

# *La aglomeración urbana de Sevilla en la actualidad*

María del Pilar ALMOGUERA SALIENT  
Departamento de Geografía Humana  
Universidad de Sevilla

Afirmar que la aglomeración urbana de Sevilla ha sufrido mutaciones sustanciales en los últimos años no es más que constatar una evidencia que se nos antoja casi pueril. Con motivo de la celebración de la Expo 92, y muy especialmente en el período 1987-1991, se llevaron a cabo todo un conjunto de actuaciones que bien pueden calificarse de espectaculares y que se materializaron en la existencia de una nueva red de infraestructuras básicas que, de no ser así, hubiera costado años realizarse.

Una auténtica fiebre inversora se desencadenó en torno a la ciudad, y si bien es verdad que la mayor parte de tales inversiones estuvieron alentadas por dinero público, no es menos cierto que la revitalización económica se transmitió rapidísimamente a casi todos sectores de la actividad económica. Solamente para la remodelación de la red viaria se invirtieron 51.785 millones de pesetas, y en total se cifra en 1,5 billones de pesetas las partidas que las distintas Administraciones destinaron para la renovación territorial de Sevilla <sup>1</sup>. Se trazaron nuevas rondas, se diseñaron vías de circunvalación, se llevaron a cabo complejas obras hidráulicas, se urbanizaron considerables extensiones de suelo hasta entonces inundables y, por último, se trazaron nuevos puentes, actuaciones estas últimas de mayor notoriedad entre la ciudadanía.

---

<sup>1</sup> Diario *ABC* de Sevilla, lunes 30-5-94.

Al mismo tiempo, la *Metrópolis del sur* quedó perfectamente integrada en la red urbana nacional mediante la mejora de sus infraestructuras de transporte de largo recorrido, destacando, como podrá suponerse, el enlace con Madrid a través del tren de alta velocidad; del mismo modo, un nuevo aeropuerto y la multiplicación de los vuelos internacionales trajeron como consecuencia la adopción de un estatus de modernidad que a muchos, aún hoy, se les antoja teatral en buena proporción.

La resultante de todo ello ha sido, en definitiva, un nuevo mapa de la ciudad y de su área metropolitana, fiel reflejo de las profundas transformaciones ocurridas.

Se impone, al menos es nuestro criterio, una revisión sin apasionamientos de todo lo realizado en estos últimos años, dado el interesante momento administrativo en el que nos encontramos. En efecto, ha sido acordada la redacción del Plan de Ordenación del Territorio de la Aglomeración Urbana de Sevilla, que, con plazo de ejecución de un año, «permitirá coordinar las políticas sectoriales y urbanísticas futuras, para conseguir un territorio más eficaz y competitivo, que contribuya a garantizar las mejores condiciones de bienestar y calidad de vida de los habitantes de esta aglomeración» (ACUERDO, 1994). Parece, por tanto, que es el momento de corregir tendencias y diseñar actuaciones futuras.

## DEFINICIÓN TERRITORIAL

El Área Metropolitana de Sevilla ha constituido hasta ahora un ejemplo paradigmático del modelo territorial representativo de las áreas metropolitanas españolas de rango regional. Así, se muestra como un espacio fuertemente polarizado, en cuyo interior se distingue claramente un municipio central, que acapara los mayores niveles de actividad y relación y que ejerce, por tanto, funciones dominantes sobre el resto del territorio, y una periferia relativamente suburbanizada o en fase de hacerlo, definida como la primera corona metropolitana, íntimamente unida a la anterior y en cierto modo gravitando sobre el municipio central. Este arquetipo es de todos conocido y ha sido perfectamente descrito en la mayoría de los trabajos sobre aglomeraciones urbanas españolas.

El modelo territorial que venimos describiendo se completa con la existencia de una segunda corona, por regla general de difícil delimitación y más aún compleja definición, pero que se muestra como un espacio transicional donde aún puede observarse la morfología tradicional que refleja su pasado profundamente agrícola y donde, junto a explotaciones agrarias en pleno rendimiento, aparecen parcelaciones baldías en espera de nuevas asignaciones de usos. Más allá de esta zona transicional aparece ya el espacio rural en pleno funcionamiento.

