

# El fenómeno metropolitano. Realidad y respuestas: el caso de Alicante-Elche

Martín Sevilla Jiménez

---

## 1. INTRODUCCIÓN

---

Las tesis que se pretende mantener en el presente artículo son las siguientes:

1.—Que desde el punto de vista funcional y a tenor con parámetros internacionales, el área Alicante-Elx tiene el carácter de metropolitana.

2.—Que las características de las áreas metropolitanas generan problemas que desbordan el ámbito estricto de cada una de las áreas administrativas que lo forman exigiendo un nivel más elevado de respuestas conjuntas.

3.—Que la búsqueda de instrumentos operativos para la solución de los problemas metropolitanos ha tenido y tiene distintas respuestas en los ámbitos internacionales y nacionales y que éstos están más ligados a estrategias políticas que a funcionales-técnicas.

4.—Que desde el punto de vista tanto político, territorial y funcional-técnico, interesa la creación de un instrumento operativo para el área metropolitana de Alicante-Elche.

Básicamente lo que pretendo explicar es cómo se puede traducir el hecho real de la existencia de un área metropolitana, definida conceptualmente por una serie de variables operativas, en un ente jurídico-político que posibilite la adopción de decisiones de planificación de los servicios y gestión y ejecución de los mismos.

Este análisis se ha visto enriquecido últimamente por dos procesos contradictorios que han tenido lugar en dos CC AA: la disolución de la Corporación Metropolitana de Barcelona y la creación del Consell Metropolità de l'Horta en Valencia, que de alguna forma plantean dos enfoques distintos a nivel político para intentar resolver los mismos o parecidos problemas.

---

## 2. SOBRE LA PROBLEMÁTICA METROPOLITANA

---

### 2.1. Consideraciones sobre el concepto y naturaleza

No creo que sea necesario extenderse en la definición de un concepto que tanto en su evolución como en su acepción actual es susceptible de multitud de variables. Introducir una nueva discusión sobre el mismo creo que está fuera de lugar en este artículo, ya que lo que nos interesa no es tanto perfilar el ámbito conceptual del mismo como sus posibles efectos sobre la organización territorial<sup>1</sup>.

Sin embargo, ante la multiplicación de definiciones no coincidentes en la forma aunque a mi parecer sí en el fondo, del hecho metropolitano, conviene siquiera hacer mención al concepto que, para nosotros, tiene más relación con el análisis que pretendemos realizar.

Tres factores son, a mi parecer, básicos en la configuración metropolitana:

- 1.—Las variables reales de la aglomeración (población, vivienda, territorios...).
- 2.—El sistema de infraestructura de la zona (carreteras, puertos...).
- 3.—El flujo metropolitano (actividades, flujo trabajo-residencia, ocio...).

### 2.2. Problemas locales versus problemas metropolitanos

Con independencia de las soluciones que se puedan adoptar por parte de los agentes sociales ante la realidad metropolitana, lo que es incuestionable es que ésta existe y que además ésta genera problemas de carácter distinto al de cada una de sus partes.

El cambio cuantitativo de una zona genera, no sólo un incremento de las necesidades cuantitativas para hacer frente a las mismas si no puede provocar sus propias economías o deseconomías de escala que precisen o generen de cambios cualitativos.

En otros términos, la multiplicación de las aperturas y urbanización de nuevas calles en una zona o la construcción de un gran centro comercial puede provocar cambios generales de las tendencias de los flujos del tráfico que hagan precisa la realización de una arteria o red arterial para canalizar el mismo y por lo tanto puede provocar la necesidad de planificar los efectos que arrastra una decisión de este tipo.

Este problema, elevado a varios términos municipales exige unas mínimas normas o directrices de ordenación, tanto para analizar los efectos como para

<sup>1</sup> Para una breve discusión sobre conceptos de área metropolitana y su evolución se puede ver MARTÍN MATEO, R.: *El Área Metropolitana de Alicante: Un reto de futuro*, Alicante, 1986, especialmente el cap. 1 y su bibliografía.

dar soluciones y distribuir sus beneficios y cargas. No realizar este procedimiento significará cargar sobre el más débil o de menor capacidad negociadora los mayores problemas o bien no resolverlos.

Los problemas metropolitanos han sido tratados en infinidad de estudios sobre sus características y vías de planteamiento y solución<sup>2</sup>.

Obviamente, existen problemas que, por la misma definición del área metropolitana, asumen desde un primer momento dicho rango. Las infraestructuras de comunicación serían un elemento esencial en este enfoque debido a que los flujos metropolitanos se darán con mayor o menor fluidez según el estado de las mismas.

Los grandes equipamientos y dotación pública son también elementos básicos de esta problemática. Ya no son problemas locales los que deben de primar, bien en la dotación, bien en la ubicación de los grandes servicios sino que éstos entran en el juego funcional de la metrópoli.

Los centros universitarios, los sanitarios, los asistenciales, las redes de transporte públicos, etc., son problemas típicamente metropolitanos.

Sin embargo, la concepción del fenómeno metropolitano debe de incorporar en estos momentos de crisis económica la problemática de la reconversión y reestructuración económica, así como los efectos del paro sobre la estructuración de la metrópoli. No es pues sólo un enfoque tradicional de área metropolitana lo que obliga a una reflexión sobre la estrategia y necesidad de una instrumentación de mecanismos institucionales para resolver los problemas de la misma, sino que los efectos sobre segregación social, fragmentación del mercado del trabajo e informalización económica son elementos claves en su respuesta positiva.

Ciertamente que estos problemas desbordan en muchas ocasiones la capacidad de intervención de un posible gobierno o administración metropolitana, pero lo que no cabe duda es que desde la proximidad y el acercamiento a los problemas y desde la plataforma y la fuerza institucional de un ente de este tipo el planteamiento de soluciones, tanto para los grandes equipamientos como para las posibles soluciones a los problemas económicos y sociales, se facilitaría la posible adopción de decisiones por parte de los agentes sociales en búsqueda de soluciones a unos problemas especialmente agudizados en las grandes aglomeraciones<sup>3</sup>.

Las posibles salidas a la crisis tienen un doble carácter que puede ser facilitado por la reflexión metropolitana. Por un lado, la eliminación de las trabas que entorpecen el funcionamiento del sistema económico, tanto a nivel infraestructural como burocrático e incluso social. Por otro, la capacidad para adoptar grandes decisiones ante los retos que la informatización de la sociedad

<sup>2</sup> VV AA: *problemas de las áreas metropolitanas*, IEAL, Madrid, 1976.

<sup>3</sup> BORJA, J.: «Crisis y metropolización en España. El caso de Barcelona», *Pensamiento Iberoamericano*, núm. 7, enero-junio, 1985.

generar vendría facilitada por la asociación de entes territoriales con suficiente peso económico-financiero como para posibilitar una estrategia del fomento de la zona.

### 2.3. Las respuestas institucionales

#### 2.3.1. Consideraciones generales

Desde un punto de vista funcional el éxito o fracaso de la puesta en práctica de respuestas institucionales al reto de la realidad metropolitana exige ciertos requisitos sin los cuales se hace ineficaz la labor de los políticos a la hora de poner en marcha el sistema.

