

## NOTAS, NOTICIAS y COMENTARIOS

### EL PROGRAMA DE DESARROLLO REGIONAL DE ANDALUCÍA (PADE), 1987-1990

La constitución de Andalucía en Comunidad Autónoma ha generado una serie de transformaciones en las instituciones básicas, que modificarán de manera importante la forma de organizarse de la sociedad y la marcha de la economía; y en consecuencia, la planificación territorial. Esto se explica porque el derecho a la autonomía encierra entre otros aspectos el principio de la redistribución del poder y, en definitiva, tiende a un mejor reparto de la riqueza. En este sentido, podemos decir que el nuevo Estado despertó desde un principio grandes esperanzas, sobre todo en las Comunidades Autónomas deprimidas, ante la posibilidad de resolver los problemas que venían arrastrando desde tiempos pasados.

Pero, aunque hemos aludido a la Constitución para situar el origen de las autonomías, el período 1975-1986 supone una etapa de transición en la planificación regional y territorial hasta desembocar en la entrada del Mercado Común y la elaboración de los Programas de Desarrollo Regional (a partir de 1987). En realidad, el Plan Urgente para Andalucía (1980) y el Programa Económico Regional (1984-1986) son planificaciones de tipo sectorial que apenas tienen incidencia territorial. En general se trata de una etapa en que los equipos técnicos de planificación carecen de experiencia suficiente para desempeñar su labor.

Todo proceso de planificación tiene como finalidad la adopción de un conjunto de medidas y el establecimiento de prioridades en sus objetivos, de acuerdo con el volumen de recursos y la duración del programa de desarrollo; por ello, deberían incluir un calendario de realidades, a ser posible cuantificadas. Así pues, una de las tareas básicas de todo Plan es realizar un diagnóstico que enfoque correctamente los problemas que se desean solucionar.

Uno de los aspectos positivos del PADE (1987-1990) es que las metas aparecen jerarquizadas en función de la importancia que tienen para Andalucía:

- 1) Conseguir el pleno empleo.
- 2) Alcanzar un adecuado nivel de bienestar y la mejora de la calidad de vida.
- 3) Desarrollar acciones directas para intentar una mayor integración del sistema productivo.
- 4) Modificar los desequilibrios regionales.

El paro en Andalucía, o lo que es lo mismo, la falta de creación de empleos en número suficiente, de acuerdo con el crecimiento de la población, es un problema estructural que tiene raíces profundas y que se agudiza con la crisis de 1973. De la misma forma el nivel de renta y de calidad de vida constituyen dos de los parámetros explicativos del subdesarrollo andaluz que nos están indicando que los recursos endógenos no se utilizan a pleno rendimiento.

Es decir, estamos hablando de graves problemas seculares de la sociedad andaluza, que se pretenden solucionar en un plazo corto, de cuatro años, con unos recursos que en términos globales son los segundos del Estado (cuadro I), en cuanto a volumen (después de Cataluña). Pero que teniendo en cuenta la extensión de Andalucía, su población y la importancia de los problemas a resolver, apenas sirven para hacer frente a las competencias transferidas; ya que no sólo deben mantener el nivel de equipamiento social existente, sino procurar disminuir la distancia que le separa de las comunidades mejor dotadas y del resto de países de la CEE.

#### CUADRO I

##### APLICACION DE LOS RECURSOS FINANCIEROS A LOS PROGRAMAS DE ACTUACION, AGRUPADOS POR AREAS (RESUMEN) (CIFRAS EN MILLONES DE PESETAS)

Areas	Dotación 1987	Dotación 1988	Dotación 1989	Dotación 1990	Dotación Total
Fomento del empleo .....	7.140	8.788	8.579	9.699	34.206
Apoyo a la actividad empresarial .....	3.302	3.864	3.935	3.980	15.081
Adecuación y desarrollo tecnológico .....	859	978	1.105	1.260	4.202
Coordinación y apoyo a las CC.LL. ....	445	520	540	570	2.075
Sector agrario y pesquero .....	21.625	23.662	24.900	28.410	98.597
Industria .....	2.648	4.973	5.054	5.681	18.356
Turismo .....	910	2.550	3.266	4.008	10.734
Comercio .....	1.041	1.240	1.409	1.562	5.252
Transportes y comunicaciones .....	1.515	1.510	1.500	1.500	6.025
Infraestructuras .....	28.480	33.558	37.738	40.795	140.571
Equipamientos colectivos (Educación, Sanidad y Viviendas) .....	43.260	44.467	45.757	46.727	180.211
Servicios Sociales .....	22.979	24.236	24.675	25.112	97.002
Análisis y Planificación Territorial .....	427	415	428	438	1.708
Protección del Medio Ambiente .....	2.156	2.840	2.930	3.010	10.936
Cultura .....	7.953	11.553	10.822	10.863	41.191
<b>TOTAL J. ANDALUCIA .....</b>	<b>144.740</b>	<b>165.154</b>	<b>172.638</b>	<b>183.615</b>	<b>666.147</b>

Las estrategias adoptadas para conseguir los objetivos se apoyan en el desarrollo endógeno y, en consecuencia, el sector público juega un papel catalizador; esto es, de prestación de servicios que favorezcan el crecimiento. Ello supone dedicar un porcentaje significativo al desarrollo de servicios para las empresas: investigación, difusión de innovaciones, asesoramiento de empresas, acceso a la información, promoción del capital riesgo, formación técnica de los trabajadores, etc...

Sin embargo, debido al déficit de infraestructuras, de equipamientos y a la falta de empleos, la parte proporcional que se puede dedicar a la creación de economías externas es muy modesta. Tan sólo un 2,34 % del presupuesto sirve para apoyar a la actividad empresarial; un 0,59 % al desarrollo tecnológico; 3,02 % al fomento industrial; 1,54 % al turismo y un 14,82 % al sector agrario y pesquero, incluido la creación y consolidación de cooperativas.

Pero, a pesar de la escasez de recursos, la Junta de Andalucía ha procurado que el IFA (Instituto de Fomento Andaluz) se orientara de acuerdo con las tendencias actuales que se recomiendan a las sociedades de promoción y financiación de carácter público; y para ello, dicho organismo, lleva a cabo una política de promoción y suministro de determinados servicios, así como de asistencia técnica a las empresas.

Por todas estas razones, un aspecto a tratar en profundidad sería el del crecimiento endógeno. No existe un cuerpo doctrinal unificado, sino diferentes teorías, aunque la mayoría de ellas se basan en el supuesto de la existencia de un fuerte contraste entre la creciente movilidad de los bienes y la estabilidad de los entornos regionales. Caracterizados estos por factores tales como la cualificación de la mano de obra, las técnicas de producción y de organización, así como las estructuras sociales e institucionales. Y en ese sentido, los objetivos de las políticas regionales deberían ser el pleno empleo de los recursos propios y el aumento de la productividad de los mismos.

Un desarrollo endógeno, así entendido, es un proceso que contiene al menos tres dimensiones: una económica, en que las empresas endógenas demuestran capacidad para la organización de los factores productivos con niveles de productividad suficientes para competir en los mercados; otra, socio-cultural, en que los valores y las instituciones regionales sirven de base al desarrollo y, otra, política-administrativa, en la que los poderes autonómicos son capaces de crear un clima económico.

Así pues, en el crecimiento endógeno, no sólo es importante la cantidad de recursos disponibles, sino los aspectos cualitativos; sobre todo la capacidad humana, en función de los condicionantes históricos, sociales y naturales. Esto es, el capital fijo que tiene ese territorio: infraestructura, iniciativa, experiencia industrial, etc. Pero, a partir de la crisis de 1973, los países desarrollados empezaron a definir este tipo de crecimiento, fundamentalmente sobre la base de tres características: a) La capacidad que puede tener un espacio de crear innovaciones, b) De difundir los cambios tecnológicos y c) De modificar sus propias estructuras económicas, reasignando los recursos desde los sectores en declive hacia los más punteros.

En consecuencia, si Andalucía hace suya esta última proposición, serán los países desarrollados los que tendrán mayores ventajas comparativas, puesto que son los que llevan a cabo las innovaciones tecnológicas; mientras que, las zonas periféricas, como la comunidad andaluza, sólo están preparadas para llevar a cabo difusión de innovaciones y no en todas las partes de su territorio.

El PADE define el crecimiento endógeno como la capacidad de adaptación de una sociedad y de los agentes económicos que operan en ella a las exigencias del progreso técnico, a la difusión de innovaciones y a la evolución del mercado mundial. A esta definición habría que añadir los esfuerzos que deben realizar un territorio para que sus sistemas sociales estén preparados para llevar a cabo cambios estructurales y tecnológicos.

La Junta de Andalucía sigue en este caso las pautas de la CEE y adopta la postura que tomaría una zona desarrollada, puesto que es la única que puede seguir. ¿Pero es este el tipo de crecimiento endógeno que le conviene a Andalucía? A la hora de tomar decisiones sobre que estrategia de crecimiento escoger, surge la grave dificultad de emplazar a la comunidad andaluza en el estadio económico que le ha marcado la nueva división internacional del trabajo. Y observamos que se trata de una región situada en una zona crítica, puesto que no es ni un territorio plenamente subdesarrollado ni, como sabemos, industrializado, pero, que además forma parte de una comunidad de países desarrollados.

En este sentido, convendría relacionar la estructura económica andaluza con la del Mercado Común para establecer diferencias y estudiar las estrategias a seguir de cara al impacto que va a causar la entrada en la CEE y la implantación del mercado único. Y también con el objetivo de analizar si los sectores seleccionados para conseguir el desarrollo endógeno entran en cohesión o no, con las pautas que marca la Comunidad.

Si estudiamos, también, en que parte del territorio andaluz se podría desarrollar un crecimiento endógeno basado en la capacidad de realizar cambios estructurales y tecnológicos, nos daremos cuenta que dicha zona habría que situarla en el triángulo Sevilla-Huelva-Cádiz y en Málaga. Puesto que es el área más urbanizada, dotada de infraestructuras y de equipamientos de todo tipo, así como de mano de obra cualificada.

Sin embargo, el PADE pretende atenuar las desigualdades territoriales de renta, generando un eje de desarrollo que compense la polarización del crecimiento en las zonas del litoral y en el triángulo Sevilla-Huelva-Cádiz. Eje que está formado por la Depresión Intrabética, zona Nororiental y las áreas de Sierra Morena correspondientes a las provincias de Córdoba, Sevilla y Huelva. Y para ello dedica un 20,32 % del presupuesto a la dotación de infraestructuras y de equipamientos en parte de las zonas anteriormente aludidas.

El último de los objetivos del PADE consiste en orientar sectorialmente parte de los incentivos regionales hacia las actividades con mayor potencial; bien por su fuerte implantación local o bien por su futuro esperanzador. De ahí que una de las finalidades de la política regional sea seleccionar la distribución más eficiente de los recursos productivos y fomentar los cambios tecnológicos con miras a aumentar la competitividad.

Estas actividades son las relacionadas con el complejo agroindustrial, donde existen grandes posibilidades de innovación y de diversificación intrasectorial vía insumos; por ejemplo en investigación de semillas, maquinaria agrícola, piensos y abonos, sistemas de riego y regulación térmica. Otro de los sectores con potencial endógeno es el turismo y ciertas industrias emergentes, como seguidamente veremos, con capacidad tecnológica y de innovación.