Las delimitaciones correspondientes al Área Metropolitana de Sevilla han sido varias y pueden ser consultadas en un trabajo nuestro anterior (Almoguera, 1989). Los criterios de delimitación han ido cambiando con arreglo al ritmo transformador de la morfología urbana, de las relaciones funcionales y de las necesidades administrativas. Hoy por hoy parece existir cierta unanimidad en la delimitación física del Área Metropolitana, aceptándose la realizada por la Junta de Andalucía y que viene a recoger, no cabe duda, la mayor parte de los criterios y opiniones vertidos en el conjunto de los trabajos científicos ya publicados.

Si se analiza ahora el modelo, pero desde la óptica funcional, este tipo de áreas metropolitanas habría que definir las como «las metrópolis regionales por excelencia», de tal modo que constituirían la malla territorial capaz de permitir el funcionamiento de una sociedad concreta y facultarían su desarrollo económico, siendo las que recibirían las mayores localizaciones industriales correspondientes a la región (hasta un 80 por 100 de los establecimientos en los países desarrollados).

Además, destacarían en su calidad de centros prestadores de servicios de alta cualificación, función que habría que abarcar, como mínimo, el ámbito espacial constituido por su propia región, con lo que se les atribuía claramente el papel de ser centros difusores de innovaciones.

Este modelo funcional para Sevilla ha venido adoptando la definición de *Sevilla, metrópoli del sur*, concepto utilizado tanto en el discurso científico como en el administrativo e incluso académico, y que viene a significar algo más que un simple recurso histórico. Conllevaba la creencia en una ciudad con dinamismo propio, capaz de ser centro administrativo regional, pero que al mismo tiempo sería capaz de generar y transmitir innovaciones a través de la creación de importantes infraestructuras de naturaleza científica. Del mismo modo actuaría como nodo de localización de sedes empresariales con capacidad de decisión, y aparecería, en definitiva, como polo estratégico desde el punto de vista territorial, de cara a la intervención en espacios con importantes expectativas de rendimiento económico.

Sin embargo, esta definición acerca de la funcionalidad sevillana como *metrópoli del sur* era más bien un anhelo que una realidad. En la década de los ochenta Sevilla se aproximaba más al modelo de ciudad-enclave, apareciendo como centro administrativo de una región profundamente agraria y reflejando en su propia funcionalidad los rasgos propios de las economías dualistas. Como consecuencia quizás de ello arrastraba un déficit importante en infraestructuras y presentaba unos recursos humanos con inadecuada formación, pero con grandes potencialidades. En definitiva, mostraba a una sociedad en transformación tanto productiva como funcional: se exhibía como una metrópoli emergente.

Frente a esta realidad cabe preguntarse de qué manera las transformaciones relacionadas con la Expo 92 han contribuido a la consolidación definitiva de Sevilla como *metrópoli del sur*.

## TRANSFORMACIONES TERRITORIALES

### EL ESPACIO CENTRAL

La afirmación de Sevilla como área metropolitana fuertemente polarizada sigue siendo hoy perfectamente válida, participando así de este rasgo tan propio de las metrópolis españolas (Gutiérrez Puebla, 1992).

El municipio central, la ciudad histórica, localizaba en 1993 a 710.049 habitantes, esto es, algo más del 68 por 100 de la población total del área. Por lo que se refiere al empleo, las cifras rondaban en torno a 131.275 puestos de trabajo, es decir, el 65 por 100 del total provincial (Ayuntamiento de Sevilla, 1993).

Sin lugar a dudas, el municipio central ha sido el ámbito que ha experimentado mayores transformaciones, pudiéndose afirmar, como lo hacíamos al comienzo, que la imagen cartográfica que ofrece hoy el municipio ha variado sustancialmente con respecto a la de hace tan sólo algunos años. El mapa número 1, primero actualizado tras la Expo, refleja perfectamente el cambio ocurrido.