La tesis que mantenemos es que en los fenómenos metropolitanos existe una unión circular entre el proceso de diagnóstico, planificación y gestión formando parte de un solo proceso unitario. En este aspecto existe una serie de subprocesos cuyo encadenamiento garantiza la coherencia de las actuaciones metropolitanas y que se pueden sintetizar en lo siguiente:

- a) Definición de objetivos y fijación del marco jurídico-institucional que debe o deben llevarlos a cabo.
- b) Elaboración de los planes basados en el estudio de la realidad y en el análisis de las posibilidades económicas, financieras y jurídicas que se concretarían en programas de actuación.
- c) Instrumentación de las propuestas, creando mecanismos de gestión que ejecuten materialmente los planes y que repartan equitativamente beneficios y cargas.
- d) Creación de un sistema de información y seguimiento que permita recoger e introducir los nuevos datos y realidades en el sistema y asimismo comprobar el cumplimiento de los objetivos y las sugerencias para su corrección.

Posiblemente sea en los apartados más bajos de esta relación donde se pueda dar un más alto nivel de consenso, al implicarse más aspectos de tipo técnico-funcional que político-decisional; pero conviene no olvidar el proceso de realimentación antes enunciado y que obliga a que cada uno de estos epígrafes, para que funcione eficazmente el sistema, deben de funcionar también eficazmente. En otras palabras, con una mala información y seguimiento, difícilmente se pueden analizar consistentemente los objetivos políticos o el funcionamiento de las instituciones.

No es extraño que estos esquemas presenten una suma dificultad en su aplicación a la realidad española. La organización territorial puesta en marcha tras la constitución de 1978 escalona una serie de niveles político-administrativos con autonomía de funcionamiento —Administración central, autonómica, provincial y municipal— que hacen sumamente difícil la coincidencia entre los intereses de cada uno de ellos y su articulación práctica en un área metropolitana. Ciertamente que, por ejemplo, varias CC AA tienen competencias en

cuanto a la creación de AM pero, ¿hasta qué punto la fijación de los objetivos de las mismas no entrará en conflicto con los de las Administración central o provincial?

Dos vías existirían para superar el problema. Bien el deslinde exhaustivo de competencias entre cada tipo de institución; bien una coordinación de todas las instituciones para la fijación tanto de los objetivos como de los instrumentos y ejecución a poner en marcha.

El primer procedimiento, aun cuando considero sumamente importante el irlo desarrollando en aras a evitar duplicidades innecesarias cuando está nítidamente claro quién debe desempeñarlas o bien se pueda alcanzar un consenso de reparto —hablo de «consenso» más que fijación jurídica debido a las dificultades que esta aplicación tiene desde el punto de vista del respeto de la autonomía de cada uno de estos entes—; es en muchos casos inaplicable bien por la distinta pertenencia política de los que detentan el poder en cada institución —más «provincialista», «municipalista», «centralista» o «autonomista»—, bien porque ciertas competencias son indivisibles y difícilmente se pueden asignar a una u otra institución.

El segundo instrumento es la coordinación institucional. En este apartado quiero destacar dos conceptos claves de la misma: la responsabilidad institucional en la mejor prestación de servicios a los ciudadanos y la jerarquía, en última instancia que debe de ejercer alguna de las instituciones actuantes.

Desde un punto de vista técnico, la coordinación consistiría en la compatibilización de los objetivos de las distintas administraciones en aras de la consecución de un objetivo válido y más eficaz para todas ellas. Esta coordinación debería de darse tanto a nivel de la fijación de los grandes objetivos, implicando y dando participación a todos los organismos interesados; como en la preparación de los planes de actuación y en la ejecución de los mismos para aprovechar las economías y recursos de las administraciones más idóneas para su prestación.

Sin embargo, la práctica real de las instituciones lleva más bien al recelo del resto que a la clara voluntad de buscar las soluciones más idóneas para la prestación de servicios. Estos hechos se han mostrado más evidentes en el proceso de descentralización español. ¿Hasta qué punto una Diputación Provincial, cuya autonomía queda garantizada a nivel constitucional y que, políticamente puede ser de signo distinto bien de la CA, bien del AM, va a aceptar coordinarse con estos entes? Y que conste que ello puede hacerse desde la estricta consideración de lo que se considere más conveniente para los ciudadanos desde su particular punto de vista político.

El problema también se hace evidente a la hora de coordinar la acción de los propios ayuntamientos. ¿Cuál es la capacidad coercitiva para que los mismos acaten las directrices de un órgano supramunicipal?

Estos problemas nos obligan a retomar la discusión primera y considerar que una buena interpretación técnico-política de la coordinación exige un nú-

mero quizá reducido de objetivos a coordinar, pero perfectamente identificados y sentidos tanto por los ciudadanos como por las instituciones; así como la garantía de que, a falta de consenso siempre exista una fuerza jurídica que, jerárquicamente determine las actuaciones a hacer en aras a la solución de los problemas en la prestación de los servicios.

Desde mi punto de vista, el Ayuntamiento —centro de las aglomeraciones urbanas— tiene un papel ambivalente en la propuesta de resolución de los problemas metropolitanos, ya que si bien ante el reparto de cargas le interesa la solución institucional metropolitana —con aportaciones, bien del resto de municipios, bien de otras administraciones superiores—, desde el punto de vista de capacidad negociadora queda disminuido, ya que, esas decisiones que el mismo puede condicionar negociando con otros organismos y *que afectan a todo el área metropolitana* ante la existencia de un organismo metropolitano, necesita la participación o el consenso del resto, ya que en este caso forma parte de un organismo al que debe de proponer y rendir cuentas.

La visión pues del fenómeno metropolitano a la luz de las posibilidades de actuación sobre el mismo se hace así, al mismo tiempo más completo y más complejo. No es la determinación estadística la que transforma los problemas metropolitanos en variables operativas y funcionalmente resolubles, sino que son las voluntades e interpretaciones políticas de esas realidades las que hacen posible su resolución bien planificada, consensuada o coordinada, bien espontáneamente resolviendo y reaccionando cada una de las administraciones y organismos según su particular criterio.

Y ésta parece ser la estrategia seguida en el caso español. Los problemas reales de los fenómenos metropolitanos han coincidido con una etapa de crisis económica y con un proceso de renovación institucional muy fuerte. Y los dos procesos han venido a confluir en una falta global de división de lo que estaba sucediendo en la realidad, así como en las posibles estrategias para su superación positiva. La crisis económica es también una crisis de la metropolitación al incidir en los movimientos demográficos frenando el flujo hacia los centros urbanos ante la crisis del aparato productivo de los mismos y las escasas perspectivas de empleo que ofrecen. Y es esta crisis, que genera la marginación y el desarraigo de las clases más modestas de las grandes urbes, la que exige estrategias de las mismas para salir del impasse. Las políticas urbanas deben de incorporar a los tradicionales modelos de planificación de zonas y servicios y dotaciones públicas, nuevas estrategias para posibilitar y facilitar las vías de salida a la crisis.