En este sentido, el turismo tiene a corto y medio plazo un brillante porvenir por el marco físico, la imagen, y los contenidos culturales. Y, además, puede y debe estar relacionado con el desarrollo del terciario y las actividades agroalimentarias,

estableciéndose una estrecha colaboración entre las tres. Sin embargo, conviene tener presente que la potenciación del complejo agroindustrial y el turismo es una estrategia que en principio deberían optar los países mediterráneos como fórmula de salida del subdesarrollo; puesto que son las únicas en que pueden presentar ventajas comparativas, frente al resto de países desarrollados.

Por otra parte, existen algunos sectores emergentes con capacidad innovadora (acuicultura, cultivos intensivos, energía solar, etc...) que, junto con la microelectrónica, las tecnologías de la información y un grupo de empresas con futuro, como la industria aeronáutica, la del automóvil, etc..., interesa que se desarrollen y se integren en Andalucía.

Efectivamente, en los países industrializados todas estas actividades experimentaron una fuerte demanda en los últimos quince años, con crecimientos medios anuales de un 7 % y no se han visto afectados por la crisis. Además, las nuevas tecnologías basadas en la microelectrónica se pueden aplicar a los sistemas descentralizados, incrementando la flexibilidad y la capacidad de innovación de la pequeña y mediana empresa.

Por último, si analizamos los aspectos espaciales del PADE, vemos que la planificación de las intervenciones públicas adolecen con frecuencia de un marco territorial de referencia. Así por ejemplo, aunque se haya escogido la Depresión Intrabética, la zona Noroeste, etc... como eje de desarrollo, no existe un buen ajuste entre los programas de actuación y los problemas estructurales (estudiados en la primera parte del PADE), de un lado, y las actuaciones del sector público desde el punto de vista espacial.

En consecuencia, hace falta una mayor coordinación entre las distintas consejerías y la dirección general de Economía, de forma que se pueda encardinar mejor todas las actuaciones de la Junta. De la misma forma que debe haber una mayor cooperación entre los diferentes niveles administrativos, Ayuntamientos-Junta y Junta-Administración Central que permita la utilización óptima de los recursos públicos.

De lo expuesto anteriormente, se puede deducir, que no basta con elaborar un buen Programa de Desarrollo Regional para obtener unos resultados satisfactorios. A la hora de conseguir una mejor racionalidad de los recursos y un efectivo control de las medidas desarrolladas hace falta, de un lado, una mayor coordinación a todos los niveles, y de otro, que los instrumentos y las medidas autonómicas sean complementarias y estén en estrecha relación con las de carácter nacional.

Porque, al fin y al cabo, tampoco conviene olvidar que la economía mundial está cada vez más internacionalizada y los grandes centros de decisión escapan de las planificaciones nacionales. En esta situación, la capacidad de desarrollar políticas económicas regionales resulta difícil.

ROSA JORDA BORRELL

Profesora Titular de Análisis Geográfico Regional  
Universidad de Sevilla

## LA SITUACION DEL REGADIO ANDALUZ EN 1904 A TRAVES DEL INFORME DE LA JUNTA CONSULTIVA AGRONOMICA

En nuestro país, la escasez y el grado de fiabilidad de las fuentes históricas se presenta como un inconveniente en los estudios de geografía agraria, máxime cuando interesa obtener información desagregada territorialmente. Por ello hemos considerado interesante destacar en esta nota la labor que, desde finales del siglo XIX realiza la Junta Consultiva Agronómica, con la publicación de informes estadísticos a escala provincial sobre estimaciones de producción agraria, así como memorias anuales sobre determinados cultivos o, como en el caso que nos ocupa, un estudio referente a la situación de *El regadío en España* en 1904.

Este informe se enmarca en la mentalidad regeneracionista que, preconizada entre otros por Joaquín Costa desde finales del siglo XIX, propugnaba la realización estatal de obras hidráulicas como solución a los problemas de la agricultura del momento. La transformación de la superficie cultivada de secano en regadío era contemplada entonces, a modo de reforma agraria de carácter técnico con una doble implicación: la intensificación de la producción y la «cuestión social», mediante la automática parcelación de la tierra y consiguiente reparto.

La Restauración no va a permanecer ajena a estas indicaciones, como muestran dos planes de obras hidráulicas promulgados a principios de siglo. En ambos casos, tal y como señala ORTEGA<sup>1</sup>, resulta evidente «la preocupación oficial por analizar las necesidades y prioridades infraestructurales, base de la transformación técnica para la agricultura», por lo que se consideraba necesaria la recopilación de información referente a la situación de las tierras regadas y a los aprovechamientos de aguas existentes.

El Plan Nacional de Obras Hidráulicas del 11-V-1900 (Gaceta de Madrid, 12-V-1900), de acuerdo con el RD de 4-XII-1873, encomienda en su artículo 4.º dicha recopilación a los «Ingenieros Agrónomos que prestan servicio en las provincias», como punto de partida para la redacción de un Plan General de Canales, Riegos y Pantanos. Por todo ello, la Junta Consultiva Agronómica decidió dedicar su memoria anual de 1904 a la «Noticia agronómico-estadística acerca del cultivo de regadío en España», refundiendo las Memorias sobre Riegos remitidas por los Ingenieros de los Servicios Agronómicos Provinciales.

La publicación de la obra se estructura en base a la exposición detallada de la situación del regadío en las trece regiones en las que divide el territorio peninsular, más Baleares y Canarias. Antes de entrar en el análisis pormenorizado de la información referente a Andalucía, realizaremos un breve comentario sobre el prólogo, epílogo y cuadro-resumen que acompañan la publicación de esta Noticia.

---

1. ORTEGA CANTERO, N.: *Política Agraria y dominación del espacio. Orígenes, caracterización y resultados de la política de colonización planteada en la España posterior a la Guerra Civil*. Madrid, Ed. Ayuso, 1979.

El prólogo constituye un bello compendio sobre el significado del concepto *política hidráulica* que a principios de siglo se asocia al de *regeneración*, puesto que «condensa, en suma, todos los medios que precisa emplear para la resolución de la prolongada crisis que sufre la agricultura patria», por medio de un conjunto de soluciones pragmáticas. La *política hidráulica* no va referida únicamente, a la transformación en regadío mediante la realización de grandes obras de infraestructura («la posibilidad de los riegos no es por sí sólo el medio de regeneración para nuestros intereses agrarios», según se afirma en el prólogo), sino que incide además, en cuestiones agrícolas y económicas como la rotación de cultivos, la comercialización de los productos agrarios o la fertilización de los suelos. En este sentido, el informe destaca por la globalidad de sus planteamientos, vigentes hoy en las propuestas de transformación y desarrollo agrario.

En cualquier caso, la construcción de pantanos es paso obligado hacia la irrigación que se considera implicará, necesariamente, cambios en la estructura de la propiedad, en las condiciones de trabajo, índice de productividad... en la distribución de la riqueza, en suma. De este modo, y en palabras de MOCLUS y OYON<sup>2</sup>, mediante una reforma agraria de carácter *técnico-productivista*, se alcanzan medidas social-reformadoras, con la consecución de objetivos de justicia social a través de la acción política.

Paso previo a ese proceso y como ya quedó señalado más arriba (RD 11-V-1900), es preciso conocer la situación del regadío, base de futuras actuaciones. La publicación de la Junta Consultiva Agronómica incluye un cuadro-resumen, que sintetiza los resultados extraídos de las Memorias Provinciales. Según este, la superficie regada en el total nacional es de 1.230.000 has. (el 6 % de la superficie cultivada), si bien sólo lo son de modo constante algo menos de 900.000 has., en una cifra próxima a la ofrecida por los Servicios Hidráulicos (1900) de 1.000.000 has. Por regiones, los porcentajes más altos corresponden a Levante (24 % de riego constante con un total de 254.643 has. regadas), seguida de Cataluña con un 20 %, y Aragón y Navarra que cuenta, sin embargo, con una mayor superficie regada total de modo constante y eventual (234.746 has.).

Para alcanzar los 2.500.000 has. en las que se estima la superficie óptima en regadío, el primer paso radica en la transformación del riego eventual en constante. Se considera necesaria entonces, la construcción de canales para la derivación directa de los cursos superficiales, así como también la construcción de embalses y pantanos y, sobre todo, el tratamiento de las aguas subválveas mediante una política de auxilio estatal a la iniciativa privada, ya sea mediante subvenciones, exenciones tributarias o en el fomento a la investigación.

- 
2. MONCLUS, F.J. y OYON, J.L.: «De la colonización interior a la colonización integral (1900-1936). Génesis y destino de una reforma agraria técnica», en GARRABOU, BARRICIELLA y JIMENEZ BLANCO, Eds. *Historia agraria de la España Contemporánea 3. El fin de la agricultura tradicional (1900-1960)*. Barcelona, Ed. Crítica, 1986, pp. 347-380.
  3. JUNTA CONSULTIVA AGRONOMICA: *El regadío en España*. Madrid, Edit. Imp. de los Hijos de M.G. Hernández, 1904.

Y es que, precisamente la «enseñanza agrícola en todos sus grados, es el eje principal sobre (el) que ha de girar todo proyecto de reforma»<sup>3</sup>. Por último, en la enumeración de las carencias de la agricultura de principios de siglo reaparecen los puntos en los que el *regeneracionismo* insistía: mejora de la instrucción primaria, de la infraestructura viaria y transportes, ampliación de mercados, condiciones crediticias..., por lo que dicha información es recogida por los Servicios Provinciales.

Estas carencias se reflejan también en los informes provinciales de Andalucía. A partir de ellos, la situación del sector agrario puede calificarse como poco afortunada por varias razones: la escasa diversificación de sus orientaciones productivas —fundamentalmente cereal, olivo y vid, junto a cultivos como la remolacha, caña de azúcar o los frutales—, la debilidad del sector ganadero, la consiguiente baja utilización de abonos orgánicos y también de fertilizantes químicos, ...así como la inexistencia de entidades crediticias agrarias en algunas provincias y la insuficiencia y mal estado de la red viaria, lo que constituye un freno a la actividad mercantil. Por último, la situación del regadío y el interés por su extensión, contrasta con la escasez de embalses y proyectos de construcción —sólo se mencionan en la provincia de Málaga, junto con el futuro Canal del Valle Inferior en Sevilla—, y la exigüidad de la superficie regada en el sector occidental, pese a la importancia de los cursos de agua superficiales.

Andalucía aparece subdividida en dos subregiones, la Bético-Mediterránea integrada por las tres provincias andaluzas de dicho litoral, y la Bético-Occidental, que incluye a Jaén pese a su mayor afinidad con el sector oriental. La extensión y tipo de regadío en cada una de las provincias, viene recogida en el cuadro I.

**CUADRO I**  
**SUPERFICIE REGADA EN ANDALUCIA (Has.)**

Regiones	Provincias	Regadío Constante	Regadío Eventual	Total
<i>Bético-Occidental</i>	Córdoba .....	5.715	200	5.915
	Sevilla .....	4.259	204	4.463
	Huelva .....	1.226	471	1.697
	Cádiz .....	5.568	762	6.330
	Jaén .....	15.000	11.078	26.078
		31.768	12.715	44.483
<i>Bético-Mediterránea</i>	Málaga .....	19.708	7.500	27.208
	Granada .....	71.467	33.904	105.371
	Almería .....	12.500	2.500	15.000
		103.675	43.904	147.579

Fuente: *Junta Consultiva Agronómica*, 1904.