El trazado de una ronda externa de circunvalación –SE 30–, de la que carecía por completo, ha supuesto una mejora indiscutible en los accesos a la ciudad, aumentando sustancialmente los niveles de conexión respecto de la corona metropolitana. Al mismo tiempo ha generado todo un conjunto de posibilidades de localizaciones exteriores que no ha hecho más que empezar. La denominada «ciudad del transporte» (situada al este de la ciudad) quizás sea el ejemplo más llamativo, pero pueden citarse también otros, como el caso de algunos hipermercados de nueva creación, o los nuevos parques industriales debidos, en su mayoría, a la promoción privada. En todos los casos se ha procedido a ocupar los suelos mejor dotados posicionalmente hablando (Fig. 1).

Por su parte, el nuevo recorrido ferroviario y el desmantelamiento de las antiguas vías ha incorporado al espacio urbano de la ciudad el tramo norte de la margen izquierda del río Guadalquivir a su paso por el municipio, generando un área lúdica y de esparcimiento que ha venido a favorecer precisamente a aquellas barriadas que más lo necesitaban; los populosos barrios localizados al norte de la ciudad han visto así mejorado sensiblemente su entorno. De igual forma, esta actuación ha servido para agregar a la ciudad grandes extensiones de suelo a edificar, lo que va a suponer la compactación de algunos distritos urbanos hasta ahora parcialmente urbanizados.

Del mismo modo, la remodelación y nuevo trazado de las rondas intermedias –una de las obras más complejas pero que sin duda pueden calificarse de cruciales para la ciudad– ha servido para dotar de accesibilidad a ciertos sectores urbanos hasta ahora literalmente aislados y marginados, al tiempo que ha puesto de relieve la incompleta urbanización del municipio,

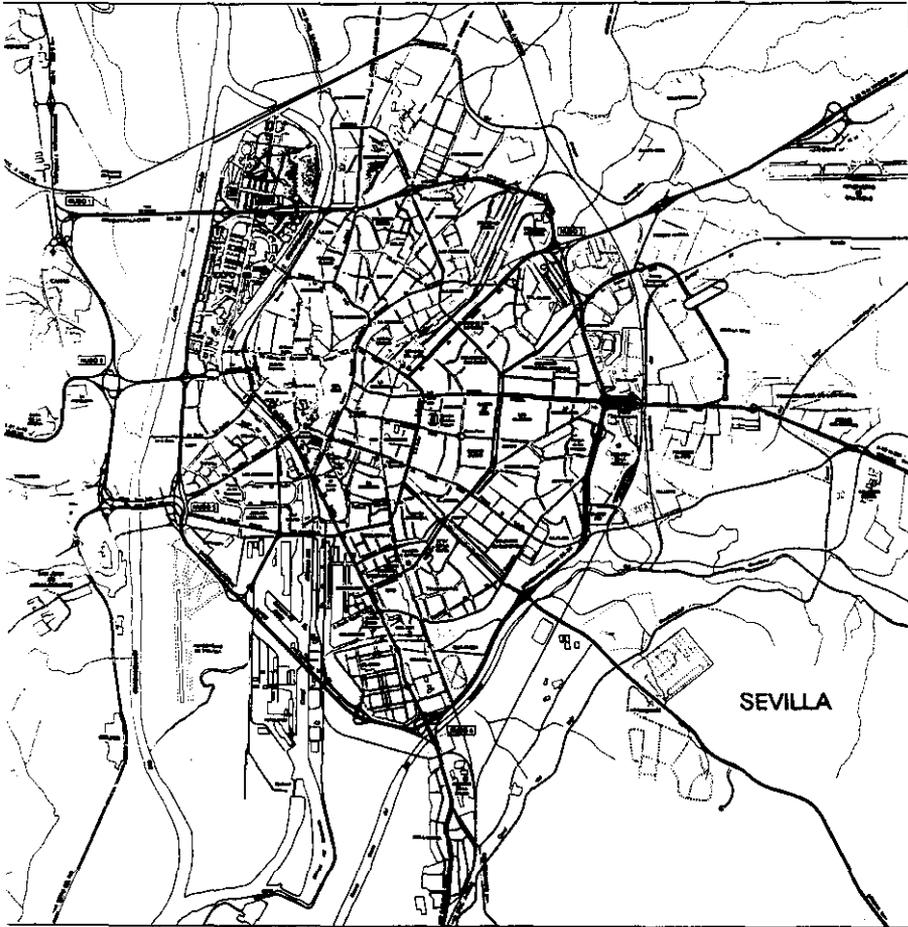


Figura 1.—Sevilla después de la Expo. Cartografía realizada por el Colegio de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos, Sevilla, 1993

