

Normalmente sucede que al cumplirse las 60 jornadas estipuladas para el cobro del subsidio de desempleo se produce un abandono de las explotaciones por parte de los trabajadores inmigrantes lo que acarrea no pocos problemas para el empresario agrícola. Curiosamente, el actual subsidio agrario se convierte en un elemento determinante para el mantenimiento de esta agricultura por sus implicaciones en el conjunto de los jornaleros.

- b) Caída de la calidad del fruto y de los precios en la etapa final de la campaña (finales de mayo-junio). Este fenómeno se debe al aumento de las temperaturas que hacen ser más perecedero el producto y por la competencia de otros países (Francia e Italia) que invaden y exigen su cuota del mercado europeo. En la actualidad, técnicamente es muy difícil ampliar la campaña tardía (Medina, A., 1989). La llegada de calores excesivas en el mes de mayo determina esta peculiar diferenciación en la recolección del fresón. Cuanto más se adelante la campaña tardía tanto menor será el beneficio ya que en adelante el fruto se destinará sólo al uso industrial. La campaña finalizará cuando los precios, en continuo descenso, no compensen los costes de recolección.

La fresa debe seguir siendo el cultivo principal en el desarrollo agrícola emprendido en base a la calidad del producto, y a su situación de precocidad y mayores ventajas en el mercado y al establecimiento de estructuras comerciales potentes que cubran Europa en condiciones óptimas y que sirva de plataforma para la entrada de otros nuevos cultivos.

JOSÉ MANUEL JURADO ALMONTE
Becario de F.P.I. Dpto. de G³ Física y A.G.R.

DESORGANIZACION TERRITORIAL DEL ALJARAFE Y METROPOLIZACION

Introducción

El Aljarafe es una plataforma que se abre sobre el Guadalquivir y presenta una trama de asentamientos y un paisaje agrario diferentes a la mayor parte de la Depresión Bética. Efectivamente, la existencia de un microclima más favorable que el del valle, el predominio de la pequeña y mediana propiedad, la gran fragmentación del parcelario, la abundancia de agua y el devenir histórico, han conformado un paisaje agrario variado y un poblamiento de núcleos pequeños y próximos entre sí, dando lugar a una comarca claramente diferenciada.

Desde el punto de vista geomorfológico, el Aljarafe es una plataforma tabular perfectamente individualizada por los ríos Guadalquivir y Guadamar, sobre la que se han situado depósitos terminales miopliocenos (margas, arenas y limos arenosos). Entre Sierra Morena y el Aljarafe se ha modelado una depresión periférica que, a su vez, constituye su nexo de unión. Mientras que el contacto del Aljarafe con el Guadalquivir y el Guadamar se resuelve a través de un nítido escarpe que, al este, constituye uno de los elementos paisajísticos de mayor relevancia en el contexto de la futura Area Metropolitana.

Así pues, hay unos límites físicos muy marcados en casi todo su perímetro, a excepción del borde meridional, que debido al buzamiento de la plataforma del Aljarafe en sentido norte-sur, el contacto con la Marisma se realiza a través de un suave descenso. Pero el desarrollo de un proceso histórico prolongado han convertido al Aljarafe en una unidad territorial claramente diferenciada.

La modernización del Aljarafe

Hoy, en la margen derecha del Guadalquivir, la continuidad urbana apenas se ve interrumpida por la llanura de inundación del río y la cornisa del Aljarafe. De hecho, dos de los núcleos que primero se incorporaron al fenómeno metropolitano, Camas y San Juan de Aznalfarache, se han desarrollado sobre ambos espacios. Y tanto las partes defendidas del Valle como la cornisa son objeto en la actualidad de implantaciones urbanas e infraestructuras.