La cifra de 192.062 has. del total de superficie en regadío que ofrece el informe para el conjunto de Andalucía, coincide con la aportada por GARCIA MANRIQUE y OCAÑA OCAÑA<sup>4</sup>, para quienes «se concentraban en un 90 % en la región montañosa (valles mediterráneos y cuencas intramontañas)... y sostenía... agriculturas especializadas de carácter comercial», frente a la situación en la Baja Andalucía donde «pequeñas áreas regadas (eran) destinadas a la producción de (...) consumo local»<sup>5</sup>. Y, en efecto, las mayores superficies se encuentran en la región Bético-Mediterránea, encabezadas por Granada —sus 105.000 has. suponen el 55 % del total andaluz—, seguida a distancia por Málaga con 27.208 has. y Almería con 15.000 has., destacando también el caso de Jaén con 26.078 has., dato que la asemeja más a las provincias orientales.

En cuanto a los principales cultivos y el valor de la producción, junto con las hortalizas que ocupan más de 80.000 has. a nivel regional, el sector oriental se caracteriza por el cultivo de la vid con casi 50.000 has. —para 2.500 has. de parrales almerienses se calcula el valor de su producción en torno a 10.000.000 de pesetas— y el olivo, destacando Jaén con un valor de producción superior a los 35.000.000 de pesetas en sus 12.000 has.; por último, de las casi 30.000 has. de cereal en el total de la región, el 95 % se cultiva en este sector, con trigo, cebada y maíz principalmente. La variedad la aportan los cítricos, la remolacha y la caña de azúcar, que hacen de Málaga la provincia de cultivos dedicados al comercio y la exportación; este es el caso también de Almería, que envía sus uvas a importantes ciudades portuarias como Liverpool, Londres, Marsella, Hamburgo o Nueva York. En este sentido, la debilidad y falta de articulación de las líneas férreas andaluzas, controladas por las compañías mineras, dificultaba la salida de los productos agrícolas del interior, por lo que la actividad mercantil de estos tuvo que concentrarse en las ciudades portuarias.

La dicotomía este/oeste se manifiesta tanto en el volumen de superficie dedicada al regadío como en sus orientaciones productivas. La presencia del regadío en el sector occidental es meramente testimonial, con algo más de 17.000 has. —el 5 % del total regado en Andalucía—, que suman las casi 6.000 has. de Córdoba, las 5.500 has. de Cádiz, 4.463 has. en Sevilla y las poco más de 1.500 has. en Huelva. Las mayores superficies se dedican también aquí a las hortalizas con el 35 %, no estando presentes vid y olivar en regadío en ninguna de las provincias, donde tampoco es especialmente significativa la superficie dedicada al cultivo de cereales. Destacan, por contra, las más de 4.000 has. de frutales en Córdoba y Sevilla, fundamentalmente los naranjos de la Vega que se comercializan hacia puertos británicos y franceses por vía fluvial, constituyendo la única actividad exportadora del sector. El cultivo de frutales es también importante en los municipios de la sierra de Huelva —Aracena, Galaroza—, pese a que el sector minero actúa como un revulsivo para la actividad agraria. Por último, destacan especialmente las 600 has.

4. GARCIA MANRIQUE, E. y OCAÑA OCAÑA, C.: *Geografía Humana de Andalucía*. Barcelona, Ed. Oikos-Tau, 1986.

5. ZOIDO NARANJO, F.: «Regadíos en la Baja Andalucía. Nota de síntesis e interpretación», en *Los paisajes rurales de España*. Asociación de Geógrafos Españoles. Valladolid, Ed. Fundación J. March, 1980, 217-223 pp.

dedicadas al ensayo de arrozales en la provincia de Cádiz; este dato nos permite adelantar la introducción del cultivo del arroz en Andalucía a principios de siglo, siendo anterior a la actuación de la Compañía de las Marismas del Guadalquivir en la década de los veinte<sup>6</sup>.

Como quedó dicho al principio de esta nota, la escasez de fuentes históricas para los estudios agrarios en Andalucía, otorga un gran valor al informe de la Junta Consultiva Agronómica. La obra es por ello de consulta obligada para quienes pretendan conocer la situación del regadío en nuestra región, con anterioridad a los grandes planes de infraestructura hidráulica del presente siglo.

- 
6. GRANDE COVIAN, R.: *Los suelos salinos (clasificación, formación y recuperación) y su aplicación al rescate de las marismas del Guadalquivir*. Sevilla, Instituto Nacional de Colonización, 1951 (mecanografiado).

M.<sup>a</sup> JOSE PRADO VELASCO  
 Becaria de Investigación de Geografía Humana  
 Universidad de Sevilla

## PROBLEMAS TERRITORIALES DE LOS MUNICIPIOS ANDALUCES

La estructura administrativa del Estado Español configura al municipio como la célula básica de su organización territorial. Un conjunto de municipios —que alcanzan la cifra de 8.020 para toda España— constituye una provincia (50 en total), de cuya adición surgen las 17 Comunidades Autónomas, aunque también las haya provinciales (*Constitución Española, art.137*). Además la formación de comarcas recogida por el *Estatuto de Autonomía para Andalucía (art. 5)* está igualmente supeeditada a la integración de municipios limítrofes dentro de una misma provincia.

Normalmente toda la vida socio-económica del municipio gira en torno a una entidad de población, que a su vez ha sido la razón de ser fundamental para el establecimiento del mismo. Sin embargo no debemos olvidar que en todo término municipal —si no es excesivamente pequeño— suelen aparecer otros lugares de asentamiento, que son recogidos por el *Nomenclátor* en diversas categorías (caseríos, cortijos, barriadas, etc...).

Ahora bien, ésta situación, aunque mayoritaria, no es única, sino que en ocasiones dentro de un mismo municipio pueden existir entidades de población que por su importancia demográfica o económica entren en un conflicto de intereses. Este, por regla general, tiende a resolverse con el deslinde municipal. Otras veces, por el contrario, el núcleo capital del municipio carece de potencialidad suficiente para asumir las funciones propias de esta categoría administrativa, e incluso le resultaría más conveniente el agregarse a otra cabecera.

Estos procesos, caso de consumarse, van a tener unas consecuencias territoriales bastante importantes, y sobre todo muy variadas: políticas (surgen o desaparecen circunscripciones electorales), administrativas (creación o supresión de funcionarios), sociales (obligación o no de tener determinados servicios), y económicas (autonomía o dependencia para actuar sobre el territorio).

A lo largo del presente siglo Andalucía se ha visto afectada por un buen número de estos cambios, si bien —como vemos en el cuadro I— no siempre se han producido con la misma intensidad ni en todas las provincias han tenido igual importancia. Así la tendencia intercensal a la creación o desaparición de municipios se ha ido alternando de forma casi regular en torno a los 3 ó 4 ayuntamientos. Sólo entre 1970 y 1981 se ha llevado a cabo un espectacular proceso de agregación municipal, que sin embargo no ha originado los resultados apetecidos, pues, como veremos, muchos de estos núcleos, algunos forzosamente asociados, solicitan ahora recobrar la independencia perdida.

CUADRO I

	1900	1910	1920	1930	1940	1950	1960	1970	1981	Tendencia
Almería .....	103	103	103	103	103	103	103	103	102	-1
Cádiz .....	41	42	41	41	42	42	42	42	42	+1
Córdoba .....	74	74	75	75	75	75	75	75	75	+1
Granada .....	205	204	204	201	201	198	198	194	166	-39
Huelva .....	77	77	77	77	78	78	78	79	79	+2
Jaén .....	97	98	98	99	101	101	101	101	96	-1
Málaga .....	103	102	102	101	101	100	100	100	99	-4
Sevilla .....	100	100	101	102	102	102	102	102	102	+2
Andalucía .....	800	800	801	799	803	799	799	796	761	—
Tendencia .....	=	+1	-2	+4	-4	=	-3	-35		

Fuente: *Población de los actuales términos municipales 1900-1981*, Instituto Nacional de Estadística.

La provincia que más ha reducido el número de sus ayuntamientos es evidentemente la de Granada, con 39 menos que en 1900; situación que se ha visto favorecida por la multitud de micromunicipios que en ella encontramos (sobre todo en la vega de Granada y las Alpujarras). En el resto las oscilaciones son escasas, destacando tan sólo Málaga con la desaparición de 4 términos municipales. No obstante habría que señalar que, aunque la totalidad de municipios andaluces se ha reducido en 39 desde principios de siglo hasta 1981, esto no quiere decir que sólo se hayan producido desapariciones, sino que éste ha sido el proceso dominante.

Desde la realización del último *Censo (1981)* y el momento en que la Comunidad Autónoma de Andalucía comenzó a asumir las competencias que le correspondían en materia de Régimen Local, surgió el próspero municipio de *El Ejido*, separado de Dalías, en Almería. Con posterioridad el Consejero de Gobierno de nuestra Comunidad ha establecido los nuevos ayuntamientos de: *La Mojonera* (segregado de

Félix —Almería—), *Cañada del Rosal* (de La Luisiana —Sevilla—) y *Zagra* (de Loja —Granada—), y ha aceptado la incorporación de Beninar al municipio de Berja (Almería). También ha concedido la independencia municipal a *Villafranco del Guadalquivir* de Puebla del Rfo (Sevilla) y a *Torremolinos* —que tuvo término municipal hasta 1924— de Málaga capital, si bien en el primer caso no se ha consumado todavía porque el decreto de segregación se encuentra suspendido cautelarmente por la Audiencia Provincial de Sevilla, y el segundo está aún pendiente del deslinde municipal. Por todo ello parece que comienza a invertirse la tendencia a la disminución de municipios observada en los últimos años.

Además el número de entidades locales (figura jurídico-administrativa de carácter territorial inframunicipal) y de núcleos de población que tramitan expediente de segregación a través de la Dirección General de Administración Local y Justicia de la Junta de Andalucía se eleva a los 16 siguientes (cuadro II).

CUADRO II

<i>Entidades Locales</i>	<i>Municipio de Pertenencia</i>	<i>Provincia</i>
Fuente Carreteros	Fuente Palmera	Córdoba
Torrenueva	Motril	Granada
Tharsis	Alosno	Huelva
<i>Núcleos de Población</i>	<i>Municipio de Pertenencia</i>	<i>Provincia</i>
Benalup-Casas Viejas	Medina-Sidonia	Cádiz
Yegen	Alpujarra de la Sierra	Granada
Cónchar	Villamena	Granada
Játar y Formes	Arenas del Rey	Granada
Lobres	Salobreña	Granada
Picena	Nevada	Granada
Izbor	El Pinar	Granada
Ventas de Zafarraya	Alhama de Granada	Granada
Garcéz	Bedmar y Garcéz	Jaén
Cárchel	Cárcheles	Jaén
Arroyo del Ojanco	Beas de Segura	Jaén
Torre del Mar	Vélez-Málaga	Málaga
San Pedro de Alcántara	Marbella	Málaga

Fuente: D.G. de Administración Local y Justicia de la Junta de Andalucía.

Como vemos sólo tres de estos pueblos han obtenido con anterioridad la categoría de Entidad Local de ámbito territorial inferior al municipal, cuando resultaría lógico que esta figura fuera un paso previo para toda aquella población que pretenda segregarse de su ayuntamiento matriz. Sin embargo la escasa definición jurídica de los poderes administrativos de estas entidades locales ha hecho que en toda Andalucía sólo existieran —con fecha de las últimas elecciones municipales— 23 de ellas (8 de las cuales en el extenso municipio de Jerez). Parece además que, aunque

la mayoría de los núcleos anteriores son antiguos municipios que fueron obligados a fusionarse o agregarse a otros durante la década de los setenta y por tanto su deslindamiento sería bastante fácil, sólo *Benalup* —importante entidad poblacional y territorial— tiene serias posibilidades de ver fallado favorablemente su expediente.

