oportunidades derivadas de su independencia de otras ciudades mayores y su capacidad de articulación territorial (Bellet y Llop, 2004), lo que ha conducido a propuestas de cambio de denominación de la categoría de ciudades medias por la de ciudades intermedias (Sánchez Escolano, 2010a; Bellet y Llop, 2004).

En definitiva, y de cara a su consideración a lo largo de este trabajo, la definición de la ciudad media pasa por la institución de un ente urbano que, a camino entre las grandes capitales y las áreas rurales, constituye un centro secundario con una función servidora a un buen número de núcleos menores o de categoría similar con situaciones parecidas a los mercados de trabajo local (Sánchez y Moreno, 2010), si bien carece de las infraestructuras propias de un área central o metropolitana.

La existencia de centros con funcionalidad intermedia a un nivel económico y territorial sin una atención especial a su cualidad numérica, sino a su valor estratégico, fue estudiada desde la geografía económica ya en la primera mitad del siglo XX, con la Teoría del lugar central que desarrolla Christaller (1933) y que posteriormente es utilizada como base para las teorías sobre el policentrismo urbano (Boix y Trullén, 2011) o de la distribución territorial de los servicios (Moreno y Escolano, 1992). Con posterioridad se han llevado a cabo estudios que la utilizan para tratar aglomeraciones urbanas de ciudades medias en diferentes contextos utilizan como base esta teoría. Es destacable a nivel europeo el caso de la zona de influencia de Évora, en Portugal (Gaspar, 1972), y en España el de Cuenca (Estébanez, 1974), el de Lorca (Capel, 1964) o el de Murcia (Serrano, 1984). En el ámbito andaluz, Rodríguez Martínez ha estudiado la centralidad subregional de Ronda (Rodríguez

1977), mientras que Feria Toribio ha aplicado esta teoría acerca de la provincia de Huelva (Feria, 1984) y, más adelante, en numerosas publicaciones que analizan el fenómeno urbano y territorial andaluz desde este punto de partida metodológico (Benabent, Clusa, Feria y Vega, 1986), sirviendo todas ellas como antesala al establecimiento de una jerarquía urbana andaluza.

b) Centralidad e intermediación en el panorama territorial andaluz

Para terminar de esclarecer la adecuación de la figura de ciudad media a los distintos núcleos urbanos del centro de Andalucía que constituyen el objeto de este trabajo, se tratará de establecer una búsqueda de las claves de su papel centralizador de segundo orden a nivel comarcal en base a los estudios que, en clave funcional, ya han sido realizados sobre las mismas.

En primer lugar, merece ser citado, por su relevancia como primer gran instrumento definitorio del sistema poblacional andaluz y precedente metodológico del Plan de Ordenación del Territorio de Andalucía (en adelante, POTA), el documento *ANDALUCÍA. Sistema de ciudades*, publicado en 1986 por la Dirección General de Ordenación del Territorio de la Junta de Andalucía y que surge como continuación de la Propuesta de Comarcalización de 1983 (Benabent *et al*., *op. cit*.). En él se incluyen estrategias para detectar la función servidora de núcleos a niveles comarcales que son muy cercanas a algunos de los principios que, años más tarde, se establecerían como determinantes de la ciudad media. En base a una serie de indicadores, y al estudio de los cambios demográficos, se establece una jerarquía de ciudades y se propone un modelo estructural con redes de ciudades fundamentadas en su afinidad geográfica, demográfica y funcional.

Merece ser señalada en el documento, por ejemplo, la tendencia regresiva observada entre los años 1950 y 1981 en los municipios que son aquí objeto de estudio, con la única excepción de Lucena como ciudad media del centro de Andalucía que incrementa su población en este período (Benabent *et al.*, *op. cit*.). Pese a esto, se observa que todos los municipios incluidos por el POTA como ciudades medias, y que se consideran válidos para el desarrollo del presente trabajo, son clasificados como Lugar Central Superior o Lugar Central Intermedio ya en el año 1986 (Benabent *et al., op. cit*.).

Como decíamos, el POTA recoge, veinte años después, los mismos principios de ordenación territorial, eso sí, conforme a la situación producida después de que cambios importantes en el sistema infraestructural y productivo de la región revirtiesen la mayoría de procesos regresivos y provocasen un sustancial aumento de población en las localidades señaladas. Si bien los preceptos incluidos en el Plan serán, debido a su relevancia y vigencia como instrumento oficial de planificación, objeto de un estudio específico más adelante, resulta de interés en este momento

incorporar la información que uno de los autores de la obra publicada en 1986, Feria Toribio, incluye, con motivo de los retos ante el nuevo paradigma europeo, en el documento *Andalucía2020: comportamiento del sistema urbano* (Feria, 2007) y que suponen, en cierto modo, una actualización de aquélla.

En primer lugar, la nomenclatura de lugar central pasa a ser sustituida por la de ciudades principales y medias, tal y como el Plan de Ordenación había fijado un año antes. Además, la importancia otorgada a las ciudades medias se hace ya aquí clara y patente, y se manifiesta incluso como contraposición a un momento anterior en el que el peso funcional en el sistema urbano andaluz residía, casi exclusivamente, en las ocho capitales de provincia más las ciudades de Jerez y Algeciras.

También se incluye, como novedad, una categorización dentro de las propias ciudades medias: las ciudades del litoral, los centros secundarios propiamente dichos y las redes de ciudades medias con una función centralizadora que resulta de su puesta en común. La totalidad de localidades reflejadas en el POTA como ciudades medias y localizadas en el centro de Andalucía pertenece a la segunda o tercera categorías, y destacan entre estas últimas las ciudades del subbético cordobés. (Feria, 2007).

Así pues, nos encontramos ante un panorama urbano y territorial que, en el transcurso de las últimas dos décadas, se ha transformado para abandonar la tónica de un conjunto de ciudades demográficamente desfavorecidas y funcionalmente mermadas hasta un sistema integrado de elementos que, en la mayoría de los casos, se constituyen como centros secundarios que cumplen con un rol de intermediación entre las pequeñas ciudades andaluzas y sus capitales. Conviene, por tanto, esclarecer cuáles son la composición y estructura concretas de este sistema para poder abordar así su caracterización.

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

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

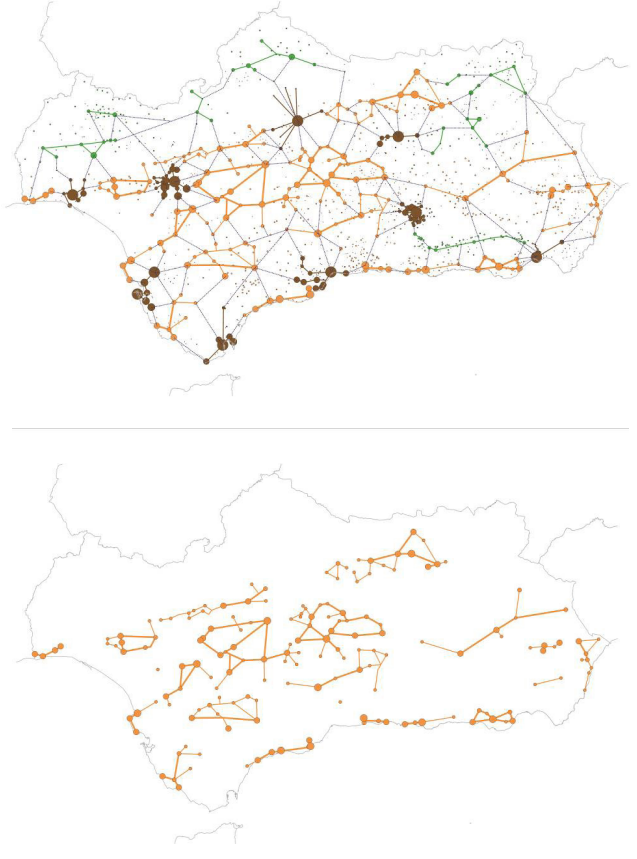
a) La categoría de Ciudades Medias en la normativa territorial andaluza

En el año 2006 el Plan de Ordenación del Territorio de Andalucía establece el llamado Sistema de Ciudades mediante la estructuración del territorio de una forma

jerárquica. Es al generar esta estructura cuando determina la creación de una categoría denominada Ciudades Medias, a media escala entre los Centros Regionales y las Áreas Rurales, dividida a su vez varias subcategorías, según la relevancia de cada ciudad (tipos 1 y 2, de interior o de litoral).