incluso en áreas muy próximas al casco antiguo. Se espera así que en los próximos años ocurra un aumento de la compactación edificatoria de la zona central. Estos vacíos urbanos, como decíamos muy próximos al centro de la ciudad, adquieren gran importancia de cara a la generación de espacios residenciales de alta calidad ambiental y paisajística. No ha de olvidarse que existe una importante demanda real de tales entornos urbanos, de los que Sevilla prácticamente carece.

Por tanto, y por lo que se refiere a las nuevas infraestructuras de trans-

porte, el saldo no puede ser más positivo. Bien es verdad que en algunos nudos entre rondas se producen importantes retenciones, y también habría que denunciar la falta de previsión en el diseño de algunos puentes incorporados a las rondas —el caso más llamativo lo constituye el del Quinto Centenario, en el que ha sido preciso habilitar un nuevo carril central debido a sus constantes colapsos—; pero lo cierto es que todo este conjunto de nuevas infraestructuras ha permitido una mayor conexión entre el núcleo y la corona suburbana, permitiendo así la posibilidad de nuevas relaciones.

El suelo residencial y el número de viviendas, por su parte, se ha visto incrementado vertiginosamente; sin embargo, la fortísima fiebre especuladora y un excesivo incremento en los precios del suelo ha obligado a la población a seguir ocupando los espacios más exteriores localizados en municipios de la corona metropolitana o en promociones anteriores que aún disponen de grandes extensiones para edificar (Sevilla este). Las nuevas superficies liberadas, sometidas a precios de locura, hacen que se reserven para actividades terciarias direccionales de grandes rendimientos en capital, tales como compañías de seguros, sedes bancarias, edificios de oficinas, etc. El resultado es de todos conocido: un parque de oficinas sobredimensionado y vacío, bloques de viviendas muy compactadas y sin apenas espacios verdes entre bloques —sirva como ejemplo el sector Nervión— y una actividad edificadora que ahora, sin tanto espejismo y con precios algo más ajustados a la demanda real, parece recuperar cierta actividad, y junto a ello, como señalábamos, gran cantidad de suelo urbano en expectativa.

Por último, las zonas industriales siguen siendo mayoría aún las localizadas en el municipio central, acusando en algunos casos cierto agotamiento y obsolescencia. Es por ello que el Ayuntamiento sevillano ha iniciado ya los estudios previos para la toma de decisiones al objeto de mejorar la situación de tales zonas, muy en especial la situada en la margen derecha de la dársena. Llama poderosamente la atención constatar que, dadas las óptimas condiciones actuales de la corona metropolitana, los traslados industriales sean mínimos, y salvo ciertas actuaciones, a las que seguidamente nos referiremos, la industria sevillana sigue localizándose en su gran mayoría en el municipio central. Ello refuerza la idea de un área metropolitana fuertemente polarizada.

## LA CORONA METROPOLITANA

Esta franja suburbana, materialmente soldada al municipio central a través de las rondas externas ya descritas, sigue manteniendo aún ese aire de zona en transformación que la viene caracterizando desde hace años, y no se presenta bajo la forma de *continuum urbano*, sino que aparece amodo de anillo difuso e incompleto cuya génesis y dinámica hay que explicarla, necesariamente, a través de factores de índole local.

El sector oeste, constituido por las terrazas del Aljarafe, más próximas a la capital y separadas de ella secularmente por las zonas inundables del Guadalquivir, es el ámbito que ha sufrido una auténtica suburbanización del espacio, habiéndose materialmente fusionado unos con otros, los municipios de Castilleja de la Cuesta, Tomares, Bormujos y S. Juan de Aznalfarache.