No obstante son numerosas las poblaciones que, aun sin tramitarlo oficialmente, albergan la esperanza de conformar en el futuro un municipio propio, o, al menos, intentan buscar soluciones a la situación de marginalidad que sufren por parte de su actual ayuntamiento. En este sentido el I<sup>er</sup> Encuentro Andaluz de Pueblos por su Autonomía, celebrado en abril de 1987 en *Fuente Carreteros*, acogió a representantes de 45 entidades de población, entre las que, a parte de los 16 pueblos relacionados anteriormente, podríamos destacar también: *Alcolea* (Córdoba); *La Herradura* y *Domingo Pérez* (Granada); *La Redondela* (Huelva); *Las Navas de Tolosa* (Jaén); y *El Cuervo* (Sevilla).

El origen de estos núcleos es diverso, si bien hay una serie de tipos que pueden resultar significativos: algunos proceden de los poblamientos llevados a cabo en tiempos de Carlos III, otros son consecuencia de los asentamientos realizados por el Instituto Nacional de Colonización en la década de los cincuenta, y muchos son antiguos puertos pesqueros o centros de reciente creación desarrollados por el turismo litoral. Una idiosincrasia distinta, la distancia a la capital municipal o una economía diferente son motivos que desencadenan estos procesos, aunque la causa última habría que buscarla en el agravio comparativo al que están sometidas muchas de estas poblaciones. Sin embargo todo esto quizás resulte más elocuente si establecemos la siguiente clasificación de núcleos secesionistas:

- a) Antiguas agregaciones o fusiones de municipios que ahora pretenden deslindarse por parte del núcleo que se siente más desfavorecido. Son frecuentes en Granada (*Ventas de Zafarraya*, *Yegen*, *Picena*) y Jaén (*Garcíez*, *Cárchel*).
- b) Núcleos litorales en expansión por su desarrollo turístico. Aparecen lógicamente en las provincias de Málaga (*Torremolinos*, *San Pedro de Alcántara*, *Torre del Mar*) y Huelva (*La Redondela*, *La Antilla*).
- c) Entidades con una dinámica económica distinta a la de su capital municipal. Normalmente son pueblos con una fuerte actividad agraria (*Villafranco*) o minera (*Tharsis*).
- d) Pedanías insertas en municipios muy extensos que sufren una situación de marginalidad en los servicios que reciben. Las encontramos en los términos de Antequera, Fuente Palmera, Córdoba o Jerez.
- e) Centros de población surgidos al abrigo de vías de comunicación, bien sea líneas férreas (*Bobadilla*) o carreteras (*El Cuervo*).

Se trata, en definitiva, de un problema de difícil solución, pues cuando parece existir una clara tendencia a la integración de distintas entidades administrativas, a

escala tanto estatal (C.E.E.) como local (mancomunidades de municipios), en Andalucía asistimos al proceso contrario con este llamado «sarampión segregacionista». En nuestra opinión este hecho hunde sus raíces en los profundos cambios económicos y sociales que, con una base claramente territorial, han afectado a nuestra región desde los años sesenta, y por tanto no puede ser considerado como una mera moda por parte de la administración autónoma.

Por otro lado pensamos que no es conveniente tampoco la concesión indiscriminada de estos deslindes municipales, ya que un localismo exacerbado podría repercutir negativamente en la calidad de vida de las poblaciones afectadas. Así pues esperamos con interés la futura *Ley de Demarcaciones de Andalucía*, que posiblemente apruebe el Parlamento regional en octubre de este año, y en la que se establecerán, entre otros aspectos, los criterios a seguir en cuanto a entidades locales y segregaciones en nuestra Comunidad. Respecto a estas últimas se fijarán unos requisitos mínimos indispensables para que los procesos se lleven a cabo, y que al parecer harán referencia al número de habitantes (el mínimo puede oscilar entre 1.000 y 5.000), a la distancia a la capital municipal (quizás más de 10 km.) y a la capacidad de gestión económica por parte del núcleo en cuestión.

JESUS VENTURA FERNANDEZ

Profesor Asociado de Análisis Geográfico Regional  
Universidad de Sevilla

## EL COOPERATIVISMO EN EL VISO DEL ALCOR

Esta nota viene a ser el resumen de un trabajo que tenía como finalidad el introducirme en el estudio de las cooperativas. Me centré en El Viso porque ha sido uno de los pueblos punteros del movimiento cooperativista y cuenta con la experiencia de sociedades que funcionan bien y otras que han fracasado, lo que permite compararlas y descubrir cuáles son sus defectos.

Utilicé como base de documentación el Censo de Cooperativas elaborado por la Junta de Andalucía en 1986, junto con los datos obtenidos del Registro y de una encuesta pasada a algunas sociedades locales.

El número de sociedades registradas era de 25, ésto supone una relación de 1,66 por cada mil habitantes, mientras que la media para Andalucía es de 0,48. Esto nos puede dar una idea de la importancia del movimiento cooperativo en esta localidad.

El proceso de constitución de estas sociedades ha sido anterior al del resto de Andalucía. Antes de 1975 ya funcionaban el 30 %, en 1980 alcanzan el 60 % y en la década de los ochenta se fundan el 40 % restante. En el conjunto andaluz el fenómeno de creación de cooperativas ha sido más tardío, en 1980 sólo estaban constituidas el 30 % y es en los siete últimos años cuando se crean el 70 %.

Las causas de este crecimiento prematuro en El Viso hay que buscarlas en el carácter emprendedor de la sociedad visueña, manifestado a lo largo del tiempo en

su intensa actividad comercial como respuesta a la falta de recursos propios, y puesto al servicio de la creación de empresas para hacer frente a la crisis industrial de los años setenta, que produjo la pérdida de muchos empleos.

Las actividades productivas desarrolladas por estas sociedades son variadas, no se puede hablar de especialización. Esto puede parecer lógico en una industria que nace sin una base artesanal y sin mantener relación con el medio natural circundante en la mayoría de los casos. Aparecen solamente dos cooperativas agrícolas, una dedicada a la transformación de la aceituna y otra a la de productos de la huerta. El sector de la construcción ha propiciado la formación de varias sociedades, en una cadena que va desde la fabricación de ladrillos hasta la promoción inmobiliaria, pasando por la actividad carpintera o la herrería. Otro grupo lo constituyen las alimentarias, dedicadas a la pastelería, los embutidos cárnicos, los frutos secos y el chocolate.

Junto a estas sociedades de trabajo asociado encontramos otras de servicios, como la de transportes, la de enseñanza o la de servicios ganaderos.

En la estructura organizativa de estas sociedades se apreció cierta diferencia con la media del conjunto de las de Andalucía. Así el número total de socios era de 523, lo que daba una media de 34,86 por cooperativa, frente a los 28,8 de media en la Comunidad Autónoma. Si contamos sólo los socios fundadores la diferencia aumentaba y la relación de 24 a 13,5. Este mayor número de socios ha obligado en muchos casos a hacer inversiones iniciales muy fuertes y crear empresas capaces de dar trabajo a todos ellos, con el riesgo que supone iniciar grandes proyectos sin contar con un respaldo financiero adecuado. Además se observaba que los órganos de gestión mantenían una media en el número de miembros superior a la regional, concretamente en el Consejo Rector el número de miembros era de 6,55 de media en El Viso frente a los 5,4 en Andalucía. Esto no es más que un indicador de unas sociedades más representativas en sus órganos de poder pero también mucho menos eficaces, como lo ha demostrado la experiencia.

El grado de formación de estos socios es muy bajo, pocos poseen el Graduado Escolar y sólo unos cuantos han cursado estudios de bachiller o universitarios. Tampoco la formación de sus presidentes o gerentes parece la adecuada, el 60 % sólo poseía estudios primarios, el 20 % eran bachilleres y el restante 20 % eran diplomados universitarios. Ninguno había cursado estudios relacionados con la empresa. A esto había que unir que sólo un 20 % de los encuestados habían tenido anteriormente experiencias empresariales.

Este problema de falta de formación se acentúa al comprobar que las sociedades tampoco cuentan con un asesoramiento técnico adecuado. En muchos casos éste se ha limitado a estudios de viabilidad, necesarios para la concesión de ayudas oficiales, realizados por equipos poco cualificados.

Interesaba también conocer el volumen de mano de obra ocupado por estas cooperativas. Se llega a emplear hasta 287 personas, lo que es un número significativo en un pueblo con los problemas de paro que tiene El Viso. Además el cierre de algunas cooperativas ha supuesto la pérdida de al menos 60 puestos de trabajo. Esta mano de obra es poco cualificada, percibiendo salarios muy bajos y en muchos casos se trata de socios trabajadores que han tenido que hacer frente a los préstamos contraídos por la sociedad trabajando sin cobrar o alargando la jornada laboral.

El estudio de recursos financieros es el que mejor nos puede dar una idea de la situación de estas cooperativas. Está basado en los resultados de 10 sociedades que respondieron a la encuesta, dos de las cuales han desaparecido ya. Estos resultados los podemos contemplar en el cuadro I.

Si vemos el total de la inversión inicial hay dos sociedades que sobresalen del resto, con inversiones superiores a los 100 millones de pesetas. La media resultante para las diez empresas es de 42 millones, muy por encima de la media regional que es de 5,6 millones. Los proyectos en El Viso son por tanto mucho más ambiciosos.

Desglosando esta inversión por capítulos los contrastes son más acusados.

En el capítulo de aportaciones de los socios vemos como a excepción de las dos últimas en las que representan el 100 %, en el resto los porcentajes son bajísimos, entre el 1,4 % y el 12,1 %, lo que nos hace pensar en sociedades que nacen descapitalizadas, con los problemas que ello trae consigo.

El crédito oficial puede llegar a representar hasta el 100 %. Son seis las cooperativas que dependen del dinero público para montarse. Esto choca con la situación en el resto de Andalucía, donde el 80 % de la inversión inicial es aportada por los socios, frente a la irrelevancia de los créditos oficiales que sólo suponen un 8,1 %. Estos créditos se obtienen normalmente a bajo interés y con muchas facilidades, pero son la causa de la caída de empresas que se endeudan por encima de sus posibilidades. Muchos de estos préstamos probablemente no se hubieran obtenido en la banca privada, de hecho sólo tres sociedades de las encuestadas han obtenido créditos de ella, y no por casualidad son las que mejor funcionan. El hecho de que un banco dé crédito puede ser el mejor indicador de que un proyecto es viable.

En el apartado de subvenciones destacar de nuevo los contrastes, entre los 60 millones recibidos por una y otras que no han recibido nada. Estos fondos han ido destinados a la creación de instalaciones, a salarios o a la contratación de asesoramiento técnico.

Viendo los datos del capital social se comprueba que sólo tres sociedades tienen un buen respaldo financiero.

Queda ahora que hacer un balance de lo que ha sido y lo que pueda llegar a ser el cooperativismo en El Viso.

De las veinticinco cooperativas que han llegado a estar registradas solamente se mantienen activas en la actualidad quince, el resto han desaparecido. Este fracaso de algunas sociedades ha creado una leyenda negra sobre el cooperativismo, por lo que es poco probable que vuelva a haber un entusiasmo como el que tuvo lugar a finales de los años setenta. A esto hay que unirle que si bien las circunstancias económicas y sociales que propiciaron el movimiento cooperativo persisten, no parece que la juventud actual tenga la misma actitud frente a la actividad económica, y está claro que se prefiere la seguridad en el puesto de trabajo al riesgo empresarial.

