

ESTRUCTURAS Y ARTICULACIONES TERRITORIALES EN ANDALUCÍA Y ESTONIA: ANÁLISIS COMPARADO

RAFAEL MACHADO SANTIAGO¹ Y OTT KURS²

Recibido: 31-VII-02. Aceptado: 25-VII-02. BIBLID [0210-5462 (2002); 32: 125-152].

PALABRAS CLAVE: Desarrollo regional, administración local, mancomunidad de municipios, comarca, asentamiento humano, sistema de asentamientos, infraestructura y organización territorial, red viaria terrestre, núcleo urbano, espacio rural.

KEY WORDS: Regional development, local administration, association of municipalities, district, human settlement, settlement system, territorial infrastructure and organisation, roading, urban nucleus, rural space.

MOTS CLEFS: Développement régional, administration locale, syndicat intercommunal, contrée, pòblation humaine, système de pòblation, infrastructure et organisation territoriale, réseau routier, noyau urbain, espace rural.

RESUMEN

El presente trabajo constituye la segunda aportación de los autores para el análisis comparado de Andalucía y Estonia, dos regiones periféricas en y de Europa. En este caso se realiza un estudio de la estructura territorial de ambas regiones teniendo en cuenta los distintos niveles y formas de administración, así como la articulación espacial de la red urbana y de comunicaciones.

SUMMARY

The present work constitutes the second contribution of the authors to comparative study of Andalucía and Estonia as two peripheral regions in/of Europe. The paper focuses especially on the survey of territorial structures of distinct levels and forms of administration as well as spatial articulations of urban net and communications of both regions.

RÉSUMÉ

Le présent travail est le deuxième de la série des auteurs en ce qui concerne la connaissance comparative de L'Andalousie et de L'Estonie en tant que deux régions périphérique de L'Europe. Dans ce cas particulier, on réalise une étude des structures territoriales de niveaux différents: sur le plan de l'administration autant que sur les articulations spatiales de réseau urbain et de communicayions des deux régions ci-dessus.

1. Dpto. Análisis Geográfico Regional y Geografía Física. Universidad de Granada (Andalucía.España)
2. Instituto de Geografía. Universidad de Tartu (Estonia)

1. INTRODUCCION

Este artículo forma parte de una investigación más amplia que venimos realizando, y que tiene por finalidad el estudio comparativo de Andalucía y Estonia como dos regiones periféricas en el contexto europeo³. Por lo tanto, se remite al lector al trabajo publicado en esta misma revista (MACHADO SANTIAGO, R y KURS, O, 2000, pags.165-191), con objeto de que conozca el marco teórico y conceptual del que parte el estudio que realizamos, y en el que se integra el análisis que a continuación presentamos.

Si en la mencionada publicación tratábamos de mostrar cómo Andalucía y Estonia han venido comportándose, no sólo como periferias físicas y/o espacios frontera en y de Europa, sino también como periferias económicas desde el momento en que se perciben territorialmente de forma diferenciada y se estructuran en función del poder político que les domina, ahora nos posicionamos en el interior de estas dos regiones para mostrar, de forma comparada, como están estructurados y articulados sus territorios.

Teniendo presente este objetivo general, en este estudio se presenta un somero análisis comparativo de los diferentes niveles de estructuras territoriales administrativas de Andalucía y Estonia, así como la articulación territorial a partir del sistema de asentamientos, es decir de la red urbana y de la red de comunicaciones⁴.

2. ESTRUCTURAS TERRITORIALES ADMINISTRATIVAS

En ambas regiones, Andalucía y Estonia, el nivel básico en que se estructura administrativamente su territorio es *el municipio*. En el caso de Andalucía, una de las Comunidades Autónomas más extensas de España (87.597 km²), el número de municipios es bastante amplio: 779 en total, con grandes contrastes en su tamaño y en el peso demográfico, debido al propio desarrollo histórico (hay que tener en cuenta que la organización municipal en Andalucía arranca de la Edad Media) y a su gran diversidad geográfica.

A partir de los datos publicados por el Instituto de Estadística de Andalucía (JUNTA DE ANDALUCIA, IEA, 2001, 101 pags) referidos a 1999 para los 770 municipios andaluces, se puede afirmar para el conjunto regional la importancia en número y extensión del poblamiento a pequeña escala, es decir, el predominio de los municipios menores de 10.000 habitantes, que otorga una clara personalidad al conjunto de asentamientos de la región. Por el contrario, respecto a los municipios de

3. El proyecto de investigación completo se titula "Andalucía y Estonia: paisajes culturales y desarrollo social de dos regiones europeas periféricas", para un periodo de cuatro años (2000-2004), y lo desarrollan los firmantes de este trabajo, con el apoyo infraestructural y financiero de sus respectivas universidades, Granada (Andalucía, España) y Tartu (Estonia).

4. Obviamos en este análisis comparativo la variable extensión superficial para ambos países, dada la gran diferencia existente al respecto, y porque no es significativa para nuestros fines.

mayor tamaño, resulta evidente la carencia de una aglomeración de dimensiones millonarias en población y que pueda destacar y dominar claramente sobre los restantes núcleos urbanos. No obstante existe una decena de ciudades con población entre 100.000-1.000.000 habitantes, lo que corresponde al modelo de urbanización europea más extendido, donde la ausencia de determinados factores de centralización política ha impedido la hipertrofia urbana.

En términos relativos las cifras revelan que dentro del contexto de las comunidades autónomas españolas, Andalucía, que representa el 18% de la población española, posee más del 20% del total de sus municipios en todos y cada uno de los grupos según tamaño de población. Ello está indicando la especial configuración del sistema urbano andaluz, que se caracteriza por una gran regularidad en la distribución de los tamaños poblaciones de sus ciudades.

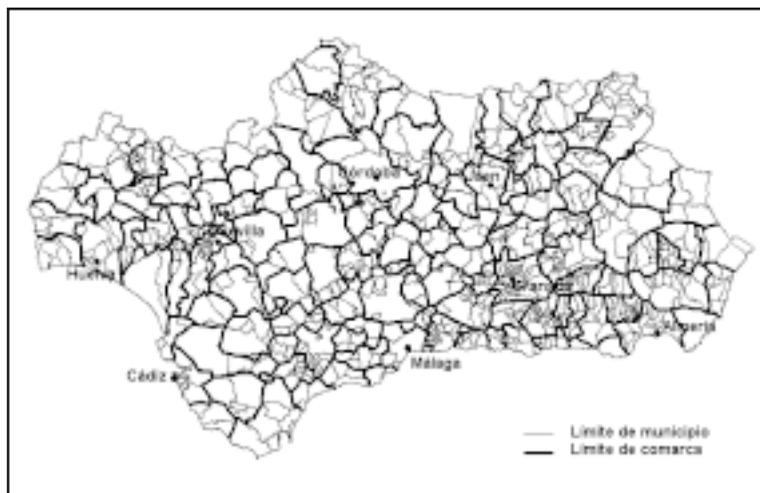
Las tendencias demográficas muestran una regresión en los municipios de menor tamaño, sobre todo en los de menos de 10.000 habitantes y, por el contrario, una concentración en los de mayor. Espacialmente –y teniendo en cuenta el organismo oficial anteriormente referido–, esto significa que la población andaluza, que en 1999 contaba con 7.305.117 habitantes y para el 2.016 se prevé que alcance los 7.749.500, tendrá sus mayores crecimientos, tanto en valores absolutos (de 2,4 millones de habitantes a 2,67 millones) como relativos (crecimiento anual del 6 por mil) en los municipios del litoral (particularmente en la Costa de Granada y Almería), que van a pasar de concentrar el 33% del total de población al 35%, mientras que en los municipios del interior los aumentos serán menores (crecimiento anual entre el 1-2 por mil) e incluso regresivos (particularmente localizados en Sierra Morena, Sierra de Cazorla y zona árida de Almería).

En cuanto a la extensión de los términos municipales, existen grandes diferencias entre municipios muy extensos –de los más grandes del país– como Jerez de la Frontera o Córdoba (1.409 Km² y 1.244 Km², respectivamente) y otros muy pequeños, localizados sobre todo en la Vega de Granada, como, por ejemplo, Jun, Armilla, Cajar y Maracena, o en la Campiña de Jaén, caso de Escañuela, o en el Aljarafe sevillano, Castilleja de Guzmán, Gines, San Juan de Aznalfarache, que detentan una extensión inferior a 5 Km² (Mapa 1).

A pesar de las diferencias existentes entre los 770 municipios andaluces, se puede decir que una de las riquezas de Andalucía es su poblamiento y red urbana. Es más, el municipio andaluz, en términos medios, cuenta con una gran riqueza en recursos humanos y potencialidad. Además, el papel de los municipios de Andalucía, como en el resto de España, se ha incrementado notablemente con la llegada, en 1979, de las primeras Elecciones Municipales democráticas y la aprobación, en 1985, del Nuevo Régimen de Administración Local; no en balde, es la Administración más cercana a sus ciudadanos al concentrar tres funciones fundamentales: administración (gobierno), seguridad y servicios.

Pero son aquellos municipios o ayuntamientos “grandes” quienes tienen más posibilidades presupuestarias y técnicas para movilizar sus recursos naturales, económicos y humanos. Al contrario, la escasa población de un gran número de municipios determina la limitación de sus medios financieros y, por lo tanto, de sus funciones, y

MAPA 1. ANDALUCÍA: DIVISIÓN MUNICIPAL Y COMARCAL



Fuente: Sistema de Ciudades. Junta de Andalucía, 1986.

dificulta, en cierta manera, el poder articular el territorio andaluz con una red urbana consolidada y suficiente, que provea de servicios básicos a todos los ciudadanos y contribuya a la equiparación de las condiciones de vida entre los diferentes municipios andaluces, favoreciendo una mayor cohesión territorial.

En Estonia (45.227 km) también existe una proliferación de municipios, tanto en número como en tamaño (Mapa 2). Se distinguen municipios rurales (*vald*, pl. *vallad*), con una población dispersa, y municipios urbanos (*linn*, pl. *linnad*), como núcleos de población densa. En comparación con Andalucía, los municipios rurales de Estonia no arrancan de la Edad Media sino del siglo XIX⁵.