En efecto, si se consultan los índices de crecimiento del número de viviendas e incremento demográfico de los últimos cuatro años podrá comprobarse cómo alguno de estos municipios ha experimentado crecimientos demográficos superiores incluso al 100 por 100.

Es sin duda en esta zona donde se plantean los mayores problemas de naturaleza metropolitana, ya que la expansión se ha producido a costa de pequeños pueblos que han perdido totalmente sus señas de identidad y que carecen, en la mayoría de los casos, de los equipamientos y servicios necesarios para hacer frente a su rapidísimo crecimiento; por todo ello puede considerarse en la actualidad como el sector residencial por excelencia de la corona metropolitana.

Su progresión se ha debido, casi exclusivamente, a las facilidades dadas a la edificación por parte de sus respectivos ayuntamientos, observándose un parque de viviendas excesivamente sobredimensionado, con un número nada despreciable de promociones aún sin ocupar.

Sin apenas infraestructura terciaria, y sin contar con espacios reservados para la industria, es el ámbito que ha venido a beneficiarse mayormente del nuevo trazado viario, por lo que de forma casi inmediata a la inauguración de la ronda de circunvalación sevillana ha visto cómo el nuevo suelo industrial delimitado como tal se ha ocupado rapidísimamente (Parque industrial Pistas), al tiempo que la actividad comercial bajo la forma de grandes superficies comerciales ha hecho su aparición.

En definitiva, la zona oeste del área metropolitana muestra un dinamismo económico e índices de ocupación del suelo que la señalan como el sector auténticamente metropolitano de la aglomeración sevillana.

El resto del espacio metropolitano, en líneas generales, se mantiene en la misma línea de años anteriores. Constituido por comarcas tradicionales ya descritas y muy bien estudiadas, más de las dos terceras partes de su superficie están dedicadas a la producción agraria, para las que sus suelos reúnen excelentes condiciones; en total unas 50.000 Ha. de superficie cultivada y en plena producción se localizan en esta corona suburbana (Junta de Andalucía, 1993). Ello hace que la actividad agraria sea superior al resto de las áreas metropolitanas españolas, localizándose, en su gran mayoría, en el sector norte de la corona, que mantiene así unas formas de vida y un ambiente marcadamente agrario.

Los sectores este y sur, por su parte, se vinculan muy directamente a la primera expansión industrial sevillana, que se apoyó fundamentalmente en los municipios de Alcalá de Guadaíra y Dos Hermanas. Ambos núcleos apa-

recen en la actualidad como los auténticos y únicos subcentros de la aglomeración, con poblaciones que superan en ambos casos los 50.000 habitantes. Se trata de municipios que, a pesar de las fuertes transformaciones sufridas en años anteriores, no han perdido del todo sus señas de identidad y mantienen un nivel de servicios y dotaciones bastante satisfactorio, por lo que gozan de una cierta autonomía respecto de la capital sevillana.

Cabe señalar, en relación a estos sectores, la ocupación de las márgenes de los grandes viarios anteriores al programa «Expo 92» —ahora remozados y ampliados— por parcelaciones industriales que se disponen a modo de corredores entre los grandes polígonos de promoción estatal y el municipio central. Las remodelaciones viarias de los últimos años han servido para incentivar aún más si cabe este tipo de localizaciones industriales de naturaleza lineal, al tiempo que atraen nuevas ocupaciones situadas sobre suelo de promoción privada.

En definitiva, y por lo que a la corona metropolitana se refiere, las transformaciones han venido señaladas por un aumento de las posibilidades de relación entre la corona y el municipio central, al tiempo que se materializaba el *continuum urbano* tan sólo en el sector oeste del anillo metropolitano, donde, como decíamos, se han detectado importantes problemas de índole metropolitana. En el resto del área se han abierto importantes expectativas de nuevas localizaciones —que no es poco—, tanto industriales como residenciales y terciarias, pero por ahora todo se reduce a eso.

Sin embargo, la modificación más importante que se ha producido en la corona metropolitana ha consistido en la incorporación de un espacio verdaderamente estratégico y de gran trascendencia para el futuro de la aglomeración: nos referimos al denominado «Parque Tecnológico de la Isla de la Cartuja».