FIGURA 1

CIUDADES MEDIAS DE ANDALUCÍA. ARRIBA: REDES DE CATEGORÍAS DE CIUDADES EN EL TERRITORIO ANDALUZ. ABAJO: ABSTRACCIÓN DE LAS REDES DE CIUDADES MEDIAS DE INTERIOR



Fuente: Elaboración propia sobre base del Anexo Cartográfico del POTA.

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

En primer lugar, tal como comentábamos, se trata de una cuestión de representatividad: el 59% de este territorio se encuentra estructurado por algún sistema en torno a alguna de ellas (ver Figura 1). En el POTA se ha identificado un total de 40 de estas ciudades en el interior de Andalucía –incluyendo Pozoblanco y Valverde del Camino que, aun perteneciendo a Áreas Rurales se identifican como Ciudades Medias- que representan casi un millón de habitantes residentes en núcleos de población que van desde los algo más de 6.000 habitantes de Macael a los más de 60.000 de Linares (Díaz, 2007).

Existe un segundo motivo, en este caso cualitativo, para estudiar estas ciudades a nivel tanto local como territorial o en su conjunto y es, tal como recoge el POTA, su idoneidad para conformar redes potentes gracias a su capacidad de interrelación y cooperación (Título II, Sección 2). La relevancia del conjunto que nos ocupa queda plasmada en dicho documento mediante la delimitación de una zona demarcada mediante un pentágono que une los Centros Regionales de Jaén, Córdoba y Granada con Antequera y Estepa, más al sur, que se una pieza territorial clave en el desarrollo regional. Se advierte, además, la conveniencia de reforzar su posición con respecto a los ejes de comunicación de primer nivel, para mejorar el rendimiento de sus sistemas productivos locales. En este sentido, el POTA considera una prioridad el desarrollo del Eje Diagonal Intermedio y su continuación hasta la Autovía del Mediterráneo hacia el este y hasta la Autovía de la Plata hacia el oeste.

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

b) Hacia una definición socioeconómica de las ciudades medias andaluzas de interior

Si atendemos, en un primer lugar, a su caracterización demográfica, con una orientación más hacia el estudio de su evolución temporal que hacia su elegibilidad

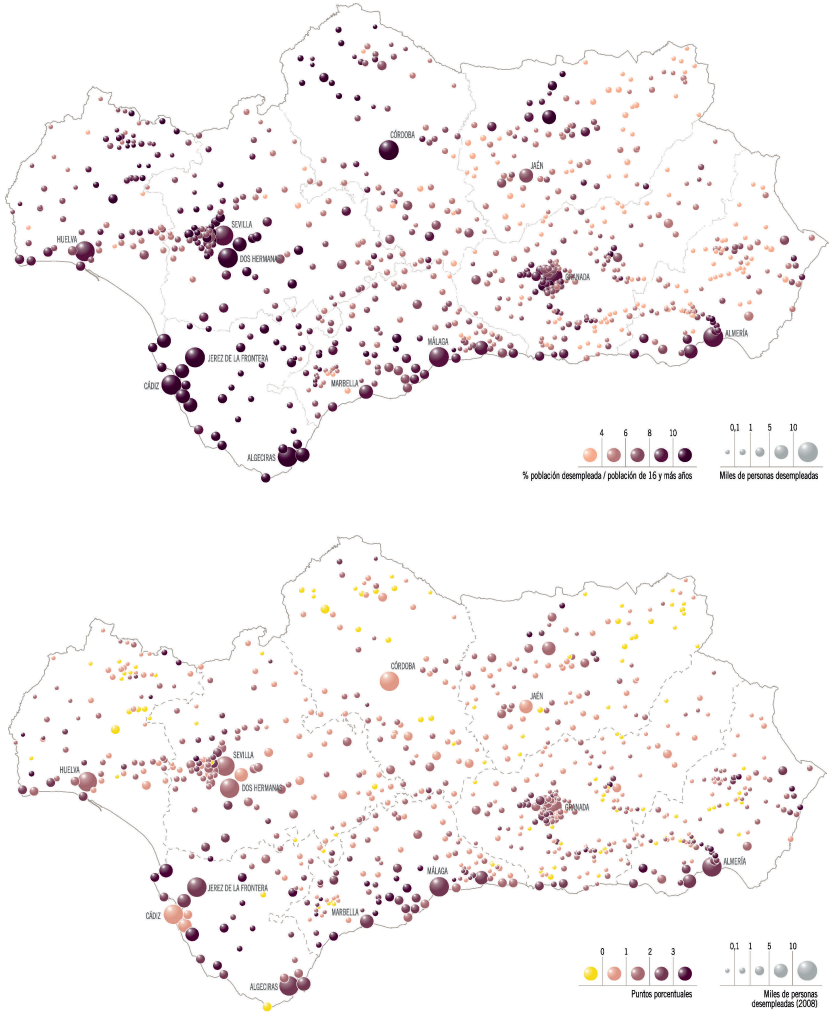
CUADRO 1
EVOLUCIÓN DEMOGRÁFICA DE LAS CIUDADES MEDIAS DEL CENTRO DE ANDALUCÍA

Provincia	Demarcación	Ciudad	Población 1857	Población 1970	Población 2001	Población 2011	Incremento 1970-2011 (%)
Sevilla	Campiña de Carmona	Carmona	18799	24599	25794	28679	16,59
	Campiña de Morón y Marchena	El Viso del Alcor	5325	11293	16333	18828	66,72
		Mairena del Alcor	4493	10444	16821	21560	106,43
		Arahal	9911	16103	18365	19382	20,36
		Morón de la Frontera	15806	30029	27710	28489	-5,13
		Marchena	13005	21180	17850	19891	-6,09
	Comarca de Écija	Écija	28759	36106	36896	40718	12,77
	Sierra Sur de Sevilla	Osuna	17480	21466	16848	17973	-16,27
		Estepa	9089	9803	11882	12637	28,91
Córdoba	Campiña Sur de Córdoba	Puente Genil	9764	26701	2800421296	30424	13,94
	Campiña de Montilla	Montilla	14654	22469	22925	23870	6,24
	Campiña de Baena	Baena	13291	20073	19155	21028	4,76
	Subbética	Cabra	12891	20722	20598	21188	2,25
		Lucena	17057	27978	37028	42560	52,12
		Priego de Córdoba	14162	21541	22378	23528	9,22
Jaén	Sierra Sur de Jaén	Alcalá la Real	14207	22024	21296	22758	3,33
Málaga	Comarca de Antequera	Antequera	27340	41276	40289	41854	1,40
Granada	Comarca de Loja	Loja	17128	21865	20060	21618	-1,13

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

FIGURA 2

TASA DE DESEMPLEO POR LOCALIDADES EN ANDALUCÍA, 2008 (ARRIBA) Y EVOLUCIÓN DE LA TASA DE DESEMPLEO POR LOCALIDADES EN ANDALUCÍA, 2005-2008 (ABAJO).



Fuente: Elaboración propia sobre Atlas Estadístico de Andalucía (Instituto de Estadística de Andalucía, 2010).

como tales, las 18 ciudades definidas como medias en el centro de Andalucía por el Plan de Ordenación del Territorio de Andalucía tienen poblaciones comprendidas entre los 12000 habitantes (Estepa) y los 43000 (Lucena).

Su evolución demográfica desde mediados del siglo XIX muestra una tendencia general al crecimiento, si bien en muchos de los casos, especialmente en la zona oeste, se han producido mermas en la población o crecimientos prácticamente nulos, no tanto en la primera mitad del siglo XX sino a partir de 1970, momento que coincide, como veremos adelante, con los primeros cambios en los sistemas productivos (ver Cuadro 1).

El anclaje de la población en la mayoría de los casos, con algunas muestras puntuales de crecimientos significativos y, más raramente, de decrecimientos leves o considerables, puede relacionarse con la evolución del desempleo en la zona durante la primera década del siglo XXI (Figura 2). De la observación de los datos puede extraerse que, por término general, la tasa de paro de las ciudades medias del centro de Andalucía mantiene cuotas intermedias en el contexto andaluz, inferiores a las de las grandes aglomeraciones urbanas en la mayoría de los casos, pero superiores a las de las zonas de alta montaña o del interior de Andalucía Oriental, que ostenta los índices menores de la región con escasas excepciones. La evolución del desempleo en los primeros años de recesión económica y laboral es, no obstante, leve en la mayoría de los casos, especialmente en comparación con las ciudades medias de litoral, en los que el ascenso de población en paro es mucho más notable.