Hasta ahora, los habitantes del Aljarafe han vivido del desarrollo de una agricultura tradicional, poco dinámica, que les ha obligado a desplazarse a Sevilla en busca de trabajo y de servicios. En realidad los límites entre lo rural y lo urbano venían marcados por el cauce del río Guadalquivir. De ahí que si buscamos las causas de su transformación debemos hablar de las consecuencias que ha tenido para Andalucía la entrada de España en el Mercado Común, la expansión económica de la segunda mitad de los años 80 y la Expo'92. Factores estos que constituyen, a su vez, la explicación de la formación del Area Metropolitana de Sevilla.

Sevilla-ciudad, entre el censo de 1981 y el padrón de 1986, ha tenido una tasa de crecimiento acumulado de población negativa, indicativo del encarecimiento del suelo, del auge de la construcción en los municipios colindantes y de la tendencia de sus habitantes a desplazarse a vivir a la periferia urbana, entre ellas el Aljarafe.

Realmente abordar la transformación de esta comarca en un breve texto resulta muy difícil, de ahí que nos vayamos a centrar en tres o cuatro aspectos de los cambios ocurridos en la comarca; es decir, en la transformación urbana, en la mejora de infraestructuras, en el desarrollo turístico, en el equipamiento de suelo y servicios industriales y en la situación de la agricultura. Si bien, a la hora de hablar de los motores del cambio habría que centrarse en la expansión urbana y en la mejora de ciertas infraestructuras.

Transformación urbana

En la actualidad, no todos los municipios del Aljarafe forman parte del Area Metropolitana de Sevilla; oficialmente, según la Dirección General de Urbanismo, la constituyen: Valencina de la Concepción, Castilleja de Guzmán, Gines, Castilleja de la Cuesta, Tomares, Bormujos, Mairena, San Juan de Aznalfarache, Palomares y Almensilla.

De ellos, Valencina es un núcleo moderadamente transformado, mientras que Palomares, Almensilla y Castilleja de Guzmán todavía son pueblos tradicionales. De ahí que en nuestra tipología no consideremos a las dos primeras poblaciones como metropolitanas. Sin embargo, el caso de Castilleja de Guzmán es más problemático, ya que indudablemente por su proximidad hay que incluirlo en el Area, pero, a pesar de ésta, la concentración de la propiedad y lo accidentado del relieve han impedido su urbanización.

Pero, dentro de lo que hoy es el Area Metropolitana de Sevilla, el proceso de coordinación de las políticas urbanísticas municipales da comienzo en 1984, con la Orden de 13 de junio de ese mismo año, ya que anteriormente el Plan Comarcal de 1970 no pasó de ser un mero proyecto. En esta ocasión, se trata de disponer de unas directrices de planeamiento urbanístico para afrontar por parte de la Consejería de Política Territorial la construcción de los marcos adecuados para la ordenación urbana de la aglomeración sevillana.

Ahora bien, dentro del Area Metropolitana, el Aljarafe constituye una de las zonas donde el proceso de urbanización ha sido más intenso, pero siempre provocado desde el exterior. Se trata de desarrollos urbanos residenciales, de una gran variedad de tipologías, apoyados sobre los ejes viarios existentes y los núcleos tradicionales.

En la formación de las áreas metropolitanas de la Europa occidental casi siempre han tomado parte dos tipos de factores: el propio crecimiento de los municipios metropolitanos y la descentralización económica de la ciudad central. En el caso que nos ocupa, todavía no se ha dado de una forma clara la periferización de las actividades desde Sevilla; ni tampoco el Aljarafe ha experimentado un crecimiento económico endógeno. Para ello, en ésta última comarca se debería haber producido un proceso de industrialización y una modernización de la agricultura.

Por lo tanto, nos encontramos en la etapa de la expansión urbana provocada por el desparramamiento de Sevilla, sin que haya intervenido de una forma directa el Aljarafe. Aunque si se ha dado una extensa ocupación del suelo, sobre todo en la parte central de la plataforma que mira hacia Sevilla; con la consiguiente desaparición en ésta, de la organización tradicional del territorio.