Pero es esta demanda la que choca con la realidad institucional cambiante o estática. ¿Cuál es el instrumento institucional administrativo idóneo para llevar adelante este nuevo reto que se le plantea a nuestras instituciones municipales preferentemente?

Ciertamente el panorama en este aspecto se torna altamente complejo y

confuso. Y esto no solamente debido a la posible multiplicidad de instituciones (Administración central, autonómica, provincial, metropolitana, mancomunidades, comarcas, municipios de distinto tamaño), sino, y especialmente, a la carencia de una visión consistente del papel de cada una de ellas. Crear instituciones puede ser un acto justificado cuando existe una visión sobre su operatividad tanto funcional como de eficacia, además de su encuadre dentro del resto. Sin embargo, el problema se presenta cuando éstas aparecen (o desaparecen) sin un análisis serio sobre su coste y efectividad o cuando se justifican más por criterios políticos de corto o largo alcance que en nada favorecen a la resolución de los problemas reales.

### 2.3.2. *Autonomías y metrópolis*

La nueva configuración de la organización territorial del Estado español ha cambiado este panorama. El surgimiento de las comunidades autónomas ha introducido una nueva y potente modificación de los parámetros con los que se operaba en las grandes metrópolis.

Una primera reflexión es la relativa al ámbito competencial. Ya no es la Administración central la que va a ejercer las competencias en cuanto a la oportunidad de la creación o disolución de un organismo metropolitano o bien va a fijar sus competencias y organización, sino que serán las propias CC AA las que, con sus propios criterios —no coincidentes por tanto ni entre ellas ni con la Administración central— las que valorarán y darán respuesta al reto metropolitano.

Este marco jurídico-competencial nuevo ha quedado completamente perfilarado con la aprobación de la Ley 7/85, RBRL, en la que se precisa que «Las CC AA previa audiencia de la Administración del Estado y de los Ayuntamientos y Diputaciones afectadas, podrán crear, modificar y suprimir mediante Ley, áreas metropolitanas, de acuerdo con lo dispuesto en sus respectivos Estatutos» (art. 43.1).

No es extraño entonces que cada comunidad autónoma haya reaccionado de una forma distinta ante el problema. Desde la misma aprobación de la Constitución y especialmente en aquellas CC AA o áreas en las que se había actuado creando alguna institución metropolitana, las respuestas han sido múltiples y variadas. Estos posicionamientos se vieron asimismo acelerados por las elecciones municipales de 1979 que introdujeron un fuerte concepto autonomista (en un amplio sentido) a los ayuntamientos.

Los dos casos más significativos fueron el vasco y el madrileño.

El primero aprobaba, el 18 de diciembre de 1980, la Ley de Extinción de la Corporación Administrativa Gran Bilbao como una doble reacción ante, por una parte la propia composición de la misma, y por otra como recelo ante el contrapeso político que pudiese ejercer una zona con un componente político distinto del foral y autonómico.

La primera reacción coincidía con las críticas de tipo técnico y municipal que también para COPLACO en Madrid o CA Gran Valencia se habían hecho, al estar compuestos estos organismos por un gran número de representantes de la Administración central y una escasa representación municipal.

Sin embargo, la no creación de ningún ente alternativo global venía a coincidir con lo que posteriormente también ha sucedido en Cataluña: el recelo político al contrapeso que significa el dominio de una institución que puede agrupar una cifra muy significativa, de la población y capacidad económica de su respectiva comunidad autónoma. Con sólo la población de la capital, estas cifras representan, en 1986, los porcentajes que se reflejan en el cuadro 1.

Cuadro 1

Municipio	Superficie Km <sup>2</sup>	Población municipal	Total población comunidad autónoma	%
Bilbao.....	108	381.506	2.135.280	17,8
Sevilla.....	141	704.347	6.832.195	10,3
Madrid.....	607	3.007.813	4.731.224	63,5
Barcelona.....	91	1.701.812	5.935.850	28,6
Valencia.....	135	729.419	3.731.813	19,5
Zaragoza.....	1.060	573.662	1.184.089	48,4

En el caso vasco, la búsqueda de soluciones a los problemas reales de la metrópoli ha sido fomentando la creación y funcionamiento de consorcios sectoriales que, enfocados desde un punto de vista funcional y operativo responden a la problemática real del área metropolitana de Bilbao con lo que se incrementaba así la participación de hecho en el órgano (el consorcio es un instituto mixto de varios niveles de administración) por Gobierno vasco y se difuminaba por otra parte el carácter representativo que posiblemente pudiese tener.

El caso vasco, donde una reacción contra un organismo no representativo se ha combinado con el recelo ante la posible bifrontalidad política, está también inmerso en la especial articulación territorial de esta comunidad donde la provincia y las diputaciones forales juegan un importantísimo papel. En otras palabras, ¿la creación de un nuevo ente metropolitano no complicaría aún más el esquema territorial vasco?

En el caso de Madrid, la situación es harto distinta. La Comunidad autónoma madrileña también denominada Comunidad autónoma metropolitana tiene, en contraste con el caso anterior su carácter uniprovincial —con lo que muchas tensiones institucionales se obvian—, y una trayectoria de superación del corsé de COPLACO distinta de la vasca.

Tras las elecciones de 1979, la reacción municipalista ante el intervencionismo de la Administración central llevó a la modificación de las relaciones de éstos y aquélla, así como al inicio de la revisión del PG de Madrid de 1963 con

la fijación de las directrices metropolitanas y el proceso de revisión del planeamiento por parte de cada uno de los ayuntamientos del área ajustándose a estas directrices. El instrumento utilizado en este proceso fue el Consejo de Municipios Metropolitanos de Madrid, creado el 17 de julio de 1980<sup>4</sup>.

La instrumentación del proceso en Madrid tampoco ha estado y está lejos de ese recelo político al que antes hemos hecho referencia. El inicio de la revisión del planteamiento de 1963 se hace por unos ayuntamientos gobernados a partir de 1979 mayoritariamente por PSOE, PCE, y gobiernos mixtos de estos dos partidos (caso de Madrid), mientras que tanto el Gobierno central como las competencias para modificar el rango legal del plan vigente, así como la composición y funcionamiento de COPLACO, era de UCD.

Al mismo tiempo, y hasta 1983 la configuración autonómica de Madrid y la desaparición de la Diputación Provincial introducía una variable de inseguridad en la configuración territorial definitiva de la nueva comunidad autónoma que hacía aún más imprevisible el resultado del proceso. A pesar de esta problemática, la estrategia de Madrid ha sido en cierta medida exitosa, fundamentalmente debida a la firme decisión del Ayuntamiento de Madrid de llevar a cabo la revisión de su plan general de acuerdo con las Directrices Metropolitanas de 1980.

En la solución del problema institucional han influido poderosamente dos variables significativas. Por un lado la propia dimensión del municipio de la capital y por otro la uniprovincialidad.

