

URBANISMO EXPANSIVO
de la utopía a la realidad

COMUNICACIONES

XXII CONGRESO DE GEÓGRAFOS ESPAÑOLES
Universidad de Alicante, 2011

URBANISMO EXPANSIVO
de la utopía a la realidad

COMUNICACIONES

XXII CONGRESO DE GEÓGRAFOS ESPAÑOLES
Universidad de Alicante, 2011

Editores
Vicente Gozávez Pérez
Juan Antonio Marco Molina

Los estudios publicados en este libro han sido evaluados, de forma anónima, por dos miembros del COMITÉ CIENTÍFICO EVALUADOR:

Javier MARTÍN VIDE, Presidente de la Asociación de Geógrafos Españoles.

Antonio PRIETO CERDÁN, Presidente del Colegio de Geógrafos.

Rafael MATA OLMO, Catedrático de Análisis Geográfico Regional, Universidad Autónoma de Madrid.

Lluïsa DUBÓN PRETUS, Geógrafa. Instituto Balear de Estadística de les Illes Balears.

Cayetano ESPEJO MARÍN, Profesor Titular de Geografía Humana, Universidad de Murcia.

Marina FROLOVA, Investigadora Ramón y Cajal, Universidad de Granada.

José Manuel MOREIRA MADUEÑO, Consejería de Medio Ambiente, Junta de Andalucía.

Juan M. ALBERTOS PUEBLA, Presidente Grupo de Geografía Económica, Universidad de Valencia.

Francisco J. ANTÓN BURGOS, Presidente Grupo Geografía de los Servicios, Universidad Complutense.

José ARNÁEZ VADILLO, Presidente Grupo Geografía Física, Universidad de La Rioja.

M^a Asunción ROMERO DÍAZ, Presidenta Grupo Geografía Física, Universidad de Murcia.

José CARPIO MARTÍN, Presidente Grupo Geografía de América Latina, Universidad Complutense.

Rosa JORDÁ BORRELL, Presidenta Grupo Estudios Regionales, Universidad de Sevilla.

María Luisa DE LÁZARO Y TORRES, Presidenta Grupo de Didáctica de la Geografía, Universidad Complutense.

Diego LÓPEZ OLIVARES, Presidente Grupo Geografía del Turismo, Ocio y Recreación, Universidad Jaume I de Castellón.

Francisco J. MARTÍNEZ VEGA, Presidente Grupo Tecnologías de la Información Geográfica, Consejo Superior de Investigaciones Científicas, Madrid.

Nicolás ORTEGA CANTERO, Presidente Grupo del Pensamiento Geográfico, Universidad Autónoma de Madrid.

Juan Ignacio PLAZA, Presidente Grupo de Geografía Rural, Universidad de Salamanca.

Domingo F. RASILLA ÁLVAREZ, Presidente Grupo de Climatología, Universidad de Cantabria.

Francisco RODRÍGUEZ MARTÍNEZ, Presidente Grupo de Desarrollo Local, Universidad de Granada.

Vicente RODRÍGUEZ RODRÍGUEZ, Presidente Grupo de Población, Consejo Superior de Investigaciones Científicas, Madrid.

Onofre RULLÁN SALAMANCA, Presidente Grupo de Geografía Urbana, Universitat de les Illes Balears.

Juan Antonio MARCO MOLINA, Director Departamento Análisis Geográfico Regional y Geografía Física, Universidad de Alicante.

Vicente GOZÁLVEZ PÉREZ, Director Departamento Geografía Humana, Universidad de Alicante.

Antonio MARTÍNEZ PUCHE, Universidad de Alicante.

Rosario NAVALÓN GARCÍA, Universidad de Alicante.

Jorge OLCINA CANTOS, Universidad de Alicante.

Salvador PALAZÓN FERRANDO, Universidad de Alicante.

Gabino PONCE HERRERO, Universidad de Alicante.

COMITÉ ORGANIZADOR

José Antonio LARROSA ROCAMORA

Antonio MARTÍNEZ PUCHE

Rosario NAVALÓN GARCÍA

Jorge OLCINA CANTOS

Ascensión PADILLA BLANCO

Salvador PALAZÓN FERRANDO

Antonio PRIETO CERDÁN

Vicente GOZÁLVEZ PÉREZ

Juan Antonio MARCO MOLINA

© Los autores de las comunicaciones

ISBN: 978-84-938551-0-9

Depósito legal: MU 1236-2011

Diseño portada: Miriam Ponce Pérez

Maquetación e impresión: COMPOBELL, S.L.

ÍNDICE

| | |
|---|-----|
| Presentación | 13 |
| Transformaciones urbanísticas y territoriales en la Costa del Sol Oriental ¿Otra Costa del Sol Occidental? | 15 |
| <i>Almeida García, F. y Cortés Macías, R.</i> | |
| La expansión urbanizadora en el interior alicantino. Indicadores e incertidumbres..... | 29 |
| <i>Amat Montesinos, X.</i> | |
| Teletrabajo y usos racionales del transporte público y privado en el área urbana de Madrid | 41 |
| <i>Armas Quintá, F.J. y Macía Arce, J.C.</i> | |
| Programas y proyectos internacionales para la mejora de las ciudades..... | 53 |
| <i>Bengochea, A.</i> | |
| Gentrificación y cerramiento del suelo rústico. Poner puertas al campo en las Islas Baleares | 65 |
| <i>Blázquez Salom, M.</i> | |
| Transformaciones territoriales en la región urbana de Valencia (1990-2006): ejes metropolitanos y cambios de usos del suelo | 79 |
| <i>Boira, J.V.</i> | |
| Guardamar del Segura: dunas con vistas de hormigón..... | 91 |
| <i>Burgos Pérez, J.R.</i> | |
| Nuevas tendencias socioeconómicas en los espacios urbanos. Las actividades creativas en la aglomeración metropolitana de Sevilla..... | 103 |
| <i>Caravaca Barroso, I.; González Romero, G. y García García, A.</i> | |