Los pequeños cascos urbanos de la parte central de la cornisa (Tomares, Mairena, Gines, etc.) se encuentran sumergidos en sus tramas, ocultos por las nuevas urbanizaciones, cuyo estilo no tienen nada que ver con la construcción tradicional del Aljarafe. Ya que el nuevo urbanismo carece de personalidad propia, puesto que se basa en tipologías estándares, caracterizadas por la existencia de manzanas

abiertas, chalets unifamiliares adosados, etc., aspectos estos totalmente ajenos al urbanismo del Aljarafe.

De ahí que, si tuviésemos que describir la situación actual de la cornisa central, habría que decir que se trata de una extensa ciudad dormitorio, dependiente de Sevilla para el trabajo, el comercio y los servicios, con la consiguiente movilidad pendular metropolitana, debido a que la transformación del Aljarafe obedece a un desarrollo urbano de tipo residencial exclusivamente.

Además, esta transformación urbana de la periferia no ha sido intensa en el tiempo y en el espacio a causa del escaso crecimiento económico de la ciudad hasta mediados de los ochenta. Durante la primera fase de la expansión urbana metropolitana aparecieron dos tipos de demanda que constituyen el punto de arranque de la tendencia actual de los habitantes de Sevilla a trasladarse al Aljarafe.

De una parte comenzó de forma lenta la ocupación del espacio rural por viviendas unifamiliares aisladas de segunda residencia, mediante parcelaciones autónomas. Y de otra, se crearon en los municipios más próximos (San Juan de Aznalfarache, Tomares, Bormujos y Mairena) polígonos de viviendas populares semejantes a los construidos en la capital y cuya característica principal es la desvinculación de los núcleos originales.

Más tarde, a mediados de los setenta, las pautas del proceso de urbanización vendrán marcadas por los cambios que se producen en el diseño y en el mercado de la construcción. Pero que no alcanzarán un verdadero boom hasta diez años más tarde con motivo de la expansión económica y de la Expo'92. Cambios que suponen el rechazo del edificio plurifamiliar exento, mientras se pone de moda la tipología unifamiliar adosada con jardín propio.

Para el resto de núcleos del Aljarafe podríamos establecer dos grupos en función de la influencia metropolitana y del crecimiento económico. De una parte, están las poblaciones tradicionales, puntualmente afectadas por el proceso metropolitano, localizadas en las cornisas norte y sur (Palomares, Almensilla, Albaida del Aljarafe, Aznalcázar, Olivares), que tienen como centro comarcal a Sanlúcar la Mayor.

Se trata de núcleos rurales, donde el casco antiguo se conserva de forma original constituido por viviendas unifamiliares adosadas, mientras las tipologías de carácter metropolitano tienen una presencia minoritaria. Generalmente la dotación de servicios es escasa y el estado de las carreteras de acceso no es bueno.

De otra parte, estarían los núcleos centrales de Villanueva del Ariscal, Espartinas, Bollullos, Umbrete y Benacazón que se encuentran en un estadio de desarrollo urbano intermedio, motivado por su posición central y por una cierta modernización de la agricultura a partir de la expansión del naranjal en huertos, como a continuación veremos.

Consecuentemente, en este grupo aparecen urbanizaciones de vivienda unifamiliar aislada (localizadas tanto en el espacio rural como pegadas al núcleo original), que suelen ser indistintamente de primera y de segunda residencia. Pero

no alcanzan una gran extensión debido a que la influencia metropolitana es moderada.

Situación y modernización de la agricultura

Efectivamente, si bien la agricultura ha sido hasta ahora el principal medio de vida del Aljarafe, sin embargo, en estos momentos no podemos considerarla como su motor de crecimiento. A pesar de la existencia de un acuífero importante, del desarrollo de suelos con buena capacidad productiva, (tanto en regadío como en seco); hoy, la agricultura aljarafeña está anticuada y presenta una escasa capacidad de transformación del espacio. Hasta tal punto que, cuando hablamos de transformaciones agrícolas, nos estamos refiriendo a cambios en la distribución de los cultivos en función de las subvenciones que otorga la Política Agrícola Común.