La isla de la Cartuja constituye una extensión de 300 Ha. de terrenos inundables, situados en la margen derecha del río Guadalquivir, al noroeste de la ciudad, donde se localizó la Exposición Universal de 1992. Su proximidad al centro urbano la convierten en un ámbito verdaderamente privilegiado, habiendo sido dividido, con posterioridad a la Expo, en dos grandes zonas bien diferenciadas. Por un lado, el recinto cultural y lúdico que constituye el «Parque de los Descubrimientos», abierto al público el 5 de junio de 1993, y que constituye uno de los cinco grandes parques temáticos del mundo. De otra, el denominado «Parque Tecnológico de la Cartuja», espacio que ha sido considerado como un poderoso polo de formación-investigación a través del cual, merced a la intervención tanto de la iniciativa privada como de la pública, se potenciará la innovación científica y tecnológica aprovechando así al máximo la impresionante infraestructura de telecomunicaciones creada con motivo de la Expo 92.

## TRANSFORMACIONES FUNCIONALES

El área metropolitana de Sevilla ha sido y es hoy la más importante aglomeración del sur de la Península Ibérica, habiendo desempeñado secular-

mente, como ya se indicó, la función de centro administrativo a escala regional. Del mismo modo destacaba, y aún lo sigue haciendo, por ser el principal nodo económico de la región, aunque bien es verdad que en los últimos años ha manifestado claros síntomas de transformación, reflejando así la evolución característica de los espacios con economías en fase transicional.

El sector agrario —ya lo hemos visto— ha mantenido y mantiene aún cierta importancia, superando con crecer el porcentaje en valor añadido correspondiente a la aportación debida a este sector en relación con otros espacios metropolitanos. Es, por otra parte, el menos estudiado, y dada su tradición y desarrollo en el espacio metropolitano de Sevilla, convendría examinar su evolución y posibilidades futuras mediante análisis más rigurosos de los que ahora tenemos, pues quizás pueda actuar como abastecedor de un mercado local nada despreciable, al menos en ciertos productos.

La industria, por su parte, apareció en la última década como un sector de cierto desarrollo y no menos interés. Los transformados metálicos —ligados al sector público—, en especial las ramas de aeronáutica, naval y automóviles, han llegado a generar más del 38 por 100 del valor añadido bruto (Junta de Andalucía, 1993). Junto a ellos, el subsector de la alimentación ha abierto grandes expectativas de futuro debido a su dinamismo y capacidad exportadora. El tercer subsector, muy activo por cierto, y con una productividad superior a la media nacional, lo constituye la construcción y obras públicas, que genera a su vez fenómenos productivos de arrastre muy dignos de tenerse en cuenta.

Por último, sin duda la actividad más importante, tanto en número de empleos generados como en valor añadido, lo ha constituido el sector terciario. Sin embargo, el terciario sevillano ha estado muy ligado al papel que la aglomeración desempeñaba como centro regional, de tal forma que permanecía muy vinculado al sector público —enseñanza, sanidad, administración—, habiéndose reforzado incluso este carácter aún más si cabe al designarse a Sevilla como capital regional y sede del parlamento autónomo. Al mismo tiempo se apreciaban ciertos atributos que lo presentaban como un sector poco evolucionado, aproximándose incluso al modelo de «terciario viciado» propio de las sociedades escasamente desarrolladas.

Ahora bien, en los últimos años este panorama ha iniciado una serie de modificaciones que aún no han hecho más que empezar. Verdaderamente la gran mayoría de ellas han sido posibilitadas gracias al programa Expo 92; pero otras vienen marcadas por las nuevas tendencias en economía y, sobre todo, por la nueva orientación del planteamiento y del decidido apoyo de los técnicos e intelectuales al servicio de la ciudad.