Pero las cooperativas desaparecidas sí han dejado algo positivo y esto es la experiencia empresarial adquirida por algunos de sus socios. Esta experiencia ha sido aprovechada por algunos para emprender nuevas acciones empresariales, pero esta vez bajo otro régimen jurídico, la sociedad anónima o la sociedad limitada. Se conocen al menos tres empresas que han sido fruto de otras cooperativas.

Otro resto que ha quedado son las instalaciones, que en algunos casos han sido adquiridas por empresarios de la localidad. Los inmuebles salen a subasta tras los

CUADRO I

	Inversión Inicial	Aportación Socios	(*)	Crédito Oficial	(*)	Bancos	Subvenciones	Capital Social
1 .....	165.000	20.000	12,1	20.000	12,1	50.000	60.000	50.000
2 .....	150.000	8.000	6	30.000	20	30.000	16.000	65.000
3 .....	42.000	625	1,4	36.000	85,7	—	5.600	625
4 .....	11.000	400	3,6	8.000	72	—	900	661
5 .....	26.000	1.590	6,1	26.000	94	—	—	—
6 .....	12.750	750	5,8	12.000	94	—	1.300	15.300
7 .....	8.400	1.000	11,9	5.400	64,2	2.000	2.900	1.000
8 .....	5.000	—	—	5.000	100	—	—	—
9 .....	120	120	100	—	—	—	—	120
10 .....	90	90	100	—	—	—	—	200

(\*) Porcentaje sobre inversión inicial.

Fuente: Elaboración propia.

embargos a un precio bastante inferior al valor real, por lo que los beneficios al adquirirlas son considerables. Lo mismo ha podido ocurrir con la maquinaria y el utillaje.

En el lado opuesto a estas cooperativas desaparecidas, nos encontramos sociedades en plena expansión, que han ido incrementando su número de socios, su capital social y sus inversiones. Son empresas que dan puestos de trabajo y generan riqueza. Para éstas el futuro es prometedor y de ellas pueden surgir otras nuevas con un buen respaldo. La primera experiencia ya ha surgido en este sentido, y de una cooperativa de servicios ganaderos ha nacido otra de trabajo asociado dedicada a fabricar productos que la otra le reclama.

La política a seguir desde el Ayuntamiento es muy importante, éste debe ser un dinamizador de la vida económica local. Serían necesarios programas educativos destinados a la formación empresarial, en dos sentidos, para formar jóvenes que puedan crear su propia cooperativa y para elevar el grado de conocimiento de los socios ya existentes.

Un papel interesante que podría desempeñar el gobierno municipal es el de tratar de unir a las distintas cooperativas, estableciendo lazos hoy inexistentes. Una agrupación local de sociedades cooperativas sería muy útil, ésta podría encargarse de promover el espíritu empresarial y cooperativo, contar con equipos técnicos comunes...

De estas actuaciones del Ayuntamiento y de una política de apoyo al cooperativismo por parte de la Junta de Andalucía, que elija mejor las empresas realmente viables y le dé a éstas, y no a otras, mayores facilidades, esperemos que dentro de unos años surjan de nuevo iniciativas cooperativistas, y el modelo cooperativo se imponga como alternativa de desarrollo económico.

JOSE MIRANDA BONILLA  
Licenciado en Geografía  
Universidad de Sevilla

## GEOGRAFIA FISICA DE ANDALUCIA

En el número anterior de REVISTA DE ESTUDIOS ANDALUCES dimos la noticia del inicio de una publicación en ocho tomos sobre GEOGRAFIA DE ANDALUCIA, de la que han aparecido en la primera mitad de 1988 dos volúmenes más, el segundo y el sexto, que presentamos y comentamos ahora por separado.

Entre el Mediterráneo y el Atlántico, al borde del macizo ibérico, queda enmarcado el territorio andaluz, coincidiendo aproximadamente con la divisoria de aguas Guadiana/Guadalquivir/Segura. Su situación un tanto periférica en la zona mediterránea y las estructuras del relieve le confieren una fuerte entidad natural, cuyo conocimiento puede ser útil para caracterizar nuestro espacio, valorar sus recursos, realizar propuestas de organización territorial y ejemplarización temática.

Esta última finalidad no es desde luego la principal del trabajo en cuestión, pero se desprende casi necesariamente de la rica variedad ofrecida por el medio físico

andaluz. Distintos ejemplos de formas de relieve, de situaciones atmosféricas, de paisajes vegetales, de drenajes, de suelos... se van a encontrar abundantemente en este segundo volumen, donde el medio como recurso constituye, de otro lado, uno de los contenidos; si bien el objetivo se aproxima más a la caracterización de los rasgos naturales. Su relación con las diversas actividades del Pueblo Andaluz en nuestro espacio se aborda en los siguientes números de la colección.

Y en uno de ellos, también la ordenación del territorio, para cuyo análisis, diagnósticos y propuestas el medio natural cuenta directa e indirectamente; máxime cuando en algunos de sus aspectos la fragilidad y los equilibrios inestables no son lo menos significativo. Pero, para un entronque claro entre medio y ordenación territorial, es menester descender al análisis pormenorizado de áreas, así como incluir al hombre y sus actividades; porque transforma el espacio y, a la vez, los factores y elementos de éste repercuten en aquéllas.

Aun más, y así nos referimos a otra cuestión apuntada antes, la caracterización de un territorio (sobre todo cuando es tan variado como el nuestro) admite y requiere el estudio por regiones, comarcas o áreas y, además, de forma global. Para que esta última condición se cumpla es preciso analizar todos los aspectos geográficos de los distintos ámbitos y no sólo los físicos. Por otro lado, el estudio de áreas dentro de cada tema depende bastante de las fuentes de información. Así, cuando existen estadísticas a nivel municipal (algunos caracteres agrarios, demográficos...) la cartografía resultante se aproxima más o menos, según los casos, a las realidades territoriales.

Los observatorios meteorológicos recogen unos datos que posibilitan el trazado de áreas climáticas y hay, así mismo, estaciones de aforos en algunos puntos fluviales. En cambio, relieve, vegetación y suelos carecen hoy por hoy de una cartografía básica detallada; se suple con mapas de temas afines, foto aérea, imágenes de satélite (fundamentales también en la dinámica atmosférica) y trabajos de campo.

No obstante, a pesar de lo que supone abarcar esos casi 90.000 km<sup>2</sup> tan variados, el estudio de cada uno de los aspectos físicos entra en zonas concretas, si bien el objetivo principal es, como dijimos, el planteamiento a escala de Comunidad Autónoma.

El primer capítulo, referido al relieve, lo comienza F. DIAZ DEL OLMO diciendo que Andalucía... «conforma uno de los conjuntos físicos mejor reconocidos de cuantos a gran escala podemos identificar dentro de la piel de toro», y en seguida plantea una diferenciación que va descendiendo en detalle progresivamente. Por ejemplo, dentro de las béticas se distingue prebético, subbético, bético y flysch del Campo de Gibraltar.

La importancia conferida a la neotectónica, y la distinción entre evolución paleogeográfica, de un lado, y geomorfología postmiocena y cuaternaria, de otro, indican unos claros planteamientos de Geomorfología, si bien basados necesariamente para el primer apartado en información geológica.

Desde el epígrafe tercero se aborda el modelado en tres bloques, de acuerdo con las grandes estructuras andaluzas. En el de Sierra Morena puede conocerse con detalle los aplanamientos, una de las cuestiones geomorfológicas más debatidas e interesantes, aunque no acapara todo el apartado; relieves graníticos, batolitos, modelado apalachense, disecciones fluviales, cubetas, karst... se localizan, analizan y explican.

Las béticas ocupan varias páginas, como no podía ser menos, donde se incluyen modelados de plegamientos en general y de materiales alóctonos o autóctonos en particular. Distintos tipos de pliegues, mantos, retrocabalgamientos, domos, escamas, modelados jurásicos con *cluses* y *combes*, composiciones monoclinales, formas glaciares y periglaciares... y, desde luego, el karst en sus variadas formas y emplazamientos.

El apartado quinto atañe a cuencas sedimentarias y morfología fluvial, en las que la acción antrópica es a veces acusada. Se distinguen dos grandes áreas: la Depresión o Valle del Guadalquivir y las intramontanas. En la primera se analizan formas, materiales y procesos desde el Valle alto a las marismas (lomas, «campiña», glacis, terrazas, cuevas, meandros...), así como en la Depresión intrabética, donde las formas de acumulación y erosión (*bad-lands* sobre todo) sirven en muchos casos de magníficos ejemplos temáticos.

De este esquema general (Sierra Morena, Valle, Subbético, Depresión, Penibética) quedan fuera algunas zonas de Huelva, Cádiz y Almería, estudiadas también en este capítulo, que se cierra con la geomorfología litoral, una de las parcelas más difíciles de la Geografía física.

Otra, el clima, «constituye uno de los pilares-recursos del medio natural que se ha revalorizado en tiempos recientes, desempeñando un papel fundamental en la especialización agrícola de los ámbitos geográficos andaluces». Con este comienzo J.J. CAPEL MOLINA indica ya la diversidad y la importancia de las características climáticas en nuestro territorio.

Por eso el capítulo se orienta fundamentalmente a la exposición y explicación de aquellos fenómenos que más incidencia humana y económica van a tener. La bondad térmica de Andalucía aparece como el rasgo general más importante, mientras las precipitaciones ocupan dos apartados, en el segundo de los cuales se inserta el mapa de la distribución. La distinción de hasta siete núcleos en las cordilleras subbéticas, por citar sólo un ejemplo, expresa bien el grado de análisis.

Los motivos generales de la sequía y sus repercusiones en nuestro territorio integran otro epígrafe. Más adelante la causalidad de los tipos de tiempo se erige en eje del estudio y, por eso, dinámica atmosférica, circulación general y numerosas situaciones sinópticas componen la mayor parte de este capítulo. Ocho centros de acción, otras tantas masas de aire y cuatro discontinuidades frontales protagonizan con diferentes intensidades y frecuencias el tiempo de Andalucía. La corriente en chorro y las diferentes situaciones que nos afectan están presentes en el apartado sexto, con hincapié en las gotas frías, importante elemento meteorológico de consecuencias actualmente más bien negativas. La cartografía de los itinerarios en las cuatro estaciones será, sin duda, de gran utilidad.

También, el estudio sinóptico con imágenes de METEOSAT y mapas del tiempo, tanto en superficie como en altura, que servirán como ejemplos climáticos en general y, sobre todo, para caracterizar nuestro clima dentro del Mediterráneo, atendiendo más a los hechos con repercusiones positivas o negativas que a las cifras medias. Así, por ejemplo, encontramos el análisis de la lluvia de barro de 7-1-79 o las tormentas de convección térmica del 13 y 14 de agosto de 1973. Temperaturas extremas diarias, precipitación e insolación constan en cuadros referidos a los días en cuestión. Todo esto clasificado nada menos que en catorce tipos, resultado en su mayoría de las variables ciclón/anticiclón y procedencia de las masas de aire.

El epígrafe ocho presenta las características de las cuatro estaciones y el último, los tipos de clima en un apartado, breve quizás, (sobre todo por comparación con los aspectos dinámicos), pero con bastantes datos de estaciones en cada uno de los principales climas de Andalucía estudiados aquí.

Aunque relieve y clima suelen constituir el basamento de la Geografía física, vegetación, ríos y suelos están también presentes en este segundo tomo de la GEOGRAFIA DE ANDALUCIA. Los profesores de la Universidad de Granada F. ORTEGA ALBA, J. MOLERO MESA y E. GARCIA MARTINEZ han realizado el capítulo de vegetación, planteando, también en la introducción, la importancia de estos estudios y la variedad de flora y paisajes vegetales de nuestra tierra; muy castigada, como tantos otros países mediterráneos, por una acción antrópica secular, donde la deforestación es un claro balance actual.