Con respecto al primer tema, y como especialmente se lamentan corporativamente los estudiosos catalanes, el municipio de Madrid tiene más población y más extensión territorial que, por ejemplo, la CM Barcelona completa. Es obvio que en este caso —el de Zaragoza es otro también muy significativo—, la necesidad de creación de un órgano de coordinación para la resolución de los problemas metropolitanos, tiene un carácter diferente al de Barcelona donde incluso los propios sistemas «locales» de la ciudad están enclavados en otros términos municipales. Éste es a mi parecer un elemento fundamental para entender por qué no se ha presionado para instrumentalizar un órgano de coordinación de los problemas metropolitanos<sup>5</sup>.

El otro elemento es el de carácter uniprovincial de la Comunidad autónoma madrileña y el peso relativo de Madrid en la misma. ¿Hasta qué punto es necesaria una institución intermedia cuando el 63 por 100 de la población y casi el 10 por 100 del territorio está asentado en un solo municipio?

<sup>4</sup> Véanse GARCÍA BELLIDO, J.: «Notas sobre ideologías y conflictos en el proceso de revisión del PG del Área Metropolitana de Madrid. Las perspectivas futuras», *Ciudad y Territorio*, núm. 4, 1981; GARCÍA PABLOS, R.: «Directrices de Ordenación territorial», *Alfoz*, núm. 18/14, julio-agosto, 1985; *Planeamiento metropolitano: Objetivo y criterios*, CMM, Madrid, Dip. Madrid, 1982.

<sup>5</sup> BORJA, J.: «Crisis y metropolización en España. El caso de Barcelona», *Pensamiento Iberoamericano*, núm. 7, enero-junio, 1985.

¿No es más operativo un órgano *ad hoc* en la propia institución autonómica? Éstas creo que serían las razones fundamentales por las que la desaparición de COPLACO y la transferencia de competencias a la Comunidad autónoma madrileña no han desembocado en otro organismo metropolitano para la capital del Estado y se vea más la participación de la Federación de Municipios Madrileña en la Comisión de Urbanismo y Medio Ambiente de Madrid como una forma de participación indirecta en la problemática metropolitana.

Si en el caso vasco o madrileño, las decisiones sobre el papel del área metropolitana se resolvieron de una forma relativamente rápida con independencia de sus resultados, en el caso catalán con una tensión política parecida, el proceso ha durado más.

En el caso catalán el problema metropolitano se ha insertado en toda la discusión sobre organización territorial de Cataluña y a pesar de su especificidad ha sido parte de los argumentos de la discusión que ha producido las cuatro leyes sobre gobierno local y organización territorial de Cataluña. Ley 5/1987, del Régimen Provisional de las competencias de las Diputaciones Provinciales; 6/1987, sobre Organización Comarcal de Cataluña; Ley 7/1987, por la que se establecen y regulan actuaciones públicas y especiales en la conurbación de Barcelona las comarcas comprendidas en su zona de influencia directa; y Ley 8/1987, Municipal y de Régimen Local.

No es extraño que en este contexto y tal como se han elaborado las cuatro leyes sin un consenso entre las fuerzas de la izquierda —PSC y PSUC— y la derecha —especialmente CiU—, la configuración final del esquema territorial, tenga un enfoque más que institucional y orgánico, de carácter fuertemente político. Y la organización metropolitana no ha escapado al mismo.

Creada por Decreto-ley en 1974 la CMB representó en su momento un sustancial avance sobre las otras instituciones metropolitanas, fundamentalmente debido a la mayor participación municipal en sus órganos, así como por ser fruto de la acumulación de las experiencias metropolitanas desarrolladas tras el Plan Comarcal de 1953. La disparidad de territorio metropolitano del área de Barcelona con respecto a, por ejemplo, Madrid, a la que ya hemos hecho referencia, propició que la institución metropolitana actuara sobre un espacio que, dentro de sus limitaciones, posibilitaba la actuación conjunta y coordinada en la prestación de las obras y servicios municipales y metropolitanos. En 1986 ya alcanzaba un presupuesto de 18.000 millones de pesetas con una inversión acumulada entre 1981-1985 de 10.000 millones de pesetas en un ámbito con una población de 3.100.000 habitantes.

Es obvio que, por encima de la nueva evolución técnica y funcional en la prestación de servicios de la CMB, su papel económico y sobre todo político, tenía que generar tensiones. Y más cuando tradicionalmente, los municipios componentes del área han votado mayoritariamente opciones de izquierda, por lo que la representación en la CMB ha sido también de signo opuesto a la de la Generalitat de Catalunya.

En la discusión de la ley, los argumentos a favor de la racionalidad y de la descentralización han chocado con la firme voluntad de CiU de hacer desaparecer el órgano que, con un 52 por 100 de la población catalana, le podía hacer un cierto contrapeso institucional, máxime en una coyuntura en la que, la preparación de los JJ OO de 1992 conlleva una fuerte carga de protagonismo al Ayuntamiento de Barcelona.

La alternativa no ha sido, sin embargo, la desaparición pura y simple de la CMB y la devolución de competencias a los municipios del área.

La Ley 7/87 establece tres ámbitos territoriales supuestamente funcionales, según los objetivos o servicios afectados:

- Planificación y coordinación en el ámbito regional.
- Entidad Metropolitana del Transporte.
- Entidad metropolitana de servicios hidráulicos y tratamientos de residuos.

En el primer ámbito, existen 129 municipios y 5 comarcas afectadas, en el segundo son 17 municipios, una comarca total y municipios de otras comarcas y en el tercero son 32 municipios, una comarca y municipios de otras comarcas.

Con independencia de los criterios que pueden avalar la propuesta aprobada finalmente, una conclusión que inmediatamente salta a la vista, es que lo que se ha pretendido ante todo ha sido desintegrar la concentración de poder que significaba la CMB y en esto se ha hecho tanto desde el punto de vista territorial —con ámbitos de servicios y planificación— como sectorial y competencial.

Ahora las directrices de coordinación y planificación corresponden a la Administración de la Generalitat, no sólo en los ámbitos de cada entidad metropolitana sino en el espacio comprendido en el primer nivel, es decir, las cinco comarcas sujetas a «planificación y coordinación en el ámbito regional» —referidas así en los arts. 6.1, 9.1 y 13.1— significativamente, la planificación *específica* en estos ámbitos que desborda las competencias territoriales de las nuevas entidades metropolitanas queda como un cometido especial de la Administración de la Generalitat catalana<sup>6</sup>.

Ciertamente, como señala el preámbulo de la ley «Para abordar de forma adecuada esta cuestión es necesaria una reflexión en torno al fenómeno metropolitano, la cual debe ir más allá de una visión restringida a una determinada fórmula organizativa. Tal como demuestran otras experiencias, no existe un modelo único de organización administrativa para reconocer una realidad con características peculiares y de la organización territorial de cada país, *hay que encontrar la fórmula que ofrezca una mayor coherencia y racionalidad, articu-*

<sup>6</sup> Por ejemplo, el art. 13.1 «La planificación hidráulica elaborada por la Administración de la Generalidad, en el marco de la legislación especial que la regula, establecerá *determinaciones específicas* para el ámbito definido en el artículo 3.a» (el relativo a las cinco comarcas).