Las teorías que relacionan el crecimiento económico y la jerarquía urbana han evolucionado vertiginosamente en los últimos años de la década de los ochenta y principios de los noventa, de tal manera que los nuevos modelos de planificación estratégica vienen a retomar la antigua idea de que la ciu-

dad y la ciudadanía forman una organización emprendedora que las convierte en auténticos nodos, protagonistas indiscutibles del crecimiento económico. Este axioma, a su vez, va unido a una nueva concepción del territorio, al menos en la denominada «Europa de las ciudades», en la que se supera la idea de las «economías nacionales» basadas en la concepción política del Estado-Nación para abrazar aquella otra en la que el continente se configura morfológicamente por aglomeraciones urbanas cuya disposición, a través de grandes ejes de comunicaciones, permite las relaciones interurbanas, incrementando así los niveles de intercambio; se habla incluso de «villes-Etats». En definitiva, las aglomeraciones urbanas se dibujan como los auténticos agentes de la transformación económica y protagonistas indiscutibles de la organización territorial.

Los ejes urbanos europeos han sido ya perfectamente cartografiados y descritos (Mariconi-Ebrard, 1993). En ellos la aglomeración sevillana aparece integrada en el eje Mediterráneo, localizándose como la metrópolis más meridional de la Península Ibérica; ello implica, *per se*, la modificación drástica de la funcionalidad mantenida por la ciudad secularmente, incorporando nuevos rasgos que, con toda probabilidad, la van a aproximar mucho más a este concepto de Sevilla, *metrópolis del sur*, que hasta ahora, y como decíamos, ha sido más un deseo o una intuición que una realidad.

Las inversiones llevadas a cabo con motivo de la Expo 92 han resultado cruciales a la hora de acometer este cambio de funcionalidad, pues han permitido la total integración del área metropolitana en los ejes de relación regionales, nacionales e internacionales; la impresionante infraestructura de telecomunicaciones y el acierto en la concepción del Parque Tecnológico de la Cartuja como centro dedicado a la generación de investigación aplicada en nuevas tecnologías, en especial aquellas consideradas como estratégicas para el desarrollo económico, lo convierten en un medio de «Innovación articulado internacionalmente» (Informe, 1994).

Así, la aglomeración empieza a cambiar. El sector terciario, tradicionalmente ligado a la Administración pública, se diversifica, y la situación ventajosa que supone disponer de inmuebles perfectamente equipados para dichos fines no hace más que fomentar lo que hasta ahora se vislumbraba como una tendencia. Naturalmente, tan sólo falta que los precios se ajusten a las necesidades del mercado, ya que aparecen sobredimensionadas en exceso (Fig. 2).

De igual modo, el decidido impulso de la economía local a través de la potenciación de los sectores económicos más favorables (industrias alimentarias, del ocio, etc.) comienza a producir una elevación de los niveles de renta justamente en las franjas sociales más necesitadas, lo que viene a suponer una expansión de la demanda real del mercado muy digna de tenerse en cuenta. Bien es verdad que la crisis que viene afectando a algunos sectores industriales enmascara en cierto modo este efecto.



Al mismo tiempo, el municipio central renueva su morfología urbana —es ahora cuando se está renovando— de tal modo que el plan de reurbanización de barriadas, que está llevando a cabo el Ayuntamiento sevillano, supone un auténtico acierto, pues redundando directamente en la calidad de vida de los ciudadanos al mejorar su entorno más inmediato, su lugar de convivencia.

La corona metropolitana, al menos en su sector oeste (Aljarafe), ha de pasar por unos años en los que no se prevén grandes crecimientos, sino que, por el contrario, tiende a estabilizarse, y todo lo más asistirá a una ocupación lenta y gradual de sus espacios mejor posicionados para las actividades terciarias, muy en especial las dedicadas al sector comercial bajo modalidad de grandes superficies. Para el resto de la corona tampoco se esperan grandes crecimientos demográficos, ni en el parque de viviendas, dado el importante volumen de promociones sin ocupar, ello de una parte; de otra, la gran cantidad de suelo libre que espera ser urbanizado en Sevilla capital, hace suponer que sea precisamente este espacio el que detecte una mayor actividad inmobiliaria en detrimento de la correspondiente a los municipios suburbanos.