Pese lo anterior, el *Segundo Informe sobre Desarrollo Territorial en Andalucía* (Zoido y Caravaca, 2006) aún clasifica a las áreas de estudio en niveles medios o bajos de desarrollo y dinamismo: el poniente granadino y el área de Alcalá la Real se caracterizan como de nivel bajo de actividad económica y bienestar social, las sierras Subbéticas con escaso dinamismo social, mientras que Antequera, Écija, Estepa y Osuna tendrían estancamiento económico y relativo bienestar social, y sólo adquiere un tinte ligeramente positivo, con disponibilidad de recursos naturales y/o preocupación ambiental, la zona de Puente Genil.

Estos datos contrastan no sólo con los obtenidos de la evolución demográfica reflejada en el Cuadro 1, sino también con el diagnóstico ofrecido en el POTA un año después o en el propio informe de Feria en 2007, lo que puede hacernos reflexionar sobre la relatividad de la información puramente estadística a la hora de sacar conclusiones que cualifiquen o determinen el establecimiento de diagnósticos para la posterior actuación a nivel de desarrollo urbano, social, ambiental o territorial. En cualquier modo, es un hecho que el estudio de cualquier dinamismo o ausencia de éste no puede limitarse a la situación actual ni remontarse a trabajos exhaustivos de análisis de hace varias décadas, sino que se remonta a hechos históricos remotos y que tienen sus primeras manifestaciones como hechos urbanos potentes ya en el siglo XIX, como indica López Ontiveros (1984).

Para centrar el estudio de las ciudades medias del centro de Andalucía deberíamos, por tanto, comenzar por entender su origen. Dichas ciudades proceden, en su mayoría, de las comúnmente denominadas agrociudades durante las últimas décadas del siglo XX. Este nombre, que identificaba una estructura definitoria de gran parte del territorio andaluz, con ciudades de tamaño medio estrechamente vinculadas al mundo rural, contenía tintes peyorativos al estar asociado al modo de explotación agrícola propio de las tierras de este territorio, marcado por los latifundios (Martínez, 1968).

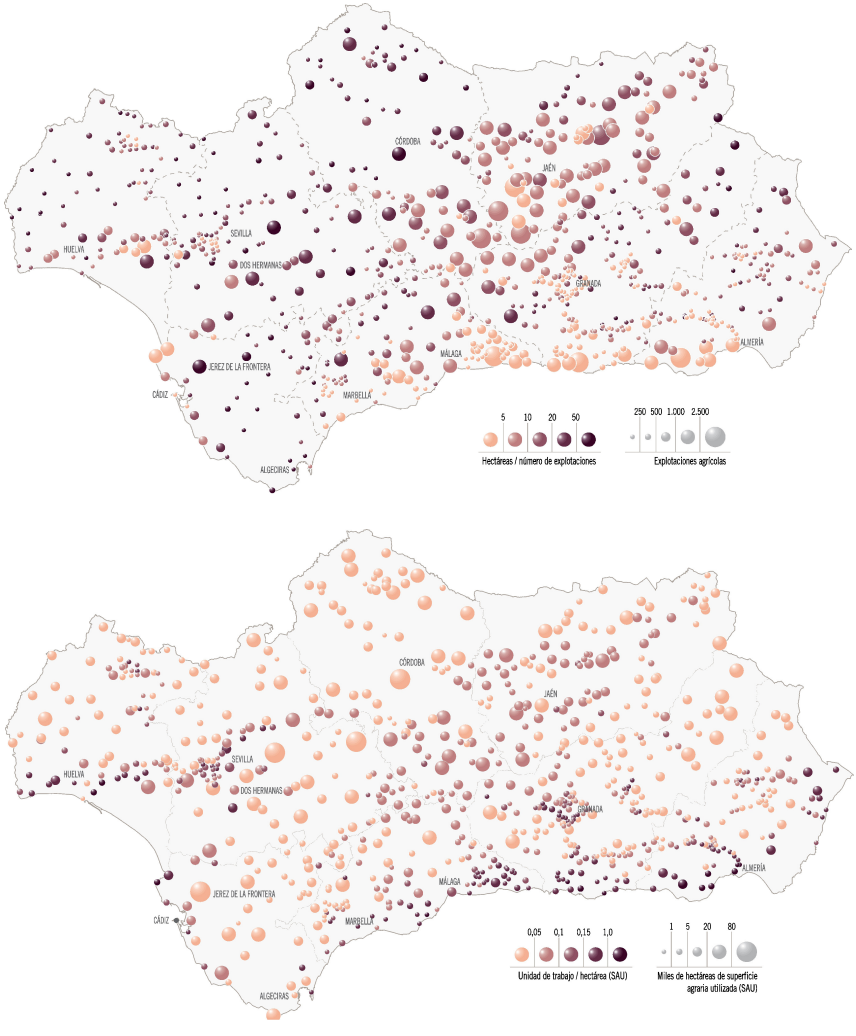
Si bien la aparición de este fenómeno, en contraposición al sistema de grandes centros y poblamiento rural diseminado, no está determinada de una manera inequívoca, algunos autores la atribuyen a una forma de ocupación del territorio en la que, históricamente, primaron los asentamientos concentrados frente a la dispersión. El agrupamiento de los campesinos en ciudades también fue favorecido por una población creciente en la etapa medieval, marcada por una frontera en constante cambio y disputa entre los reinos cristiano y árabe, que buscaba cobijo en recintos amurallados (López Ontiveros, *op.cit*), así como por la existencia de grandes grupos mudéjares y moriscos, de cultura eminentemente urbana (Gow, 2013). Además, el hecho de que la organización del sistema agrario en esta área se produjera en forma de grandes explotaciones latifundistas trabajadas por jornaleros, desarraigados de una pequeña tierra en propiedad a la que vincular su vivienda, provocó una nueva reconcentración de la población en torno a los lugares de residencia de los propietarios de las tierras (Díaz Quidiello, 2007).

Este proceso podría haber provocado un hecho singular: la aparición de un gran conjunto de poblaciones de varias decenas de miles de habitantes no vinculadas, en ese momento, a una industria en concreto o al sector servicios, como sí ocurría de forma aislada en el caso de capitales de provincia o de localidades situadas junto a grandes nodos de infraestructuras de comunicación. De hecho, la no dependencia de un centro común sino, al contrario, la creación de interrelaciones e intercambios entre nodos intermedios (Boix, 2004), es una de las características que define a las asociaciones territoriales de núcleos de tamaño medio en Andalucía (Feria, 1992).

A pesar de su evolución en los sistemas económicos, las antiguas agrociudades del centro de Andalucía conservan al sector primario como una actividad muy significativa en el aspecto productivo –no así en el laboral- casi en la totalidad de su territorio. Según los datos estadísticos recogidos oficialmente se observa, en el caso del empleo en el sector agrario de 1991 (Figura 3), la intensidad agrícola de la zona noreste de Andalucía, que tiene su reflejo en las ciudades medias objeto de estudio tanto en las sierras Subbéticas como en las de los Montes de Jaén o en el noroeste de Granada. El tamaño de las explotaciones, sin embargo, se mantiene en la zona de mayor carácter agrícola dentro de los valores medios-bajos de Andalucía, mientras que, en la campiña sevillana, con menor número de explotaciones, el tamaño de las mismas es mucho mayor.

