

Retos y desafíos para los procesos metropolitanos en Andalucía

Ciclo de talleres
«El Gobierno Local a debate»

José María Feria Toribio
Universidad Pablo de Olavide



Retos y desafíos para los procesos metropolitanos en Andalucía

Ciclo de talleres «El Gobierno Local a debate»

Retos y desafíos para los procesos metropolitanos en Andalucía

Ciclo de talleres

«El Gobierno Local a debate»

José María Feria Toribio
Universidad Pablo de Olavide



Edita:

Fundación Pública Andaluza Centro de Estudios Andaluces, Consejería
de la Presidencia, Administración Local y Memoria Democrática, Junta de
Andalucía

© Del texto: los autores, 2018

© De la edición:

Fundación Pública Andaluza Centro de Estudios Andaluces

Bailén, 50 — 41001 Sevilla

Tel.: 955 055 210

Fax: 955 055 211

www.centrodeestudiosandaluces.es

Primera edición, noviembre de 2018

ISBN: 978-84-948688-5-6

El Observatorio del Gobierno Local en Andalucía (OGLA)

viene celebrando ininterrumpidamente desde 2012 el Ciclo de Talleres ‘El Gobierno Local a Debate’. Con estos encuentros el Centro de Estudios Andaluces conforma un núcleo de reflexión, análisis, diagnóstico y propuestas a partir de las contribuciones que diferentes expertos del mundo académico, de los actores políticos y responsables públicos, así como del personal técnico de este sector. Es, en este contexto, en el que se pretende la generación de una masa crítica de intercambio de conocimientos y experiencias que permitan la elaboración de propuestas de actuación para el mundo local.

El Comité Asesor del OGLA, en el que participan especialistas de las universidades andaluzas, así como representantes institucionales del mundo local, elabora la agenda de actuaciones anuales. En ella se incluyen la organización de los talleres que abordan asuntos de interés público y claves para los gobiernos y administraciones locales.

Con esta finalidad, desde el año 2014, la metodología de trabajo en estos encuentros es eminentemente práctica. Los talleres se estructuran en dos partes. En primer lugar, la persona especialista propuesta por el Comité Asesor del OGLA presenta un breve diagnóstico sobre el asunto que se aborda, así como algunas estrategias y/o experiencias desarrolladas al respecto a modo de ejemplo. En segundo lugar, se abre un turno de debate en el que intervienen todas las personas participantes, que provienen tanto del ámbito académico como de la Administración Pública.

Este documento recoge el contenido del taller «Retos y desafíos para los procesos metropolitanos en Andalucía» celebrado el 24 de noviembre de 2016 en la sede del Centro de Estudios Andaluces. Esta cita contó como invitado con el catedrático de Geografía Humana de la Universidad Pablo de Olavide, José María Feria Toribio.

Retos y desafíos para los procesos metropolitanos en Andalucía

José María Feria Toribio
Universidad Pablo de Olavide

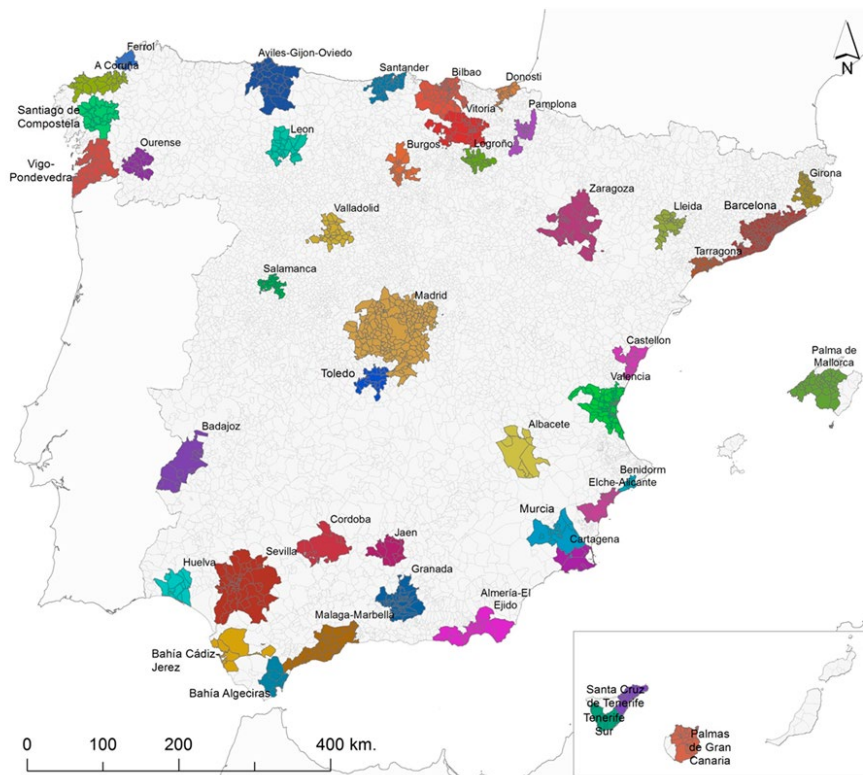
Una de las características fundamentales que definen y diferencian a nuestra sociedad de otras pasadas es la nueva naturaleza y escala de los fenómenos y procesos urbanos. Frente a la visión de una realidad físicamente autocontenida en unos límites bien definidos, que es la de la ciudad tradicional, los procesos espaciales y funcionales que han tenido lugar en las sociedades avanzadas, y por supuesto en la andaluza, han modificado sustancialmente la forma y función de las ciudades, dando lugar a realidades territoriales radicalmente diferentes, difuminando dichos límites y superando ampliamente las organizaciones administrativas a ellas asociadas.