5. Las unidades administrativas primarias más antiguas en Estonia fueron las parroquias civiles (*kihelkond*, pl. *kihelkonnad*) que se formaron como resultado de unirse varios aldeas. Con la introducción de la religión cristiana, durante el siglo XIII, las parroquias civiles (había 45 como entidades territoriales) fueron convertidas en parroquias eclesiásticas. Conforme fue creciendo la población, las parroquias más grandes se fueron dividiendo en otras nuevas. En 1920 el número de las parroquias era de 107 y la función de éstas en la vida cotidiana social era muy importante: cada parroquia tuvo en la encrucijada una iglesia, una taberna, una tienda, una escuela más grande (cada aldea tuvo una escuela primaria) y a menudo también una empresa artesana. Hasta 1925, en las parroquias se registraba el movimiento de la población (nacimientos, muertes, casamientos, migraciones etc.). Existían también grandes diferencias culturales y idiomáticas entre las parroquias. Hasta la reforma agraria (1919) en las parroquias el papel más importante lo ejercían las haciendas que poseían 58% de las tierras. Durante el período de 1935-1938 se cimentaron los principios de la reforma municipal rural: cada nuevo municipio debía poseer fuerte atracción económica y un territorio compacto, al mismo tiempo que en la selección de centros administrativos se tenía en cuenta la distancia hasta límites municipales (7-8 kms.), factores separables (lagos, ríos, riveras, pantanos, bosques) y conectados

Actualmente en Estonia hay 247 unidades territoriales con gobiernos locales autónomos, 47 calificados como urbanas (ciudades) y 200 como rurales⁶. La relación entre número y tamaño poblacional de los municipios muestra grandes diferencias (STATISTIKAAMET, 2000): los municipios menores de 5.000 habitantes significan el 85,5% del total (los de menos de 2.000 habitantes son más de la mitad) y concentran poco más del 30% de la población total, mientras que los municipios con más de 5.000 habitantes sólo significan el 14,1% pero reúnen cerca del 70% poblacional.

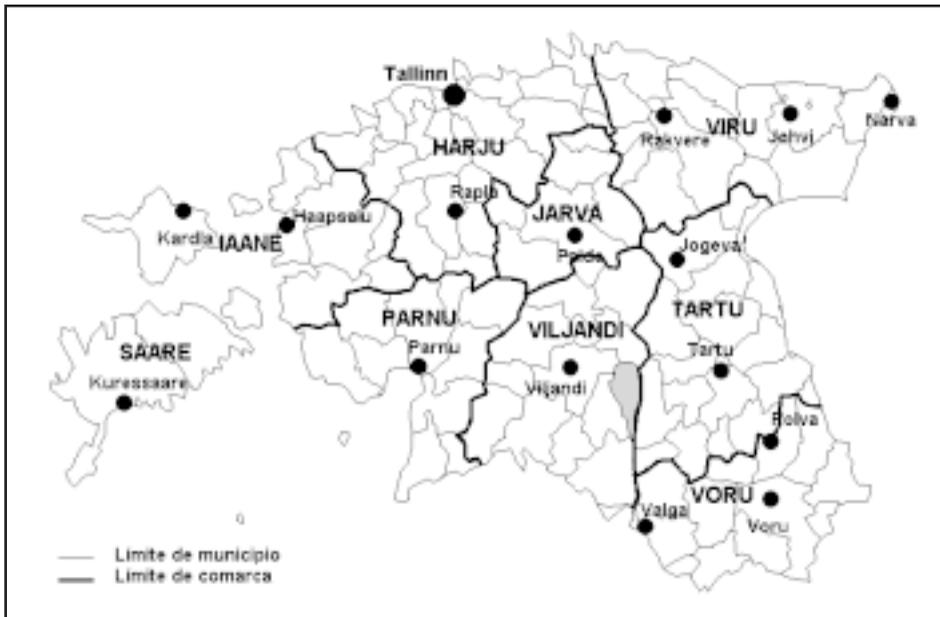
Significativo también en este país nórdico que en algo más del 5% de los municipios con más de 10.000 habitantes viven el 58,9% habitantes de la República, ocupando una superficie del 1% del territorio continental (sin tener en cuenta los lagos Peipsi y Võrtsjärv). El 43% de los municipios de este tamaño se sitúan en el área de la capital (Tallinn, Maardu) y en el nordeste (Narva, Kohtla-Järve, Sillamäe, Jõhvi), donde habita 41,2% de la población total. Todos estos municipios fueron antiguos centros administrativo-comerciales (Tallinn, Narva), parroquiales (Jõhvi) o ciudades industriales recientes (Maardu, Kohtla-Järve, Sillamäe). En el resto de Estonia los municipios con más que 10.000 habitantes funcionan como centros administrativo-económicos (Tartu, Pärnu, Viljandi, Rakvere, Võru, Kuressaare, Valga, Haapsalu).

También los municipios rurales con población entre 5.000 y 10.000 habitantes, considerados grandes en Estonia, se sitúan en su mayoría en torno al área de la capital Tallin (Harku, Jõelähtme, Kose, Rae, Saku, Saue, Vasalemma, Viimsi) y en su zona de influencia (Kadrina, Vinni, Kehtna). Por el contrario, los municipios rurales de menor tamaño (menos de 2.000 habitantes) se reparten por todo el territorio estonio, especialmente en las áreas periféricas. Estos municipios tienen superficies relativamente extensas: Illuka (510,3 km²), Vaivara (431,6 km²) y Maidla (332,3 km²), en Estonia del noreste; Kõrgessaare (379,5 km²), Lihula (363,5 km²), Padise (366,6 km²), Surju (357,9 km²) y Varbla (313,8 km²), en Estonia occidental; y Vihula (358 km²), en la costa del Golfo de Finlandia.

(red viaria, poblamiento), suelos, atracción de los centros y peculiaridades histórico-culturales (KURS, 1988). En 1938, 117 de los 369 municipios rurales existentes fueron abolidos. Como resultado de esta reforma, 718.900 habitantes (67,8% de la población de Estonia) vivían en los 248 nuevos municipios rurales (aproximadamente 2.900 habitantes por un municipio), mientras que en los 33 municipios urbanos habitaban 342.400 personas. Al principio de la anexión soviética (1940) los municipios estonios fueron convertidos en territorios de soviets aldeados, villas y ciudades sin autonomía local. Posteriormente, las propuestas de la Cátedra de Geografía Económica (profesora S. NÕMMIK, colaboradora científica de O. KURS) de la Universidad de Tartu para una reforma de la división administrativo-territorial en los años 1967-1970 no fueron aceptadas. También durante esta época de dominio soviético, más del 70% de la población estonia se fué concentrado en los centros urbanos (ciudades y villas), como fruto de una emigración masiva desde los municipios rurales.

6. Al contrario que en los países de la Europa Latina, en Estonia, como en los países de la Europa Germánica y de Europa del Norte, sí existe una división muy arraigada entre municipios urbanos y rurales pero, como resultado de las reformas administrativo-territoriales, esta diferencia entre las dos categorías municipales han ido disminuyendo.

MAPA 3. ESTONIA: PROPUESTA DE DIVISIÓN MUNICIPAL Y COMARCAL



Fuente: Elaboración propia

Sus inicios en Andalucía se remontan a mediados de la década de los 80, y su gestión, características y poder emanan de los Ayuntamientos que la componen, adquiriendo una gran heterogeneidad en el desempeño de sus funciones y competencias. En su mayor parte, su origen arranca de la posibilidad de acometer de forma conjunta servicios básicos a los ciudadanos u obras de infraestructuras y equipamientos imposibles de realizar por los municipios por separado –sobre todo por los de menor tamaño–, debido a sus limitados recursos económicos. Sin embargo, recientemente también se han creado mancomunidades entre municipios de mayor tamaño y en áreas más dinámicas, como en el litoral y en aglomeraciones urbanas, donde los problemas son otros y están determinados por la intensidad de usos y escasez de espacios.

Como decimos, en principio el origen de la mancomunidad surge de la necesidad de resolver problemas derivados de los servicios básicos, entre los que destacan los de recogida y tratamiento de los residuos sólidos urbanos, abastecimiento y depuración de aguas, protección y acción social. Pero de ahí se ha pasado a afrontar problemas socioeconómicos (desempleo y falta de expectativas económicas), o a la promoción turística y cultural, entre otras. Al mismo tiempo, se han creado o potenciado dentro de la estructura mancomunada distintos Instrumentos y Programas como Escuelas de Empresas, Escuelas Taller, etc.

Esta integración supramunicipal que supone la mancomunidad se ha convertido en destacada peticionaria de Iniciativas y Programas Comunitarios, a los que se unen

las medidas de fomento y programas sociales emanados de las Consejerías del gobierno autónomo andaluz y de los Ministerios del gobierno central.

Por todas estas ventajas, en los últimos años se ha generalizado en Andalucía el proceso constitutivo de mancomunidades que ha pasado de 31 en 1989 a 82 en 1999, “pudiendo establecer una tipología territorial de estas agrupaciones centrada en tres ámbitos” (CANO GARCIA, G, 2000, pags.131-132): el interior (61 en total), cuya característica territorial es la de una economía de base agraria, baja densidad demográfica y en fase regresiva, y carencia o deficiencia de infraestructuras básicas; las grandes aglomeraciones urbanas (16 en total), situadas en los entornos de las capitales de Sevilla, Málaga y Granada, y en las áreas urbanas del Campo de Gibraltar y de la Bahía de Cádiz, donde predominan las asociaciones monofuncionales (10 en total) respecto a las polifuncionales; y el litoral, donde prestan servicio a un elevado número de habitantes y dirigen sus funciones, prioritariamente, hacia la actividad económica dominante: el turismo.

En Estonia no existe este nivel administrativo territorial de *Mancomunidad* debido a que, en el transcurso del largo período de la anexión soviética, los gobiernos locales autónomos no existían. Pero después de la restauración de estos gobiernos, en 1990 y 1991, algunos municipios rurales del litoral, de manera conjunta, emprendieron iniciativas y aunaron esfuerzos en campos de acción como la ecología (protección del medio ambiente) y en algunas ramas de la economía (pesca, después también turismo). Se habían tomado ejemplos de Finlandia, donde las mancomunidades funcionan efectivamente desde hace tiempo. En el área capital (se incluye Tallinn y municipios próximos) existe una mancomunidad infraestructural (transporte, servicios etc.).

Otra asociación local de carácter supramunicipal en Andalucía para la prestación de servicios, pero sin rango de entidad, son los *Consortios*: asociaciones que pueden agrupar municipios y otras administraciones públicas, así como entidades privadas sin ánimo de lucro. A diferencia de las mancomunidades, suelen agrupar a un menor número de municipios (a excepción del Consorcio provincial de Granada que integra a la totalidad de los municipios) y también a una población menor. Casi todos los Consortios se constituyen para la prestación de un servicio de carácter territorial: recogida y tratamiento de residuos sólidos urbanos; prevención y extinción de incendios y salvamento, etc.. En casos específicos se han constituido Consortios para proveer servicios singulares, como la denominada “Plataforma para la Supervivencia de la Cuenca del Guadalquivir” o el “Centro de Formación en Comunicaciones y Tecnologías de la Información” de Málaga.