Como puede apreciarse, la ciudad y su aglomeración han sido dotadas de los medios necesarios para sumarse a esa constelación de ciudades europeas que habrán de actuar como centros de producción y decisión en el siglo XXI. Ya aparece integrada en los grandes ejes urbanos y, sobre todo, ocupa una posición altamente interesante al localizarse en uno de los vértices estratégicos de los mismos. Cuenta además con los recursos humanos necesarios, aunque quizá sea necesario mejorar los niveles de formación. Sus estructuras urbanas aparecen renovadas y cuenta con magníficas infraestructuras de innovación e investigación. A nivel administrativo, tanto municipal como regional, existe voluntad decidida de coadyuvar a la formación de esta nueva metrópolis meridional: falta quizás entendimientos entre las distintas instituciones y, por qué no decirlo, un más eficaz funcionamiento de las mismas.

La crisis económica, sin duda, ha servido para ralentizar el proceso transformador, pero al mismo tiempo está contribuyendo a generar un debate mucho más reflexivo, en el que tienen cabida las posturas de revisión y corrección de políticas poco adecuadas.

Sin embargo, la aglomeración urbana tiene planteados importantes problemas a resolver. Quizás el más urgente de todos sea el transporte, ya que se da la paradoja de tener unas magníficas infraestructuras pero carece casi por completo de sistemas de transportes. Esperamos que el Plan Integral del Transporte del Área Metropolitana de Sevilla, ahora en fase de redacción, venga a paliar las importantes deficiencias en este sector, cuyo buen funcionamiento, por otra parte, es crucial para una articulación armónica del área. Del mismo modo, la gestión del abastecimiento de agua, la eliminación de los residuos sólidos o la gestión integrada de los intercambiadores de mercancías son problemas que reclaman una urgente solución. Podrían citarse algunos más, pero sirvan ellos como ejemplo.

El Plan Territorial del Área Metropolitana de Sevilla, ahora en fase de elaboración, habrá de tener bien presente tales cuestiones, no sólo las de índole urbanística, sino también las de naturaleza funcional, pues es necesario observar con atención los procesos actuales para poder aislar las tendencias futuras. Nos consta que el mencionado Plan se concibe como un documento flexible y basado en el consenso entre fuerzas políticas, lejos de la rigidez de anteriores planteamientos. Esperemos que así sea, ya que Sevilla y su área no puede ni debe perder esta oportunidad histórica.

#### BIBLIOGRAFÍA

- ACUERDO... de 31 de mayo de 1994, del Consejo de Gobierno, por el que se formula el Plan de Ordenación del Territorio de la aglomeración urbana de Sevilla, *BOJA*, núm. 88, pp. 7323-24.
- ALMOGUERA SALLEN, P. (1989): *El Área de Sevilla como Sistema Metropolitano*, Sevilla, Instituto de Desarrollo Regional.
- AYUNTAMIENTO DE SEVILLA (1994): *Anuario estadístico*, Sevilla, Área de Economía.
- BOSQUE MAUREJ, J. (1992): «Crecimiento y remodelación de la ciudad de Granada», *Anales de Geografía de la Universidad Complutense*, núm. 12, pp. 191-200.
- BRENES, R., y varios (1993): «Reestructuración productiva y comportamiento de la industria en la aglomeración urbana de Sevilla», *Ciudad y Territorio. Estudios Territoriales*, núm. 98.
- ESTÉBANEZ ÁLVAREZ, J.; MOJINA IBÁÑEZ, M., y PÉREZ SIERRA, C. (1993): «Madrid, configuración de una ciudad global», *Geographicalia*, núm. 30, pp. 177-190.
- GONZÁLEZ URRUELA, E. (1991): «Industrialización y desarrollo metropolitano en España», *Eria*, pp. 199-215.
- GUTIÉRREZ PUEBLA, J. (1992): «Accesibilidad y descentralización en el espacio metropolitano madrileño», *Anales de Geografía de la Universidad Complutense*, núm. 12, pp. 325-331.
- JUNTA DE ANDALUCÍA (1993): *Área Metropolitana de Sevilla, 1993. Cuaderno de datos básicos*, Sevilla, Consejería de Obras Públicas y Transportes.
- MARICONI-EBRARD, F. (1993): «L'Europe des villes», *L'Espace Géographique*, núm. 4, pp. 366-378.