*lada con las coordenadas políticas vigentes». Y esto es, a mi parecer, lo que ha hecho, desde su particular «coordenada política» la Generalitat catalana.*

Buscar una vía híbrida entre su voluntad política de hacer desaparecer un ente peligroso políticamente en línea con los otros casos vistos y ofrecer a una sociedad *que tropieza realmente con el hecho metropolitano* a los teóricos que han justificado, valorado y propuesto nuevas y más funcionales vías de institucionalización metropolitana y a los municipios que —órgano políticos, no lo olvidemos— han visto en la experiencia de la CMB una vía adecuada a completar las necesidades que no alcanzaban independientemente, un nuevo modelo de organización metropolitana subordinada y dividida.

Con independencia de la propia valoración política del caso, lo que a nuestro parecer invalida este modelo es su propia complejidad institucional, fundamentalmente porque de nuevo se puede abrir la dinámica de la negociación y decisión de los dos órganos más potentes y que están representados en los nuevos entes: la Generalitat catalana y el Ayuntamiento de Barcelona.

En un ámbito en el que operarán numerosos municipios, cinco consejos comarcales, dos entidades metropolitanas, varias mancomunidades, la Diputación, la Generalitat y la Administración central, difícilmente se puede mantener que el nuevo organigrama territorial favorecerá a la prestación de un mejor nivel de servicios a los ciudadanos del AMB que es a lo que en definitiva debería de ir orientada toda reforma institucional.

Una variable notable de este proceso ha sido la evolución de la problemática institucional metropolitana de Valencia y la comarca de L'Horta.

La creación de la Corporación Administrativa Gran Valencia en 1949 dentro del aparato formal-urbanístico de los primeros años de la dictadura<sup>7</sup>, dio lugar a la creación de un ente institucional no local que era el encargado de redactar y desarrollar el Plan General de la comarca.

Aparte del reconocimiento del hecho metropolitano que esto conllevaba y que fue parejo a la solución adoptada también para Bilbao, esta institución fue más bien un corsé criticado prácticamente por todo el mundo como carente de operatividad y no representatividad, críticas éstas que arreciaron tras la constitución de los primeros ayuntamientos democráticos.

Sin embargo, desde 1979 hasta 1986 se ha venido manteniendo formalmente tal institución a pesar de las críticas. Al contrario que el caso del Gran Bilbao, que fue disuelto en la primera ley elaborada por el Gobierno autónomo vasco, Gran Valencia fue disuelto por la Ley 10/1986, del Gran Valenciano, cuatro años más tarde<sup>8</sup>.

<sup>7</sup> TERÁN, F. de: *Planeamiento urbano en la España contemporánea*, Alianza, Madrid, 1982. COPUT: *La Gran Valencia. Trayectoria de un Plan General*, Valencia, 1986.

<sup>8</sup> Llamo la atención como contraste subrayable que la segunda ley aprobada por el Gobierno valenciano fue la de coordinación de Diputaciones en 1983 y marcha una señalada diferencia con el caso vasco.

¿Cuáles han sido los problemas que han demorado el buscar una salida y una respuesta al fenómeno metropolitano valenciano? Creo importante subrayar varios argumentos:

- 1.—Carencia de un pensamiento claro sobre lo que se debería hacer.
- 2.—Enfrentamientos políticos sobre el significado de la solución.
- 3.—Temor al posible poder del nuevo ente alternativo.

La incertidumbre que todo período de revisión del pensamiento administrativo y de creación de nueva normativa introduce en las instituciones, ha sido una permanente en el retraso de soluciones a la problemática metropolitana valenciana. Incertidumbre que alcanza al marco general de la capacidad normativa, materializado por el Estatuto de Autonomía de 1982 y los sucesivos decretos de transferencias, que dejaba abierta la duda acerca de si debía ser la vía de la revisión de los instrumentos urbanísticos o la de las administraciones locales las idóneas para dar la solución tanto a la antigua Corporación Administrativa Gran Valencia como al nuevo ente a crear.

Incertidumbre también referida a los objetivos y articulación de instrumentos que permitirán buscar una respuesta estable y efectiva a la problemática metropolitana. Los grandes problemas metropolitanos de abastecimiento de agua, transporte, etc., se veían así, no sólo como necesidades sociales, sino como instrumentos de un mayor o menor poder y dependencia de los pequeños municipios por parte de los mayores, o, para ser estrictos, del Ayuntamiento de Valencia.

Fue pues esta doble vertiente del problema lo que bloqueó una solución formal a la problemática del área metropolitana que sentará las bases de su futura solución real.

La solución a esta problemática considero que se inscribe en el marco de una profunda y meditada alternativa política donde cada uno de sus elementos condiciona el resto:

- 1.—Redacción de los proyectos de las leyes de disolución de la CAGV y la creación del CMH por cada una de las consellerías de OPUT y AP (antes Gobernación).
- 2.—Devolución de las competencias urbanísticas a los municipios.
- 3.—Redacción de unas Normas de Coordinación Metropolitana por la COPUT con audiencia de ayuntamientos y Diputación.
- 4.—Creación de un nuevo ente local cuya finalidad genérica es la planificación conjunta y la gestión supramunicipal en las materias de ciclo hidráulico, residuos sólidos, urbanismo, incendios, mataderos, y transportes y su infraestructura.
- 5.—Representación de todos los ayuntamientos del área no teniendo ninguno mayoría absoluta.
- 6.—Posibilidad de crear otras instituciones para hacer frente a los problemas metropolitanos.

Curiosamente el debate y solución de este proceso, ha coincidido con el

llevado a cabo en Cataluña y que ha supuesto la disolución de la Corporación Metropolitana de Barcelona por la Ley 7/1987, del Parlamento catalán, visto anteriormente.

Esta doble visión del hecho metropolitano está cargada de razones políticas. La potencialidad económica e institucional que proporciona el ente metropolitano desborda su vertiente de instrumentos al servicio de la mejora de las condiciones de vida de los ciudadanos. Esto sucedió en el caso del Gran Bilbao y el Gobierno vasco (las posibilidades socialistas en la ría eran mucho mayores que las nacionalistas que dominaban el Gobierno vasco) y ha sucedido en Cataluña, donde la presidencia de la CMB por Pasqual Maragall provocaba más que recelos en el ejecutivo catalán.

¿Y en el caso valenciano este hecho no ha estado presente? ¿La coincidencia política de los responsables, municipales y autonómicos ha facilitado la solución conjunta y adecuada? A mi parecer, aún considerando que esto ha sido así —aunque por igual motivo hay que achacar el retraso—, ha habido también un ejercicio de responsabilidad política que va más allá de la mera formulación de partido. Los problemas metropolitanos, su percepción descentralizada y municipalista, la urgencia de soluciones para los problemas ciudadanos de la forma más eficiente, han motivado que incluso se haya buscado una fórmula de consenso para aprobar por todos los grupos políticos representados en la Cámara Valenciana la Ley de creación del CMH.