A partir de 1993, en que se promulga la Ley de Demarcación de Andalucía, el número de Consortios ha tenido un gran crecimiento: de 41 a 108 (según datos de la Junta de Andalucía, Dirección General de Administración Local), superior al de las Mancomunidades, y se han generalizado por toda Andalucía, principalmente en las provincias de Almería, Jaén y Sevilla, debido a que en su mayoría participan las Diputaciones Provinciales.

En Estonia oficialmente no existen *Consortios* como asociaciones voluntarias entre administraciones públicas, pero en algunas áreas urbanas (Tallinn y alrededores, y zona urbanística de la cuenca pizarrosa-bituminosa al noreste) se han producido

algunas experiencias de colaboración entre las administraciones locales para un uso más razonable del territorio en materia de infraestructura, servicios complementarios de urbanización, etc.

Como unidad inmediatamente superior a las anteriores circunscripciones territoriales está la *Provincia*: entidad politico-administrativa, cuya actual delimitación y número de ocho para Andalucía, fue realizada en 1833 por el ministro Javier de Burgos – como para todo el país–, como un instrumento de política territorial centralizadora bajo el gobierno de las Diputaciones Provinciales. Posteriormente, a las provincias se las reconoce como parte de la división territorial del Estado y circunscripciones para facilitar el cumplimiento de los fines del Gobierno Central, al mismo tiempo que entidades locales con autonomía de gobierno y administración de sus intereses (Constitución Española de 1978). Por otra parte, el Estatuto de Autonomía de Andalucía de 1981 designa a la provincia como ámbito de descentralización de la Administración Autónoma, si bien en leyes posteriores no se establece una delimitación de sus competencias ni peculiaridades deferenciadoras entre ellas. Así, en la realidad, los gobiernos de las provincias, es decir las Diputaciones Provinciales, han visto como sus competencias sectoriales se han reducido a solo tres: cultura, deporte y turismo, ya que otros servicios y actividades se han traspasado a la Junta de Andalucía.

Llegado este momento hay que señalar la importancia cada vez mayor del poder estrictamente local a través de los tres niveles de administración territorial: Ayuntamientos, Mancomunidades y Diputaciones que, junto a la política autonómica, han opostado y convertido, desde hace más de una década, al desarrollo local en una de las nuevas y más significativas estrategias de desarrollo. Por un lado, Andalucía, como parte integrante de la estructura autonómica de España, a su vez en la Unión Europea, se beneficia de los Fondos Estructurales y de Cohesión; por otro, sus Ayuntamientos, que solicitan Programas e Instrumentos para el desarrollo local; y, por último, las Diputaciones Provinciales con Fondos e Iniciativas Comunitarias tratan de impulsar sus propios servicios de desarrollo local para asistir a los municipios (JURADO ALMONTE, J. M, 2000, pags 89-99).

En la Estonia de hoy –un estado relativamente pequeño–, oficialmente no existen las provincias, pero en tiempos pasados, cuando las tierras estonias se habían dividido entre países vecinos más fuertes (siglo XIII), el país quedó disgregado en dos provincias: la de Estonia, que abarcaba el norte de Estonia actual, y la provincia de Livonia, que integraba Estonia del sur y Letonia del norte. En 1917, la provincia de Livonia, poblada de estonios, y la ciudad de Narva, que hasta entonces había formado parte de la provincia de San Petersburgo (durante la incorporación de Estonia al Imperio Ruso:1721-1917), fueron unidas a la provincia de Estonia, formando una sola provincia: Estonia. Posteriormente, y en base al Tratado de Paz entre Estonia y Rusia del 2 de febrero de 1920, al territorio de Estonia fue incorporado a la comarca de Põlseri (Pechur), poblada por los *setu's*, un grupo étnico de estonios. Después de la anexión soviética producida en 1940, para llevar a cabo el proceso de soviétización, se formalizaron en 1952 las provincias (*oblast's* en ruso) de Tallinn, Tartu y Pärnu, que en 1953 fueron abolidas. Así durante sólo un año (1952-1953) Estonia, con 45.100 km y 1.157.300 habs., quedó dividida en unidades territoriales con tres

niveles administrativos: unos 700 soviets aldeanos, villas y ciudades; 39 distritos administrativos; y 3 oblast's o provincias. Estas provincias, especialmente la de Pärnu, no tenían señaladas funciones algunas.

Otra entidad local supramunicipal, territorialmente intermedia entre el municipio y la provincia, es la *Comarca*. Para los geógrafos, sobre todo para los regionalistas, este concepto es muy significativo, tanto por su esfuerzo de sistematización espacio-territorial como por las pormenorizadas investigaciones que se han realizado al respecto, tomando como punto de partida criterios distintos y, por lo tanto, diversas formas de entender la comarca. En el caso de Andalucía, se viene reflexionando sobre la comarcalización desde hace tiempo (PEZZI CERRETO, M, 1982, 183 pags) y, a pesar de diversos intentos de división territorial en este sentido, ésta no se ha realizado, al no existir un verdadero sentido descentralizador político-administrativo por parte del gobierno andaluz. Sin embargo, el Estatuto de Autonomía recoge la posibilidad de creación de comarcas y fija las condiciones de los municipios que se integren en ellas: limítrofes, en función de sus características geográficas, económicas, sociales e históricas.

De cualquier forma, si bien institucionalmente no existe una comarcalización en Andalucía, el Gobierno autónomo, a través de la Consejería de Política Territorial, realiza en 1983 una "Propuesta de Comarcalización" consistente en 122 divisiones con cabeceras –en algunos casos dobles– a partir del análisis de dos parámetros significativos: las llamadas telefónicas y de accesibilidad (JUNTA DE ANDALUCIA, 1983, 195 pags) (Mapa 1). Posteriormente, en 1986 la misma Consejería publica el denominado "Sistema de Ciudades", que puede considerarse otro intento de comarcalización, en donde se mantienen los 122 ámbitos anteriores, en este caso denominados funcionales y que, como se pretendía, ha servido en cierto modo "como marco de referencia para el planeamiento urbanístico municipal y supramunicipal, y para la aplicación de las políticas sectoriales de los diversos departamentos de la Junta de Andalucía" (JUNTA DE ANDALUCIA, 1986, vol I, pag. 7).

En el ámbito geográfico también se han producido diversas propuestas de comarcalización para Andalucía, más a escala provincial que teniendo en cuenta todo el territorio. Así, en los años 80 existe un importante intento de sistematización comarcal, en el que hay que destacar, sin duda, el que se recoge en la obra "Geografía de Andalucía" que tiene como punto de partida criterios funciones, "con centros proveedores de servicios y las consecuencias económicas, sociales, de infraestructura, etc., que aconsejan evitar los marcos rígidos y posibilitar más bien una organización espacial." (CANO GARCIA, G, vol VIII, 1987-90, pag. 210). Se establecía entonces una jerarquización que dividía a Andalucía en siete regiones o ámbitos geográficos, fundamentalmente de base natural: Sierra Morena, Vegas y Campiñas del Valle del Guadalquivir, Triángulo Sevilla-Cádiz-Huelva y su Periferia, Sierras Subbéticas, Depresión Intrabética y los Valles Almerienses Adyacentes, Montañas Penibéticas, y Costa Mediterránea.

Posteriormente, este mismo autor presenta un "ensayo de red urbana andaluza ... con el interés de establecer una jerarquización que respondiese más a la detección de centros que organicen espacios en orden a elaborar una propuesta de comarcaliza-

cion” (CANO GARCIA, G, 2000, vol 5, pag.26), a partir de significativas variables demográficas que se ponderan para los 141 núcleos con más de 10.000 habitantes, cifra considerada como límite de lo urbano. Los resultados de este trabajo deben ser considerados como una aportación valiosa, no solo para el conocimiento geográfico de Andalucía, sino también como base científica para elaborar institucionalmente una comarcalización con criterio funcional para Andalucía⁸.

En Estonia el precedente de las *Comarcas (maakond)* como unidades territoriales surge en la Edad Media cuando las denominadas parroquias civiles, un total de 45, se unieron, por lo que las de mayor extensión estuvieron vigentes hasta mediados del siglo XX. En el período 1920–1944, en el que hasta 1940 Estonia fue un Estado independiente, se establecieron 11 comarcas con un carácter político administrativo: Harjumaa, Järvamaa, Läänemaa, Pärnumaa, Saaremaa, Tartumaa, Petserimaa, Valgamaa, Viljandimaa, Virumaa y Võrumaa. Entre 1945-46, anexionada ya Estonia por la Unión Soviética, la comarca de Petserimaa fue abolida (dividida entre Estonia y Rusia), y se constituyeron nuevas comarcas bien por fusión o por disgregación. En 1950 el poder soviético denominará a estas comarcas distritos administrativos subordinados al poder central. Posteriormente, desde 1964, y tras repetidos cambios de la división administrativa, quedaron 15 distritos que en 1990 (en el proceso de la reindependización de Estonia) fueron restaurados con la denominación de comarcas.

Hoy estas comarcas en Estonia son unidades territoriales entre el poder central y los gobiernos locales autónomos (municipios rurales y urbanos). Así, las comarcas son un “alargamiento de manos” del poder central en el campo. Esta comarcalización revela señales de provincianización, ya que cada comarca tiene un gobernador y unos órganos administrativos que cumplen, en gran parte, funciones claramente de carácter provincial. Sin embargo, la Estonia actual no tiene necesidad de mantener funcionalmente una división en 15 comarcas (Mapa 2), debido a que su reducida extensión superficial y poblacional, convierten en necesidad realizar un cierto reagrupamiento que les de sentido territorial y sociopoblacional (Mapa 3).

Por último nos referimos a una figura de estructuración territorial administrativa que cobra un alto significado en los últimos años debido al gran proceso de urbanización que se viene desarrollando. Nos referimos a las denominadas Areas Metropolitanas. En Andalucía se entienden como tales a las “entidades locales supramunicipales con personalidad jurídica propia y plena capacidad para obrar para el ejercicio de sus competencias, integradas por municipios de grandes aglomeraciones urbanas entre cuyos núcleos de población existan vínculos urbanos, económicos y sociales, que se constituyen como división territorial óptima para la planificación conjunta y la gestión coordinada de determinadas obras y servicios” (Ley de Demarcación Municipal, artículo 43).