| | |
|---|-----|
| Tipología de los procesos de urbanización que han tenido lugar en las provincias mediterráneas andaluzas en el siglo XXI (2000-2010) | 119 |
| <i>Carvajal Gutiérrez, C.</i> | |
| Las dinámicas del urbanismo difuso en los entornos de las ciudades en las ciudades de Castilla-La Mancha | 131 |
| <i>Cebrián Abellán, F. y García González, J.A.</i> | |
| Turismo, desarrollo económico y medio ambiente en Marruecos: comparación territorial turística entre el caso de Agadir y de Saidia | 143 |
| <i>Chahine, I. y Chahine, S.</i> | |
| La participación ciudadana en la planificación urbana y los procedimientos derivados del Reglamento del Paisaje de la Comunidad Valenciana ¿Una posibilidad para cambiar de modelo? | 157 |
| <i>Cortés Samper, C. y Espinosa Seguí, A.</i> | |
| Imaginarios fílmicos sobre la especulación y la corrupción asociadas a procesos de urbanización extensa | 167 |
| <i>Costa Mas, J.</i> | |
| La sostenibilidad del modelo de desarrollo urbano de algunas aglomeraciones andaluzas..... | 179 |
| <i>De Oliveira Neves, G.</i> | |
| Demanda de vivienda, crecimiento residencial y segregación socio-espacial: el caso de los PAUs madrileños | 191 |
| <i>De La Riva Ámez, J.M^a; Palacios García, A.J. y Vinuesa Angulo, J.</i> | |
| Efectos territoriales, socioeconómicos y legislativos del urbanismo expansivo en Cantabria | 203 |
| <i>Delgado Viñas, C.</i> | |
| La Barcelona emprendedora: el Plan 22@Barcelona y los agentes de cambio .. | 217 |
| <i>Dot Jutgla, E.; Pallares-Barbera, M. y Casellas, A.</i> | |
| ¿Contribuyen las fincas de recreo a la diversificación del paisaje? Un análisis en el entorno de Logroño | 229 |
| <i>Errea Abad, M.P. y Lasanta, T.</i> | |
| Consecuencias ambientales del crecimiento urbano-turístico en el sistema de dunas de Corralejo (Fuerteventura-Islas Canarias)..... | 241 |
| <i>Fernández-Cabrera, E.; Pérez-Chacón Espino, E.; Cruz Avero, N.; Hernández-Cordero, A. y Hernández-Calvento, L.</i> | |

| | |
|--|-----|
| Suburbanización en entornos metropolitanos | 253 |
| <i>Foronda Robles, C.</i> | |
| Implicaciones territoriales y aspectos sociales del urbanismo difuso en áreas de transición rural-urbana. Su análisis en la provincia de Málaga (España) | 267 |
| <i>Galacho Jiménez, F.B.</i> | |
| Patrones de ajardinamiento en las urbanizaciones del sur de la comarca de la Selva (Girona)..... | 279 |
| <i>García, X.; Ribas, A. y Llausàs, A.</i> | |
| ¿Es la crisis un freno a la suburbanización?: su impacto sobre la evolución de la población en las principales áreas metropolitanas de España | 293 |
| <i>Gil-Alonso, F.; Bayona, J. y Pujadas, I.</i> | |
| Los procesos interactivos del tejido social como causa del urbanismo expansivo en la Costa del Sol | 307 |
| <i>Gómez Moreno, M.L.</i> | |
| El desarrollo urbano-turístico del municipio de Yaiza, Lanzarote: un ejemplo de crecimiento expansivo..... | 319 |
| <i>González Morales, A. y Sobral García, S.</i> | |
| Programas de intervención integral en barrios con dificultades: ¿un instrumento en favor de la cohesión social y el refuerzo de la ciudad compacta? | 331 |
| <i>Gutiérrez Palomero, A.</i> | |
| Crecimiento urbano en espacios vulnerables: oportunidades y amenazas para el desarrollo del turismo en El Salvador | 343 |
| <i>Jover Martí, F.J.</i> | |
| ¿Se puede hablar de contraurbanización a partir de los nuevos procesos socio-territoriales en Aragón? | 355 |
| <i>Lardiés Bosque, R.; Castelló Puig, A.; Hernández Navarro, M.L.; Frutos Mejías, L.M. y Ruiz Budría, E.</i> | |
| La expansión urbanística reciente de la costa alicantina, una realidad constatable..... | 367 |
| <i>Martí Ciriquián, P. y Nolasco Cirugeda, A.</i> | |
| Pautas en la fragmentación de la forma urbana en las ciudades del arco mediterráneo español | 379 |
| <i>Martí Ciriquián, P. y Ponce Herrero, G.</i> | |

| | |
|--|-----|
| Las políticas de desarrollo rural como freno al urbanismo expansivo en la «Montaña de Alicante». Reflexiones desde el desarrollo local..... | 391 |
| <i>Martínez Puche, A. y Palací Soler, J.</i> | |
| El desorden territorial en el área central de Asturias y la responsabilidad de la administración autonómica | 403 |
| <i>Maurín Álvarez, M.</i> | |
| Cartografía del urbanismo expansivo valenciano según SIOSE..... | 415 |
| <i>Membrado Tena, J.C.</i> | |
| Precipitaciones intensas y riadas: un estudio climatológico de los riesgos que afectan al sureste ibérico. Lagunas en los planes y medidas de mitigación | 427 |
| <i>Meseguer Ruiz, Ó.</i> | |
| El urbanismo expansivo y la movilidad infantil en Cataluña | 435 |
| <i>Miralles-Guasch, C.; Tulla Pujol, A.F. y Castela, M.Á.</i> | |
| Urbanización del espacio rural en Castilla y León. Transformaciones, situación y perspectivas..... | 449 |
| <i>Molinero Hernando, F. y Baraja Rodríguez, E.</i> | |
| Cambios urbanísticos como predecesores de los cambios demográficos: el caso de Renedo de Esgueva (Valladolid) | 463 |
| <i>Morales Prieto, E.</i> | |
| Autopistas y crecimiento urbano en el este de la Comunidad de Madrid, sus efectos sobre la avifauna..... | 479 |
| <i>Nieto Codina, A.</i> | |
| Edificación dispersa en suelos rurales de la Costa del Sol: caracterización de impactos paisajísticos en vistas panorámicas | 489 |
| <i>Pardo García, S.M.; Mérida Rodríguez, M.; Lobón Martín, R.; Perles Roselló, M.J.; Reyes Corredera, S. y Soriano Carrión, G.</i> | |
| Crecimiento turístico-residencial y modelos autonómicos de ordenación territorial y turística en España | 503 |
| <i>Parreño Castellano, J.M.; Díaz Hernández, R. y Domínguez Mujica, J.</i> | |
| La reconversión integral de la Platja de Palma: ¿Problema turístico o político? ¿Planificación errónea o únicamente urbanística? | 515 |
| <i>Picornell Cladera, M.</i> | |