Probablemente es en los procesos metropolitanos donde de forma más clara y extendida, en lo que respecta a las sociedades modernas, se manifiesta la nueva condición de lo urbano y la auténtica escala y organización de la ciudad real contemporánea. En su acepción más básica, un área metropolitana no es sino un área urbana polinuclear que conforma un mercado unitario de residencia y trabajo, que refleja a la vez el aumento de escala del «espacio de vida» colectivo y las diferentes estrategias espaciales de los agentes económicos. Ello da lugar a procesos y estructuras espaciales relativamente complejas, que dependen tanto de las características singulares que cada realidad urbana posee —territorial, histórica, etc.— como de la intensidad y alcance de tales procesos que, en cualquier caso, ofrecen como resultado la aparición generalizada de una nueva forma urbana claramente diferenciada de la ciudad tradicional compacta.

Es por ello, absolutamente comprensible que esta nueva realidad urbana deba ser adecuadamente reconocida y analizada. En primer lugar por razones de naturaleza científica y académica, ya que si los análisis empíricos y teóricos no se hacen a la escala adecuada en la que se producen los procesos, se pueden producir, como desafortunadamente ocurre a menudo, graves errores de apreciación. Y esto es válido para todo tipo de estudios de dinámica y estructura demográfica, de mercados de suelo y vivienda, de pautas de movilidad, de gestión de tráfico y de políticas de infraestructuras, de agregados económicos (renta, riqueza, empleo, sectores), de estructuras productivas y redes de empresas, etc.

Pero por encima de tales razones de carácter más «académico», son las de orden práctico —en lo referente a la intervención pública sobre el territorio— donde se hace más evidente y necesaria la adopción de esta nueva escala de la ciudad.

Las áreas metropolitanas andaluzas en el contexto español



Como grupo de investigación de carácter pluridisciplinar, en el que participan geógrafos, sociólogos, economistas, arquitectos, ingenieros, etc., venimos trabajando en el reconocimiento de la realidad territorial metropolitana, especialmente la andaluza, desde hace casi dos décadas en proyectos competitivos de ámbito nacional y autonómico, colaborando —y liderando— con otros grupos de investigación españoles. Ello ha supuesto, en primer lugar, la aplicación y desarrollo de unos procedimientos y metodologías de investigación de elevado nivel y consistentes con la experiencia internacional en esta materia y, en segundo lugar, la obtención y manipulación de una considerable cantidad de información y la generación de un significativo corpus de conocimiento sobre los procesos y estructuras metropolitanas.

Lo que se pretende plantear en este Taller son algunas de las conclusiones y resultados más relevantes de esta línea de trabajo, orientándolas y concretándolas, por un lado lógicamente en las áreas andaluzas pero sin perder de vista la experiencia comparada y, por otro, haciendo especial hincapié en aquellas dimensiones de la intervención pública que se han mencionado anteriormente.