Esta nueva dinámica de demarcación administrativa de orden supramunicipal, con un marcado carácter de ordenación del territorio, trata de superar la vertiente

8. Recientemente este mismo autor ha presentado una comarcalización más definida a partir de diversos criterios (CANO GARCÍA, G., 2002)

negativa que provoca el proceso de expansión urbana: deseconomías funcionales y desarreglos ambientales, deficiencias infraestructurales y dotaciones, desequilibrios en la estructura económica, social y demográfica, excesivo peso de los parámetros cuantitativos del proceso urbanístico en detrimento de los cualitativos, y la insuficiencia de la Administración Pública en el arbitraje y corrección de estos procesos. La aspiración es “contar con un territorio mas funcional, solidario, competitivo, y de mayor calidad ambiental, cultural y paisajística, caracterizándose esta política por la búsqueda del equilibrio interterritorial a través de la reducción de las desigualdades en cuanto a nivel y calidad de vida entre distintos ámbitos espaciales” (SANCHEZ DEL ARBOL, M. A., 1999, pag. 121).

Sin embargo, y a pesar de que en Andalucía existen aglomeraciones urbanas susceptibles de convertirse en Areas Metropolitanas (Tabla 1): Sevilla, Bahía de Cádiz, Campo de Gibraltar, Málaga, y la de Granada), la Junta de Andalucía, a través de la Dirección General de Ordenación del Territorio, y en virtud de la Ley de Ordenación del Territorio de la Comunidad Autónoma de Andalucía, sólo ha dado un impulso decisivo al Plan de Ordenación del Territorio de la Aglomeración Urbana de Granada con fecha en 1994, habiendo sido aprobado en 1996 el Diagnóstico Territorial de la Aglomeración, en 1997 las Bases, Objetivos y Estrategias, y en 1999 el Plan definitivamente, tras un período de participación pública. Así pues, la creación y puesta en funcionamiento del Area Metropolitana de Granada está pendiente del decisivo impulso politico-financiero para que comience a ser una realidad.

En Estonia sólo existe oficialmente un Area Metropolitana: la de la capital Tallin, con una población de unos 530.000 habitantes, subdividida en tres áreas que agrupan municipios urbanos y otros rurales fuertemente vinculados a los anteriores: Tallín y su área de influencia más próxima; los municipios de Harku, Saue, Saku y Keila, al oeste, unos 70.000 habitantes; y al este el área constituida por los municipios de Maardu, Viimsi, Joelähtme y Rae con unos 35.000 habitantes. En el resto del país se detectan funcionalmente varias aglomeraciones urbanas susceptibles de un ordenamiento de ámbito subregional:

- al noreste, un área industrial, con una mayoría de población no estonia en su origen, que agrupa a los núcleos urbanos de Kohtla-Järve, Johvi, Kiviõli y Püssi, y a los municipios rurales de Aseri, Sonda, Lügánuse, Kohtla, Kahtla-Nonne, Jõhvi y Toila, con una población total de 78.200 habitantes; así como, más al este, a las ciudades de Narva, Narva-Joesuu y Sillamäe, además del municipio rural de Vaivara, con 90.300 habitantes en total. Hoy toda esta aglomeración está pendiente de una reorganización económica e infraestructural.
- en el centro, la aglomeración de Tartu y Elva, con los municipios rurales de Tartu, Tähtvere, Noo, Ülenurme y Luunja, con una población de 122.000 habitantes.
- en el sudoeste el área de influencia de Pärnu y Sindi, con los municipios rurales de Audru, Sauga, Paikuse y Häädemeeste, que agrupa a 62.000 habitantes, y es muy dinámica debido al fuerte desarrollo turístico y, en menor medida, industrial.

TABLA 1. ANDALUCÍA: PLANES DE ORDENACIÓN DEL TERRITORIO DE ÁMBITO SUBREGIONAL (ÁMBITO QUE AFECTA Y SITUACIÓN ADMINISTRATIVA)

Ámbito	N ° municipios	Superficie (Km ²)	Población 1999
Aglomeración Urbana de Sevilla	22	1.513	1.109.214
Aglomeración Urbana de Málaga	10	954	661.900
Aglomeración Urbana de Granada	32	891	444.750
Bahía de Cádiz	5	593	397.673
Campo de Gibraltar	7	1.514	230.753
Costa Noroeste de Cádiz	4	349	108.074
Poniente Almeriense	9	929	138.393
Litoral Occidental de Huelva	7	730	78.366
Ámbito de Doñana	13	2.732	102.286
Sierra de Segura	12	1.933	30.116
La Janda (Cádiz)	7	1.535	56.629
Total ámbito POTs	128	13.673	3.358.154
Total Andalucía	770	87.597	7.216.649

Situación Administrativa: *Planes Aprobados:* Aglomeración Urbana de Granada; *Documentos en Información Pública:* Aglomeración Urbana de Sevilla, costa Noroeste de Cádiz y Poniente Almeriense; *Documentos para Información Pública en breve plazo:* Sierra de Segura; *Documentos de Trabajo pendientes de aprobación por parte de la Comisión de Ordenación del Territorio y Urbanismo:* Bahía de Cádiz, Campo de Gibraltar y Ámbito de Dañosa; *Planes en Fases Iniciales (información y diagnóstico):* Litoral Occidental de Huelva, La Janda, Litoral de Granada y Levante de almería (estos dos últimos no aparecen en la relación anterior por ser de reciente puesta en marcha); *Planes pendientes de formulación (en fase de adjudicación):* La Axarquía; *Planes completamente “congelados” por su invariabilidad actual:* Aglomeración Urbana de Málaga (se iniciaron los trabajos hace unos 7 años, antes que el Plan de Granada).

Fuente: Elaboración propia a partir de la Página Web de la Junta de Andalucía e información directa de técnicos de la D.G.O.T.U.

3. ARTICULACIÓN TERRITORIAL

Los elementos básicos de articulación o vertebración de cualquier territorio humanizado son dos: el sistema de ciudades con sus áreas de influencia (que puede entenderse como el conjunto de asentamientos urbanos de un determinado territorio), y los ejes y sistemas de comunicación que conectan dichos núcleos, a través de los que se establecen relaciones dinámicas o flujos económicos-financieros, poblaciones, de mercado, transportes, etc.

Para este somero análisis comparativo entre Andalucía y Estonia, nos detenemos, en estos dos elementos básicos articuladores de sus territorios: sistema de asentamientos y red de comunicaciones (carreteras y ferrocarriles). Este último cobra un especial valor, pues a través de él es posible la articulación regional, especialmente de los

centros urbanos y del tejido productivo, al mismo tiempo que su desarrollo permitirá aminorar los desequilibrios intra e interregionales.

3.1. *Red de asentamientos*

En el territorio andaluz, la red o trama de asentamientos constituye la retícula básica del sistema urbano, en la medida en que abarca escalas locales y comarcales. Asimismo, existe una íntima relación entre el medio físico, sobre todo por el condicionante del relieve, y los subsistemas básicos de la red, por lo que se establecen distintas tramas morfoestructurales según diferentes territorios y ámbitos, a partir de las cuales se definen una amplia gama de tipologías de la red urbana: Sierra Morena, Guadalquivir, Campiñas, Subbéticas, Depresiones Intrabéticas y Litoral. Nosotros destacamos de forma resumida los siguientes caracteres para cada uno de ellos (CANO GARCIA, G, 2000, pags. 47-57)⁹.

Sierra Morena. En este amplio espacio serrano, frontera histórica norte de Andalucía –que se extiende por las provincias de Huelva, Sevilla, Córdoba y Jaén–, se configura una red de asentamientos que se ajusta bastante bien a las características tipo de su morfoestructura: inexistencia de centros organizadores, trama poco densa y debilidad articuladora interna.

Los asentamientos no llegan a superar los 20.000 habitantes, y adolecen de una cohesión interna, y la trama urbana no tiene entidad suficiente como para articular este territorio, si bien se pueden diferenciar varios ámbitos: el Andevalo y la Sierra de Huelva; la Sierra Norte de Sevilla; el Alto Guadiaro y Los Pedroches en Córdoba; y Sierra Morena en Jaén.

Guadalquivir. Este Valle, por sus características físicas –topografía suave y plana, que facilita las comunicaciones y la accesibilidad–, suelos fértiles y abundancia de agua, ha posibilitado históricamente la acumulación urbana y ha contado con centros que han articulado este territorio.

Desde el punto de vista de las redes urbanas, destaca la polarización ejercida por los centros regiones de Sevilla, Córdoba y Jaén, que extienden sus áreas de influencia fuera incluso de sus respectivos ámbitos morfoestructurales. Al mismo tiempo, el eje natural de comunicaciones que constituye el propio Guadalquivir determina la configuración de tramas urbanas lineales que siguen el curso fluvial, así como una distribución vertical de asentamientos, en su mayor parte pequeños de carácter rural. De este modo se pueden diferenciar las siguientes redes urbanas

9. La red urbana andaluza, a través de sus sistemas de asentamientos, es bien conocida, de ahí el que existan numerosas publicaciones en las que se establecen distintas tipologías en función de los objetivos que persiguen (históricos, administrativos, socioeconómicos, urbanos, de ordenamiento territorial y, claro está, geográficos). Una de las últimas es el “Atlas de Andalucía. Tomo IV. Cartografía Urbana”, que edita la Junta de Andalucía, Consejería de Obras Públicas y Transportes y Consejería de Medio Ambiente. Sevilla, 2000. Para nuestros fines estrictamente geográficos, se expone en el texto, de forma adaptada y resumida, la tipología desarrollada por el Profesor Cano García en la obra que indicamos y que él dirige.

centralizadoras: Linares y Andújar, en la provincia de Jaén; Córdoba y Palma del Río; y Lora del Río y Sevilla.

Campiñas. Es un territorio fundamentalmente agrario entre el Valle del Guadalquivir y los piedemontes subbéticos, históricamente bastante menos poblado que el anterior, donde hoy la trama de asentamientos la constituyen núcleos de tamaño medio con escasas relaciones, pero con complementariedad funcional. Asimismo las redes urbanas se caracterizan por la concentración poblacional en las ciudades, el alejamiento de los núcleos entre si, la alta conectividad y el elevado número de tramas con organización no centralizada: Los Palacios-Lebrija, en el Bajo Guadalquivir; Marchena-Carmona, en la Campiña de Sevilla; y Montilla-Aguilar, en la Campiña de Córdoba. También se detectan tramas dominadas por lugares centrales diseminados por todas las Campiñas, y la extensión del área de influencia hacia las Subbéticas, sobre todo en Sevilla y Córdoba.