---

### 3. EL ÁREA METROPOLITANA ALICANTE-ELCHE

---

#### 3.1. Evaluación de las variables significativas

¿Hasta qué punto los datos que informan un sistema de área metropolitana son aplicables para esta aglomeración del sur de la Comunidad valenciana?

A pesar de haberse hecho hincapié en las mismas, no está de más insistir en alguna de sus variables fundamentales.

Hemos considerado a este respecto que, a nivel funcional pueden considerarse dos subáreas para el análisis y evaluación de las variables. Por un lado estaría el municipio de Alicante y los que forman la Mancomunidad de L'Alacantí —Campello, San Juan, San Vicente y Muchamiel—. Por otra parte estarían los municipios que forman el subsistema del Baix Vinalopo —Elche, Santapola y Crevillente.

Ciertamente, tanto las variables significativas relativas a la población, vivienda, etc., como el nivel de infraestructura —bastante desfasado a nivel de carreteras— como de flujos dan indicadores positivos sobre la configuración del área. Los umbrales y estándares urbanísticos y sociales indican inmediatamente la existencia de una vitalidad económica y un *continuum* urbano que

desborda la contemplación simple de un sistema de ciudades estático e independientes.

La población, variable fundamental en todo proceso de aglomeración urbano, supera en 1986 el medio millón de habitantes en una zona que ocupa una superficie de 838 kilómetros con una densidad de 623 habitantes/kilómetro cuadrado. Y no es evidentemente sólo la constatación estática de la población sino el ritmo de crecimiento de la misma lo que denota la fuerte vitalidad de la zona que no sólo se polariza en la aglomeración central sino que, por el especial, modelo de crecimiento de Alicante, se ha difundido por toda la provincia a unos ritmos muy superiores al de otras zonas urbanas y metropolitanas.

Este crecimiento y asentamiento de población se ha realizado sobre una infraestructura ciertamente insuficiente y anticuada, pero que ha resultado fundamental para la ventaja comparativa de la zona con respecto a otras nacionales o internacionales. Un aeropuerto internacional equidistante de los dos núcleos de población mayor, un puerto terminal y paso de RENFE y cruce de autopista y futura autovía con tres carreteras nacionales (CN-340, CN-332 y CN-330) aparte de otras de tipo comarcal y local; son muestras del esencial papel desarrollado por este sistema de infraestructura para el asentamiento económico.

Son también contradicciones entre estas infraestructuras y sus vías de superación las que sugieren que el fenómeno metropolitano exige algo más que un cúmulo de problemas. Uno de los mayores éxitos de esta reflexión metropolitana ha sido precisamente la resolución de la Vía Parque y Circunvalación de Alicante y su empalme con la autopista por el norte en el seno de la mancomunidad de servicios de L'Alacanti.

La actividad económica y sus flujos determinaron también el carácter de la aglomeración, así como su especificidad. Nos encontramos aquí no con una estructura radiocéntrica y jerarquizada, sino más bien existe una bipolaridad y complementariedad que hace aparecer a la aglomeración como algo ciertamente peculiar. Así, la zona de Alicante presenta un perfil orientado hacia actividades de terciario y turístico —con San Vicente como contra peso industrial y Muchamiel agrícola— mientras que la de Elche se orienta hacia las actividades industriales —con Santa Pola— como eslabón hacia la actividad turística y de ocio.

Los flujos trabajo-residencia así como ocio-residencia<sup>9</sup> son muestras de ese peculiar esquema en el que el nudo umbilical relativamente reducido Elx-Alicante se complementa con una relación zonal fuerte entre las poblaciones de cada subzona —Santa Pola tiene la máxima ambivalencia al dar unos resultados positivos para ambos centros.

<sup>9</sup> Ver MARTÍN MATEO, R.: *op. cit.*

Las cifras relativas a la distribución por sectores económicos también muestran claramente el fuerte peso de las actividades industriales y, sobre todo, construcción y terciarias, actividades ellas que ligadas al tamaño de la aglomeración, muestran las características metropolitanas. El caso de Campello y Santa Pola con un fuerte peso del sector primario —pesquero— o el de Muchamiel con fuerte peso del primario —agricultura—, sirven más que para cambiar el sentido de los datos globales, para mostrar las peculiaridades de esta compleja zona.

Cuadro 2  
Población y ritmo de crecimiento

Municipio	Número de habitantes			Δ %	
	1970	1981	1986	1986-1970	1986-1981
Alicante.....	181.550	245.953	258.112	42,17	4,9
S. Vicente.....	16.333	23.350	25.408	55,56	8,8
S. Juan .....	7.202	9.813	11.342	57,48	15,6
Muchamiel.....	5.373	8.058	8.466	57,56	5,1
Campello .....	5.767	8.278	9.085	57,53	9,7
Total Mancomunidad (1)..	216.225	295.452	312.413	44,48	5,7
Elche .....	123.716	164.779	175.649	41,97	6,6
Crevillente .....	17.172	20.940	21.533	25,39	2,8
Santa Pola.....	9.121	12.012	13.208	44,80	9,9
Total Comarca (2).....	150.009	197.731	210.390	40,25	6,4
1 + 2 .....	366.234	439.183	522.803	42,75	6,0
Total Provincial.....	922.027	1.149.181	1.216.413	31,92	5,8

FUENTE: INE y elaboración propia.

### 3.2. El área Alicante-Elche como problema metropolitano

La problemática metropolitana tiene un carácter propio en la zona Alicante-Elche. Nos encontramos con dos grandes municipios tanto en territorio, población y capacidad económica que han resuelto tradicionalmente sus problemas independientemente. ¿Hasta qué punto se pueden considerar los problemas del área como problemas metropolitanos?

Hemos subrayado anteriormente las características del AMEA, así como los elementos que la conforman. Obviamente, el primer problema metropolitano son las comunicaciones de la zona<sup>10</sup>. Como recoge Ramón Martín Mateo en su estudio sobre el AMA, en este aspecto, se ha pasado de una contemplación tecnocrática del planteamiento de los dos municipios «unidos por un corredor metropolitano» a una visión localista en la revisión del planteamiento

<sup>10</sup> MORALES GIL, A.: «La red viaria en el AMAE», *Revista de Estudios Geográficos*, 1983.