Como se ha dicho, es un hecho difícilmente rebatible que la «ciudad real» tiene hoy en día una escala metropolitana, que no sólo rompe la contigüidad espacial de la ciudad compacta sino que supera claramente los límites administrativos tradicionales. Nos encontramos con un espacio urbano sustancialmente más extenso, complejo y difuso que el que ha constituido históricamente la ciudad.

Los procesos metropolitanos son un fenómeno consustancial a nuestra sociedad y la expresión más acabada de la forma contemporánea de la urbanización. Por ello, su conocimiento se hace inexcusable si queremos entender una parte relevante de nuestra actual realidad social, económica y territorial. Aquí presentaremos la definición de esta nueva «ciudad real» en Andalucía, incluyendo su delimitación material, dimensiones básicas asociadas y los modelos de organización y dinámicas en las que se encuentra.

Resulta imprescindible para plantear cualquier análisis territorial metropolitano abordar una propuesta de definición y delimitación de la realidad metropolitana que se base en criterios coherentes, rigurosos y comparables internacionalmente.

Muchas son las aproximaciones disponibles para definir, delimitar y explicar la nueva ciudad metropolitana. Desde los más simples de tamaño demográfico o de carácter administrativo, a otros muchos más complejos basados en relaciones funcionales, pasando por los que incluyen elementos de naturaleza morfológica o de densidad. En la experiencia internacional hay un cierto acuerdo en que la más identificable, coherente

y potente de las líneas de trabajo en torno a la cuestión es la que utiliza a la movilidad residencia-trabajo como variable clave a la hora de instrumentalizar el procedimiento de delimitación de las áreas metropolitanas. Su disponibilidad a través de la información censal, su condición material (como desplazamiento físico) frente a otro tipo de interrelaciones no sometidas a las constricciones de la distancia, su carácter de proceso recurrente y su factor de vinculación entre los mercados de trabajo y vivienda justifican su relevancia y virtualidad como variable de referencia para esta tarea.

Gracias a que hay datos de esta variable disponibles para toda España en el censo de 2001 (en el del 81 se incluyó en el cuestionario censal pero apenas se explotó dicha información y en el del 91 sólo se incluyó en determinadas Comunidades Autónomas que así lo solicitaron, entre ellas Andalucía), ya fue posible realizar el ejercicio de definición y delimitación del universo metropolitano no sólo andaluz sino también del conjunto de España, de acuerdo a las bases coherentes, rigurosas y comparables internacionalmente que se señalaban anteriormente. El censo de 2011 volvió a incluir en su cuestionario preguntas sobre esta cuestión, pero como es sabido, con una cobertura no universal sino basada en una muestra.

Área metropolitana	N.º municipios	Población 2011	Total viviendas 2011	Superficie urbana 2007 (km ²)
Almería-El Ejido	18	501.935	266.015	122
Bahía Algeciras	6	248.625	115.865	74
Bahía Cádiz-Jerez	7	671.125	327.270	187
Córdoba	10	381.550	179.505	103
Granada	46	573.555	310.655	134
Huelva	11	267.370	133.175	81
Jaén	11	188.680	91.210	45
Málaga-Marbella	25	1.236.655	679.885	317
Sevilla	51	1.577.870	713.830	365
A. M. Andaluzas	185	5.647.345	2.817.400	1.428
Total Andalucía	771	8.343.655	4.353.145	2.375

Fuente: elaboración propia a partir de los censos de Población y Viviendas de 2011 y de MUCVA 1:25.000.

A esta nueva realidad urbana, que hay que reconocer correctamente, le debe corresponder, en consecuencia, una intervención desde la esfera pública acorde a su escala, funcionamiento y naturaleza.

Así sucede, en el plano funcional, con los sistemas de transportes, el abastecimiento y saneamiento de agua, las políticas de vivienda, las referidas a mercados de trabajo, etc., y en el político administrativo, con la mejora de la coordinación de inversiones, el

desarrollo de políticas homogéneas y espacialmente redistributivas y ajustar el nivel de representación y decisión política a la escala y ámbito en la que realmente la ciudadanía y los agentes económicos desarrollan su vida y sus actividades.

No es de menor importancia, frente a tales cuestiones, la necesidad de abordar la ordenación física de estos ámbitos, ya que esta escala es la ineludible para abordar aspectos tales como el tratamiento global del crecimiento urbano, el diseño y trazado de los sistemas de comunicaciones y otras infraestructuras básicas, el papel estructurante del sistema de espacio libre y el paisaje, la localización y organización de equipamientos de nivel superior o la dotación de espacios productivos metropolitanos.