| | |
|--|-----|
| Cambios en la estructura metropolitana durante la última década. El caso del área metropolitana de Valencia | 527 |
| <i>Pitarch, M.D.; Albertos, J.M. y Cañizares, M.C.</i> | |
| De archipiélago urbano a bulevar litoral. La expansión urbana en el litoral este mediterráneo | 541 |
| <i>Ponce Herrero, G. y Martí Ciriquián, P.</i> | |
| Percepción de los procesos de urbanización y pérdida de paisajes identitarios en la vega del río Segura..... | 555 |
| <i>Ponce Sánchez, M.D.</i> | |
| El proceso de urbanización en Mallorca: análisis y evaluación | 567 |
| <i>Ramis Cirer, C.I.</i> | |
| Participación de las ciudades españolas en programas internacionales de desarrollo sostenible..... | 581 |
| <i>Robles del Moral, M. y Bengochea Morancho, A.</i> | |
| Características del crecimiento urbano en Castilla-La Mancha durante el boom inmobiliario..... | 593 |
| <i>Rodríguez Domenech, M.A.</i> | |
| Consecuencias del sellado de los suelos en el Campo de Cartagena (Murcia)... | 605 |
| <i>Romero Díaz, A.; Belmonte Serrato, F.; Docampo Calvo, A.M. y Ruíz Sinoga, J.D.</i> | |
| Riesgo y territorio: una aproximación crítica al modelo urbano difuso | 617 |
| <i>Romero Pastor, A.J.</i> | |
| El urbanismo como acelerador de los procesos de degradación del suelo. Colinas del Limonar, Málaga..... | 629 |
| <i>Ruíz Sinoga, J.D.; Romero Díaz, A. y Belmonte Serrato, F.</i> | |
| Delimitación y caracterización de los nuevos espacios urbanos valencianos..... | 641 |
| <i>Salom Carrasco, J. y Albertos Puebla, J.M.</i> | |
| Gobernanza, planificación subregional y expansión urbanística. El caso del litoral de Granada..... | 653 |
| <i>Sánchez Escolano, L.M.</i> | |
| Incidencia de las infraestructuras aeroportuarias en la expansión urbana española durante las últimas décadas: la ampliación del aeropuerto de Málaga como estudio de caso | 667 |
| <i>Sánchez Escolano, L.M. y Díez Pisonero, R.</i> | |

| | |
|---|-----|
| Recuperación y valorización del paisaje agroforestal periurbano de la ciudad de Sant Boi de Llobregat (Barcelona)..... | 679 |
| <i>Sans Margenet, J.; Sarsanedas Vidiella, M. y Pibiri, R.</i> | |
| Indicadores de seguimiento y control en planes de ordenación del territorio..... | 691 |
| <i>Segura Calero, S. y Pedregal Mateos, B.</i> | |
| Huertos tradicionales y regadíos históricos en Andalucía. Bases patrimoniales, dinámicas evolutivas y claves territoriales para su recuperación actual..... | 703 |
| <i>Silva Pérez, R.; Orozco, G. y Villar Lama, A.</i> | |
| El impacto territorial de la moratoria turística de Canarias | 715 |
| <i>Simancas Cruz, M.R.; García Cruz, J.I.; Dorta Rodríguez, A. y Falero González, R.A.</i> | |
| Infraestructuras de transporte y transformación urbana: binomio rector en la ciudad de Valladolid..... | 727 |
| <i>Soria Cáceres, C.H. y Díez Pisonero, R.</i> | |
| La utopía del crecimiento: pérdida de rentabilidad turística en Torremolinos ... | 741 |
| <i>Thiel Ellul, D.F. y Navarro Jurado, E.</i> | |
| El fenómeno de los no-lugares y sus implicaciones socioambientales: ¿causa o efecto de la ciudad difusa? | 753 |
| <i>Toro Sánchez, F.J.</i> | |
| Planeamiento y evolución urbana en la ciudad de Cuenca | 765 |
| <i>Vázquez Varela, C. y Martínez Navarro, J.M.</i> | |
| La expansión del área urbana de Segovia. Transformación paisajística del entorno rural periurbano | 779 |
| <i>Velasco Romera, I.</i> | |
| Gobernanza territorial, un reto para Galicia y su ciudad difusa | 791 |
| <i>Vicente Díaz, J.</i> | |
| La construcción de la oligarquía inmobiliario-financiera en la ciudad neoliberal. El caso de Palma (Mallorca) | 803 |
| <i>Vives Miró, S.</i> | |

SUBURBANIZACIÓN EN ENTORNOS METROPOLITANOS

Concepción Foronda Robles

foronda@us.es

Departamento de Geografía Humana, Universidad de Sevilla

Resumen: Los procesos de «suburbanización» se generalizaron impulsados por la conquista de las áreas centrales por las actividades terciarias, por el traslado de actividades productivas a las periferias, la construcción de polígonos residenciales para hacer frente al déficit de vivienda y la expansión rururbana de la población. Se consagra la dualidad centro-periferia. El crecimiento urbano es un proceso territorial versátil, de ahí que la evolución de Mairena del Aljarafe en la aglomeración urbana de Sevilla haya dado lugar a un municipio conformado por paisajes dinámicos resultado de la pérdida de usos tradicionales, de la permanencia de otros y de la implantación de nuevos elementos. De hecho, lo que define este espacio no es tanto el cambio producido, sino la celeridad con la que se ha producido. El urbanismo de Mairena del Aljarafe es un buen ejemplo de lo que ha pasado en la corona metropolitana en las dos últimas décadas: crecimiento extensivo. Durante los 90 fue el municipio de mayor crecimiento demográfico de la provincia, y casi de la comunidad andaluza. Por ello, se detallan los procesos y cambios territoriales producidos, desde la desruralización, el fenómeno de la Exposición Universal de 1992 de Sevilla, hasta la fase de transición hacia la suburbanización.

Palabras claves: suburbanización; crecimiento extensivo; aglomeración urbana de Sevilla.

SUBURBAZATION IN METROPOLITAN AREA

Abstract: The process of «suburbanization» is driven by widespread conquest of the central areas of tertiary activities, by moving manufacturing operations to the suburbs, the construction of housing estates to tackle the housing shortage and the spread of behaviors rururban of the population. It enshrines the core-periphery duality. Urban growth is a versatile territorial process, hence the evolution of Mairena del Aljarafe in the urban agglomeration of Seville, has led to a municipality made up of dynamic landscapes result from the loss of some traditional uses of the permanence

of other and the introduction of new elements. In fact, what defines this space is not so much the change, but as it is characterized by the speed with which it has occurred, so as dizzying. The urbanism of Mairena del Aljarafe is a good example of what has happened in the metropolitan area of Seville in the last two decades, extensive growth. During the 90 was the fastest growing city population of the province, and most of Andalusia. The groves were disappearing to make way for housing developments. Therefore, detailed processes and territorial changes produced from that of deruralization, the phenomenon of the 1992 World Expo in Seville, to the transition to suburbanization. The planning of the subsidiary regulations Mairena del Aljarafe was adopted in 1985, but behind it, one discovers the influence of a series of exogenous factors that are outside local control itself.

Key words: Suburbanization; extensive growth, urban agglomeration.