Pero, además, se abordan otros factores condicionantes, como la posición geográfica, el clima y la hidrología. Tras la presentación de la organización, composición y características de la flora, la corología (con análisis de cinco provincias corológicas en Andalucía) y el paisaje biogeográfico, se ha estudiado la vegetación andaluza, distinguiendo entre zonal e intrazonal con diferentes tipos en cada una.

Sierra Morena, Valle del Guadalquivir y las Béticas destacan así mismo en este aspecto como las regiones andaluzas principales; si bien la Depresión Intrabética ofrece, especialmente en su parte oriental, interesantes especies de aprovechamientos pretéritos o actuales, como el esparto y las alcaparras.

En el capítulo de los ríos E. MARTIN-VIVALDI CABALLERO plantea al principio el enfoque aplicado, aunque, como en los otros casos, las obras o transformaciones humanas (aquí embalses, canalizaciones, regadíos...) se abordarán en sucesivos volúmenes de esta colección. Se trata, por ende, de unos objetivos hidrográficos e hidrológicos, donde las cuencas suponen la unidad principal y, además de la red del Guadiana (que ocupa poca extensión en nuestro territorio), se analizan con más detalle la del Guadalquivir y la denominada del Sur de España.

La formación de cuencas y subcuencas integra parte de la redacción; y la evolución de las mismas atestiguan cambios y capturas. La más espectacular de estas modificaciones tuvo lugar cuando en épocas geológicas recientes el Guadiana Menor (importante afluente, si no origen actual, del Guadalquivir) pasó de ser cuenca mediterránea a atlántica para unirse al río Grande.

Pero el grueso de este capítulo lo compone el análisis hidrológico en el que los coeficientes de caudal, plasmados en gráficos, indican muy bien las características y las posibilidades hídricas a lo largo del año.

El estudio de los suelos (una de las parcelas más árdidas de la Geografía física que exige una preparación específica) supone la consideración de un significativo indicador globalizante de los elementos naturales (rocas, topografía, clima, vegetación, fauna) y el resultado de una actuación humana. J.M. MOREIRA MADUEÑO y F. OTERO LEON han elaborado un capítulo en el que se alude al principio, como en los otros, a la variedad («desde los suelos extremadamente pobres, que dan lugar a tierras marginales, a suelos que permiten a algunos hablar de que el Valle del Guadalquivir es la “huerta de Europa”») y al deseo de aportar soluciones a problemas nada fáciles por cierto.

Efectivamente, la degradación y la erosión de los suelos es, como se anuncia en un epígrafe, un grave problema en Andalucía. Las técnicas de evaluación aplicadas

arrojan cifras impresionantes y se ha confeccionado un mapa con la distribución de este hecho tan negativo. Pero en el apartado anterior, el quinto, se plantea el suelo como recurso a evaluar según diferentes usos agrícolas y el epígrafe cuarto contiene una exhaustiva clasificación y distribución de los suelos en Andalucía con hasta trece tipos.

Y no podía faltar la consideración de los distintos factores en la formación (roca, clima, vegetación, fauna...) ni, en este capítulo concreto por lo dicho antes, una puesta a punto de los estudios edafológicos en Andalucía.

Finalmente F. ORTEGA ALBA y R. HERNANDEZ DEL AGUILA escriben sobre la situación del medio ambiente, tema de necesaria introducción hoy en cualquier estudio territorial. Se abre con la cita de la exposición de motivos de la Agencia de Medio Ambiente de Andalucía, para la cual conservar la Naturaleza es ya más bien una cuestión de supervivencia.

Sin que el grado de deterioro sea tan elevado como el de otras zonas, en Andalucía existen puntos y áreas de situación preocupantes. Cabe además abordar (como se hace aquí) la potencialidad del medio ambiente, con la polémica inevitable entre eficacia productiva o aprovechamiento de esos bienes independientemente del coste económico. Por su parte, la relación del medio con la ocupación humana permite incursiones a modelos de uso pretéritos y se analizan detalladamente cada uno de los recursos (clima, ríos, minerales, suelos...). Al final se presenta la problemática ambiental andaluza: calidad atmosférica, contaminación de aguas, erosión del suelo, deforestación, fauna...

Puede decirse, entonces, que los aspectos físicos de nuestro territorio quedan bastante bien estudiados. La mediterraneidad es el carácter más definitorio, pero la posición geográfica de Andalucía y el relieve introducen ciertas variantes o matices, que un estudio pormenorizado del mundo mediterráneo situaría adecuadamente dentro de una tipología.

En conjunto y en general, aunque haya también limitaciones y problemas, nuestro medio constituye una oferta positiva. De cómo el hombre, el Pueblo andaluz en este caso, lo ocupa, aprovecha, conserva o degrada será planteamiento de tomos sucesivos dentro de cada apartado; especialmente, claro, de aquéllos más relacionados con ese medio o más condicionados por él.

GABRIEL CANO GARCIA  
Catedrático de Análisis Geográfico Regional  
Universidad de Sevilla

## GEOGRAFIA DE LOS SERVICIOS EN ANDALUCIA

Los servicios (comercio, turismo, transportes, comunicaciones, administración...) constituyen uno de los campos geográficos más recientemente abordados y, por ello, parece conveniente, en mayor medida que para otros temas, intentar ciertas aproximaciones de carácter teórico antes de analizar los capítulos que componen este VI tomo de la GEOGRAFIA DE ANDALUCIA.

Quizás sea previo algo sobre denominaciones. «Actividad terciaria» se relaciona más con la Economía, aunque bajo ese nombre pueda estudiarse su vertiente espacial. «Sector terciario» sugiere una compartimentación, probablemente inadecuada para algo que en el territorio se imbrica con otros factores. A veces se añaden los calificativos de inferior y superior al «Terciario», o se habla de «Cuaternario» en sustitución del último adjetivo. En ambos casos se trata de separar actividades de fuerte valor añadido o más necesarias para otras parcelas de la Economía o un alto grado de tecnificación..., aunque no siempre coincidan con mayor bienestar o consecuencias visibles en el territorio. Finanzas, seguros, centros educativos de nivel alto, etc. componen este sector superior, el cual quizás no sea casualidad, ofrece mayor resistencia a la investigación, para la que no suele obtenerse información suficiente.

El término servicio es el más utilizado por los geógrafos, pero, especialmente en una economía mixta, cabe calificarlo de público o privado, sea en las empresas (RENFE, por ejemplo, de un lado, o instalaciones comerciales o turísticas individuales o de grupos, de otro) o en el uso (autobuses de línea o coches), no coincidentes ambos en todos los casos.

Inversiones públicas o privadas, objeto de estudio principalmente entre economistas, tienen indudables repercusiones en el territorio. Servicios infraestructurales de uso colectivo (carreteras, hospitales, Universidades...) son, por lo general, realizados y mantenidos por los poderes públicos y, además, pueden servir de atracción para la inversión privada; a veces incluso devienen en condiciones indispensables. Es por ello que importe aquí (más que en otros sectores) la consideración de la política económica y el análisis de si existe, y hasta qué punto, un autogobierno que planifique esas infraestructuras en función del territorio que administra; en este caso, la Comunidad Autónoma Andaluza.

Caben, así mismo, planteamientos metodológicos apuntados en otros tomos. En primer lugar, la localización de algunas actividades (comercio, turismo, puertos...) están ligadas total o parcialmente a ciudades de un tamaño determinado, por lo que podría proponerse la integración en el análisis de esos centros, al igual que la industria, minería, etc. A la respuesta dada en su lugar a esa cuestión, procede añadir ahora (además de situaciones de cierto alejamiento urbano con claro paralelismo entre las actividades comparadas, como puerto/pesca, por ejemplo) otras diferencias, que sugerimos a continuación.

El comercio minorista, tendente de una manera rápida a las grandes superficies, se aleja de los centros urbanos y de las mismas ciudades, hecho que ya venía ocurriendo con anterioridad en la localización de almacenes, origen y destino de cargas, movilizadas por vehículos pesados en muchos casos. El turismo no puede entenderse como establecimientos al margen de un entorno; y ni siquiera valen ya tanto los hoteles con función estricta de pernoctación. Si queremos esquematizar el espacio, como a veces se hace, en superficies, líneas y puntos, el turismo hemos de situarlo más en lo primero que en lo tercero.

Los transportes encajan en las líneas, sean infraestructuras visibles (carreteras, ferrocarriles...) o no (rutas marítimas y aéreas) y generan unos flujos de viajeros, mercancías y de otro tipo, que vienen a ser el entramado territorial. De tal manera que el grado de articulación y la calidad de esas infraestructuras son importantes componentes del diagnóstico espacial. Pero los transportes acaban, empiezan, se

interrumpen, traspordan, se cruzan... en puntos o núcleos y es posible establecer diferencias entre los modos de circulación en varios aspectos. Así en el grado de flexibilidad línea/punto a través de los vehículos; el tráfico marítimo, aéreo y ferroviario, en ese orden, son sistemas rígidos desde este punto de vista. Por el contrario, autobuses (con diferencias si son o no de línea regular), coches privados, camiones, etc. no encuentran obstáculos (salvo determinadas reglamentaciones, en especial para algunas cargas) al pasar de la línea al interior del punto. En éste aparecen lugares concretos de entrada y salida (estaciones de ferrocarril, de autobuses, a veces puertos casi en el mismo centro...), mientras los aeropuertos siempre se hallan a una cierta distancia de la urbe propiamente dicha.

De esta forma, el transporte y los servicios en general, tratados en óptica territorial, son sin duda factores y elementos claves en la organización del espacio; estrechamente vinculados a un tipo denominado funcional, nodal o polarizado, aunque sean conceptos diferenciables entre sí. Era menester, pues, realizar la coordinación teniendo en cuenta tal enfoque, junto con otros intereses, sin anular, desde luego, lo que cada parte tiene de específico.

Las redes de transporte con análisis de trazados, estado, características, instalaciones dependientes de aquellas... esto es, situación de la infraestructura lineal, aparece siempre. Al igual que los flujos de pasajeros y mercancías circulantes por las rutas. Los condicionamientos (físicos, históricos, políticos...), la evolución reciente y, sobre todo, las áreas de influencia no faltan en ningún capítulo, si bien con tratamientos adecuados a cada caso.

En unos, más claramente por sus propias características (áreas de mercado, hinterland portuario o de aeropuertos); en otros, a través de la accesibilidad por carretera, cálculos indirectos en el ferrocarril o deducciones por la localización de la administración. El área de influencia del turismo puede interpretarse como la zona de drenaje (así se hace en algunos transportes, por ejemplo el aéreo), con lo que sería casi mundial, o por lo menos continental. Pero más exactamente (tal es el caso también de las áreas aeroportuarias que constituyen la interpretación más adecuada) como el ámbito próximo a las instalaciones, lo que en realidad lleva a hacer coincidir prácticamente ambas cosas.