Como puede verse, la agenda de temas de interés de la acción pública en ámbitos metropolitanos es muy amplia y compleja. Aquí nos centraremos en tres aspectos que consideramos centrales: Gobernanza; Planificación y Movilidad.

En lo que se refiere a la gobernanza, en el ámbito comparado internacional existen numerosos ejemplos de gobiernos metropolitanos, resueltos de muy diversa manera, pero que, en definitiva, lo que tratan es de llevar el nivel de representación y decisión política a la escala y ámbito en la que realmente la ciudadanía y los agentes económicos desarrollan su vida y sus actividades. En los cuatro grandes países de la Unión Europea existen experiencias de este tipo, bien por iniciativas de las propias áreas urbanas (como en Alemania o Gran Bretaña), bien por leyes reguladoras de ámbito estatal como en Francia o la reciente experiencia italiana (2015) de las 15 «citta metropolitana». En esta última, significativamente las competencias atribuidas son las siguientes: planificación territorial y de las redes de infraestructuras; estructuración del sistema coordinado de gestión de los servicios públicos, así como la organización de los servicios públicos de interés general de ámbito metropolitano; movilidad y tráfico; promoción y coordinación del gasto público y social.

En España, aunque hay alguna experiencia concreta de gobierno metropolitano (una en marcha, la de Barcelona y otra en «stand by», la de Vigo), son las fórmulas asociativas voluntarias que contempla la Ley de Bases del Régimen Local las que constituyen el elemento central en el establecimiento de redes de cooperación y nuevas formas de gobernanza en áreas metropolitanas.

Si hay un ejemplo paradigmático de lo que aquí se señala, es el de la Mancomunidad de Municipios del Área Metropolitana de Barcelona. Surgida en 1988 como respuesta de los municipios a la supresión, por el Gobierno de la Comunidad Autónoma, de la Entidad Municipal Metropolitana de Barcelona un año antes, su objetivo era desarrollar las compe-

tencias (básicamente urbanísticas) que antes tenía dicha Entidad y que no habían sido atribuidas a las entidades sectoriales que creó el propio Gobierno catalán: las relativas al transporte y la gestión del ciclo del agua y los residuos urbanos. Durante más de dos décadas han convivido en el área metropolitana de Barcelona ambos tipos de fórmulas de gestión de asuntos metropolitanos, hasta que en 2010 el Parlamento catalán creó la actual Área Metropolitana de Barcelona, que constituye hasta el momento, como se ha mencionado, el único ejemplo existente en España de institucionalización de un área metropolitana.

Por su parte, la figura asociativa del consorcio, por su carácter flexible y por su mayor apertura a la participación de otros niveles de la Administración y a los agentes privados, está siendo cada vez más utilizada para abordar asuntos de naturaleza y escala metropolitana. Aunque algunas iniciativas pioneras, como la del área metropolitana de Bilbao de 1967, centraron su actividad en la gestión del agua y se ha constituido alguna recientemente dedicada a la vivienda, el notable desarrollo de esta modalidad de gobernanza metropolitana está claramente ligada a los consorcios de transporte —o autoridades metropolitanas de transporte—, ya que constituye el instrumento más eficaz y operativo para la gestión de los sistemas de transporte público a escala metropolitana. Así sucede en el mismo Bilbao, en Barcelona, Zaragoza, área central asturiana o en ocho áreas metropolitanas andaluzas.

En cuanto a la PLANIFICACIÓN, la necesidad de enfoques territoriales que ofrezcan soluciones a problemas que no pueden resolverse en el ámbito de la dupla ciudad-plan urbanístico municipal, está en realidad en la base de las propuestas de los grandes pioneros del planeamiento territorial, como Howard, Geddes o Munford, para los cuales la ordenación del territorio (o *regional planning*) era la opción adecuada para resolver los problemas de la ciudad de la primera mitad del siglo XX en Inglaterra o Estados Unidos.

Como antecedentes, existe una larga, aunque no muy amplia trayectoria de ordenación metropolitana:

- Plan General de Barcelona y su zona de influencia (1953) y Plan General Metropolitano de Barcelona (1976).
- Plan General de Ordenación del Área Metropolitana de Madrid (1964).
- Planes Comarcales vinculados a los Polos de Desarrollo: Granada (1973); Campo de Gibraltar (1969).