1. INTRODUCCIÓN

El proceso de crecimiento urbano en las áreas metropolitanas se inició en la revolución industrial. Hoy estamos ante cambios sociales experimentados por las sociedades avanzadas que se ha venido a denominar la tercera revolución industrial y que se ajusta al proceso de tránsito de un modelo industrial a otro terciarizado (BARRIENTOS, 2006). Y donde más allá del ámbito supramunicipal imperan los rasgos funcionales del territorio, entendiéndose el fenómeno del mercado de trabajo-residencial y sus propias interacciones, los cambios de los usos de suelo (residencial, comercial, etc.) y la concentración progresiva de la población. Ya BERRY (1973) expresaba que la residencia no requería la inmediatez a los lugares de trabajo como sucedía en la época industrial. Y éste es un fenómeno producido por la ralentización y el descenso demográfico de los distritos centrales, la relocalización de las empresas y el empleo, así como la modificación de los estilos de vida de la población. Nos encontramos con nuevos conceptos que les otorga su diversidad espacial: contraurbanización (ARROYO, 2001; FERRÁS, 2007), periurbanización y suburbanización (DEMATTEIS, 1998; ENTRENA, 2005), desurbanización, entre otros. El área metropolitana de Sevilla es la mayor aglomeración de Andalucía. Abarca 4.900 km², con una población de casi 1,5 millones de habitantes. En el sistema urbano español, es una aglomeración de tamaño medio, que ocupa la cuarta posición, detrás de Madrid, Barcelona y Valencia. Está integrada por 46 municipios heterogéneos desde el punto de vista territorial, demográfico y funcional, y que conforman dos coronas metropolitanas, una de ella ya enteramente consolidada y otra, en fase de consolidación. El objeto de este trabajo es analizar las transformaciones urbanísticas producidas en el municipio de Mairena del Aljarafe de la aglomeración urbana de Sevilla, que ha conformado la pérdida de unos usos tradicionales, la permanencia de otros y la implantación de nuevos elementos. De hecho, lo que define este espacio no es tanto el cambio producido, sino como éste está caracterizado por su celeridad. Es frecuente asociar la suburbanización con fenómenos de segre-

gación social y de especulación urbanística, por lo que las áreas suburbanas han recibido tradicionalmente una atención especial en las políticas planificadoras de las ciudades (FLOWERDEW y BOYLE, 1992). En nuestro caso, el concepto de *área suburbana* se utiliza como una unidad administrativa diferenciada de la ciudad de Sevilla y localizada en su periferia. En definitiva, la suburbanización es un proceso de desconcentración demográfica hacia su periferia que genera conflictos de competencia sobre los usos del suelo (FERRÁS, 2000). El urbanismo de Mairena es un buen ejemplo de lo que ha pasado en la corona metropolitana en las dos últimas décadas: crecimiento extensivo, principalmente a partir de la Exposición Universal de 1992 de Sevilla (ALMOGUERA, 2008). Durante los años 90 fue el municipio de mayor crecimiento demográfico de la provincia, y casi de la comunidad, con un incremento intercensal 1991-2001 de 45,92%. Algunas de las causas que explican este proceso son la evolución de su urbanismo, el cambio de los usos de suelo hacia dinámicas residenciales y los condicionantes del fenómeno de la movilidad.

2. EVOLUCIÓN DE LA URBANIZACIÓN

A mediados del siglo XVIII el municipio no alcanzaba las 800 casas, 13 calles y 2 plazas, configuración que apenas se alteró hasta mediados de los años 60. Un espacio poco transformado, donde la agricultura era el eje de la organización y producción. Las primeras huellas de este proceso urbanizador son consecuencia de la crisis de la agricultura y el incremento de los componentes urbanos en el paisaje. Cultivos, haciendas, caminos rurales, elementos tradicionales del hábitat rural, que apenas resisten a los cambios derivados por el proceso urbanístico. Unas haciendas desaparecen, otras caen en el abandono y otras se conservan tanto en manos privadas como públicas, rehabilitadas para albergar dependencias del Consistorio. Sin embargo, éstas siguen detentando un lugar importante en el imaginario de los habitantes del casco urbano, aunque las nuevas poblaciones desconocen la existencia de las mismas y no parecen interesarse demasiado por su protección, conservación y salvaguardia (HERNÁNDEZ, 2006). Lo más significativo de la década de los 60 fue como el fuerte impacto metropolitano de Sevilla provoca el crecimiento del municipio vecino de San Juan de Aznalfarache y como éste invade el término de Mairena del Aljarafe, originando la barriada de Lepanto. La creación de estas nuevas zonas urbanizadas, la transformación del pueblo como base rural, la configuración de nuevos contornos espaciales y sociales nos aproxima a nuevas identidades que se irán generando. En esta fase, el Aljarafe experimenta un intenso proceso de captación de población propiciado por el menor coste de la vivienda, por un modelo residencial propio y por el incremento de la motorización que hacia viable esta estructura. Esto se traduce en un retraso en la proporción de empleos en relación con la proporción de activos y ocupados, provocando una acentuación de la función territorial como ciudad dormitorio de Sevilla (ASOCIACIÓN DE EMPRESARIOS DEL ALJARAFE

(AEA), 2005). Dicho crecimiento se articula en torno a algunos proyectos urbanísticos de gran calado como son Ciudad Aljarafe, Los Alcores¹ y La Prusiana. Urbanizaciones plurifamiliar de bloques, que propicia la fisonomía de los primeros grandes pisos que copan el término municipal, a semejanza de lo que se hacía en Sevilla, y que ejercen gran impacto visual. Se crea una «pequeña ciudad» de cerca de 5.000 nuevos residentes, y donde hoy viven más de 10.000. Otros proyectos como alternativa es la vivienda unifamiliar sobre el modelo de ciudad jardín. De manera singular destaca la urbanización Simón Verde, localizada en el escarpe, con dotaciones deportivas y recreativas que aumentarán la confortabilidad. El suelo de Mairena del Aljarafe ha sido transformado debido a sus propios condicionantes físicos (paisaje, cauces hidráulicos, etc.), a los establecidos en la propia legislación urbanística (crecimientos urbanos deseables, criterios de reordenación de la estructura urbana, etc.) y a los nuevos usos que han ido conquistando su lugar a costa de los tradicionales, lo que significa la reducción del paisaje agrícola frente al avance de los usos residenciales, industriales y terciarios. El planeamiento de las Normas Subsidiarias (NN.SS) de Mairena del Aljarafe se aprobó en 1985, pero tras sí, se descubre la influencia de una serie de factores exógenos que están al margen del propio control local. Diferentes circunstancias justifican posteriormente la redacción del Plan General de Ordenación Urbana (PGOU, 2004), entre sus razones: la expansión creciente del sector central del Aljarafe, dejando aquel documento obsoleto; los continuos cambios de las NN.SS. con un fin de modificaciones; o los cambios en la legislación urbanística durante la década de los 90². Otra etapa en el proceso urbanístico municipal lo marca la Exposición Universal de 1992, evidenciado por el negocio inmobiliario. En este contexto arraiga el sentido de oportunidad y se genera una etapa de crecimiento y prosperidad, en parte justificada por las modificaciones al planeamiento en el primitivo PP Cavaleri y que será aprovechado ante la necesidad de edificar unas 2.000 viviendas para alojamiento de los comisarios, técnicos y empleados de los países participantes en la Exposición Universal de 1992. Finalmente, en este complejo residencial se construyeron 1.289 viviendas. Fue detonante la mejora de las infraestructuras, desdoblándose la variante de San Juan de Aznalfarache y conectando con la autovía de Coria del Río (FERNÁNDEZ, 1993). La Expo 92 también trajo consigo la oportunidad de instalaciones industriales. Según DELGADO (2004) en el informe de la ponencia técnica para el seguimiento del planeamiento urbanístico de 1985 se apunta tres razones para ampliar este tipo de suelo: equilibrar el efecto dormitorio del sector central del Aljarafe; crear una estructura empresarial que generará empleo y obtener beneficios económicos municipales. Desde su nacimiento el Parque Industrial y de Servicios del Aljarafe (PISA)³ tuvo connotaciones propias