Subbéticas. Se trata de un espacio estructural y fisiográficamente muy diverso, que condiciona el que hayan aparecido tramas de asentamientos variables: elevada densidad y centralidad (Lucena-Cabra, en las Subbéticas Occidentales), debilidad de las conexiones y del poblamiento (norte de Granada-sur y este de Jaén), de extrema fragilidad de la red en este desarticulado territorio (Montes de Granada). De cualquier forma, la Subbética más potente en poblamiento, lo constituye el sector de Córdoba, por lo que en este territorio, estratégico para las comunicaciones entre el Valle del Guadalquivir y las Penibéticas, se ha configurado una trama urbana bien articulada por los núcleos de Lucena, Priego de Córdoba, Cabra y Baena. Similar característica cabe apuntar en el sector sevillano, aunque aquí la interrelación de las tramas entre las Campiñas y las Subbéticas es mayor, destacando Estepa como lugar central.

Depresiones Intrabéticas. Constituyen un rosario de altiplanos entre las unidades Subbéticas y Penibéticas: Antequera (Provincia de Málaga), Loja-Granada, Guadix-Baza y Huéscar (Provincia de Granada). Como característica común a todas estas depresiones hay que señalar la existencia en cada una de una ciudad rectora, que rebasa normalmente los 20.000 habitantes (a excepción de Huéscar), sobre la que gravitan una gran cantidad de núcleos menores, y que se configura como centro organizador de cada uno de sus respectivos espacios. Granada, sin duda alguna destaca entre todas por su importancia funcional y por su amplio radio de influencia, de tal manera que, dentro del conjunto de la red urbana andaluza, se constituye en centro subregional, y como un centro regional para determinadas funciones de carácter terciario.

Penibéticas. Constituyen el conjunto montañoso más elevado de Andalucía, y se extiende entre la Serranía de Ronda en Málaga hasta la Sierra de los Filabres en Almería. El medio físico, sobre todo la topografía (sucesión de macizos y valles transversales) impone una clara discontinuidad a este extenso territorio, por lo que el poblamiento es extremadamente complejo y las difíciles conexiones entre los núcleos.

En estos espacios serranos existe una elevada densidad de asentamientos, que por lo general son de pequeño tamaño (no suelen superar los 2.500 habitantes), de ahí que las tramas urbanas se caractericen por la escasez de centros funcionales de cierta entidad (con la excepción de la Serranía de Ronda) que imprimen una desarticulación urbana. De cualquier forma se pueden diferenciar determinados núcleos que ejercen

capacidad centralidora y, por tanto, configuran áreas de influencia más o menos extensas: Ronda, Vélez Málaga, Alhama de Granada, Orgiva, Albox, Olula del Río, Huerca-Overa y Berja.

- Litoral. Debido a la extensión longitudinal y a la variedad espacial del litoral de Andalucía, se han diferenciado, por un lado, las tramas de asentamientos del litoral atlántico y, por otro, las redes urbanas localizadas en el litoral mediterráneo.

En el primero caso se distinguen, asimismo, distintas redes: el área metropolitana de la Bahía de Cádiz, espacio polinuclear descentralizado, único en los sistemas urbanos andaluces; el área urbana de Huelva capital que organiza una pequeña área funcional; el litoral occidental de Huelva, con bicefalidad entre las originarias cabeceras municipales del interior; y los nuevos asentamientos turísticos (El Portil-El Rompido, La Antilla, etc).

En el litoral mediterráneo, la existencia de pequeñas llanuras aluviales determina la morfología del poblamiento, la localización de los asentamientos, y la configuración de redes longitudinales con núcleos centrales que organizan áreas de influencia hacia el exterior, más que al interior por las dificultades de penetración que impone la orografía de las Penibéticas. También existen dificultades de conexión transversal interurbana, mientras que los núcleos que se localizan en las faldas meridionales de las sierras se conectan unilinealmente con los principales ejes costeros. Por último señalar la superposición que se está produciendo entre los asentamientos tradicionales y los nuevos que surgen con una vocación claramente turística de gran dinamismo y potencial urbano. Destacar como espacios urbanos con personalidad propia: la Bahía de Algeciras, entre el litoral atlántico y mediterráneo, con Algeciras, La Linea de la Concepción y San Roque; la Costa del Sol, con Marsella, Estepona, Fuengirola y Benalmadena; el área metropolitana de Málaga; la Costa de Granada, con centro en Motril; y la franja litoral almeriense, con Almería que prolonga su área de influencia hasta El Ejido y Adra.

En Estonia no existe un conocimiento tan profundo de la red de asentamientos y, por tanto, de la red urbana como en Andalucía. Sin embargo, de nuestros estudios y en una primera aproximación, se puede decir que, y al igual que en Andalucía, existe una íntima relación entre el medio físico, sobretudo por el condicionante del relieve, y los subsistemas básicos de la red urbana, por lo que se observan distintas tramas y áreas de influencia urbanas según diferentes ámbitos. A su vez, en este pequeño país nórdico, el sistema de asentamientos no sólo se ha constituido en confluencia con las condiciones fisiográficas, sino también en función de imperativos socioeconómicos, e incluso políticos. Por todo ello, es posible diferenciar dos tipos de paisajes en que se circunscriben sistemas de asentamientos, en parte diferentes, pero cada vez más conectados entre sí (Mapa 4).

La Baja Estonia (llanuras y depresiones del Norte y Oeste, además de las islas marítimas), donde las débiles altitudes, los recursos minerales y orgánicos terrestres y marítimos, así como la diversidad en los usos del suelo, vienen ofreciendo amplias

MAPA 4. ESTONIA: DISTRIBUCIÓN DE LOS PRINCIPALES NÚCLEOS URBANOS Y ÁREAS DE INFLUENCIA



Fuente: Elaboración propia

posibilidades para la ocupación y actividad humana. Sólo las áreas pantanosas no son un medio adecuado para la ocupación humana.

En este espacio se ha desarrollado el principal sistema urbano polarizador del país: el Área Metropolitana de Tallin, donde es posible diferenciar dos subsistemas de carácter secundario, uno en el litoral occidental e islas, y otro en el Noreste. El primero es Tallinn, capital de la República Estonia, es el centro de la vida económica y político administrativa del país, que concentra un tercio de la población del Estado (404.005 habitantes), y más de la mitad de los estudiantes de enseñanza superior. Al mismo tiempo, como centro comercial y financiero internacional, Tallinn ofrece inmejorables condiciones para la instalación de nuevas empresas de servicios, tanto públicos como, fundamentalmente, privados, en un país plenamente abierto a la economía capitalista¹⁰.

Por todo ello, el área de influencia de Tallin abarca un amplio radio (cercano a los 100 Km), e históricamente a su alrededor se ha desarrollado una densa trama urbana de multitud de asentamientos constituidos por municipios urbanos y rurales,

10. En el desarrollo de Tallín la cercana capital de Finlandia, Helsinki (les separa unos 70 Km de mar), vine ejerciendo una fuerte influencia. Incluso es de dominio público la existencia de acuerdos para constituir una "ciudad gemela: "Talsinki" o "Hellinn" .

algunos con una bien definida función industrial (Maardu, Kelia, Saue). Entre un 50-90% de los habitantes de estas ciudades trabajan diariamente en Tallinn, ciudad que está en constante expansión, no solo por su evidente poder de atracción, sino también por el impresionante desarrollo suburbano acaecido con la creación de barrios periféricos. En esta periferia, no sólo se instalan empresas de producción, sino los propios habitantes de la ciudad que huyen de los altos precios de las viviendas, de la contaminación ambiental, de la inseguridad y de la tensión cotidiana. Al mismo tiempo, también se incrementa la población de los municipios más pequeños y cercanos en un radio de 20-30 Km a Tallinn, por lo que su Área Metropolitana está en constante expansión, constituyendo una retícula urbana con subcentros monofuncionales.

La influencia de Tallinn como centro superior de carácter urbano se revela también en los dos sistemas de asentamientos de carácter secundario que se aprecian en la Baja Estonia: el del litoral occidental e islas, y el del Noreste. En el primero, Pärno (“capital del verano de Estonia”), con industria pesquera, maderera y, en los últimos tiempos, el turística, es el centro más fuerte y dinámico, y ejerce una función centralizadora a su alrededor, sobre todo a lo largo de un sistema de asentamientos pequeños junto a la carretera Tallinn-Riga, conocida como “Vía Báltica”. Otros núcleos con cierta personalidad urbana son Sindi, Kilingi-Nomme y Haapsalu. Por su parte, en las islas la función central la ejercen Kärđla, en la isla de Hiiumaa, y Kuressaare, en la de Saaremaa.

En el Noreste de Estonia se aprecian dos sistemas urbanos bien diferenciados. De un lado el área urbana “nórdica”: poblada con inmigrantes de la época soviética, con una industria minera y química degradada, en donde destacan las ciudades medias de Kohtla-Järve, Johvi, Kivioli, Püssi, Sillamäe y Narva. De otro, el sur o *Alutaguse*, con población rural dispersa, sobre todo en la costa arenosa del Lago Peipsi.

La Alta Estonia, de colinas y mesetas, con una predominante actividad rural, es la región del interior, menos poblada (sólo concentra un 25% de los habitantes estonios), alejada de los puertos y de los principales centros de desarrollo nacionales e internacionales. En este espacio existe una sola ciudad con un claro poder polarizador: Tartu, segunda ciudad más poblada (100.112 habitantes) después de Tallinn, con una función universitaria, comercial y de servicios. También destacan Polva y Jogeva, pero forman parte del área de influencia de Tartu. Sin embargo, al sur y al norte de Tartu existe una red de asentamientos, la mayoría pequeños e interconectados entre si por pequeñas ciudades que ejercen la función de centros comarcales, como Viljandi, Postsamaa, Torva, Valga, o en la costa del Lago Peipsi, con Mustvee, Kallaste y Rápina .

4.2. Red de comunicaciones

En Andalucía, razones naturales e históricas han condicionado un desarrollo desequilibrado de sus espacios de relación. En este sentido, si bien los grandes conjuntos orográficos de Sierra Morena al Norte, y las Cordilleras Béticas al Sur, han supuesto importantes barreras para las comunicaciones, ha sido el dirigismo político económico, con una concepción muy centralista (que ha venido desarrollando una red de transportes radial con centro en Madrid), quien no ha promovido la comunicación

Oeste-Este en Andalucía, es decir, en el sentido extensivo de esta región. De esta manera se han venido favoreciendo más los intercambios extrarregionales que los intrarregionales, marginando amplios espacios.