Cuadro 3  
Población ocupada por sectores económicos 1981

Municipios	Estructura sectorial (%)					Población ocupada			%			
	Total	Agric.	Energ. agua	Indust.	Const.	Serv.	Ambos sexos	Varones	Mujeres	Ambos sexos	V.	M.
Alicante.....	100	1,3	1,4	18,2	9,6	69,5	174.884	81.930	92.934	47,7	73,6	24,8
S. Vicente.....	100	3,9	1,4	36,1	15,3	43,3	16.112	7.798	8.314	48,2	76,3	23,8
San Juan.....	100	6,0	1,2	11,3	21,6	59,8	6.957	3.235	3.721	48,4	75,1	25,1
Muchamiel.....	100	19,0	0,8	17,1	23,4	39,7	5.451	2.651	2.800	44,3	73,6	16,5
Campello.....	100	16,0	1,2	13,3	21,4	48,1	5.667	2.753	2.913	42,9	68,2	19,0
Elche.....	100	7,4	0,4	51,5	7,2	33,6	111.479	54.670	56.809	51,2	76,8	26,6
Crevillente.....	100	7,6	0,3	60,3	7,1	24,7	14.366	7.104	7.262	47,1	73,8	20,9
Santa Pola.....	100	32,3	0,3	11,9	11,5	44,0	8.041	4.005	4.036	44,3	75,8	13,2
Media aproximada.....	100	12,1	0,7	33,2	10,8	43,2	816.395	393.323	423.071	47,1	73,7	22,4

FUENTE: INE. Censo de población 1981.

reciente. Ciertamente que ello no es así en realidad. La constancia de hecho de la existencia de las dos aglomeraciones ha estado presente en la reflexión de cada uno de los dos planes generales<sup>11</sup>. Lo que no ha habido, a pesar de varios intentos ha sido un mecanismo de puesta en común de ambas reflexiones. La construcción de la autovía Alicante-Murcia que presentaba una evidente función metropolitana, tanto entre los dos municipios como con efectos suprametropolitanos (Benidorm-aeropuerto) ha sido discutida individualmente por cada ayuntamiento con el MOPU, por lo que ha sido éste, en definitiva quien ha funcionado como órgano estructurador del territorio de área a un nivel tan básico como es la infraestructura del transporte por carretera.

Otro elemento dinamizador que ha entrado en la discusión metropolitana a nivel de comunicaciones ha sido la ferroviaria. Mientras que Elche ha considerado resuelta su problemática con la solución subterránea del paso del ferrocarril por el centro de la ciudad de Elche, Alicante también ha enfocado la solución de sus problemas ferroviarios como un problema urbano de impacto sobre el centro de la ciudad y la distorsión del tráfico por las vías de superficie que interrumpen el flujo de automóviles, camiones y transporte público. La reflexión de flujo exterior no ha estado presente en ninguna de las dos propuestas y una relativamente fácil y poco costosa circulación aeropuerto-estación de ferrocarril —que en la actualidad se sitúa en Torrellano, a dos kilómetros del aeropuerto— ha quedado fuera de los presupuestos de revisión de los planes generales respectivos y de las negociaciones de los ayuntamientos con los responsables de RENFE. Sin embargo, este hecho —otro tema aparte sería la terminal de FEVE en el norte de Alicante y su conexión al aeropuerto— cambiaría notablemente el sistema de comunicación con el norte de la provincia y el flujo turístico con Benidorm especialmente —con evidentes repercusiones en el transporte público actual de taxis y autobuses.

Existirían también servicios en los cuales se podría actuar de una forma complementaria, como parte de una sola aglomeración de cara al exterior. Serían servicios de costosa construcción y mantenimiento y que tendrían sentido para una población de 500.000 habitantes, pero que sería un despilfarro para dos poblaciones de la mitad, al duplicar los costes y no superar los umbrales mínimos de utilización de los servicios. Podrían ser servicios deportivos especializados —atletismo, pistas de ciclismo... servicios sociales-toxicómanos, aulas de rehabilitación, minusválidos—, servicios medio ambientales, etc.

Hay, sin embargo, en estos momentos una serie de problemas que desbordan este enfoque anterior de prestación de servicios fundamentales, a pesar de ser éste básico. Me refiero a los efectos de la crisis económica y sus respuestas, así como la fijación de estrategias de futuro.

Lo que hemos denominado AMEA, no sólo representa un alto nivel de

<sup>11</sup> El PGOU de Elche fue aprobado definitivamente el 30-7-1986, el de Alicante el 27-3-1987.

riqueza, renta y actividad económica. Representa también un alto nivel de desempleo, crisis económica y marginación social. Y esto se da en unas proporciones incluso superiores a las anteriores.

Según datos de la Consejería de Trabajo y Seguridad Social, el paro registrado en las oficinas del INEM en noviembre de 1986 alcanzaba la cifra de 24.691 parados en la zona de Alicante y de 23.312 en la de Elche. Entre ambas totalizaban una cifra cercana al 50 por 100 del total provincial, cuando la relación de población es obviamente menos. Como se puede apreciar, la crisis ha alcanzado especialmente a la zona de Elche —la industria de calzado y auxiliares— y en menor medida relativa, a la de Alicante, pero en ambas, sus efectos son especialmente importantes y coinciden con una realidad compleja a la que hemos hecho referencia anteriormente.

Cuadro 4

## Paro registrado por oficinas de empleo

Oficinas	Nov. 86		Nov. 85		Evolución anual	
	Paro total	% CAV	Paro total	% CAV	Absoluta	%
Alicante .....	24.691	8,09	24.274	8,65	417	1,72
Elche .....	23.312	7,64	21.181	7,55	2.131	10,06
Alcoy .....	8.694	2,85	11.622	4,14	2.928	25,19
Elda .....	14.814	4,86	12.340	4,40	2.500	20,26
Orihuela .....	7.773	2,55	7.549	2,69	224	2,97
Villajoyosa .....	3.616	1,18	3.532	1,26	84	2,38
Denia .....	3.918	1,28	3.680	1,31	238	6,47
Benidorm .....	3.592	1,18	3.331	1,19	261	7,83
Villena .....	5.233	1,71	4.590	1,64	643	14,01
ISM .....	115	0,04	128	0,05	13	10,16
Ibi .....	3.404	1,12	—	—	—	—
Total provincia .....	99.188		92.227		6.961	

FUENTE: *Estadístiques d'ocupació*, Conselleria de Treball y SS, núm. 23.

La especialidad sectorial de los dos principales núcleos poblacionales muestran también a las claras que no existen dos problemáticas coincidentes en cuanto a medidas concretas. La capital provincial, orientada a la actividad terciaria, a los servicios, el comercio, la Administración —aunque también con algunos sectores industriales en declive—, presenta las características propias de una zona en profunda renovación de su sistema productivo que, independientemente de la necesidad de renovación y adaptación a la crisis, se orienta cada vez más a su especialización de centro de la metrópoli —obviamente en muchos aspectos desborda la zonificación de la que estamos haciendo referencia al ser capital administrativa y dar servicios de rango «provincial»— la ubicación de El Corte Inglés en el centro de Alicante reforzará aún más los servicios centrales y el turismo, especialmente el direccional norte, playa de la Albufereta-San Juan.

La zona de Elche, especialmente la ciudad de Elche, presenta en la actualidad un perfil distinto. El fuerte peso del sector industrial y dentro de éste, las actividades relacionadas con la fabricación y comercialización del calzado —en su amplia acepción de piel, deportivos, señora, caballero...—, originan y han originado una dinámica especial de adaptación a la crisis fomentando las formas de producción de trabajo a domicilio y economías clandestinas que en la actualidad algunos cifran en un 40 por 100 del total de la producción y el empleo. No es éste el momento de analizar este fenómeno y sus causas, pero sí en insistir en el peculiar modo de producción y en los efectos que el mismo tiene cuando se buscan alternativas para salir de la crisis.