No sólo el 73% de las explotaciones tienen hasta 5 Has. y están muy parceladas, sino que además el aprovechamiento más importante de la comarca lo constituye el olivar (cubre el 36,6% de la superficie labrada) destinado a consumo de mesa, cuyas especies más representativas son la manzanilla y el gordal.

De ahí que, a la hora de hablar de los cambios ocurridos en la agricultura, únicamente se pueden explicar por las sustituciones habidas en los cultivos y por las modificaciones que se han producido en la recalificación del suelo al pasar de rústico a edificable. En efecto, desde la entrada en el Mercado Común, el olivar está siendo reemplazado por cereales-grano (representan el 55,5% de la producción total) y por cultivos industriales (30,2% de la producción total) debido a la política de subvenciones que sigue la PAC.

Anteriormente, durante los años sesenta y setenta se introdujo el cultivo de los agrios mediante el riego de pozo en Villanueva del Ariscal, Olivares, Umbrete, Bollullos, Sanlúcar la Mayor, Espartinas, Benacazón y Gines. Pero este intento de modernización de la agricultura tampoco ha tenido consecuencias importantes en la transformación del Aljarafe. Ya que hoy los problemas más destacables de este cultivo son el gran envejecimiento de las especies y la escasa modernización de las técnicas utilizadas.

Sin embargo, sí cabe hablar de una alteración profunda del espacio rural provocado por las nuevas formas de implantación urbana, que a su vez han dado lugar a una reducción de la superficie agraria; de la ruptura del parcelario tradicional por el desarrollo metropolitano, y porque la red de caminos rurales (conservados en gran parte) están cambiando radicalmente sus funciones, como a continuación veremos.

Así pues, conviene tener muy en cuenta que se trata de un espacio metropolitano, donde la transformación de la agricultura es un factor clave en dicho proceso y que, en el Aljarafe, hasta ahora no ha tenido lugar. Quizás porque Sevilla es una metrópoli de la periferia europea y ello supone unas pautas de comportamiento

diferentes al centro. Es decir, la formación del área metropolitana de Sevilla se ha desarrollado hasta ahora de una forma lenta, y la industria no ha sido el motor de crecimiento, sino la inversión que las diversas administraciones están realizando en la Expo 92.

Y en segundo lugar, porque las características climáticas de Andalucía al localizarse en el borde sur de la zona templada le permiten conseguir un volumen importante de productos hortofrutícolas capaces de abastecer a su mercado interior (y metropolitanos) y dedicar una parte importante a la exportación.

Infraestructuras: La red viaria y los sistemas de transporte

En cualquier caso, en toda área metropolitana la incidencia de la red viaria en las estructuras urbanísticas es muy importante y afecta tanto a la constitución de las mismas como a su equilibrio interno y desarrollo. Efectivamente, en el Aljarafe, junto al crecimiento urbano residencial, la modernización de algunas infraestructuras viarias han constituido la punta de lanza de la penetración metropolitana, a través de la expansión urbana en torno a dichas carreteras.

Precisamente uno de los rasgos más significativos del Aljarafe es la existencia de una densa red de caminos y carreteras que da servicio a todos los núcleos. Sin embargo, un análisis más pormenorizado de la cuestión pone de manifiesto que las infraestructuras viarias adolecen de una serie de problemas, ya que la densidad de la red no presenta unas características homogéneas en cuanto al estado de conservación, distribución espacial y grado de modernización. Así, por ejemplo, algunas poblaciones como Aznalcázar tienen una densidad de carreteras muy baja.

Estos inconvenientes, unidos al incremento de tráfico (fundamentalmente en la parte central de la cornisa), a la desconexión viaria del interior y a la inexistencia de planes concertados, señalan la necesidad urgente de la planificación y de la modernización de la infraestructura viaria de la comarca.

Máxime cuando el área metropolitana de Sevilla no cuenta con una red de metro, ni con un ferrocarril de cercanías (la línea Se-Hu tiene un trazado sinuoso y se encuentra en mal estado) que den servicio al Aljarafe; y por otro lado, el sistema de transporte público por carretera es bastante deficiente en toda la comarca.