¹ Plan parcial de extensión del polígono Los Alcores, 1968, 1973.

² Ley 8/90 de Reforma de la Ley del Suelo. Ley 7/2002, de 17 de diciembre, de Ordenación Urbanística de Andalucía.

³ Modificación puntual de NN.SS de Mairena del Aljarafe, 1988; Plan Parcial (PP) para la ampliación del polígono PISA, 1990; Propuesta de ampliación del PP, 1999.

en calidad, muy distinta a los tradicionales polígonos industriales que poblaban nuestra región⁴. Ya que en esa época, lo más habitual en otras zonas industriales próximas según CARAVACA (1991) era la falta de diseño específicamente industrial, el escaso planeamiento urbanístico y la ausencia de infraestructuras y servicios necesarios. La experiencia del PISA, con 640.000 m² de suelo de uso empresarial, tras cuatro fases se ha convertido en buque insignia del desarrollo económico del Aljarafe, y viene a corroborar el acierto de impulsar espacios productivos de cierta dimensión, en la medida que este tipo de territorio favorece la cooperación empresarial en un momento en el que las economías de escala y la integración vertical han dado paso a la descentralización de los procesos productivos. La flexibilidad y la especialización de las pymes, han posibilitado, que en un espacio tan reducido, se manifieste la representación de la mayoría de los subsectores que aportan valor y que están bien posicionados dentro de la economía del siglo XXI (AEA, 2007). Hoy nuevos proyectos permiten al PISA estar en la vanguardia industrial con la aplicación del reciente estudio de movilidad⁵, la elaboración del Plan de gestión de residuos, la mejora de la instalación eléctrica, etc. A partir de ese momento tenemos un municipio con una lógica exógena que soporta una mezcla de infraestructuras, desarrollos residenciales heterogéneos y difusos, polarizadas actividades industriales y terciarias, y restos de explotaciones agrarias en constante regresión. Según DELGADO (2006) surge un espacio sin identidad específica pues sus rasgos se dividen diacrónicamente entre la permanencia, los nuevos componentes urbanos y los espacios de indefinición y cambio. Finalmente se inicia un nuevo periodo de consolidación y colmatación, principalmente para rellenar los vacíos de suelos existentes en torno al Centro Histórico son los llamados Ensanches Noreste y Sur del municipio. Más allá de crecimiento del suelo residencial, la proliferación del Centro Comercial y de Ocio, Metromar⁶, no es casual, convirtiéndose en el principal espacio donde confluyen los habitantes del centro y periferia, a ello hay que unir la llegada de la línea 1 de Metro (2009) y donde se ha generado un nuevo espacio de centralidad «Aljarafe Central»: con el mayor intercambiador de transportes de Andalucía; una gran plaza pública; edificios con establecimientos comerciales y de restauración, centro de negocios, hotel de cuatro estrellas de la cadena Husa y biblioteca

⁴ La instalación de empresas no contaminantes; cuidado ambiental y extensas zonas verdes (10%); cuidada imagen de las edificaciones; inmediata ejecución de obras debido a una cláusula que penalizaba si no se construía a los 4 años de la compra; cerramiento perimetral; buena señalización; dotaciones modernas, tanto sociales como deportivas; red telemática, fibra óptica, zonas wifi, localizadores de empresas; servicio mancomunado de prevención de riesgos laborales y formación y asesoramiento empresarial.

⁵ Facilitar su acceso desde la parada del Metro, crear una pasarela peatonal, carril bici, ampliar la frecuencia de las líneas de autobuses, aumentar los aparcamientos ante las necesidades de las empresas instaladas, incluso crear zonas azules en los puntos más conflictivos y aumentar las salidas a la autovía.

⁶ Edificio de tres plantas con 69 locales, 1.189 plazas de estacionamiento, 10 sales de cines, SPA, restauración. Inaugurado en 2006.

pública. Todo ello para convertirse en un referente y signo identitario de la vida social, cultural y empresarial.

3. LAS CLAVES DE LA DINÁMICA RESIDENCIAL

El planeamiento vigente se publica en 2004⁷. Los cambios de calificación del suelo, la implantación de nuevos usos y la aprobación de proyectos de construcción de cualquier tipo (infraestructuras, viviendas, etc.) se convierten en hitos que conducen a continuas modificaciones de la legislación urbanística y de la ordenación del territorio en el ámbito local⁸ y en la escala metropolitana⁹. La ordenación urbanística ha evolucionado en los últimos años: se ha pasado de la ordenación territorial de un término municipal a concebir la ordenación mediante planeamientos supramunicipales. Por ello, el principal reto que afronta Mairena con su PGOU es integrar a este municipio en la aglomeración de Sevilla. La superficie total del suelo urbano 2004 es de 651,04 ha (37,2% del total). En éste se distinguen el predominio del uso residencial (86%), frente al industrial (3,5%) y terciario (10,5%), categorías definidas con la LOUA. En cuanto al suelo urbanizable, en el PGOU hay clasificada un total de 458,99 ha, con el fin de estructurar el territorio municipal, colmatar las zonas vacías entre suelos urbanos y establecer nuevos límites. La vivienda se ha convertido en el principal configurador del espacio urbano y el primer consumidor del territorio, valorado como un síntoma de dinamismo económico. La idea de «la construcción como motor de la economía» y la vinculación del crecimiento del espacio urbano con el progreso y la prosperidad son argumentos que inducen a pensar en la conveniencia de un aumento de la construcción sin límites (VINUESA, 2008). En los últimos años la expansión suburbana se ha acelerado, ante el fenómeno de la movilidad residencial. MÓDENES (2007) ha calificado el proceso de suburbanización como «un saldo territorial» de los procesos de movilidad residencial urbana, resultante de multitud de movimientos en diferentes direcciones, distancias y motivaciones. En líneas generales, el modelo residencial español está basado en el acceso temprano a la propiedad en contextos residenciales relativamente densos. Domina una estrategia que intenta mantener al máximo la proximidad residencial con el lugar de origen, ya que puede ser una estrategia relacionada con el interés de mantener al máximo las redes sociales y familiares de apoyo. Casi como norma, las viviendas construidas en las zonas de expansión de las áreas urbanas superan

⁷ Aprobación definitiva del PGOU (CPOTU, 09/12/2003), publicación del PGOU (BOP, 29/01/2004).