Y es que, si consideramos una oferta (puntos comerciales, centros administrativos, estaciones de autobuses o de ferrocarril, puertos, aeropuertos, espacios turísticos o de ocio...), hay que distinguir, sobre todo para el caso de los transportes, desde qué lugares se acude a los puntos de salida y cuál es el origen de los viajeros, o mercancías, que entran en esas instalaciones. El comercio cuenta, así mismo, con un campo de atracción, según artículos, y de la misma manera cabe averiguar la procedencia de las mercancías ofrecidas (si bien hoy por hoy es casi imposible por la falta de datos). La administración también dispone de unos centros a los que se dirige el administrado, pero la procedencia de la oferta tiene otro significado que llevaría a introducirnos por el camino de la legislación, poderes políticos ejecutivos, etc. La oferta turística, por su parte, coincide necesariamente con el producto y, salvo excepciones (por ejemplo instalación de un tablao flamenco en Madrid) no puede trasladarse (como se hace con un cargamento de frutas, pongamos por caso). Coincidencia, pues, entre producción y consumo; lo cual no anula los intermediarios, habidas cuentas de las distancias, diferencias lingüísticas, de costumbres... y las ventajosas condiciones que suelen ofrecer los mayoristas.

Otro elemento que convenía mantener en los capítulos de este tomo, al igual que se hizo en anteriores, es el planteamiento de escalas, como una de las propuestas que creemos más novedosa en la moderna versión de la Geografía Regional, denominada Análisis Geográfico Regional. Esto es, tomando como espacio básico el de Andalucía, se compara con otras Comunidades del Estado y con éste en su conjunto, incluso con alguna referencia a escalas más amplias, por un lado. Y se desciende a los distintos territorios andaluces para insinuar en las cartografías comarcas o áreas similares, teniendo como unidad espacial mínima al municipio, por otro.

Ahora bien, cada sector o subsector posee su problemática y eso había que continuar considerándolo a la hora de coordinar el volumen. Así, la distinción mayorista/minorista en el comercio que no aparece en otras actividades; la evolución del parque móvil, más rápida en el tráfico por carretera que en el aéreo, por ejemplo; la formación de la red ferroviaria, responsable en parte de la situación actual; el planteamiento sistémico de los puertos andaluces, como integrados en un conjunto más amplio; los puntos de escala en las rutas del transporte aéreo; las modalidades turísticas, más relacionadas con el medio y la historia que otras ofertas; y, en fin, los problemas de definición de la Geografía de la Administración.

La presentación de cada uno de los capítulos, que tanto en su parte específica como en la más común refleja la individualidad de cada autor, podría ser muy amplia, dada la riqueza de información, explicaciones, propuestas...; pero, como en casos anteriores, nos vamos a limitar a una breve reseña.

J.A. MARQUEZ DOMINGUEZ aborda —tras la siempre conveniente introducción para fijar objetivos, conceptos, etc.— las funciones del comercio andaluz, cuya situación dentro del Estado no corresponde al porcentaje demográfico (17,2 %) ni en licencias comerciales (mayoristas, 13,7 % y minoristas, el 16,5 %) ni en empleo generado (12,8 y 14,6 %, respectivamente), sobrepasándose tan sólo la media estatal en alimentación y construcción.

El tercer apartado atiende a la centralidad de los mercados andaluces, de índices también inferiores a los correspondientes poblacionales. Y se realizan aproximaciones a los distintos ámbitos con una estratigrafía vertical de núcleos, que van desde el máximo de Sevilla al mínimo de Alsodux (Almería). El mapa de los efectos de la centralidad clasifica a nuestros municipios en siete tipos, resultando ser los más integradores las capitales de provincia, a excepción de Huelva, y en algún otro, como Marbella.

En el epígrafe cuarto se analizan las formas (mercados centrales, autoservicios, cadenas voluntarias...) en una actividad donde la diversidad organizativa es cada vez mayor, si bien se constata una clara tendencia hacia las grandes estructuras empresariales. Finalmente el apartado quinto contiene las áreas de mercado, aspecto siempre difícil por la falta de fuentes directas; suplidas aquí con la aplicación de fórmulas que permiten distintas posibilidades de trazar ámbitos, hecho que no se había realizado desde hace veinte años y, por lo tanto, con técnicas menos avanzadas.

La evolución de los equipamientos en esas dos décadas y la cartografía de áreas probabilísticas indican una distribución relativamente equitativa, aunque hay también zonas de alta perifericidad.

En el capítulo segundo E. LOPEZ LARA trata el transporte por carretera, cuya red está condicionada por factores físicos y geohistóricos, entre los que destaca el ya secular trazado centralizador, muy palpable en el Plan REDIA de 1968. En el apartado tercero aparece la infraestructura viaria, donde los principales parámetros suelen estar por debajo de la media estatal y muy alejados de Comunidades como Cataluña o Euskadi.

Al igual que en las demás secciones, la escala descende todo lo posible en un aspecto apenas estudiado hasta ahora: la accesibilidad de núcleos, sintetizadora de múltiples variables territoriales. Se cartografía a diferentes niveles espaciales (regional, comarcal, núcleos fronterizos...) y se resume en un mapa por zonas o regiones de Andalucía.

Los medios de transporte componen la cuarta parte de este capítulo, que incluye índices de motorización y su evolución próxima. El incremento supera la media estatal, pero aún existe bastante distancia en el total de vehículos matriculados por 1.000 habitantes (192 y 269 respectivamente), lo que significa un menor índice de bienestar, tal y como suele entenderse en esta sociedad.

Los flujos inciden en lo mismo y, salvo minerales, petróleo y derivados, la mayor parte circula por carretera, siendo Sevilla el primer centro polarizador de Andalucía. Otra vertiente de esos flujos indica articulación del territorio y áreas de influencia, deducibles en la cartografía, tanto en la I.M.D. de vehículos, como en las líneas regulares de autobuses. Sevilla, Granada y Málaga, entre otros, aparecen como los grandes núcleos de cruces y conexiones. Conclusiones y propuestas (potenciación autonómica, reto de la C.E.E. y E'92) ponen fin al capítulo.

En el siguiente, transporte por ferrocarril, F. LOPEZ PEREZ, atiende también a los condicionamientos y sus consecuencias, como relieve y planteamientos político-económicos; en especial, la construcción de cada tramo por distintas compañías, lo que exigía un apartado con la cronología del trazado. El punto cuarto aborda esa evolución desde el primer tendido en 1854 (Jerez-El Puerto) al último en 1938 (Gibraleón-Ayamonte). Sigue después con la red ferroviaria andaluza, su jerarquización y un modelo simulado de líneas; para luego relacionar ferrocarril, población y economía en nuestro territorio.

El grueso del capítulo lo forma el transporte de viajeros y mercancías. En el primero establece la relación Andalucía/resto del Estado, apareciendo los principales flujos con Madrid y Barcelona; mientras dentro de la Comunidad el ferrocarril tiene poca importancia en comparación con el tráfico por carretera. No obstante, la graficación de corrientes contribuye a la caracterización territorial y al conocimiento de ámbitos funcionales.

En cuanto a mercancías, casi el 15 % del total exportado e importado al resto estatal de la Península circula en este medio de comunicación, predominando cereales, abonos y contenedores. Dentro de Andalucía el mineral es, con mucho, el primer producto (en torno a cuatro millones de Tm. en 1984) y destaca la línea Granada-Almería.

El ferrocarril en Andalucía adolece de baja densidad viaria, escasa conectividad, reducida competitividad comercial, obsolescencia y deficiencias de equipamiento... Y ni el turismo ni la nueva agricultura están atendidos suficientemente por este transporte. Han desaparecido además algunas líneas, pero, eso sí, el tramo proyectado por Brazatortas reducirá dos horas el tiempo Cádiz-Madrid.

El transporte marítimo es analizado por J.M. BARRAGAN MUÑOZ, que comienza señalando la importancia de los puertos en la Ordenación del Territorio y en los procesos de urbanización, lo que lleva a planteamientos de política y administración portuarias. El apartado segundo (aspectos morfológicos y topológicos) viene a ser la versión moderna de la situación y el emplazamiento, de gran raigambre geográfica, con el añadido aquí de los puertos como generadores de territorio.

Infraestructura y tráfico se tratan en el epígrafe tercero, donde destaca Algeciras como el primer puerto del Estado en pasajeros (unos tres millones al año) y el tercero en mercancías (veinte millones de Tm. anuales). Para el planteamiento sistémico de los puertos andaluces en el conjunto estatal se manejan hasta 26 variables, lo que proporciona un alto valor a la conclusión, referida a un grado de integración relativamente elevado.

La especialización funcional de los puertos de Andalucía se caracteriza así: ligero predominio de desembarques (54 %), importancia del tráfico exterior (64 %) y de graneles líquidos (60 %) sobre sólidos (25 %) y mercancías generales (15 %); exportación de materias primas vegetales y minerales.

Las relaciones de los puertos andaluces con otros se dividen en cabotaje y exterior. La proximidad explica que sea Ceuta el principal núcleo entre los primeros, seguido de Cartagena y, a más distancia, de Avilés y Gijón. El foreland exterior es bastante más amplio y queda reflejado en el mapa de la página 222. Por otra parte, el área de influencia portuaria está también considerada, a pesar de las dificultades de información, subsanadas aquí a base de encuestas.

El capítulo de transporte aéreo, elaborado por quien escribe esta noticia, G. CANO GARCIA, recoge primero la evolución, hasta llegar en 1986 a un total de unidades de tráfico inferiores a lo que podría esperarse del monto demográfico. Y ello, a pesar de la importancia de los vuelos chárter (la mitad aproximadamente del total contabilizado en nuestros aeropuertos) en relación sobre todo con Málaga; que establece diferencias respecto a la estructura del cómputo estatal (más vuelos regulares y de pasajeros interiores, así como de mercancías) y de otras comunidades.

El apartado tercero atañe a las corrientes de tráfico: líneas regulares con aeropuertos extranjeros, aumento con USA y Europa Occidental, cierta importancia de las escalas con Canarias y la situación de los aeropuertos andaluces en la red estatal. Sevilla o Málaga, según qué criterios se adopten, quedan dentro de la malla completa (Madrid, Barcelona, Valencia, Palma de Mallorca...) y las tres cuartas partes de los pasajeros interiores entrados y salidos de Andalucía por vía aérea enlazan con Madrid y Barcelona.

La inexistencia de tráfico aéreo dentro de Andalucía y las posibilidades del Tercer Nivel aparecen en el epígrafe cuatro, mientras el siguiente incluye a los aeropuertos como puntos de unión entre dos medios de comunicación. Instalaciones e inversiones anteceden a la tipología realizada con los parámetros pasajeros y mercancías en las variables de interior, exterior, regular y no regular, con la evolución en los últimos diez años. Finalmente, la relación transporte aéreo y Ordenación del Territorio, incluido análisis de aeropuertos y ciudades (conectando índices de tráfico y población desde 1970) más las áreas de influencia.

El capítulo VI, referido al turismo, lo ha escrito M. MARCHENA GOMEZ, que, después de la introducción, considera los tipos turísticos de Andalucía (litoral, histórico-artístico, rural, verde, cultural y deportivo) con cartografía de la distribución.

El costero, que destaca claramente con el 75 % de la demanda, ocupa el apartado tercero donde se recogen los conflictos territoriales, las previsiones para la E'92 y las diferentes áreas; con especial atención, lógicamente, a la Costa del Sol, que se tipifica mediante laboriosos mapas.

Luego se presentan los aspectos sectoriales, destacándose la escasa concatenación del turismo con otras actividades, cuestión significativa de la desarticulación económica general de Andalucía. A continuación se enmarca nuestra comunidad en el contexto turístico estatal, mediante cifras; algunas inesperadas, como que el porcentaje de pernoctaciones de extranjeros en Andalucía sea el 12,8 frente al 25 % de Cataluña, por ejemplo.