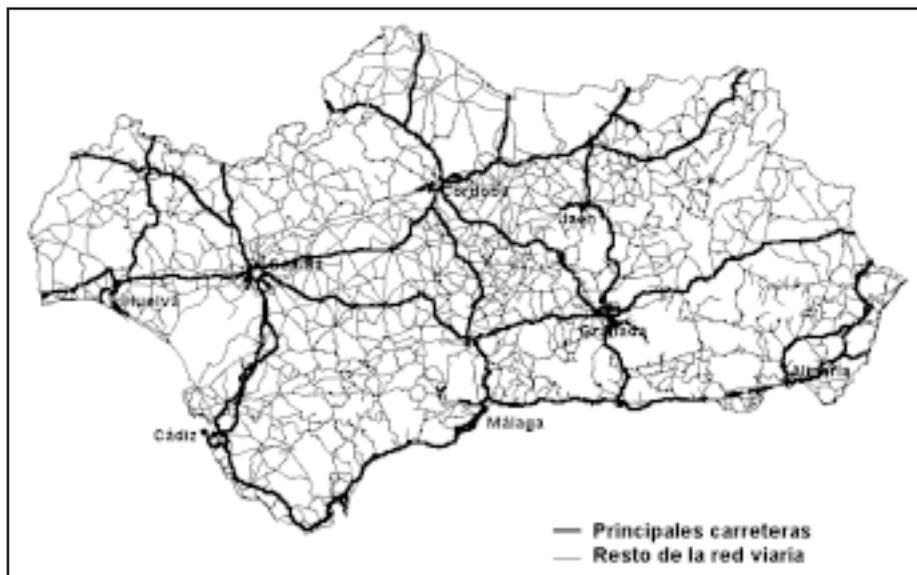
Sin embargo, una vez constituida la Comunidad Autónoma de Andalucía –a la que se le transfiere múltiples competencias, como transportes–, se viene imponiendo un modelo de comunicaciones en el que prima la creación de espacios de relación para articular mejor la región en sentido transversal y longitudinal. Por ello, en los últimos veinte años se ha podido modificar en parte la concepción centralista de la red y se han mejorado sustancialmente las *ratios* de infraestructuras de transporte. Asimismo, la Junta de Andalucía ha aprobado el denominado Plan Director De Infraestructuras de Andalucía 1997-2007 que supone un gran esfuerzo inversor para superar las debilidades y retos infraestructurales que aun existen.

La red andaluza de carreteras –que es el medio más utilizado para los desplazamientos de viajeros y de mercancías–, se compone de un total de 26.756 Km, que se catalogan de la siguiente manera (JUNTA DE ANDALUCIA, Consejería de Obras Publicas y Transportes, 1998): autopistas de peaje (94 Km); autovías y carreteras de tres calzadas (1.356 Km); carreteras de doble calzada (312 Km); carreteras de una sola calzada, el resto (Mapa 5). La titularidad de estas infraestructuras se distribuye entre el Estado (3.178 Km), la Comunidad Autonómica (10.635 Km), las Diputaciones Provinciales (10.859 Km) y otros organismos (2.084 Km). Jerárquicamente, la red andaluza de carreteras se integra en dos categorías: la Red Principal, dividida en la Red de Carreteras del Estado, la Red Básica de la Junta de Andalucía y la Red Intercomarcal, también de la Junta de Andalucía; y la Red Secundaria, compuesta por las redes comarcales y locales, que son en su mayoría competencia de las Diputaciones Provinciales.

El Estado gestiona la mayor parte de los ejes de largo recorrido, sobre todo en sentido longitudinal, y los considera de alto valor económico, estratégico y administrativo: Autovía Madrid-Cádiz: N-IV o EO5; Autovía Sevilla-Huelva: A-49; la Nacional Cádiz, Algeciras, Almería: N-340, que coincide en parte con la Autovía del Mediterráneo aun sin terminar; la Nacional desde la provincia de Almería hacia el Levante, N-344. También son de titularidad estatal otras carreteras que se unen a las anteriores en sentido transversal, que no tienen la calificación de autovía, pero que han mejorado de forma significativa sus condiciones: la Ruta de La Plata entre Sevilla-Badajoz-Salamanca (N-630); Sevilla-Lisboa (N-433); Huelva-Badajoz (N-435); Córdoba-Málaga (N-331); Bailén-Jaén-Granada-Motril (N-435), autovía a falta de finalizar en un tramo tan congestionado como el de Granada-Motril; y Córdoba-Granada (N-432), que esta previsto se desdoble.

Por su parte, la Junta de Andalucía tiene competencia, en primer lugar, sobre la Autovía de Andalucía o Autovía del 92: Sevilla-Granada-Baza-Puerto Lumbreras, una de las obras de mayor significación realizadas por el Gobierno autónomo, criticada sobre todo por el estado lamentable en que se encuentran algunos de sus trazados (sobre todo en la provincia de Granada). Esta importante vía longitudinal conecta el occidente y oriente de Andalucía con el Levante, y comienza a unirse con la Autopista del Mediterráneo a través de algunos corredores. En segundo lugar, otras carreteras

MAPA 5. ANDALUCÍA: RED DE CARRETERAS



Fuente: Mapa Digital de Andalucía, 1:100000. Junta de Andalucía, 1999.

gestionadas por la Junta son: la A-382 entre Jerez de la Frontera y Antequera; la A-473 Sevilla-Utrera Ronda-San Pedro de Alcántara; la A-381 Jerez-Algeciras; y los ramales de la A-92 Antequera-Málaga, ya autovía, y el Guadix-Almería, en fase avanzada de desdoble.

También de titularidad pública de la Junta de Andalucía la Red Intercomarcal, que ha sido renovada en los últimos años, mientras que la Red Secundaria, comarcal y local, gestionada en su mayor parte por las Diputaciones, comunican todas las cabecezas municipales con las comarcales y con la red principal, y se vienen acondicionando periódicamente.

De igual modo, en las últimas dos décadas se ha producido una mejora significativa de la accesibilidad para el conjunto de Andalucía (JUNTA DE ANDALUCIA, Consejería de Obras Públicas y Transportes, 1994), aunque esta es más elevada en el triángulo Huelva-Sevilla-Cádiz, que en los espacios montañosos (Las Alpujarras, provincia de Granada; Serranía de Ronda, provincia de Málaga; Sierras de Cazorla-Segura, provincia de Jaén; o en Los Pedroches, en la provincia de Córdoba). También han disminuido significativamente los tiempos de recorrido, y se ha mejorado la accesibilidad entre las capitales de las provincias, que están conectadas todas por Vías de Alta Capacidad. De igual manera, se ha mejorado la accesibilidad de la región con el exterior, pues esas carreteras de alta capacidad conectan con el resto de la red de España y de Europa.

La planificación actual y futura de la red de carreteras se contempla por parte de la Administración central en el Plan Director de Infraestructuras (PDI) o Plan de Infraestructuras (2000-2007), y por la Administración andaluza en el Plan Director de Infraestructuras de Andalucía (PDIA) también proyectado hasta el 2007, donde se incluye el Plan General de Carreteras (1997-2007) y el Plan Estratégico Ferroviario para Andalucía (1997-2007).

Por su parte, el estado actual de la red ferroviaria andaluza se explica por similares condicionantes físicos e históricos que señalábamos para la red de carreteras (Mapa 6). Es más, bastantes de los problemas actuales del sistema ferroviario arrancan desde su nacimiento, a mediados del pasado siglo (CANO GARCIA, G, 2000, pag. 163): falta de conexión entre sus extremos occidental y oriental y enlace con el litoral —el más urbanizado—, dificultades de interconexión rápida entre las capitales provinciales, y difícil salida hacia el exterior. Actualmente están en servicio 2.163 Km de los casi 2.600 que se instalaron entre 1854-1930, incluidos los nuevos 192 Km del Tren de Alta Velocidad (TAV). Se trata, pues, de red totalmente insuficiente como para articular y dar servicio a la mayor parte del territorio andaluz, si bien en sus características técnicas se ha avanzado bastante en los últimos años: electrificación, desdoblamiento de vías y conexiones con la Alta Velocidad.

Funcionalmente, el PDIA 1997-2007 distingue una Red Ferroviaria de Interés Regional (RIR), que comunica entre sí los centros urbanos regionales de primer nivel: Huelva-Almería, Córdoba-Málaga, Cádiz-Linares, Almería-Linares, y Algeciras-Badajoz. Al mismo tiempo persiste una red secundaria con un futuro bastante incierto: Zafra-Huelva, Mérida-Los Rosales (Sevilla) y Almorchón-Córdoba. Entre las principales actuaciones en materia de transportes, ambos Planes mencionados (PDI y PDIA) contemplan: la creación y mejora de la red de estaciones y apeaderos, la organización de los transportes en las grandes ciudades y áreas metropolitanas, la transformación en autovías de nuevos tramos y la mejora de la red secundaria e intercomarcal. Importante señalar, asimismo, que se proyecta la conexión fija con el Norte de África, tanto por carretera, como por ferrocarril y puertos, gran reto de futuro al que deberá hacer frente Andalucía y, por tanto, España y la Unión Europea.

Por su parte, el Plan Estratégico Ferroviario para Andalucía (1997-2007), cuyas líneas estratégicas se incluyen en el PDI a nivel estatal y en el PDIA andaluz, destacan las intervenciones sobre todo en la Red de Interés Regional (RIR), que apuesta por lo que ofrece mayor rentabilidad: las cercanías a las grandes capitales (línea TAV de Córdoba a Málaga, ya emprendida), la mejora de los tráficos de medio-largo recorrido o de alta velocidad entre las principales aglomeraciones urbanas (Granada-Sevilla, Jaén-Córdoba, Huelva-Sevilla), y en servicios regionales del corredor Huelva-Almería. No se hace alusión a las líneas secundarias, por lo que se cerrarán o se producirán recortes en sus servicios, mientras la Comunidad Autónoma no asuma las transferencias de las mismas o las subvencione.