⁸ NN.SS de 1985, PGOU de 2004, 1ª modificación del PGOU (20/07/2005), 2ª modificación del PGOU (30/11/2007), 3ª modificación del PGOU (29/01/2010), adaptación del PGOU a la LOUA (marzo 2010).

⁹ Directrices para coordinación de las políticas urbanísticas del área metropolitana de Sevilla (1989), Plan de ordenación territorial de la aglomeración urbana de Sevilla (1990) Plan de ordenación de la aglomeración urbana de Sevilla (2010).

ampliamente la previsible demanda endógena. Tras ello están las estrategias de desarrollo inmobiliario con las que se busca capturar a la oferta de otros ámbitos. El último Censo de Viviendas elaborado por el Instituto Nacional de Estadística (INE) en 2001, anticuados si consideramos el crecimiento experimentado, recoge un parque de casi 15.000 viviendas en Mairena del Aljarafe, y los cambios producidos en los últimos diez años son espectaculares, a pesar de no existir cifras oficiales de esta década. Este dato implica el considerable crecimiento desde 1981 hasta triplicar las del 2001, concentrando la atención en la evolución durante la última década (1981-2001). El número total de viviendas ha crecido en 9.496, donde ha existido una expansión del sector inmobiliario. Un aumento de la oferta, como consecuencia de la demanda acumulada del sector, que ha venido favorecida por los tipos de interés, el aumento del precio de la vivienda, el incremento producido, principalmente, por la escasez de suelos disponibles y el encarecimiento de los costos de construcción. La oferta de viviendas de nueva planta no ha dejado de aumentar. El fenómeno de extensión residencial ha sido, sin duda, el de mayor transcendencia territorial. La generalización de urbanización «autosuficiente» de baja densidad y con edificación unifamiliar en diversas modalidades: adosados, pareados y vivienda en parcela, ha sido la base de un floreciente negocio inmobiliario que ha ofrecido un producto interesante para las parejas jóvenes (AEA, 2005). Mairena ocupa el primer puesto en el ranking de los municipios con más viviendas construidas entre 2002-2007 del Aljarafe, seguidas de Bormujos, Bollullos de la Mitación, Sanlúcar la Mayor y Pilas, según el Colegio de Arquitectos de Sevilla. El aumento de población que originó la construcción de éstas, no vino acompañado de más servicios, equipamientos o infraestructuras, lo que ha ocasionado graves problemas de movilidad. Así desde el 2007, la brusca caída en la demanda inmobiliaria ha provocado un descenso en el número de viviendas visadas. Según el Censo 2001, el 75,2% del total del parque de viviendas se emplea como *vivienda principal* de los hogares y las viviendas secundarias ocupan el 9,7%. Hay un 14% de viviendas vacías similar a la media española. Éste es un fenómeno de gran relevancia con graves carencias de información estadística adecuadas y de conocimiento. Se trata de una situación de consecuencias negativas: desde el punto de vista económico, porque hay un patrimonio sin aprovechamiento; desde una perspectiva social, porque podría estar produciéndose un uso inadecuado de la propiedad, al no respetarse el principio de su función social. El exceso de viviendas vacías da lugar a un funcionamiento ineficiente del espacio urbano. Además desde criterios de sostenibilidad hay que subrayar que el territorio es un bien básico y limitado, y que los desarrollos residenciales por encima de las necesidades de alojamiento pueden estar suponiendo consumos excesivos del territorio, en detrimento del paisaje y de otros posibles usos no residenciales (VINUESA, 2008). La desocupación puede producirse por deficiencias de habitabilidad, por decisión de los propietarios que deciden renunciar a obtener una renta por temor a los posibles riesgos del arrendamientos o, simplemente, porque hay un exceso de viviendas, como consecuen-

cia de despoblamiento o porque se construyen más viviendas de las necesarias. Puede también ocurrir que, dentro de una estrategia previsora, la compra, para sí o para los hijos, se anticipe varios años a la necesidad de alojamiento, y que al mantenerse esas viviendas vacías durante varios años por la aversión social a alquilar, se eleve de forma permanente, y en cierta medida engañosa, la proporción de desocupadas. También hay una parte importante de la demanda, especialmente en los mercados más dinámicos, para la que la vivienda, más que un bien de uso (alojamiento) es una inversión. Por razones de sostenibilidad, los planes territoriales y urbanísticos deberían anteponer la renovación y la puesta en uso del parque de viviendas vacías, a los nuevos desarrollos. *La fórmula de acceso* más usual de los hogares españoles a la vivienda es la propiedad. Las cifras recogidas en el censo de 2001 muestran que el 80,9% de los hogares españoles son en propiedad, el 11,3% utilizan la modalidad del alquiler y sólo el 7,7% utilizan una vivienda de cesión gratuita. En Mairena del Aljarafe, el régimen de propiedad alcanza el 91%, esencialmente hipotecada (54%), frente a la pagada (43,5%) y de herencia (2,5%). *La superficie media de la vivienda* en España es de 85,3 metros, algo inferior a la media comunitaria (87,1 metros) y muy lejos de la cifra más elevada (Dinamarca: 107 m²). La superficie media de las viviendas familiares principales de Mairena del Aljarafe es de 60 a 105 m² (63,5%), a gran diferencia se sitúan las de 106 a 150 (20,5%). La calidad de vida del municipio también se manifiesta por el 9% de viviendas de extensión superior a 150 m², en cambio lo menos habitual son las menores de 60 (7%). *La dimensión media* de los hogares maireneros es de 3 habitantes por vivienda, una cifra relativamente alta si se tiene en cuenta la media del núcleo familiar europeo (2,5 personas). En la práctica, la media actual de los hogares españoles es resultado de una distribución irregular de los hogares, al haber aumentado de forma sensible los de una o dos personas, ya sea por la elevación de la esperanza de vida, las familias monoparentales o la proliferación de parejas sin hijos, ello se aprecia principalmente en el caso de Ciudad Expo que es zona con más bajo coeficiente de habitabilidad (1,58). Una cuestión con influencia decisiva también en el tipo de necesidades de la vivienda. La Consejería de Vivienda de la Junta de Andalucía ha constatado que la relación entre la población y la vivienda principal ha tenido una evolución descendente tanto a nivel nacional como en Andalucía, de manera que el índice de tendencia estimado por el INE hasta el próximo Censo de Población se ha visto modificado a la baja, fijándolo en 2008 en 2,4 hab/viv., una medida adoptada para modular los crecimientos de población de los municipios y establecer el número de viviendas que se ajustan al Plan de Ordenación del Territorio de Andalucía (POTA). Finalmente, el nuevo coeficiente de habitabilidad, unido a los procesos de adaptación de los planeamientos urbanísticos municipales a la LOUA, permite también impulsar la construcción de más VPO en los municipios andaluces. Esta medida se podrá adoptar puesto que aumenta el número global de viviendas, de las que el 30% tendrán que ser protegidas (PGOU, modificación segunda).