En cambio, existe una tasa de dependencia (15 %) superior al de aquella comunidad (10,7), aunque muy por debajo de la balear (51,3 %). Oferta, oficial o no, localizada en la cartografía, y demanda por procedencias no podían faltar en este apartado, que concluye con la exposición de algunos problemas sectoriales, tales como estacionalidad, dimensiones óptimas de las explotaciones, inversiones...

En el epígrafe quinto incluye la política de intervención turística, según las nuevas directrices de la Junta de Andalucía, y las estrategias, de cara al '92 sobre todo. En las conclusiones, el deseo de que el turismo signifique un instrumento de desarrollo y no un modo de expansión de promociones inmobiliarias.

En el último capítulo de este volumen J. NAVARRO LUNA desbroza un camino apenas transitado, cual es el de la Geografía de la Administración, que, a falta de otros datos, se circunscribe aquí necesariamente a los empleados de la institución autónoma.

Tras un obligado epígrafe conceptual, habidas cuentas de las características de esta temática se estudia el número (casi 23.000), distinguiendo situaciones (funcionarios y laborales) y la localización en servicios centrales, delegaciones provinciales y municipios, así como la pertenencia a las distintas Consejerías. Las de mayor volumen de empleados son «Trabajo y Bienestar» y «Educación y Ciencia» con cifras en torno a los 5.000 cada una.

El apartado siguiente, el cuarto, contiene la distribución a escala municipal con una cartografía que permite establecer áreas de más o menos servicios y con determinados tipos de centros. Las conexiones con los diferentes núcleos, la densidad de población y las características económicas, comparando con las actividades de cada Consejería, explican la distribución y colaboran también a un mejor conocimiento de los distintos territorios andaluces.

En conjunto, este volumen de la GEOGRAFIA DE ANDALUCIA constituye un estudio casi completo de los Servicios en su vertiente territorial, incluyendo los distintos transportes. El urbano supone una escala muy distinta de la considerada aquí y corresponde a otra parcela geográfica, mientras que sólo hay dos tramos de oleoductos en nuestro territorio: uno para crudos desde Málaga a Puertollano y otro, de refinados, entre Rota y Madrid. En cualquier caso es un tipo de transporte que apenas incide en el territorio. Por el contrario, algunas comunidades y ciertos servicios, como ya dijimos al principio, están necesitados de investigaciones.

Si queremos intentar una visión integrada de las materias tratadas aquí con el enfoque de las escalas, procede primero situar los servicios de Andalucía en el contexto estatal. La evolución en los últimos veinte años ha supuesto una mayor terciarización de nuestro territorio, con aumento de más de veinte puntos en términos de V.A.B.; próximos a los perdidos por el sector agrario, a la vez que el grupo secundario-construcción desciende tres.

Pero, como puede verse en los distintos capítulos, muchos de los indicadores tienen un peso menor que el porcentaje de la población de Andalucía respecto a la estatal; dato significativo, por cuanto demuestra peores infraestructuras por habitante e inferior potencia de esa parte del desarrollo dependiente de los elementos que analizamos. La política económica y territorial centralizadora se refleja muy bien en esta temática y los servicios públicos (que en un Estado con graves desequilibrios territoriales deberían atender al «desarrollo regional») parecen más inclinados hacia los criterios de rentabilidad. Así, por citar un caso, de los seis tramos ferroviarios suspendidos de tráfico de pasajeros y mercancías en todo el Estado, nada menos que cuatro (es decir dos tercios) estaban en nuestra Comunidad; uno de ellos (Almendricos-Baza) en una de las zonas andaluzas más desarticuladas.

Las mercancías transportadas de las que se tiene información (por vías marítima y aérea, una porción considerable del total exportado) responden al modelo de dependencia que ya conocemos en otros sectores, y que en los canales comerciales un porcentaje, seguramente importante, aporta beneficios a otros territorios. Salida de materias primas, vegetales y minerales, abonos y contenedores componen gran parte de la carga. A la vez, una oferta turística, rica en cantidad, calidad y variedad, no proporciona rentas interiores generalizadas más próximas a la media estatal; cuando provoca un cierto deterioro del medio, exige una ordenación del territorio y obtiene parte de los presupuestos contabilizados en o para el País Andaluz.

Los flujos conocidos de pasajeros (ferrocarril y aéreo) son más elevados con Madrid y Barcelona, los dos primeros centros del Estado, lo que entra en la lógica económica y territorial; pero puede acusar dependencias cuando los enlaces internos son tan escasos como en Andalucía. Además, las conexiones con algunos territorios vecinos dejan mucho que desear (inexistencia de puente sobre el Guadiana hacia El Algarve y pésima carretera hasta la frontera por la Sierra de Huelva, difíciles accesos a Extremadura...).

El nuevo modelo de Estado, autonómico, repercute poco en los transportes, porque las líneas (consideradas todavía más como rutas centralizadoras que como ejes de enlace y de ordenación del territorio; mejor articulado para mayor bienestar) son catalogadas según denominaciones que recogen generalmente largos recorridos. Así, son competencias del Estado al transcurrir por diversas Comunidades.

Nuestra Administración Autónoma apenas tiene competencias sobre infraestructuras portuarias, ferroviarias y áreas y las posibles regulaciones comerciales no poseen el alcance necesario para una mejor política económica y territorial. Pero sí se están notando algunas transformaciones en carreteras (por ejemplo, la autovía del eje transversal intrabético desde el norte de Almería hasta Sevilla y los proyectados enlaces con otras ciudades andaluzas de cara a la E'92, hecho, para el que se prevén importantes inversiones del estado) y en la política turística, donde tanta importancia tiene la publicidad. No hay que olvidar el papel de la Administración Autónoma en la oferta de servicios y su repercusión en la ordenación del espacio.

Pero, el estudio de esa parcela del análisis territorial será objeto del tomo VII de esta GEOGRAFIA DE ANDALUCIA, donde se incluirá también la visión integradora de los servicios a escala de País Andaluz y de sus diferentes ámbitos: regiones, comarcas...

GABRIEL CANO GARCIA  
Catedrático de Análisis Geográfico Regional  
Universidad de Sevilla

## COMENTARIO SOBRE EL XI ENCUENTRO DE ESTUDIANTES DE GEOGRAFIA Y JOVENES GEOGRAFOS, ABRIL 1988

En el pasado mes de Marzo se celebró, un año más, el encuentro de estudiantes de Geografía y jóvenes geógrafos; la sede para este XI encuentro fue la ciudad de Granada. El número de asistentes fue muy elevado, destacando la diferente procedencia de éstos sobrepasando incluso los límites nacionales.

La cifra de ponencias se acercó a la treintena con una calidad muy variable, dependiendo en gran medida del tema y del método utilizado en cada caso. La opinión general insistía en la gran utilidad de tales reuniones; pues sirven para dar a conocer los diferentes criterios de estudios geográficos que se hacen en la actualidad, fomentando de ésta manera el debate y la discusión que llevará a abrir futuras líneas de investigación.

Los temas expuestos en el Congreso fueron muy heterogéneos, abarcando desde los problemas de las estructuras agrarias hasta estudios epistemológicos y metodológicos. Los estudios más generalizados fueron los referidos a problemas urbanos.

Se presentaron algunas ponencias muy interesantes, de las que cabría destacar las siguientes:

Entre los informes presentados por alumnos de universidades andaluzas resaltar el trabajo realizado por Sarmiento Martín que hace unas consideraciones sobre la participación ciudadana en el ámbito urbano basándose en el caso de la ciudad de Córdoba. Como primer objetivo, realizan una definición del concepto de participación; nos ofrece un breve comentario sobre la situación actual de la participación ciudadana tanto a nivel nacional como internacional.

Más tarde lo aplica al caso cordobés, donde estudia las asociaciones de vecinos (A.A.VV.) que son el órgano básico de representatividad ciudadana. Concluyendo con el estudio de los Consejos de Distritos, elementos conformados a partir de directrices municipales con intencionalidad de generalizar la participación ciudadana, en las decisiones que influyen en el funcionamiento de la ciudad.

La siguiente ponencia andaluza a destacar, presentada por un geógrafo malagueño (Santiago Ramos, 1988), defiende la implantación de un Parque Tecnológico (P.T.) en la ciudad de Málaga. Inicia su trabajo con la explicación de lo que actualmente se conoce como Parque Tecnológico. Apoya la postura de ubicación de tal parque en la ciudad de Málaga, basándose en una serie de características que exponemos bajo estas líneas:

- a) Proximidad de un aeropuerto nacional e internacinal.
- b) Disponibilidad de usos del suelo para albergar este tipo de instalaciones.
- c) Apoyo de organismos públicos y privados.
- d) Personal cualificado.
- e) Clima benigno.
- f) Dotación de servicios de alta calidad.
- g) Ubicación cercana a la Universidad.

Por todo lo reseñado, el autor reclama para Málaga la implantación de un P.T. que beneficiaría a la ciudad, su hinterland urbano y toda la región andaluza.

Los estudiantes de la Universidad de Barcelona (Gonçal Lax y otros, 1988) aportaron un valioso estudio sobre la problemática de la ordenación territorial de los espacios litorales, pues se considera este tema como uno de los más relevantes que debe tratar el especialista en la Geografía. Este trabajo nos presenta como problemas más acuciantes de la planificación litoral, los que a continuación se citan:

1. Una delimitación adecuada, pocas veces conseguida de una forma convincente.
2. La dialéctica propiedad privada-propiedad pública que hace imposible una auténtica planificación integral.
3. El litoral se ve afectado claramente por el fenómeno turístico que hace imprescindible la reconversión de este sector.
4. Por último se debe lograr un marco legal donde establecer las actuaciones precisas para una mejor reorganización del espacio litoral.

Como elemento novedoso y verdaderamente curioso dentro de los estudios geográficos, citaremos la comunicación presentada por alumnos de la Universidad Complutense de Madrid (Barral González y otros) que versaba sobre una aproximación a un estudio geográfico de los «pubs» de la zona madrileña de Huertas. Es un intento de aplicar una tipología metodológica geográfica a un tema tan actual y dinámico como puede ser «ir de compras» en una ciudad como Madrid, siendo los puntos básicos del estudio, el trabajo de campo realizado a través de encuestas y cartografía detallada de la zona a estudiar.

Otro de los temas abordados fue el problema de la definición de los espacios periurbanos aplicado al caso asturiano, trabajo realizado por alumnos de la Universidad de Oviedo (Campuzano Tomé y otros). El problema terminológico fue uno de los puntales básicos donde centran la comprensión más concisa de las cuestiones geográficas.

Tampoco se echaron en falta los temas de actualidad que fueron tocados por diversas de las comunicaciones presentadas. Así se expuso una sobre la política hidráulica llevada a cabo en la comarca de Riaño; la valoración que de ella se hace por los autores del trabajo (un colectivo de alumnos de cuarto y quinto de la facultad de geografía e historia de León) es altamente negativo.

Otro estudio a destacar, es uno realizado por una alumna de la Universidad Complutense de Madrid (Díaz Mas, 1988) en el que se trata el problema del espacio a través de la información recibida por los «Mass Media», introduciéndonos en la Geografía de la percepción.

Como colofón al encuentro se realizó un debate donde se expresó el deseo de la unión colegiada del colectivo de geógrafos.

Nosotros podemos concluir resaltando la importancia de estos encuentros. No debe olvidarse que ayudan en gran medida a institucionalizar los contactos, tan necesitados por otra parte, entre los estudiantes de Geografía. Deseando éxito al próximo congreso a celebrar en la castellana ciudad de Valladolid.

MILAGROSA RODRIGUEZ BALLESTEROS

MANUEL L. ARCILA GARRIDO

Estudiantes de 5.º de Geografía

Universidad de Granada