En Estonia, el medio físico, fundamentalmente la orografía (tierras relativamente bajas, donde elevaciones y mesetas alternan con depresiones, hondonadas y valles) no ha supuesto un gran obstáculo para la formación y construcción de una red de comu-

MAPA 6. ANDALUCÍA: RED FERROVIARIA



Fuente: Mapa Digital de Andalucía, 1:100000. Junta de Andalucía, 1999.

nicaciones equilibrada y relacional¹¹. Sin embargo, en este país los principales ejes de comunicación ofrecen una disposición radial a partir de la capital Tallinn, por lo que se ha primado una concepción centralista en el sentido Norte-Sur, que pone en relación unidireccional espacios dominados por determinadas ciudades con una clara función polarizadora de carácter regional o comarcal (Tartu, Narva, Voru, Luhamaa, Pärnu, Valga) que, a su vez, comunican con ciudades fronterizas de otros países (San Petersburgo, Kaliningrado, Riga...). Por el contrario, la red secundaria, compuesta por numerosas vías de carácter comarcal o local, aunque amplia para facilitar la accesibilidad entre los numerosos núcleos de población rural, se halla poco relacionada con la red principal y en muy deficiente estado.

Esta concepción centralista de la red de comunicaciones en Estonia, llevada a su máximo exponente durante la época de anexión soviética –ya que era la fórmula más viable para el transporte de los productos que se dirigían a Moscú (agrícolas, forestales y mineros, fundamentalmente) y para el control del traslado de viajeros–, sigue

11. El condicionante del medio físico, como barrera para las comunicaciones, sólo ha estado presente históricamente en los sistemas de elevaciones acantiladas de la Alta Estonia y en las principales áreas pantanosas y forestales de la Baja Estonia.

manteniéndose tras más de diez años de independencia, debido a que la Administración Central es la única con competencias en infraestructuras de carreteras y ferrocarriles, al mismo tiempo que perdura el modelo centralizador capitalino. A pesar del cierto esfuerzo inversor que viene haciendo el Estado para mejorar las *ratios* de infraestructura de transporte, el país se haya aún en “vía de desarrollo” y sin apoyo externo que posibilite unas inversiones suficientes para mejorar de forma significativa y a corto plazo su situación, al mismo tiempo, la red viaria y la accesibilidad del país.

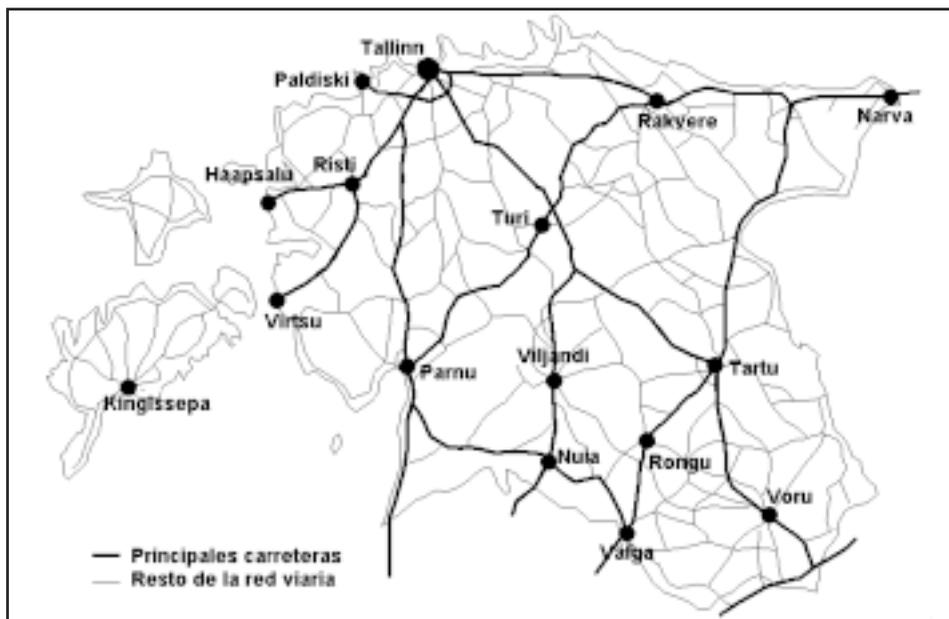
En 1920, es decir, a comienzos del primer período de la independencia de Estonia (1918-1940) la red de carreteras (principal medio de transporte para los desplazamientos de viajeros y mercancías) tenía un total de 18.000 Km, mientras que en 1939 se había llegado a 23.100 Km. Durante este tiempo, al mismo tiempo que se amplía la red también se mejora el revestimiento de todas las carreteras, especialmente entre las principales ciudades que, además, centralizaban las más significativas líneas de autobuses nacionales: 26 salían de Tallinn, 26 de Tartu y 10 de Voru (ELU EESTIS, 2001, p.188). Durante el tiempo de anexión soviética (1940-1991) se potencia sobre todo la red de carreteras de primer orden, mientras que el resto sufren, en gran parte, un abandono; de ahí que la longitud de la red en su conjunto disminuya a 15.460 Km, mientras que la densidad de las líneas de autobuses crece, e incluso se establecen enlaces nuevos con las principales ciudades soviéticas cercanas (San Petersburgo, Riga y Kaliningrado) a causa del cierre de algunas líneas ferroviarias.

En Estonia actualmente no hay autopistas, y la red de carreteras, compuesta por un total de 16.430 Km, está catalogada y dividida jerárquicamente de la manera siguiente: carreteras estatales o principales (1.357 Km el 8,3% del total); carreteras básicas, *main roads*, en inglés (2.540 Km, el 15,5% del total); carreteras secundarias (12.492, el 76% del total); carreteras terciarias (41 Km el 0,2% del total) (ELU EESTIS, 2001, p. 188).

El Estado, titular y gestor de toda la red de carreteras, centra su mayor esfuerzo inversor en los principales ejes nacionales de largo recorrido (Mapa 7): N-1, entre Tallinn y Narva (212 Km), que se prolonga hasta San Petersburgo y Noreste de Finlandia; N-2, entre las ciudades de Tallin, Tartu, Voru y Luhamaa (300 Km), que se prolonga hasta Moscú y Rusia Central; N-3, entre Tartu y Valga, como bifurcación hacia el Sur de la anterior (87 Km), y que prosigue desde Valga hasta la ciudad Riga, capital letona, y desde Tartu hacia Mustvee-Johvi, más al Norte; N-4, entre las poblaciones de Tallinn, Pärnu y Ikla (en la frontera Estonia-Letonia), con prolongación hasta Riga (194 Km), y que se denomina “Vía Báltica” entre Finlandia y Europa Central. Por su parte, Tallin, capital y centro neurálgico de la red, centraliza la salida de autobuses para el extranjero, bien a través del transporte por carretera, o por vía marítima desde su importante puerto de viajeros y comercial: hacia los Países Bálticos, también antes repúblicas soviéticas (Riga, Vilnius); a Alemania (Stuttgart, Colonia, Munich, Hamburgo, Bremen), Noruega (Oslo), Finlandia (Helsinki y Tampere), y a Rusia (San Petersburgo, Kaliningrado).

La densidad insuficiente y el estado, en cierto modo de abandono, de la red ferroviaria de Estonia se explica no tanto por condicionantes del medio físico, como por razones socioeconómicas y políticas. Así, las primeras líneas ferroviarias que se construyeron durante el largo tiempo de dominación del Imperio Ruso, con el único interés de

MAPA 7. ESTONIA: RED DE CARRETERAS



Fuente: Elaboración propia

conectar las principales ciudades de Estonia (Tallin, Tartu, Narva) con las de la Región Báltica fueron: la línea San Petersburgo-Narva-Tallinn y Tallinn-Paldiski (puerto báltico de Rusia), que se realizan entre los años 1870-1874, y que en 1976 conexiona a través de Tapa con Tartu (ciudad universitaria); la línea San Petersburgo-Pskov-Valga-Riga, y su bifurcación Valga-Tartu, construidas entre 1886-1889. Por el resto del territorio, con un interés en el transporte de mercancías más que en el de viajeros, se construyen, entre 1869-1889, líneas ferroviarias de vía ancha (1.524 mm, como en Rusia y Finlandia) en la parte Norte, Este y Sur; mientras que entre 1896-1897 en las zonas del Oeste y Sudoeste, se construyen líneas de vía estrecha (750 mm): Pärno, Riisselja-Moisaküla-Valga, y Moisaaküla-Viljandi.

A comienzos del siglo XX continua la construcción de ferrocarriles de vía estrecha, sobre todo por necesidades comerciales o militares del Imperio Ruso: Tallinn-Rapla-Lelle-Türi-Viljandi (1901), Türi-Paide (1901), Valga-Gulbene (1901) y Paide-Tamsalu (1917), y se termina la línea de vía ancha Keila-Haapsalu (1904). Así, en 1920, en tiempos de la primera independencia de Estonia, la red de ferrocarriles tenía una longitud de 1.056 Km, de los cuales 655 Km eran de vía ancha y 401 Km de vía estrecha. La orientación política de la red va a cambiar sustancialmente, pues el nuevo Estado para cumplir el objetivo de desarrollar la agricultura y la industria, tiene que acometer una imprescindible ampliación, mejora y diversificación de los ferrocarriles. Por ello, entre 1926-1936 se construyen y electrifican las líneas de Tallinn y alrededor

res, se inaugura la línea ancha en el Sudeste de Tartu-Petseri, y las líneas de vías estrecha se completan (para la conexión de Parnü a Tallinn se construye la línea Lelle-Papiniidu, con bifurcación de Viluvere a Vándra); al mismo tiempo se realizan algunas nuevas líneas cerca de la frontera con Letonia (Valga-Koikküla, y Riisalja-Ikla). Para el desarrollo agrícola y de la industria forestal se ponen en funcionamiento líneas de vías estrechas en el Noreste y Oeste de Estonia (Sonda-Mustvee, y Rapla-Virtsu) (PAIDA, 1963). De esta manera, al final de este período se habían construido un total de 88 Km de líneas de vía ancha y 332 Km de vía estrecha, de tal manera que en 1939 Estonia tenía un red ferroviaria en servicio de 2.141 Km (1.232 de vía ancha, y 909 de vía estrecha) (AESTI, 1940, p. 266).

Durante el período de ocupación soviética (1940-1991) la prioridad funcional de la red ferroviaria es militar, por lo que todas las líneas de vía estrecha o fueron suprimidas o reconstruidas como vía ancha, de tal manera que la longitud actual de la red ha disminuido a una cifra cercana a la de comienzos del período anterior: 1.025,9 km, a pesar de que se amplía a 132 km las líneas electrificadas de la capital Tallinn y su área de influencia (Mapa 8).