4. LOS HÁBITOS DE MOVILIDAD

El crecimiento de la urbanización ha ido acompañado, a su vez, por un incremento espectacular de la motorización. Las características del transporte en Mairena del Aljarafe están derivadas de la dispersión de la edificación, la distancia entre viviendas y puestos de trabajo, el uso masivo de medios de locomoción para el traslado de personas, la saturación de la red de movilidad, la congestión, accidentes y costes ecosociales o el ruido. En parte los principales culpables de la degradación del medio ambiente urbano son el vehículo privado y el tráfico masivo de automóviles. Es inviable continuar con el modelo actual de crecimiento, basado en urbanización extensiva y vehículo privado. El Aljarafe puede crecer, pero con otras bases de organización territorial. De hecho, debe utilizarse el margen de crecimiento existente para corregir los graves déficits estructurales existentes y propiciar la generación de una nueva estructura urbana que sea viable y más sostenible que la actual. Para lograr algo así es preciso rediseñar la función básica de la comarca y pasar de una situación de ciudad-dormitorio a un espacio productivo capaz de proporcionar empleo a una parte sustancial de su población activa y capaz de prestar los servicios públicos y privados que la dimensión y rango de esta población requiere. Por ello, se debe otorgar prioridad a la estructuración comarcal de las relaciones residencia-trabajo y residencia-estudio mediante un reforzamiento extraordinario de la dimensión productiva y formativa. En este sentido, es estratégica la definición correcta de la articulación del transporte de conexión con Sevilla (mediante la solución metro) con fórmulas comarcales de transporte público. Para ello se deben estudiar, potenciar y adoptar las medidas urgentes que sean precisas para que existan líneas de transporte público circulares y radiales que conecten las paradas del metro con espacios urbanos amplios y dispersos (AEA, 2005). El urbanismo y la ordenación del territorio determinan buena parte del patrón de movilidad, ya que de cara a medio y largo plazo la movilidad sostenible exige planificar la ciudad y su área de influencia con criterios de reducción de la dependencia respecto al automóvil y de las necesidades de desplazamiento motorizado. El transporte público debe ser una alternativa real al transporte en vehículo privado, pues aunque éste se facilite con las mejoras sobre la red viaria metropolitana, y se potencien nuevas áreas de centralidad metropolitana, la necesidad de desplazamientos a Sevilla, va a seguir existiendo, y deberán canalizarse una parte significativa de estos desplazamientos al transporte colectivo, para evitar los problemas de congestión de accesos y de aparcamiento en el centro de Sevilla. El Consorcio de Transporte Metropolitano del Área de Sevilla encargó en el 2007 la Encuesta Domiciliaria de Movilidad del Área Metropolitana de Sevilla al Instituto Apolda para obtener una visión actual de las prácticas de movilidad con la intención de conocer los hábitos de desplazamiento de los usuarios y establecer una correcta planificación de los sistemas de transporte. El número de encuestas fue de 35.199 entre octubre y noviembre de 2007, de las cuales en el municipio de Mairena se realizaron 944,

las cuales son interpretadas a continuación. Actualmente, en el Área de Sevilla se producen 2 millones de viajes mecanizados al día generado por los residentes metropolitanos, lo que supone una tasa de movilidad relativamente alta (2,33 viajes mecanizados/hab/día). La Encuesta sobre movilidad es una radiografía de las pautas territoriales (origen-destino) de la movilidad en la aglomeración urbana de Sevilla, atendiendo especialmente a los cambios en cuanto a motivo de los desplazamientos y modos de transporte empleados. No hay que olvidar, la relación existente entre el incremento de movilidad, tanto en volumen de población implicada como en distancias recorridas, y transformaciones sociodemográficas subyacentes. La intensidad cambiante de la movilidad se pone en relación con la actividad económica (pauta de localización de los empleos) y con perfiles profesionales (niveles de cualificación y condiciones socioeconómicas) de la población. Algunos de los resultados de los residentes de Mairena del Aljarafe son:

1. El transporte que predomina para el desplazamiento de la población de Mairena es privado (78%), muy por encima del transporte público (7%). Por lo que el transporte público cumple un papel subordinado, ya que al estar sustentado sobre un medio de transporte que no cuenta con plataforma propia, queda sometido a la congestión, obtiene unas velocidades comerciales escasamente competitivas con el vehículo privado, limitando así su papel dentro del sistema de transporte al de personas que no disponen de vehículo propio.
2. Se comprueba que la posesión de un vehículo cambia notablemente las formas de comportamiento de las familias en relación a sus desplazamientos, y la mayoría son mecanizados (83%). Realizando una media de 2,33 viajes por persona y día.
3. Respecto al perfil de los usuarios que usan los vehículos privados y públicos, el grupo de edad que más movilidad desarrolla son los de 30-40 años (36%), con características similares de 20-29 años (25%) y de 45-64 años (23%), segmento de edad que estudia o trabaja fuera del municipio. Mairena es el tercer municipio de la provincia de Sevilla con mayor número de estudiantes de grado superior universitario (1.135 vecinos) que da lugar a este tipo de desplazamiento.
4. Según el tipo de personas atendiendo a su actividad principal, los ocupados dominan con un 60%, los estudiantes con un 14%, seguido de personas dedicadas a las tareas del hogar (11%). Y en menor medida, jubilado/pensionistas (8%), parados (6%) o incapacitados (1%).
5. Los cambios operados en relación a la población y la vivienda han incidido en una profunda interrelación del Aljarafe con la aglomeración urbana de Sevilla, concretada en la intensificación de las relaciones residencia-trabajo, residencia-estudios superiores y residencia-ocio y compras. La razón de la movilidad obligada es del 51%, fundamentalmente desplazamientos de la fuerza de trabajo (40% viajes al trabajo u 11% vinculados al consumo improductivo de la plusvalía (de estudios). En cambio, el carácter no