Es significativo constatar que esta actividad de planeamiento estuvo directamente ligada —temporal e instrumentalmente— a la aparición y desarrollo de dos de las principales instituciones de naturaleza metropolitana que han existido en España: la Comisión de Planeamiento y Coordinación del Área Metropolitana de Madrid (CO-PLACO) y la Corporación Metropolitana de Barcelona.

Ya en el periodo democrático y al amparo de la Ley del Suelo sólo se intentaron algunas iniciativas de planificación «débil», a través de las denominadas Directrices (Directrices de Planeamiento Territorial Urbanístico para la Revisión del Plan General del Área Metropolitana de Madrid de 1981, el Esquema de Ordenación de Valladolid y su Comarca de 1982, las Normas de Coordinación Metropolitana de Valencia de 1988 y las Directrices de Coordinación del Planeamiento Urbanístico de la Aglomeración Urbana de Sevilla, de 1990).

La atribución constitucional de competencias en materia de ordenación del territorio a las comunidades autónomas abrió una nueva perspectiva a la cuestión, en la medida en que permitía el desarrollo de nuevas figuras e instrumentos para abordar la ordenación metropolitana.

Cada una de las diferentes leyes autonómicas de ordenación del territorio define un conjunto propio de instrumentos de ordenación a través de los cuales se desarrollará la planificación territorial de la comunidad autónoma. En concreto, la ordenación de las áreas metropolitanas se articularía a través de los instrumentos de ordenación de ámbito subregional.

La existencia de un marco normativo y de una nítida responsabilidad y competencia en la ordenación de los territorios metropolitanos, en este caso correspondiente a una administración más «cercana» a dichos territorios, unido a la enorme expansión de los procesos urbanos que tuvieron lugar prácticamente desde mediados de los ochenta, parece que hubiera debido materializarse en la formulación y desarrollo de planes metropolitanos que dirigieran y ordenaran los procesos metropolitanos en España.

Sin embargo, de una manera aparentemente sorprendente, la incapacidad o falta de voluntad política hizo que durante toda la década de los ochenta y los noventa no se formulara ni un solo plan metropolitano en toda España.

Las consecuencias de esta inacción son difíciles de calcular, pero sí extraordinariamente fáciles de percibir en unas áreas metropolitanas con enormes problemas de

funcionamiento, exceso de oferta urbanística —residencial y productiva— y una considerable pérdida o deterioro de recursos ambientales y paisajísticos.

No es, por tanto, prácticamente hasta ya la primera década de este siglo cuando han empezado a aprobarse y desarrollarse los primeros planes metropolitanos en nuestro país.

Los dos que pueden considerarse «pioneros» son los de la Aglomeración Urbana de Granada (aprobado en 1999, pero publicado en BOJA en 2000) y las Directrices de Ordenación Territorial de Valladolid y su Entorno (2001).

Un rápido examen de la experiencia en materia de planes de ordenación del territorio de ámbito metropolitano, es que, de un lado, su cobertura es muy desigual en el conjunto de España, concentrándose básicamente en tres regiones, con características además; de otro lado, muy diversas entre sí.

Aunque es claro que esta no ha sido ni es una cuestión prioritaria de las administraciones públicas, el último lustro ha contemplado un significativo aumento del número de planes aprobados, lo cual parece indicar un cambio reseñable en la trayectoria de la ordenación de territorios metropolitanos, que habrá que evaluar en los próximos años si se consolida como una práctica plenamente asentada en nuestra actividad político-administrativa. Para ello, la cuestión clave es que esta cultura de planificación territorial metropolitana que se ha desarrollado en tres o, como mucho, cuatro comunidades autónomas, se extienda a una mayoría de ellas que hasta ahora no han mostrado especial interés en la materia.

Un segundo aspecto que se trasluce de esta inicial revisión es que, incluso en aquellos ámbitos regionales donde se han puesto en marcha procesos de planificación, no se llega a asumir con todas sus consecuencias la naturaleza de lo metropolitano como la auténtica ciudad real en España, lo que se trasluce en cuestiones de denominación y cobertura territorial de los planes.