FIGURA 3

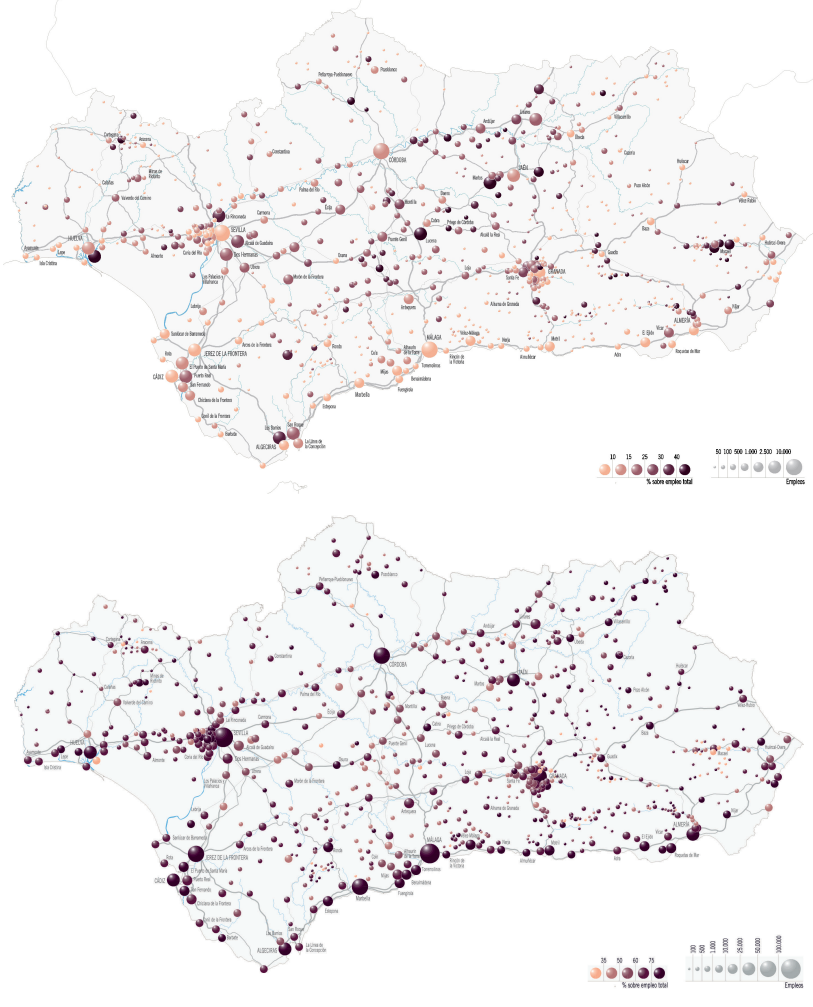
TAMAÑO MEDIO POR EXPLOTACIÓN Y NÚMERO DE EXPLOTACIONES EN ANDALUCÍA, 1991 (ARRIBA) Y UNIDADES DE TRABAJO Y MILES DE HECTÁREAS DE SUPERFICIE AGRARIA EN ANDALUCÍA, 1999 (ABAJO).



Fuente: Elaboración propia sobre Atlas Estadístico de Andalucía (Instituto de Estadística de Andalucía, 2010).

FIGURA 4

EMPLEO EN ESTABLECIMIENTOS DEL SECTOR INDUSTRIAL POR MUNICIPIOS EN ANDALUCÍA, 2008 (ARRIBA) Y EMPLEO EN ESTABLECIMIENTOS DEL SECTOR SERVICIOS POR MUNICIPIOS EN ANDALUCÍA, 2008 (ABAJO)



Fuente: Elaboración propia sobre Atlas Estadístico de Andalucía (Instituto de Estadística de Andalucía, 2010).

Esto rompe, en cierto modo, con la imagen generalizada del latifundio en el centro de Andalucía, que sólo responde a la realidad en una parte muy limitada de este territorio. En lo concerniente a las unidades de trabajo por hectárea, se observa la relación entre el trabajo agrícola y la mejora de la empleabilidad, además del grado de mecanización de los trabajos agrícolas, que provoca un descenso de las unidades de trabajo en el mismo (Sforzi y Mancini, 2002). La situación es relativamente uniforme en el centro de Andalucía, con niveles medios-bajos de empleo agrario, lo que contrasta con los valores de la costa Mediterránea o el Bajo Guadalquivir y que ratifica, en cierto modo, la evolución en el área del sector primario hacia el terciario (Rodríguez y Sánchez, 2012).

Aunque la información disponible sobre empleo en el mundo agrario corresponde a un momento intermedio entre los dos estudios mencionados –de 1986 y 2006- la vigencia del relativo peso del sector secundario en este contexto puede ser constatada mediante datos más cercanos al momento actual, relativos al empleo en la industria. Así, el porcentaje de empleo en el sector secundario de las ciudades medias del centro de Andalucía con respecto al resto de la comunidad nos permite verificar el alcance del proceso de cambio en los sistemas productivos en este territorio. Se comprueba (Figura 4) que, salvo excepciones, como Lucena y otras localidades más pequeñas del sur de Córdoba, Jaén o Sevilla, el sector industrial sigue sin tener una gran representatividad en el panorama del empleo de las ciudades caso de estudio (Rodríguez y Sánchez, 2010).

Por su parte, y en lo que respecta al empleo en el sector servicios de las distintas localidades andaluzas, observamos que la tendencia es, en efecto, a que más del cincuenta por ciento de los empleos pertenezcan a este sector no ya en las ciudades medias del centro de Andalucía sino en toda la Comunidad Autónoma. Llama la atención, sin embargo, que la mayor concentración de ciudades con un número alto de empleos, pero poco representativo del total (por debajo del cincuenta por ciento) se encuentre, precisamente, en la campiña sevillana, haciendo visible que la ruralización y tendencia a lo agrario de este fragmento territorial es una realidad que se mantiene como parte de su caracterización patrimonial.

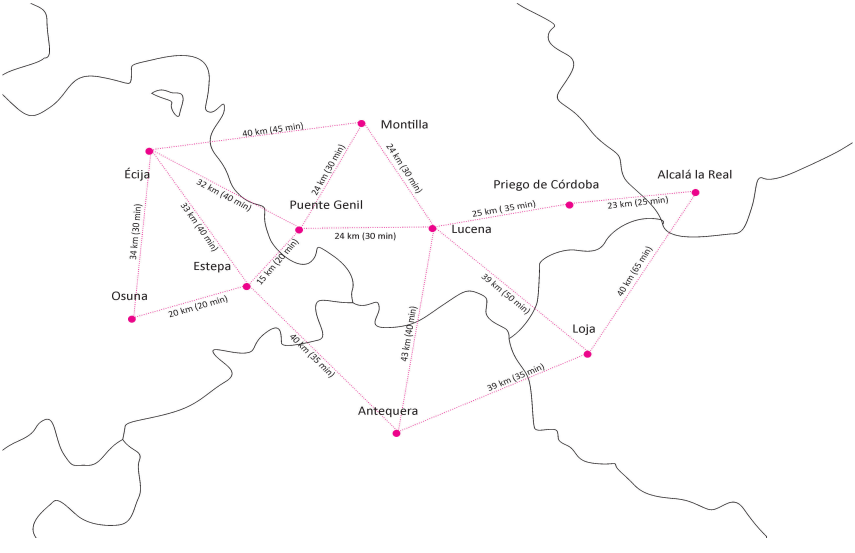
c) Equilibrio poblacional en un estudio demográfico a tres escalas: el caso de Lucena, Córdoba

Del estudio del dinamismo demográfico y productivo, así como de los pesos relativos de las distintas industrias de las ciudades medias del centro de Andalucía surge una doble duda: por un lado, si, tal y como mencionan tanto el POTA como los documentos que metodológicamente lo preceden y suceden, este tejido de ciudades funciona como una red y no como un conjunto de elementos aislados. Por otro, si el estancamiento o incluso decrecimiento que desde distintos documentos se achaca

a este ámbito se debe a que, aunque las ciudades medias hayan tenido una tónica general de crecimiento, los pequeños municipios que conforman el tejido menudo de la red han sufrido un decrecimiento que, incluso, podría deberse a procesos de migración interna desde las ciudades menores o pedanías hasta el núcleo principal (Caravaca, González, Méndez y Silva, 2002) lo que, lejos de suponer un desarrollo territorial conjunto, polariza a la población y magnifica las diferencias.

FIGURA 5

CIUDADES MEDIAS DEL CENTRO DE ANDALUCÍA (SELECCIÓN PARA UNA RED DE ESTUDIO) Y DISTANCIAS RELATIVAS (EN KILÓMETROS LINEALES Y EN MINUTOS REALES POR LA VÍA MÁS RÁPIDA ENTRE LOS CENTROS DE POBLACIÓN)



Fuente: Elaboración propia. Se han establecido relaciones kilométricas sólo entre las ciudades que tienen una conexión funcional de facto, obviando las distancias Puente Genil-Antequera y Priego de Córdoba-Loja, por estar supeditadas al paso por otras ciudades medias.