En la actualidad, únicamente los ejes viarios más importantes (la autopista A-49 Se-Hu, la N-431 Se-Hu, la carretera Camas-Salteras y la carretera Bormujos-Pilas) han experimentado una transformación general como resultado de: la modernización de las comunicaciones de Sevilla con el resto de capitales andaluzas y de la mejora de la red principal de carreteras de la región con motivo de la Expo 92 y de la entrada de España en la Comunidad Europea.

De ahí que el intenso crecimiento urbano de ciertas zonas del Aljarafe, apoyado en las carreteras existentes y en las autovías de acceso a Sevilla, ha producido una situación especialmente grave debido a la desconexión viaria interior. Efecti-

vamente, la falta de una red viaria interna moderna (a excepción de la carretera Bormujos-Pilas y de la de Camas a Salteras) hace imposible la formación de un espacio urbano de calidad, en buenas condiciones de funcionalidad.

En este sentido, los problemas más acusados se presentan en el ámbito central de la cornisa, ya que el acceso al interior de ésta es cada vez más difícil, por la concentración de edificación en las inmediaciones de las vías generales. Por ello, la Consejería de Obras Públicas y Urbanismo preve la construcción de una vía de enlace entre la autovía de Huelva A-49 y la de Coria-Puebla por Bormujos, Mairena y Gelves como base de la ordenación interior de la cornisa central del Aljarafe.

Igualmente, la red de caminos rurales tiene problemas de conexión, sobre todo por el trazado de la autovía de Huelva y las urbanizaciones que se han construido en la cuenca del Arroyo Pudío. Además, dicha red precisa de reconstrucción y de modernización de acuerdo con las nuevas necesidades de la comarca.

Por otra parte, si nos atenemos a la organización del transporte público por carretera se observa que no todos los pueblos tienen la misma calidad de servicio, ello depende del nivel de urbanización. El 65% de las líneas (generalmente coinciden con los núcleos metropolitanos) presentan una frecuencia media en torno a los 12 minutos, por lo menos en teoría, puesto que en la práctica, la existencia de un sólo medio de transporte (la carretera) provoca embotellamientos importantes en las horas punta.

Y en consecuencia, disminuye el índice de accesibilidad en la zona metropolitana del Aljarafe. En el resto de trayectos, la media de servicios se incrementa hasta llegar a los treinta y cinco minutos. De ahí que las escasas condiciones de fiabilidad del transporte público y la comodidad que supone la utilización del vehículo propio explican las deficiencias del servicio.

Infraestructura y servicios para el desarrollo de la industria

Tal como lo expusimos en párrafos anteriores, la transformación del Aljarafe no tiene un carácter autóctono y no cabe hablar, a diferencia de otras áreas metropolitanas, de un doble crecimiento en los núcleos. Puesto que en el Aljarafe, hasta ahora había una artesanía y una industria tradicional escasamente mecanizada, dedicada al mercado local y provincial. Y, por otra parte, la descentralización de la metrópoli se está desarrollando ahora.

Por consiguiente, no pueden haber grandes infraestructuras, dotadas de servicios para el desarrollo industrial, puesto que son la expansión urbana de Sevilla y la demanda de suelo por parte de ésta, los factores impulsores de la dotación de equipamientos de carácter industrial en el Aljarafe. Prueba de ello es el escaso número de entidades financieras que tienen abierta una sucursal en la comarca.

El número de bancos y cajas de ahorro y el volumen de cajeros automáticos vienen a demostrar que su distribución está en función únicamente de la expansión urbana de los núcleos. Y aún así, cuando el crecimiento urbano es muy rápido, no

existe una correlación positiva entre ambas variables; caso, por ejemplo, de Castilleja de Guzmán (ninguna entidad) y de Mairena, donde no hay ningún banco y sólo 3 cajas de ahorros, insuficientes para la actividad económica de este municipio (cuadro I).