La infravaloración de lo metropolitano supone un insuficiente tratamiento de determinadas cuestiones clave, como el dimensionamiento de suelo para residencia o actividades productivas; el sistema de espacio libre y el paisaje o algunos sistemas infraestructurales básicos.

Por último, a falta de entrar en análisis de detalle de los procesos y contenidos de planificación, lo que se comprueba inicialmente es una significativa diversidad de modos de afrontar la cuestión, tanto desde el punto de vista de las características

y alcance de los propios instrumentos y sus procesos de formulación, como en lo que se refiere a los contenidos materiales y formales de los mismos. Esto, que no tiene que ser un problema sino más bien una oportunidad, lo que en definitiva está mostrando es la existencia y necesidad de una búsqueda, todavía sin resultados aparentes, de soluciones eficaces y operativas a los retos de la ordenación territorial metropolitana en España.

En cuanto a la MOVILIDAD, como es sabido, ésta se canaliza, aún en mayor medida en la metropolitana, a través de medios motorizados, introduciendo unos mecanismos de funcionamiento y, hasta el momento, de intervención pública que son insostenibles a largo y medio plazo. El efecto que esta situación tiene sobre las condiciones de sostenibilidad, tanto globales como de los propios espacios urbanos, son bien conocidas. El transporte representa más de un 30 % del consumo energético total de los países desarrollados y este consumo se ha triplicado en los últimos cuarenta años. Actualmente, este sector consume un tercio de toda la energía de Europa y esta proporción sigue aumentando.

El diagnóstico sobre la movilidad metropolitana en Andalucía nos muestra un predominio absoluto del vehículo privado en todas las escalas; la irrelevancia de la movilidad no mecanizada en la escala metropolitana y el escaso peso de la movilidad en transporte público, que sólo tiene alguna presencia significativa en las ciudades centrales, gracias al transporte urbano.

En resumen, y en concordancia con lo anteriormente expuesto, en lo que se refiere a la necesaria interrelación de la movilidad metropolitana con los instrumentos de planificación territorial y la gobernanza, pueden plantearse al menos los siguientes criterios de integración:

- Adecuación con la escala real, metropolitana, de los actuales procesos urbanos.
- Integración entre la planificación física y la gestión del transporte metropolitano.
- Coordinación y cooperación entre administraciones concurrentes en los espacios metropolitanos, especialmente las locales.
- Integración entre políticas sectoriales.
- Adecuación entre recursos necesarios y disponibles.

Como corolario final, en definitiva, todo lo expuesto muestra de manera inequívoca la necesidad, oportunidad y conveniencia de asumir en nuestra región la escala metropolitana (la «ciudad real») como un referente básico para múltiples facetas de la acción pública y social, y siempre como un referente territorial flexible, de geometría variable, para una nueva gobernanza basada en la cooperación.

Referencias bibliográficas

- BATTY, M. (2001): «Polynucleated urban landscapes», *Urban Studies*, 38, pp. 635-655.
- BERRY, B. J. L.; GOOHEN, R. y GOLDSTEIN, S. (1970): «Problems and perspectives of defining the metropolis», en BERRY, Brian y HORTON, Frank: *Geographic Perspectives on Urban Systems*. Englewood Cliffs: Prentice Hall, pp. 250-276.
- BURRIEL, E. (2008): «La década prodigiosa del urbanismo español (1997-2006)», *Scripta Nova: Revista electrónica de geografía y ciencias sociales*, vol. XII n.º 270 (64).
- CHAMPION, A. (2001): «Urbanization, Suburbanization, Counterurbanization and Reurbanization», en PADISSON, Richard (ed.): *Handbook of Urban Studies*. Londres: SAGE, pp. 143-161.
- COURGEAU, D. (1988): *Méthodes de mesure de la mobilité spatiale. Migrations internes, mobilité temporaire, navettes*. París: Institut National D'Études Démographiques.
- CASTAÑER, M.; GUTIÉRREZ, O. y HEREU, M. (2010): «Áreas urbanas y áreas de planificación en Cataluña», en FERIA, J. M. y ALBERTOS, J. M. (coords.): *La ciudad metropolitana en España: procesos urbanos en España en los inicios del siglo XXI*. Pamplona: Thomson Reuters, pp. 347-375.
- DEPARTAMENT DE POLITICA TERRITORIAL I OBRES PUBLIQUES (2006): «Els plans directors urbanístics de Catalunya», *Revista Spais*, n.º 52.
- DIJKSTRA, L. (2009): *Metropolitan regions in EU* <http://ec.europa.eu/regional_policy/sources/docgener/focus/2009_01_metropolitan.pdf>.
- ESTEBAN, J. (2003): «Perspectivas para La ordenación territorial», en FONT, A. (coord.): *El planeamiento urbanístico. De la controversia a la renovación*. Barcelona: Diputación de Barcelona, pp. 64-82.
- EUROSTAT (1999): «Les zones densément peuplées dans l'Union Européenne. Essai de délimitation et caractérisation des agglomérations urbaines», *Statistiques en bref*, n.º 2\1999, pp. 1-7.
- FERIA, J. M. (2004): «Problemas de definición de las áreas metropolitanas en España». *Boletín de la Asociación de Geógrafos Españoles*, 38, pp. 85-99.
- FERIA, J. M. (coord.) (2006): *Los procesos metropolitanos: Materiales para una aproximación inicial*. Sevilla: Centro de Estudios Andaluces.
- FERIA, J. M. (2006): «Los planes subregionales de ordenación del territorio en Andalucía», en ROMERO, J. y FARINÓS, J. (eds.): *Gobernanza territorial en España*. Valencia: Publicacions de la Universitat de Valencia, pp. 21-46.