Para comprobar esta hipótesis se ha elaborado un estudio basado en el comportamiento demográfico de un conjunto de las ciudades medias que podría funcionar como una red –de las identificadas en el Cuadro 1 se han extraído las pertenecientes a las campiñas de Carmona, Morón y Marchena por considerarse demasiado alejadas de sus más cercanas para funcionar como red-, de las que se extrae una como muestra.

En este caso, la ciudad escogida para realizar el estudio es Lucena, que en los supuestos anteriores adquiere, por lo general, la posición más relevante en cuanto a dinamismo socioeconómico y uno de los mayores crecimientos demográficos. Además, funciona como punto central de una red que se establece sobre el centro del territorio andaluz y que está marcada por la presencia de, cada 30 kilómetros o 30 minutos como valores medios, una ciudad media con capacidad centralizadora (Figura 5).

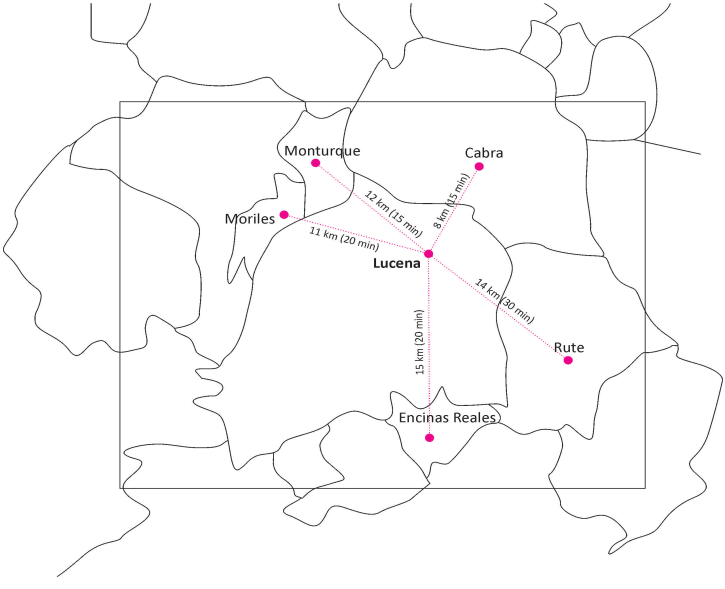
Se elabora una comparación de la evolución de la población en dos niveles: por una parte, con respecto a las pequeñas ciudades que funcionalmente dependen de ella de una forma más directa y, en una segunda fase, con respecto a las propias pedanías o núcleos rurales circundantes y que pertenecen a su término municipal.

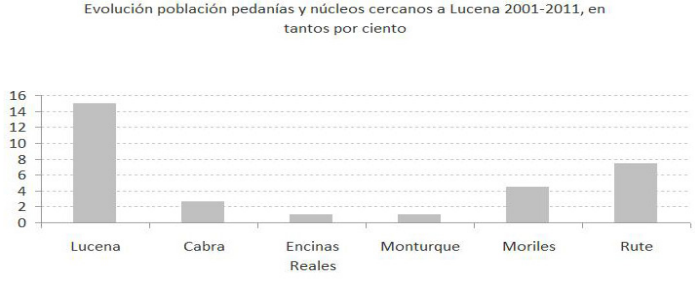
Para establecer una relación poblacional entre las ciudades que pueden considerarse funcionalmente dependientes de Lucena (42754 habitantes), se han elegido cinco municipios periféricos a la misma que, según el POTA y las publicaciones relacionadas sobre el sistema urbano, mantienen una relación funcional clara con el primero: Moriles (3907), Monturque (1990), Cabra (20835), Rute (10560) y Encinas Reales (2407) (ver Figura 6). En la gráfica se observa que todos los núcleos secundarios han crecido en índices menores que el principal, que crece en un 15%, con incrementos especialmente bajos en los casos de Cabra (2,3%), Encinas Reales (1%) y Monturque (1%), y más vigorosos en Moriles (4,2%) y Rute (6,6%).

A continuación, se establece un nivel superior de acercamiento a la distribución demográfica del núcleo central de Lucena. Para ello, se atiende no ya a centros urbanos secundarios y funcionalmente interdependientes con los primeros, sino a los núcleos rurales que pertenecen al propio término municipal de estudio, para entender no sólo la interrelación urbano-urbano, sino la dependencia poblacional entre los centros urbanos y sus periferias rurales. En este nivel de estudio la recogida de datos se ha efectuado sobre la ciudad principal y cuatro núcleos secundarios situados a entre 3 y 19 kilómetros, y 10 a 25 minutos de distancia al principal (Figura 7): dos de ellos, Arroyuelos (843 habitantes) y Campo de Aras (441), son lugares de residencia diseminada, originalmente no legalizada y en vías de legalización, que por su población residente pueden ser considerados como conjuntos rurales con entidad propia; los otros dos, Jauja (949) y Navas del Selpillar (657), son pedanías de Lucena administrativamente reconocidas. Todos ellos cuentan con datos oficiales de censo tanto en 2001 como en 2011.

FIGURA 6

NÚCLEOS DIRECTAMENTE INFLUIDOS POR LA CENTRALIDAD DE LUCENA. ARRIBA: DISTANCIAS RELATIVAS (EN KILÓMETROS LINEALES Y EN MINUTOS REALES POR LA VÍA MÁS RÁPIDA ENTRE LOS CENTROS DE POBLACIÓN). ABAJO: EVOLUCIÓN DE LA POBLACIÓN ENTRE 2001 Y 2011, EN TANTOS POR CIENTO.





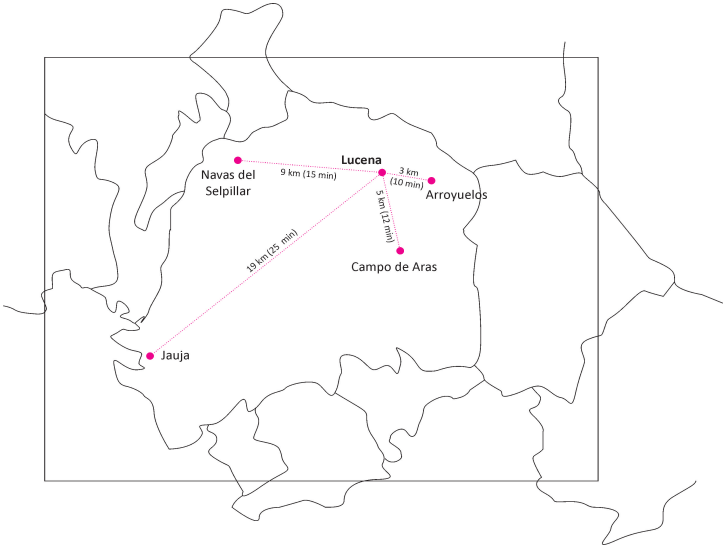
Fuente: Elaboración propia sobre datos de Google Maps e INE España, Censos 2001 y 2011

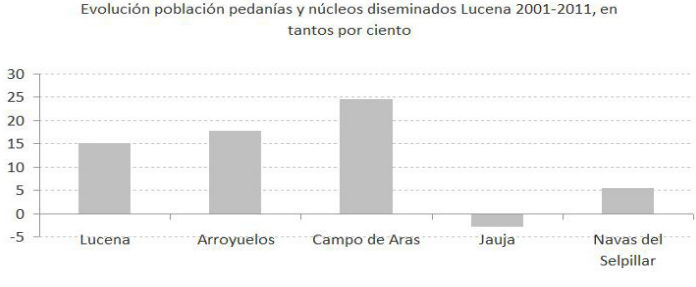
En este caso hay una notable diferencia entre los núcleos diseminados pertenecientes administrativamente a la propia ciudad, que crecen incluso más en proporción con respecto al núcleo principal (en un 17% y un 24,5% respectivamente, mientras

que Lucena lo hace en cerca de un 15%) y las dos pedanías, especialmente en el caso de Jauja, que decrece en casi un 3%, mientras que Navas del Selpillar sólo crece en un 5% (ver Figura 7).

FIGURA 7

PEDANÍAS Y NÚCLEOS DISEMINADOS DE LUCENA. ARRIBA: DISTANCIAS RELATIVAS (EN KILÓMETROS LINEALES Y EN MINUTOS REALES POR LA VÍA MÁS RÁPIDA ENTRE LOS CENTROS DE POBLACIÓN). ABAJO: EVOLUCIÓN DE LA POBLACIÓN ENTRE 2001 Y 2011, EN TANTOS POR CIENTO.