CUADRO I

Municipio	n.º bancos	n.º cajas ahorro	n.º cajas rurales	n.º cajeros automáticos 1989
Albaida del Alj.	—	1	1	—
Almensilla	—	1	1	—
Aznalcázar	1	1	1	—
Benacazón	—	1	1	—
Bollullos	1	2	—	—
Bormujos	2	1	1	—
Castilleja Cuesta	4	2	—	1
Castilleja Guzmán	—	—	—	—
Espartinas	—	1	1	—
Gines	1	1	1	—
Mairena	—	3	1	—
Olivares	—	1	1	—
Salteras	—	1	1	—
S. Juan Aznalfarache	6	3	1	5
Sanlúcar la Mayor	4	2	2	1
Tomares	3	1	1	2
Umbrete	1	1	1	—
Valencina	—	1	1	—
Villanueva del Ariscal	2	1	1	—

Fuente: Elaboración propia a partir de listín telefónico y de las relaciones de cajeros automáticos 4B, Red 6.000 y Servired, de 1989.

En el Aljarafe existen en estos momentos unas 100,2 Has. de suelo industrial. Generalmente son localizaciones de pequeño tamaño vinculadas a los antiguos núcleos tradicionales. A ello hay que añadir las 35 Has. del Plan Parcial Industrial de Mairena (tras la modificación del planeamiento general) que, aunque está en construcción, forman ya parte de la actual de suelo industrial.

En este caso, más que hablar de polígono conviene denominarlo parque industrial, ya que se le está dotando de centro de empresas, incubadora, complejo deportivo y social, de red de comunicaciones avanzadas y de una oficina de servicios integrados, con el objetivo de atraer empresas de nuevas tecnologías dada la proximidad de Sevilla.

En el resto de municipios sólo dos tienen en sus previsiones un desarrollo de suelo industrial de cierta entidad (Bormujos 16,05 Has. y Umbrete 20 Has.), mientras que Almensilla, Benacazón, Gines y Mairena contemplan pequeñas áreas entre 2 y 4 Has. Igualmente, de la información recogida en los Ayuntamientos y en la Diputación deducimos que la superficie de suelo industrial, en estos momentos, es reducida, ya que los polígonos existentes, a excepción del de Mairena, se encuentran saturados (cuadro II).

CUADRO II
SUELO INDUSTRIAL

Municipio	Superf. actual Has.	% ocupado	Superficie prevista
Albaida del Alj.	5	90	6
Almensilla	—	—	10
Aznalcázar	—	—	6
Benacazón	—	—	10-15
Bollullos	—	—	Deseos polig. ind.
Bormujos	—	—	—
Espartinas	—	—	—
Castilleja Cuesta	—	—	—
Castilleja Guzmán	—	—	—
Gines	—	—	4
Mairena	35	100	4
Olivares	—	—	16,4
Salteras	2,95	100	45
S. Juan Aznalfarache	18	—	P. ind. promoción privada
Sanlúcar Mayor	3,41	100	—
Tomares	—	100	—
Umbrete	—	—	20 Has.
Valencina	56,8	68	—
Villanueva Ariscal	—	—	3,5

Fuente: Información directa de los Ayuntamientos.

En segundo lugar, la demanda de suelo industrial proviene en gran parte de las empresas de Sevilla que desean trasladarse a la periferia de la Ciudad; mientras que tan sólo un tercio corresponde a las nuevas iniciativas de la comarca. Y, por último, prácticamente todos los municipios tienen en proyecto algún polígono industrial.

Infraestructura Turística

También el Aljarafe carecía hasta hace muy poco tiempo de infraestructura hotelera. A excepción de un hotel en Gines, el resto de la oferta se reducía a casas de huéspedes, que en conjunto sumaban un total de 150 plazas. Pero, las expectativas de la demanda hotelera que ha despertado la Expo 92 ha provocado la construcción de un número importante de hoteles de categoría elevada, favorecida por la proximidad de Sevilla, por la existencia de unos precios del suelo más bajos y por la presencia de la autopista A-49.