FERIA, J. M. (2008): «Un ensayo metodológico de definición de las áreas metropolitanas españolas a partir de la variable residencia-trabajo», *Revista Investigaciones Geográficas*, 46, pp. 49-68.

FERIA, J. M. (2010): «La delimitación y organización espacial de las áreas metropolitanas españolas: Una perspectiva desde la movilidad residencia-trabajo». *Revista Ciudad y Territorio. Estudios Territoriales*, n.º 164, pp. 189-210.

FERIA, J. M. (2013): «Towards a taxonomy of Spanish metropolitan areas», *Boletín de la Asociación de Geógrafos Españoles*, 63, pp. 347-376.

FERIA, J. M. y ALBERTOS, J. M. (coords.) (2010): *La ciudad metropolitana en España. Procesos urbanos en los inicios del siglo XX*. Pamplona: Thomson Reuters.

FERIA, J. M.; RUBIO, M. y SANTIAGO, J. (2005): «Los Planes de Ordenación del Territorio como Instrumentos de Cooperación», *Boletín de la Asociación de Geógrafos Españoles*, n.º 39, pp. 87-116.

OBSERVATORIO DE LA MOVILIDAD METROPOLITANA (2010): *Informe 2008*. M.M.A.M.R.M. <<http://www.observatoriomovilidad.es/index.php/es/publicaciones/informes.html>>.

OFFICE OF THE MANAGEMENT AND BUDGET (2000): «Standards for Defining Metropolitan and Micropolitan Statistical Areas», *Federal Register*, vol. 65, n.º 249, pp. 82228-82238.

OLIVEIRA, G. (2010): «Las aglomeraciones españolas en el cambio de siglo. Dinámica urbana de algunas aglomeraciones ilustrativas», en DELGADO, C. (ed.): *X Coloquio y Jornadas de campo de Geografía Urbana*, pp. 265-276.

ROCA, J. (2003): «La delimitación de la ciudad: ¿una cuestión imposible?», *Revista Ciudad y Territorio*, n.º XXXV, 135, pp. 17-36.

ROCA, J.; MOIX, M. y ARELLANO, B. (2012): «El sistema urbano en España», *Scripta Nova: Revista electrónica de geografía y ciencias sociales*, vol. XVI, 396, pp. 1-3.

TOSCANO, F. (2010): *El fenómeno metropolitano y sus soluciones jurídicas*. Madrid: Editorial Iustel.

URBAN AUDIT (2008): www.urbanaudit.org

URKIDI, P. (2008): «El planeamiento territorial integral en la Comunidad Autónoma Vasca: de las DOT a los Planes Territoriales Parciales», en FERIA, J. M. *et al.* (eds.): *Territorios, Sociedades y Políticas*. Sevilla: Universidad Pablo de Olavide y AGE, pp. 263-274.



Centro de Estudios Andaluces
**CONSEJERÍA DE LA PRESIDENCIA,
ADMINISTRACIÓN LOCAL Y MEMORIA DEMOCRÁTICA**