Fuente: Elaboración propia sobre datos de Google Maps e INE España, Censos 2001 y 2011.

Sin embargo, y aunque el crecimiento es manifiestamente desigual entre el núcleo de Lucena y sus núcleos secundarios, ya sea a escala comarcal o municipal, en ninguno de ambos casos puede hablarse de un despoblamiento de núcleos menores a causa del crecimiento de la ciudad central, lo que rompe con las aparentes tendencias de estancamiento o retroceso socioeconómico que marca el documento de 1986 y se encaminan más a los supuestos del propio POTA o del estudio de Feria en 2007: la existencia de un conjunto de ciudades que funciona como una red integrada a nivel territorial y cuyos centros principales lideran un vigor socioeconómico que se extiende, en mayor o menor o menor medida, a las ciudades funcionalmente dependientes de los mismos, así como a núcleos rurales de menor entidad.

4. DESARROLLO DE INFRAESTRUCTURAS, CRECIMIENTO Y CAMBIOS EN LAS CIUDADES DE TAMAÑO MEDIO

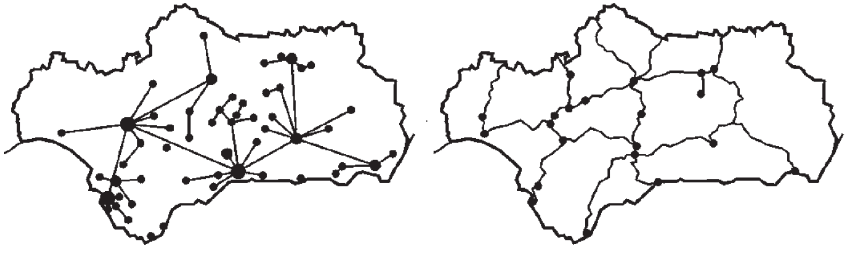
No es posible entender el mencionado cambio en la caracterización demográfica y funcional de estas ciudades sin considerar la transformación que se produce en las infraestructuras lineales de forma paralela, pues carretera y ferrocarril han jugado históricamente papeles cruciales e incluso contradictorios para este territorio (Hirschman, 1958). En este sentido, podemos identificar dos hitos temporales que modifican sustancialmente el equilibrio de las infraestructuras lineales en el centro de Andalucía, y que se desarrollan a continuación.

a) La evolución de la red ferroviaria como significante de un cambio de paradigma productivo

La implantación y extensión superficial de la red de ferrocarril supuso, en su momento, una revolución en los sistemas productivos y urbanos, en cuanto a la movilidad de mercancías y personas, antes de que poseer un vehículo a motor se convirtiera en algo generalizado en los distintos estratos sociales (Capel, 2007). El territorio andaluz, en concreto, contó durante buena parte de los siglos XIX y XX con un nutrido sistema de trazados ferroviarios, otorgándole cierta independencia de la centralidad de las capitales españolas mediante el tejido de una red menuda de proximidad sin un núcleo único determinado.

FIGURA 8

EVOLUCIÓN DE LA RED DE FERROCARRILES EN ESPAÑA. IZQUIERDA: ESQUEMA DE LA RED DE FERROCARRILES ESPAÑOLES EN 1877. DERECHA: MAPA DE LA RED DE FERROCARRILES ESPAÑOLES EN 2005.



Fuentes: Elaboración propia sobre base de Equipo Urbano 1972, a través de Capel 2007; y Plan Estratégico de Infraestructuras y Transporte, 2005.

Sin embargo, durante el siglo XX confluyen dos eventos que conducen a la reducción de la densidad de la red en la zona andaluza, sin que ocurra del mismo modo en otras áreas de la geografía española (ver Figura 8): de un lado, el proceso de modernización de la red, especialmente activo durante el Plan Decenal de Modernización de 1964 a 1973 y, posteriormente, el Plan RENFE 1972-75, que da prioridad a la instalación y actualización de redes de gran velocidad, para cubrir grandes distancias; del otro, una crisis económica que se convierte en crónica en RENFE y que desemboca, en 1984, en una situación crítica con enormes déficits que revela la poca rentabilidad de algunas líneas y provoca el Contrato Programa de 1984, por el que en 1985 se cierran 914 km de vías y se dejan para uso exclusivo de mercancías otros 933 km. A consecuencia de esto, 12 líneas y 132 estaciones se quedan sin servicio.

Si bien este hecho agudiza el desmantelamiento en el caso de Andalucía, también ha de entenderse un contexto general donde, por una parte, la densidad de corta distancia de la red existente era muy diferente de otras zonas con pocas líneas y de largo recorrido que precisaban ser compensadas en su movilidad (Extremadura, por ejemplo) y, por otra, muchas de las líneas desmanteladas o cerradas fueron absorbidas por las Comunidades Autónomas (Lentisco, 2005), dependiendo así la perduración de la red de la capacidad económica de las mismas, lo cual tuvo un efecto muy negativo sobre el caso andaluz, con pocos recursos financieros.

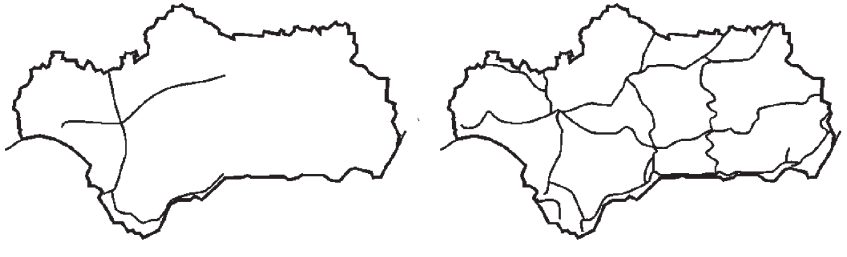
b) Desarrollo y polarización en las ciudades medias andaluzas a raíz de la evolución de la red de autovías

De forma análoga a la anterior ocurre con la aparición de las principales autovías andaluzas que convergen en su centro y que mitigan las relaciones intrarregionales existentes entre las ciudades medias cercanas que propiciaban su funcionamiento como un conjunto territorial potente y compensado. Precisamente en 1985 se aprueba un nuevo Plan General de Carreteras que afecta ya a 20.000 kilómetros de la Red del Estado, con la inclusión de las autovías como actuación principal (Borrajo Sebastián, 2006) (ver Figura 9).

Así, la red española se densifica, construyéndose en Andalucía las principales autovías estructurantes: la A-4 Sevilla-Córdoba y su paso por Despeñaperros para conectar con la meseta; la A-49 como prolongación de ésta hacia Huelva; la Autovía del Mediterráneo para la vinculación de las costas entre sí y con Levante y, por último, la A-92, de carácter autonómico y creada con motivo de la Exposición Universal de Sevilla, que enlaza también con la del Mediterráneo. Con la incorporación posterior de otros ejes secundarios, el transporte en vehículo por autovía se ha convertido en una cuestión de primer orden en cuanto a las demandas territoriales de la sociedad andaluza, lo que contribuye a la polarización de la población y concentración de los recursos en las ciudades que se encuentran al borde de alguna de las mismas, incrementada por la influencia de las rutas de transporte público por carretera y sus principales paradas y conexiones, que distancian los centros principales de los secundarios en cuanto a su peso y funcionalidad territorial (López Lara, 1992).

FIGURA 9

EVOLUCIÓN DE LA RED DE CARRETERAS EN ESPAÑA. IZQUIERDA: PLAN NACIONAL DE AUTOPISTAS DE PEAJE, 1964. DERECHA: RED DE CARRETERAS DEL ESTADO: VÍAS DE GRAN CAPACIDAD.



Fuente: Elaboración propia sobre base de Ministerio de Fomento.

De este modo, la aparición de nuevos ejes vertebradores del territorio tiene una respuesta urbana inmediata: aquellos núcleos uniformes vinculados a pequeñas parcelas agrarias dispuestas a su alrededor a modo de ruedo agrícola comienzan a crecer de forma, por lo general, no concéntrica, buscando en la conectividad con las principales vías una oportunidad de desarrollo económico.

c) Transformaciones en la caracterización patrimonial y territorial de las ciudades medias andaluzas como consecuencia de un cambio en el sistema estructural

Sin embargo, esta acelerada transformación ha tenido un tremendo impacto en la conservación del patrimonio de este conjunto de ciudades, lo que ha influido negativamente en su sostenibilidad. Con un importante legado arquitectónico y cultural vinculado en gran medida a la cultura agraria, pero también al asentamiento de importantes sedes de órdenes religiosas y una muestra representativa de arquitectura civil andaluza por medio de viviendas nobiliarias y de grandes burgueses son, sin embargo, las dimensiones urbana y territorial las que otorgan de una mayor fuerza y singularidad a este sistema. El hecho de encontrarse en un enclave estratégico dentro del territorio andaluz, junto con un notable crecimiento económico las ha convertido, además, en núcleos con un buen tono de vida urbana y un reciente interés por lo cultural, que trata de abrirse paso entre una mentalidad común eminentemente materialista.