A estos factores, habría que añadir la suavidad térmica de las noches veraniegas, la posibilidad de construir complejos hoteleros dotados de amplias superficies recreativas, deportivas, etc. y las subvenciones otorgadas por la Administración, que han incentivado la localización de proyectos hoteleros en el Aljarafe. En total se instalarán 14 hoteles con 3.500 plazas distribuidos en 10 municipios. A dichas cifras hay que sumar el alojamiento que se creará con la edificación de la ciudad residencial de la Expo en Mairena, de 320 apartamentos turísticos prefabricados.

En suma, se puede decir que el Aljarafe por sus características geográficas es la zona del área metropolitana que más se va a beneficiar de la expansión hotelera a raíz de la Expo 92; sin embargo, habría que preguntar a la iniciativa privada y a la Administración si no se corre peligro de crear una crisis en el sector hotelero metropolitano después del 93.

Infraestructura de Restauración

Si bien es cierto que este tipo de infraestructura tiene una importancia secundaria en el desarrollo económico del Aljarafe, su localización y densidad nos ha servido para detectar el límite de la influencia metropolitana y del desarrollo urbano más intenso. Su origen va ligado a la proximidad de Sevilla y a la explotación turística del conjunto arqueológico de Itálica.

De su estudio hemos podido llegar a las siguientes conclusiones: 1) se localizan en las proximidades de las carreteras modernizadas y en los núcleos más cercanos a Sevilla, de modo que cuando sobrepasamos la zona del Aljarafe más urbanizada los establecimientos de restauración desaparecen o disminuyen. 2) Son antiguas bodegas, molinos o lagares restaurados y, consiguientemente, los establecimientos suelen ser muy amplios, con un número elevado de plazas. Y 3) las expectativas de inversión en este sector son muy elevadas, tanto con motivo de la Expo 92 como por la expansión urbana del Aljarafe.

Conclusiones

Si reflexionamos acerca de cuáles son los problemas más graves que hasta ahora ha dificultado la aparición de un crecimiento autóctono y la atracción de

empresas en el Aljarafe, deduciremos que fundamentalmente obedece a la escasa formación profesional de la población activa, hasta el extremo que las empresas tienen que organizar por ellas mismas cursos de cualificación para la mano de obra contratada.

En ese sentido los empresarios opinan que los cursos de formación del INEM no cubren los objetivos para los que fueron creados y, en consecuencia, habría que reconducirlos hacia aquellas especialidades que la sociedad demanda en cada momento.

Por otra parte, la agricultura, que ha sido el medio de vida más importante de la Comarca hasta hace poco tiempo, está en regresión; no porque existan obstáculos físicos a su desarrollo, sino por la falta de modernización y de canales de comercialización, que permitan al sector tener la preparación suficiente para superar la competencia que ejerce el desarrollo urbano. Incremento este que, por otra parte, está produciendo una degradación del medio ambiente del Aljarafe.

Sin embargo, existe la posibilidad de un desarrollo turístico, si la iniciativa privada consigue consolidar la infraestructura hotelera y las instalaciones complementarias que se están perfilando con motivo de la Expo 92. Aunque, al mismo tiempo, la administración debería trazar un plan integral de saneamiento y de protección del medio ambiente, si se quiere afianzar el turismo y el desarrollo urbano residencial de calidad.

De ahí que la estrategia de desarrollo del Aljarafe debe basarse en una planificación conjunta del territorio en orden a la mejora de las infraestructuras, tales como:

- a) La dotación de una formación profesional adecuada a todos los sectores y categorías de mano de obra que pueda demandar el mercado de trabajo, con especial atención al empresariado.
- b) La modernización de las infraestructuras de carreteras y de los caminos rurales fundamentalmente en la cornisa central. Ya que ha sufrido las transformaciones territoriales más profundas como consecuencia de la expansión urbana de Sevilla desbordando los núcleos originales.