Sin embargo, en ambas zonas, aparte de la proximidad geográfica, lo que sí posibilita la reflexión para coadyuvar a la búsqueda de soluciones conjuntas en temas de promoción económica sería la toma de conciencia de que se está en unas condiciones óptimas para hacer frente a los retos del futuro. Capacidad de iniciativa, centros universitarios, buenas infraestructuras de comunicación y buen clima, asociado a la base económica de referencia hacen que cualquier iniciativa pública de articulación de las mismas pueda tener una cierta posibilidad de éxito.

Las nuevas tendencias de ubicación de las empresas de tecnología y servicios punta o avanzados tienen en la zona condiciones óptimas de ubicación, así como posibilidades de difundir en el entorno los avances y los frutos de las nuevas dinámicas económicas.

La ubicación de polígonos industriales residenciales, científicos, de ocio, blandos; la potenciación de encuentros y ferias, la oferta de servicios complementarios, etc., realizados de una forma conjunta posibilitarían si no una gran y espectacular modificación de las tendencias económicas y el entorno sí al menos el inicio de una nueva dinámica en los albores del siglo XXI.

---

#### 4. ALGUNAS CONCLUSIONES

---

¿Tiene sentido, con el panorama descrito anteriormente, el estudiar siquiera una perspectiva metropolitana para el área Alicante-Elche? A mi parecer, con independencia del reconocimiento del hecho metropolitano, existen factores a favor y en contra de su articulación.

En contra está la no existencia de precedentes de dos áreas metropolitanas en una sola comunidad autónoma, así como el carácter aún de un esquema territorial de la Comunidad autónoma valenciana que posibilitara el contemplar el hecho metropolitano del sur de la comunidad como formando parte de un esquema general de organización territorial. Sería también ilusorio no tener en cuenta la propia historia y recelos de dos municipios que han vivido de espaldas emocionalmente a pesar de su cercanía y que cualquier fór-

mula de aproximación es inmediatamente puesta en entredicho por las fuerzas vivas de uno u otro extremo.

Sin embargo considero que en este caso no son necesarias en un primer momento fórmulas institucionales precisas y complejas que únicamente comenzarían la casa metropolitana por el tejado institucional.

La primera fase debe ser de reconocimiento de la existencia mutua y de valoración de los problemas inmediatos que preocupan a uno y otro municipio central.

Alicante a este nivel lleva un buen trecho por delante. La existencia y funcionamiento de la Mancomunidad de L'Alicantí con sus frutos ya palpables — especialmente la solución del tema circulatorio con la circunvalación y la creación de la depuradora mancomunada— es un avance institucional y real incontestable. La reciente solicitud de la mancomunidad de delegación por parte de la CÒPUT, de la redacción del Plan Director Territorial de la comarca muestra una voluntad de futuro que desborda lógicamente las estrechas miras sobre los problemas cotidianos y diarios de los municipios que forman parte de la Mancomunidad.

Sin embargo, hacer un tratamiento de problemas metropolitanos vistos desde el «norte» de la aglomeración y obviando —o al menos dándole un tratamiento como problema exterior— a la red de comunicaciones que significa el centro de distribución de la zona Alted-Torrellano, situada en el municipio de Elche, no es la mejor forma de resolver el problema territorial real.

Ciertamente, las respuestas institucionales en el caso español no son muy estimulantes para seguir trabajando por este camino, pero sí cabe algún elemento de confianza en el mismo, es especialmente la Comunidad valenciana el más indicado para ser planteado, tanto por el precedente del CM de L'Horta, como por ser la aglomeración Alicante-Elche una de las mayores a nivel nacional.

Posiblemente no sea ésta la única vía para resolver todos los problemas que afectan a este territorio pero no me cabe ninguna duda de que la reflexión conjunta de los reponsables políticos y sociales de esta aglomeración siempre será más conveniente y efectiva que la visión reducida de sus problemas.

## BIBLIOGRAFÍA

- ARIAS, F. (1980): «Los municipios pequeños en las Áreas Metropolitanas», *CEUMT*, núm. 23, febrero.
- AA VV (1976): *Problemas de las Áreas Metropolitanas*, IEAL, Madrid.
- BORJA, J. (1985): «Crisis y metropolización en España. El caso de Barcelona», *Pensamiento Iberoamericano*, núm. 7, enero-junio.
- COPUT (1986): *La Gran Valencia. Trayectoria de un Plan General*, Valencia.
- ESTEVE SECALL, R. (1982): «Problemas urbanos y hacendísticos de las grandes ciudades», *Revista de Estudios Territoriales*, núm. 6.
- GALETTE, M. A. (1982): «Estructura administrativa regional de los Estados miembros del Consejo de Europa», *Revista de Estudios Territoriales*, núm. 5.
- GARCÍA BELLIDO, J. (1981): «Notas sobre ideologías y conflictos en el proceso de revisión del Plan General del Área Metropolitana de Madrid: perspectivas futuras», *Ciudad y Territorio*, núm. 4/81.
- GARCÍA DE ENTERRÍA, E. (1981): *Estudios sobre Autonomías territoriales*, Civitas, Madrid.
- GARCÍA DE ENTERRÍA, E. y FERNÁNDEZ, T. R. (1981): *Curso de Derecho Administrativo*, Civitas, Madrid.
- GARCÍA PABLOS, R. (1985): «Directrices de ordenación territorial», *Alfoz*, núm. 18/19, julio.
- GONZÁLEZ PAZ, J. (1983): «La ordenación de las Áreas Metropolitanas y el transporte», *Revista de Estudios Territoriales*, núm. 11/12.
- GUARDIOLA SELLÉS, F. (1984): «La creación de una entidad local metropolitana en la Comarca de L'Horta», *Tribuna de las Cortes Valencianas*, núm. 7.
- Ley de la Generalitat Valenciana 12/1986, de 31 de diciembre de 1986, de Creación del Consell Metropolità de L'Horta, *DOGV* de 14 de enero de 1987.
- MANGADA, E. (1986): «Equilibrio territorial y Región Metropolitana», *Alfoz*, núm. 29, junio.
- MARTÍN MATEO, R. (1986): *El Área Metropolitana de Alicante: Un reto de futuro*, Ayuntamiento de Alicante.
- MORALES GIL, A. (1983): «La red viaria en el Área Metropolitana de Alicante-Elche», *Estudios Geográficos*.
- RICO, M. y otros (1980): «Coplaco: Los Ayuntamientos recuperan competencias», *CEUMT*, núm. 33, diciembre.
- SEVILLA JIMÉNEZ, M. (1985): *Crecimiento y urbanización*, Universidad de Alicante.
- TERÁN, F. (1982): *Planeamiento urbano en la España contemporánea*, Alianza, Madrid.
- VERGARA, A. (1983): «La metodología de las Áreas débiles para la estructuración de los sistemas urbanos», *Ciudad y Territorio*, núm. 55, 1/83.