Hoy la situación socioeconómica del país no es favorable para la inversión en la red ferroviaria, ni está ese objetivo entre las prioridades políticas del gobierno estonio, que potencia en mayor grado la extensión y mejora de la red de carreteras, sobre todo de carácter estatal. Por ello se ha cerrado al tráfico la línea Tallinn-Haapsalu, y la de

MAPA 8. ESTONIA: RED FERROVIARIA



Fuente: Elaboración propia.

Tallinn-Narva-San Petersburgo funciona generalmente para comercio de tránsito, al tiempo que de las siete líneas nacionales que funcionaban para la transporte de viajeros en el 2001 (Tallinn-Parnü, Tallinn-Viljandi, Tallinn-Tapa-Tartu, Tallinn-Tapa-Narva, Tartu-Polva-Orava, Tartu-Elva-Valga y Valga-Voru-Piusa) sólo quedan cuatro (Tallinn-Parnü, Tallinn-Viljandi, Tallinn-Tartu, y dos veces a la semana la de Tallinn-Tartu-Valga), a la vez que el transporte ferroviario internacional de viajeros se realiza sólo a través de dos líneas que se dirigen hacia el noreste (Tallinn-Narva-San Petersburgo-Moscu) y el Sur (Tallinn, Tartu, Valga-Riga).

5. CONCLUSIONES

El análisis hasta aquí expuesto referido a las estructuras territoriales de Andalucía y Estonia, permite establecer, de forma comparada, las siguientes conclusiones:

- En Andalucía y en Estonia existe una proliferación de municipios a lo largo de su historia, tanto en número como en tamaño, si bien la diferenciación en este último país entre núcleos urbanos y rurales no es posible establecerla hasta el siglo XIX, como consecuencia de la liberación de los campesinos estonios nativos, mientras que en Andalucía nos remontamos a la Edad Media.
- Procesos históricos de desarrollo bien diferenciados han dado lugar a una supremacía poblacional de los núcleos de tamaño medio en Andalucía, y de menor tamaño en Estonia donde, de manera contraria y de forma secular, se viene produciendo una fuerte concentración de población en la capital de la República, Tallin, auténtico ejemplo de hipertrofia urbana.
- En Estonia las reformas territoriales administrativas comienzan a cimentarse más tarde que en Andalucía, en concreto después de la restauración de la independencia en 1991, cuando municipios rurales del litoral emprenden esfuerzos conjuntos en campos de acción como el medio ambiente y en algunas ramas de la economía (pesca y turismo), y administraciones locales de las áreas urbanas de la Estonia Norte y Noreste colaboran estrechamente en temas de uso del suelo, infraestructura y servicios.
- A diferencia de Andalucía, en Estonia -un pequeño estado nórdico-, oficialmente las provincias no existen, pero si las comarcas como unidades territoriales entre el poder central y los gobiernos locales autónomos (municipios). Sin embargo, en la realidad, las comarcas estonias son un “alargamiento de manos” del gobierno central en el campo a través del control de sus órganos administrativos, por lo que su autonomía y eficacia están pendientes de su reforma territorial y funcional.
- El tardío proceso de desarrollo democrático institucional, más en Estonia que en Andalucía, se revela como un factor esencial en la acometida de planes de ordenamiento territorial que acerquen la administración a los ciudadanos y que posibiliten una menor desigualdad entre distintos ámbitos espaciales. En este

sentido, en Estonia, y a diferencia de Andalucía donde existen distintos planes subregionales, sólo se está aplicando el Plan del Area Metropolitana de Tallinn, que concentra casi la mitad de la población del país, mientras que la Aglomeración Urbana del Noreste está en estudio de reorganización económica, y no existen planes concretos para la definición y puesta en marcha de las pequeñas áreas metropolitanas de Tartu, en el interior, y de Parnü, en el litoral Sudeste.

- Como en el territorio andaluz, en el estonio, la red de asentamientos constituye la retícula básica del sistema urbano, donde la impronta del medio físico, fundamentalmente la orografía, y sobre todo las circunstancias socioeconómicas y políticas han marcado la existencia de distintas y jerarquizadas áreas de influencia. En Estonia, Tallinn, la capital, ejerce el poder polarizante más manifiesto. Asimismo, el cierto equilibrio y relación que muestra la red urbana andaluza en bastantes de sus tramas y entre centros polarizadores, se hace más restrictivo en Estonia, por lo que en este caso amplios espacios rurales (sobre todo del interior sur) quedan relegados en su proceso de desarrollo. En este sentido, durante el período soviético y postsoviético el sistema de Tallinn se ha ido afianzando en detrimento de los otros que se han ido debilitando, sobre todo el de Tartu.
- En Andalucía y en Estonia –como también en otras partes de Europa–, razones fisiográficas y sociohistóricas han condicionado el desarrollo y estado actual de la red de comunicaciones. Sin embargo, en Andalucía las limitaciones que impone el medio natural respecto a la longitud y configuración de las comunicaciones, se han venido superando mediante un notable esfuerzo inversor realizado sobre todo en los últimos veinte años y, en concreto, desde que comienza a beneficiarse esta región como parte integrante de la Unión Europea. Por el contrario, Estonia, casi medio siglo perteneciente a la Unión Soviética, presenta una red de comunicaciones diseñada para los intereses económicos y militares de esta potencia dominante, de tal manera que actualmente la diversificación y mejora de la calidad de las vías de comunicación de este país, así como de sus sistemas de transporte, se convierte en uno de los más importantes retos para un desarrollo equilibrado¹², el cual creemos que sólo será posible cuando, como miembro de la Unión Europea, se beneficie de parte de los fondos destinados a las regiones menos desarrolladas, como viene ocurriendo con Andalucía.

12. Si partimos de una simple comparación de cifras, se puede llegar a la conclusión de que tanto la red de carreteras como de ferrocarriles es más favorable en Estonia (1 Km para 2,75 km² y 84 habitantes, por 1 km para 45,48 km² y 1.337 habitantes) que en Andalucía (1 km para 45,48 km² y 1.337 habitantes, por 1 km para 40,48 km² y 3.346 habitantes). Sin embargo, en Estonia no existen ni autopistas ni autovías, y la red nacional radial, la de mejor estado y mantenimiento, conecta sólo a la capital, Tallinn, con los principales centros del país, mientras que el resto de la red se encuentra en un estado deficiente, pudiendo calificarse como calzadas. Por su parte, la red ferroviaria estonia, debilitada durante el período soviético, no se ha potenciado como tampoco en Andalucía.

6. BIBLIOGRAFIA REFERIDA Y FUENTES

- CANO GARCÍA, G. (1990a): “Jerarquización de los núcleos andaluces”. *Geografía de Andalucía*, Vol. VIII. Sevilla, Tartessos, pp. 186-203.
- , (1990b): “Los territorios andaluces. Aproximación a una comarcalización”. *Geografía de Andalucía*, Vol. VIII. Sevilla, Tartessos, pp. 205-259.
- , (2000/2002): *Gran Enciclopedia de Andalucía siglo XXI*. Vol 5 y 10. Sevilla, Tartessos, 436 y 463 pp.
- EESTI A & O. 1993. *Tallinn: Eesti Entsüklopeediakirjastus*. 392 pp.
- EESTI MAASTIKUD / LANDSHAFTY ESTONII / ESTONIAN LANDSCAPES (1984). *Tallinn: Eesti Raamat*. 183 pp.
- ELU EESTI: TEATMIK (2001). *Tallinn: Ambassador OÜ*. 489 pp.
- INSTITUTO DE ESTUDIOS ANDALUCES (2000): *Municipios Andaluces. Datos básicos*. Sevilla, Junta de Andalucía. 95 pp.
- JUNTA DE ANDALUCÍA. CONSEJERÍA DE POLÍTICA TERRITORIAL (1983): *Propuesta de Comarcalización*. Sevilla, Junta de Andalucía, 195 pp.
- , (1986): *Sistema de Ciudades*, 2 Vol, Sevilla, Junta de Andalucía, 91 y 266 pp.
- JUNTA DE ANDALUCÍA. Ley de 7/1993, de 27 de julio, Reguladora de la Demarcación municipal de Andalucía (BOJA 86/1993 de 7 de agosto).
- JUNTA DE ANDALUCÍA. CONSEJERÍA DE OBRAS PÚBLICAS Y TRANSPORTES (1994): *Plan Director de Infraestructuras de Andalucía. 1994-2007. Documento de síntesis*. Sevilla, Junta Andalucía.
- , (1998): *Plan Director de Infraestructuras de Andalucía. 1997-2007*. Sevilla, Junta de Andalucía.
- , (1998): *Bases y Estrategias del Plan de Ordenación del Territorio de Andalucía*. Sevilla, Junta de Andalucía.
- , (1999): *Mapa Digital de Andalucía. 1:100.000*. Sevilla, Junta de Andalucía.
- JUNTA DE ANDALUCÍA. CONSEJERÍA DE OBRAS PÚBLICAS Y CONSEJERÍA DE MEDIO AMBIENTE (2000): *Atlas de Andalucía. Tomo IV. Cartografía Urbana*. Junta de Andalucía, Sevilla, 274 pp.
- JUNTA DE ANDALUCÍA. Página web
- JURADO ALMONTE, J. M. (2000): “Reflexiones a cerca de las políticas públicas de desarrollo local en Andalucía”, en *Hacia un espacio Euromediterráneo*. Barcelona, AGE, pp. 89-99.
- MACHADO SANTIAGO, R. y KURS, O. (2000): “Andalucía y Estonia: Diferenciación espacio-territorial de dos regiones periféricas en Europa (Introducción histórico-geográfica)”. *Cuadernos Geográficos*, n.º 30, Granada, Universidad de Granada, pp. 165-191.
- PAIDA, H. (1963): “Transpordi areng Eestis kapitalismi tingimustes”. Summary: Development of transports in Estonia in the conditions of capitalism. *Eesti Geograafia Seltsi aastaraamat 1962*. Tallinn: Eesti NSV Teaduste Akadeemia, pp. 140–154.
- PEZZI CERETTO, M (1982): *La Comarcalización de Andalucía*. Granada, Universidad de Granada, 183 pp.
- SÁNCHEZ DEL ÁRBOL, M. A. (2001): “La propuesta de ordenación territorial de la aglomeración urbana de Granada”, *Cuadernos Geográfico*, n.º 29. Granada, Universidad de Granada, 119-139 pp.
- TATISTIKAAMET (2000): *2000. aasta rahva ja eluruumide loenduse esialgsed tulemused*. Tallinn. 15 pp.

2. Crónica