Tanto la estructura social como el paisaje urbano han sufrido, de mano de la evolución en el sistema económico, un fuerte detrimento en sus principales valores. El legado vernáculo, representado principalmente por el caserío anónimo, ha sido sustituido por edificaciones supuestamente historicistas o simplemente anodinas, mientras que buenos ejemplos de la arquitectura civil representativa han sido demolidos, produciéndose reparcelaciones y edificaciones de grandes unidades de vivienda plurifamiliar que, además de carecer generalmente de integración en el paisaje histórico urbano, distorsionan el grano y ponen en peligro la cohesión social. En cuanto a la conservación del patrimonio, se ha ceñido en su mayoría a los elementos más significativos de cada ciudad, generalmente de arquitectura religiosa o civil nobiliaria, con escasa o insuficiente puesta en valor de otros patrimonios emergentes o menores (Fernández, 2007). Dado que el valor de estas ciudades como elementos individuales escapa a las dimensiones arquitectónica y urbana y trasciende al contexto agrario (Pérez, 2015), el gran afectado en esta evolución posiblemente sea el paisaje, especialmente el periurbano y agrario (Fernández, *ibídem*).

Por tanto, la escala definitiva de reconocimiento y valoración de las ciudades medias interiores de Andalucía debe ser la territorial, no solamente en la extensión de la influencia de la ciudad al territorio, sino en el potencial para configurar asociaciones de ciudades con características homogéneas, pero caracterización diferenciada que funcionen como un conjunto relevante (Sánchez Escolano, 2010b).

Los documentos oficiales y la bibliografía especializada coinciden en destacar sus grandes posibilidades en la formación de redes urbanas y territoriales, así como la pertinencia de la creación de las mismas para un crecimiento geográfico, a nivel territorial, urbano y demográfico, equilibrado: desde los propios postulados del POTA (Junta de Andalucía, 2006), que propone sus propias redes y anima a la creación de otras, hasta las indicaciones Feria Toribio (2007), que entiende su potencial desde un punto de vista estratégico que supere los ámbitos provinciales, pasando por la consideración de que las ciudades medias carecen de valor sin el funcionamiento en red (Sánchez Escolano, 2010a) o por el contexto internacional (Adam, 2006), en el que se ha llegado a considerar que la estructura jerárquica de ciudades debe ser superada por el concepto de red.

Dentro de esta tendencia merece ser citada la creación de la Red para el Desarrollo Turístico de las Ciudades Medias del Centro de Andalucía, marco en el cual se redacta el Plan Turístico homónimo. Esta red integra siete ciudades de cinco provincias andaluzas: Alcalá la Real (Jaén), Antequera (Málaga), Écija y Estepa (Sevilla), Loja (Granada) y Lucena y Puente Genil (Córdoba), con la intención de crear un espacio común para la gestión (Muñoz, 2007). El hecho de que la primera red creada en este contexto tenga por objeto el fomento del turismo (Díaz y López, 2012) delata la importancia de la cooperación territorial en la sostenibilidad económica, pues trata de impulsar una de las industrias más potentes a nivel nacional y regional. Este hecho constituye, sin embargo, un arma de doble filo: por una parte, el turismo de interior tiene una profunda base cultural y patrimonial, lo cual contribuirá a la puesta en valor del patrimonio tanto edificado como paisajístico de las ciudades que participan del plan pero, por otra, una tendencia excesiva al desarrollo turístico puede llevar, a su vez, a una pérdida de identidad para el ciudadano con su patrimonio, lo cual generaría, además, un deterioro progresivo de las tramas urbana y periurbana.

5. CONCLUSIONES

Las ciudades medias andaluzas se manifiestan como un conjunto de elementos con progresiva presencia en el ámbito nacional e internacional, en cuanto al avance en su identificación como tales y el establecimiento de un corpus académico propio que estudie sus características sin intentar asimilarlas, ni en términos territoriales, funcionales ni demográficos, a otros casos.

Los límites numéricos de las ciudades medias del centro de Andalucía pueden ser establecidos entre los 10.000 y los 45.000 habitantes, sin embargo, su consideración debe hacerse desde su papel como centros intermediarios del área territorial y su capacidad de prestación de servicios, además de su transformación desde los sistemas productivos primarios a los secundarios y terciarios.

Esta transformación es evidente en el caso de las ciudades que han presentado un mayor crecimiento en las últimas décadas, no obstante, el sector agrario sigue funcionando como una base fundamental para la economía y la empleabilidad del área.

La evolución productiva y el desarrollo de las ciudades medias andaluzas ha favorecido, desde la década de los setenta hasta nuestros días, la consolidación de su población e incluso, en algunos casos, un incremento significativo de la misma.

El crecimiento demográfico de la ciudad de Lucena, escogida como uno de los casos más notables de este proceso, no ha implicado una polarización de la población con el consiguiente decrecimiento de sus núcleos secundarios y rurales, al contrario, la población de estos lugares crece y se consolida en la práctica totalidad de los casos.

El fenómeno de transformación urbana se vincula, por otra parte, tanto a la facilidad de este tipo de poblaciones para su funcionamiento en red, como a los grandes cambios acontecidos en los sistemas de transporte ferroviario y rodado en las últimas décadas del siglo XX.

Este proceso ha supuesto, por último, una modificación tanto en la identidad territorial de las ciudades de estudio como en la conservación y consideración de su patrimonio urbano y periurbano, pasando a convertirse en una oportunidad de desarrollo socioeconómico, con sus correspondientes riesgos que deberán ser evaluados para asegurar su sostenibilidad.

BIBLIOGRAFÍA

ABELLÁN GARCÍA, A., MORENO JIMÉNEZ A., Y VINUESA ANGULO, J. (1978): "Propuesta de tipología para ciudades españolas de tipo medio", *Estudios Geográficos*, 152: 285-306.

ACOSTA BONO, G. (2000): "El caso de Andalucía", en Bellet, C. y Llop, J.M. (eds.): *Ciudades intermedias. Urbanización y sostenibilidad*. Lleida: Milenio.

ADAM, B. (2006): "Medium-sized in urban regions". European Planning Studies 14(4), 547-555.

ANDRÉS LÓPEZ, G. (2008): "Geografía y ciudades medias en España: ¿a la búsqueda de una definición innecesaria?", *X Coloquio Internacional de Geocrítica, Diez años de cambio en el mundo, en la geografía y en las Ciencias Sociales.* Barcelona: Universidad de Barcelona.

BELLET SANFELIU, C. Y LLOP TORNÉ, J. M. (1999): *Ciudades Intermedias y Urbanización Mundial*, UNESCO, Ayuntament de Lleida, UIA, Ministerio de Asuntos Exteriores, Lleida.

BELLET SANFELIU, C. Y LLOP TORNÉ, J. M. (eds.) (2000): *Ciudades Intermedias. Urbanización y sostenibilidad.* Lleida: Milenio.

BELLET SANFELIU, C. Y LLOP TORNÉ, J. M. (2004): "Miradas a otros espacios urbanos: las ciudades intermedias", *Scripta Nova Geo Crítica, Revista Electrónica de Geografía y Ciencias Sociales*, VIII (165).

BENABENT FERNÁNDEZ DE CÓRDOBA, M., CLUSA Y ORIARCH, J., FERIA TORIBIO, J.M., y VEGA GONZÁLEZ, G. (1986): *Andalucía. Sistema de ciudades.* Sevilla: Junta de Andalucía, Dirección General de Ordenación del Territorio.

BOIX DOMÈNECH, R. (2004): "Redes de ciudades y externalidades", *Investigaciones Regionales,* 4, 5-27.

BOIX, R. Y TRULLÉN, J. (2011): "Policentrismo y estructuración del espacio: una revisión crítica desde la perspectiva de los programas de investigación", *ACE: Architecture, City and Environment,* 6(18), 27-54.