El dinamismo del sector de la construcción en el Aljarafe ha dado lugar a la formación de una conurbación cuya característica más importante es la carencia de unidad funcional urbana provocada por una falta de planificación global. De ahí la conveniencia de un plan de reforma interior, que corrigiera no sólo los problemas de desorganización interna, sino también el trazado del viario para que fuera capaz éste de drenar la creciente intensidad del tráfico.

- c) Conservación del medio ambiente y de las condiciones naturales de los municipios tradicionales evitando la deforestación del resto del Aljarafe. Sobre todo en los núcleos situados en la cornisa norte y sur, convendría la no reproducción del desarrollo urbano masivo de la cornisa central. Para ello sería deseable una planificación conjunta del territorio y que los res-

pectivos ayuntamientos orientaran su política de empleo hacia actividades productivas no contaminantes.

ROSA JORDÁ BORRELL

Profesora Titular de Análisis Geográfico Regional
Universidad de Sevilla

TARDIO PERO JUSTIFICADO AVISO BIBLIOGRAFICO

Con el título, bien explícito, que encabeza estas líneas pretendo salir al paso del mínimo eco que, dado el tiempo transcurrido desde su aparición, han tenido entre los especialistas algunas obras menores pero no carentes de interés, referidas al escenario andaluz. Este comentario no disimula el propósito de señalar la particularidad de ellas y sobre todo, lo reitero, el de romper el prolongado silencio con que han sido recibidas. Silencio, por cierto, no excepcional y que se viene manteniendo ante otros títulos parejos o de mayor entidad científica. Hecho que no deja de ser para mí motivo habitual de interrogación: ¿indiferencia, desinterés, desconocimiento?

Razones de simple y subjetiva agrupación me permiten aseriar los cinco títulos que reseño (*) en tres ámbitos. En el primero, reúno los libros de Francisco Velázquez Clavijo, Dominga Márquez Fernández y Domingo Avila Fernández, cuyo nexa no es otro que el análisis, desde la óptica geográfica, de tres espacios andaluces –la campiña sevillana, la costa atlántica y la Sierra de Huelva– que quedan configurados por el protagonismo que alcanza en ellos la fruticultura, los nuevos cultivos y la economía silvo-pastoril, respectivamente. Los autores mencionados han tenido que amoldar sus estudios a las exigencias formales de la colección de la que forman parte, “Cuadernos del Instituto Regional”, de la Universidad de Sevilla y de ahí la similitud en su formato, volumen de paginación, etc. Con todo, es obvio que cada uno presenta contrastada individualidad en metodología, contenido, desarrollo y conclusiones.

* Francisco Velázquez Clavijo: *La fruta sevillana y el Mercado Común Europeo*. Instituto de Desarrollo Regional. Universidad de Sevilla. Sevilla, 1987, 124 p., cuadros, tablas y gráficos, s. n.; Dominga Márquez Fernández: *Transformación reciente de la agricultura en la costa atlántica andaluza*. Instituto de Desarrollo Regional. Universidad de Sevilla. Sevilla, 1987, 154 p., 7 mapas, 30 gráficos y 34 cuadros; Domingo Avila Fernández: *Las explotaciones agropecuarias en Sierra Morena occidental. Un estudio geográfico de la estructura productiva del espacio serrano*. Instituto de Desarrollo Regional. Universidad de Sevilla. Sevilla, 1988. 134 p., 3 mapas, 19 gráficos y 33 cuadros; Juan Manuel Suárez Japón: *La casa salinera de la Bahía de Cádiz*. Fundación Machado. Consejería de Obras Públicas y Transportes. Diputación Provincial de Cádiz. Sevilla, 1989, 124 p., núms. figs. y fotos en blanco y negro y a todo color., s.n. y Antonio Herrera García: *Torre Arcas. Biografía de un latifundio sevillano*. Prólogo del Excmo. Sr. D. Antonio Domínguez Ortíz, de la Real Academia de la Historia. Publicaciones del Monte de Piedad y Caja de Ahorros de Córdoba. Baena (Córdoba), 1989. 251 p., fotos, s. n. y Apéndice Documental.