- obligado (49%) agrupa un amplio conjunto de razones (acompañamiento, compras, ocio/diversión, gestiones personales, visita de amistad, etc.).
6. La movilidad cotidiana es uno de los elementos que mayor trascendencia tiene sobre la forma y dimensión de la ciudad y, en consecuencia, sobre las condiciones de su sostenibilidad, tanto económica como ambiental. La frecuencia de los desplazamientos de los usuarios es mayoritariamente diaria (62%), frecuente (21%) y esporádica (16%).
 7. Un factor de orden espacial que incide en la movilidad es la accesibilidad. Respecto a la duración media del desplazamiento, el 40% de los usuarios tarda entre 10-20 minutos en el desplazamiento de Mairena a su lugar de actividad, y el 21% entre 20-30 minutos, debido a importantes problemas de congestión.
 8. Otra variable temporal de interés es la distribución horaria de los desplazamientos, concentrándose la gestión en tres «horas puntas», la primera de 7,30 a 8,30 de la mañana, viajes con destinos al trabajo y estudios. La segunda «punta» se extiende desde las 13,00 a las 15,30 horas, en este espacio de tiempo coinciden comportamientos muy diversos: vuelta a casa del trabajo y viajes a compras. Por último, la tercera «punta» se produce de 20,00 a 21,00, donde vuelven a coincidir comportamientos muy diversos.
 9. El coche es el vehículo principal en la movilidad de la población (73%). Otros son a pie (17%), en autobuses (6,5%), moto (2,5%) y otros (furgoneta, bicicleta y taxi).

5. CONCLUSIONES

La suburbanización en los entornos metropolitanos ha generado el crecimiento extensivo de la ciudad con los correspondientes conflictos. Algunas de las causas que explican este proceso son la evolución de su urbanismo, el cambio de los usos de suelo hacia dinámicas residenciales, y los condicionantes del fenómeno de la movilidad, derivados de la dispersión de la edificación, las relaciones residencia-trabajo, el uso masivo del transporte privado y la saturación de la red de transporte. Las actuales tendencias apuestan por la búsqueda de una ciudad sostenible, más compacta. Hay que repensar el modelo de desarrollo urbano-extensivo de las ciudades, y buscar que el urbanismo permita la cohesión social, participación y promoción económica.

BIBLIOGRAFÍA

- ALMOGUERA, M.P. (2008): *La ciudad cambia de escala: Sevilla Metropolitana*, Sevilla, Servicio de Publicaciones de la Universidad de Sevilla.
- ARROYO, M. (2001): «La contraurbanización: un debate metodológico y conceptual sobre dinámica de áreas metropolitanas», *Scripta Nova*, Nº 97, pp. 79-104.

- ASOCIACIÓN EMPRESARIAL DEL ALJARAFE, ARENAL (2005): *Estrategia territorial para el desarrollo económico del Aljarafe*. Documento resumen. <<http://www.adta.es/documentos/otrosdocumentos/2005%2003%2001%20LibroBlancoAljarafe.pdf>> (consulta: 20/07/2010).
- ASOCIACIÓN EMPRESARIAL DEL ALJARAFE, ASISTENCIA TÉCNICA CLAVE (2007): *Análisis del tejido empresarial del Aljarafe*, Caja San Fernando. <<http://www.adta.es/documentos/otrosdocumentos/2007%2003%2029%20AEA%20AnálisisTejidoEmpresarialAljarafe.pdf>> (consulta: 20/07/2010)
- AYUNTAMIENTO DE MAIRENA DEL ALJARAFE (varios años): NN.SS de 1985, PGOU de 2004, adaptación del PGOU a la LOUA (marzo 2010).
- BARRIENTOS, G. (2006): «La evolución del poblamiento en la dinámica rural-urbano», *Norba, revista de geografía*, 11, pp. 107-127.
- BERRY, B.J.L. (1973): *Las consecuencias humanas de la urbanización*, Pirámide.
- CARAVACA, I. (dir) (1991): *Área metropolitana de Sevilla. Localización de las actividades y del suelo industrial*, Gabinete de estudios metropolitanos, Centro de estudios territoriales y urbanos. Consejería de Obras Públicas.
- DELGADO, B. (2004): *Cambio de paisaje en el Aljarafe durante la segunda mitad del siglo XX*, Archivo hispalense, Diputación de Sevilla.
- DELGADO, B. (2006): «Transformaciones rápidas en los paisajes metropolitanos del Aljarafe sevillano». *Ería*, 70, pp. 161-173.
- DEMATTEIS, G. (1998): «Suburbanización y periurbanización. Ciudades anglosajonas y ciudades latinas», MONCLÚS, F.J. (ed.): *La ciudad dispersa*, Barcelona, Centro de Cultura Contemporánea de Barcelona, pp. 17-33.
- ENTRENA, F. (2005): «Proceso de periurbanización y cambios en los modelos de ciudad: un estudio europeo de caso sobre sus causas», *Papers*, 78: 59-88.
- FERNÁNDEZ, V. (1993): «Las grandes transformaciones urbanas de Sevilla durante los años previos a la Exposición Universal», *Estudios geográficos*, 54: 387- 407.
- FERRÁS, C. (2000): «Ciudad dispersa, aldea virtual y revolución tecnológica. Reflexión acerca de sus relaciones y significado social», *Scripta Nova*, vol. 69.
- FERRÁS, C. (2007): «El enigma de la contraurbanización: Fenómeno empírico y concepto caótico», *EURE*, nº 98, pp. 5-25.
- FLOWERDEW, R.; BOYLE, P. (1992): «Migration trends for the West Midlands: suburbanisation, counterurbanisation or rural depopulation?», in STILLWELL, J., REES, P. and BODEN, P. (eds.): *Population Redistribution in the United Kingdom. Migration Processes and Patterns*, Londres, Belhaven Press, vol. 2, p. 144-161.
- HERNÁNDEZ, J.; MOYANO, A. (2006): *Patrimonio cultural, movimientos sociales y construcción de la identidad en Andalucía*, Centro de Estudios Andaluces.

- MODENES, J.A. (2007): «Una visión demográfica de la movilidad residencial reciente en España», en Feria Toribio, J.M. (coord.): *La vivienda y el espacio residencial en las áreas metropolitanas*, Centro de Estudios Andaluces.
- VINUESA, J. (2008): «La vivienda vacía en España: un despilfarro social y territorial insostenible», *Scripta Nova*, vol. XII, nº 270 (39).