BORRAJO SEBASTIÁN, J. (2006): *La Ley de Carreteras y su Reglamento.* Madrid: Dirección General de Carreteras, Ministerio de Fomento.

BRUNET, R. (2000) : "Des villes comme Lleida. Place et perspectives des villes moyennes en Europe", en Bellet, C., Llop, J. M. (eds.). *Ciudades Intermedias. Urbanización y sostenibilidad*. Lleida: Milenio.

CAMPOS SÁNCHEZ, F.S. (2012): *Estrategias urbanas para las ciudades medias andaluzas*. Granada: Universidad de Granada, Tesis Doctorales en Red.

CANO GARCIA, G. (2008): "Clasificaciones Urbanas en Andalucía. Las Ciudades Medias", *Revista de Estudios Andaluces*, 27, 115-153.

CAPEL, H. (1964): *Lorca y su área de influencia*. Lorca: Cámara Oficial de Comercio e Industria de Lorca.

CAPEL, H. (2007): "El ferrocarril, el territorio y las redes de ciudades", *Biblio 3W Revista Bibliográfica de Geografía y Ciencias Sociales*, XII(717).

CARAVACA, I., GONZÁLEZ, G., MÉNDEZ, R. Y SILVA, R. (2002): *Innovación y Territorio. Análisis comparado de Sistemas Productivos Locales en Andalucía.* Sevilla: Consejería de Economía y Hacienda, Colección Pablo de Olavide.

CASTILLO PALMA, J. Y PATIÑO TOVAR, E. (1999): "Ciudades medias", *Elementos, Ciencia y Cultura*, 6(34), 29-33.

CHRISTALLER, W. (1933): *Die zentralen Orte in Süddeutschland*. Darmstadt: Wissenchaftliche Buchgesellschaft.

DÍAZ QUIDIELLO, J. L. (2007): "Las ciudades medias interiores en el Plan de Ordenación del Territorio de Andalucía", *Boletín PH*, 63, 44-53.

DÍAZ, P. Y LÓPEZ, B. (2012): "La promoción turística oficial en Internet y su relación con el desarrollo turístico de los destinos: Una aplicación a las Ciudades medias de Andalucía", Revista de Estudios Regionales, 2012(93), 93-115.

ESTÉBANEZ, J. (1974): *Cuenca. Estudio geográfico*, Instituto de Geografía Aplicada, Madrid.

FERIA TORIBIO, J. M. (1984): *Análisis locacional de la provincia de Huelva*. Sevilla: Instituto de Desarrollo Regional, Universidad de Sevilla.

FERIA TORIBIO, J. M. (1992): *El sistema urbano andaluz. Aglomeraciones urbanas, áreas de centralidad y ámbitos desarticulados*. Sevilla: Instituto de Desarrollo Regional, Consejería de Obras Públicas y Transportes.

FERIA TORIBIO, J. M. (2007): "Horizonte 2020. Comportamiento del Sistema Urbano", *Análisis Prospectivo Andalucía 2020.*, Sevilla: Centro de Estudios Andaluces.

FERNÁNDEZ SALINAS, V. (2007): "Paisaje urbano en las ciudades medias", *Boletín PH*, 63, 54-61.

GASPAR, J. (1972): *A Area de influencia de Evora*, Centro de Estudos Geograficos, Lisboa.

GOW, A. (2013): *Los judíos de Europa y las ciudades: religión, clase social, ubicación y oficios, desde la Edad Media hasta nuestra Época,* Conferencia impartida en la serie NOON, Escuela Técnica Superior de Arquitectura, Sevilla. Recuperado el 28 de junio de 2015 de http://obiter.us.es

HIRSCHMAN, A. O. (1958): *The Strategy of Economic Development*. New Heaven: Yale University Press

JUNTA DE ANDALUCÍA (2006): Decreto 129/2006, de 27 de junio, por el que se aprueba el Plan de Ordenación del Territorio de Andalucía.

LENTISCO, D. (2005): *Cuando el hierro se hace camino, Historia del Ferrocarril en España.* Madrid: Alianza Editorial.

LÓPEZ LARA, E. (1992): "Anotaciones sobre el Papel Territorial de las Ciudades Medias según la Oferta de Transporte Público por Carretera", en Feria Toribio, J. M. (coord.), Jornadas sobre ciudades medias. Sevilla: Consejería de Obras Públicas y Transportes, 75-93.

LÓPEZ ONTIVEROS, R. (1994): "La agrociudad andaluza: Caracterización, estructura y problemática", *Revista de Estudios regionales,* 1994(39), 59-91.

MARTÍNEZ ALIER, J. (1968): *La estabilidad del latifundismo: análisis de la interdependencia entre relaciones de producción y conciencia social en la agricultura latifundista de la campiña de Córdoba*. París: Ruedo Ibérico.

MICHELINI, J. J. Y DAVIES, C. (2009): "Ciudades intermedias y desarrollo territorial: un análisis exploratorio del caso argentino", *Documentos de Trabajo GEDEUR,* 5.

MORENO JIMÉNEZ, A. Y ESCOLANO UTRILLA, S. (1992): *Los servicios y el territorio*. Madrid: Síntesis.

MUÑOZ MARTÍNEZ, A. (2007): "El Plan Turístico de Ciudades Medias: el interior avanza", *Boletín PH*, 63, 70-74.

OCAÑA OCAÑA, C. Y NAVARRO RODRÍGUEZ, S. R. (1996), "Núcleos de población de volumen medio en Andalucía", en Domínguez Rodríguez, R. (coord.), *La ciudad: tamaño y crecimiento (Actas del III Coloquio de Geografía Urbana).* Málaga: Universidad de Málaga, 133-143.

PÉREZ CAMPAÑA, R. (2015): "Vegas and deltas in the vicinity of medium-sized cities in Andalucía, Spain: landscapes under pressure but scarcely considered in planning", *European Planning Studies*, 23 (6), 1209-1227

RODRÍGUEZ MARTÍNEZ, F. (1977): *Ronda, capital subregional*. Málaga: Cajas de Ahorro.

RODRÍGUEZ MARTÍNEZ, F. (2008): "Las ciudades medias andaluzas. Cambios básicos durante el último siglo.", en Bosque Sendra, J. y Martín Lou, M. A. (coords.), *Homenaje a Joaquín Bosque Maurel*. Madrid: Real Sociedad Geográfica, 199-238.

RODRÍGUEZ MARTÍNEZ, F. Y SÁNCHEZ ESCOLANO, L. M. (2010): "Sobre la nueva dimensión de las ciudades medias en Andalucía". *Ciudad, territorio y paisaje: una mirada pluridisciplinar*. Madrid: CSIC, 272-287.

RODRÍGUEZ MARTÍNEZ, F. Y SÁNCHEZ ESCOLANO, L. M. (2012): "Cambios en el sistema urbano intermedio de Andalucía: significado geográfico y nueva funcionalidad urbana", en Delgado Viñas, C. (ed.), *Espacios y paisajes urbanos: reflexionar sobre su presente para proyectar su futuro.* Madrid: AGE, 496-507.

ROJAS, A. (2009): "Las ciudades medias y la expansión territorial*", La Ciudad Viva*. Recuperado el 1 de julio de 2015 de http://www.laciudadviva.org

SÁNCHEZ ESCOLANO, L. (2010a): "Las redes de ciudades de nivel intermedio en Andalucía". *VI CIOT*. Pamplona: Fundicot.

SÁNCHEZ ESCOLANO, L. (2010b): "Las redes de ciudades medias en la provincia de Granada: Transformaciones recientes y nuevas tipologías", *Cuadernos geográficos*, 46(2010-1), 111-138.

SÁNCHEZ LÓPEZ, C. Y MORENO MORENO, A. (2010): "Mercados de trabajo locales y desarrollo territorial sostenible", *Trabajo*, 23:115-134.

SERRANO, J.M. (1984): *Jerarquía de ciudades y áreas de influencia en la región de Murcia*. Murcia: Universidad de Murcia, Departamento de Geografía General.

SFORZI, F. Y MANCINI, M. C. (2002): "The reinterpretation of the agri-food system and its spatial dynamics through the industrial district", Agricultural Economics (Agricecon), 58: 510-519.

VALENZUELA MONTES, L. M. (2000): "Accesos y forma urbana en las ciudades medias andaluzas". Granada: Universidad de Granada, Tesis Doctorales en Red.