

Localización del suelo industrial en Jerez de la Frontera y Almería capital



Fuente: Elaboración propia.

Como ya se ha mencionado, este modelo de organización física de las actividades económicas genera una excesiva movilidad dentro de la ciudad, con el incremento de impactos ambientales producidos por el tráfico rodado sobre la calidad del aire.

- **La formación de ejes de actividades económicas relativamente desorganizados en las márgenes de las principales carreteras o vías ferroviarias de acceso a las ciudades en el medio periurbano o rural.**

Junto a la tendencia a la localización aislada y segregada del polígono industrial, en las últimas décadas también ha continuado la formación de ejes industriales y terciarios de carácter espontáneo en las márgenes de las principales infraestructuras de transporte que acceden a las ciudades.

El hecho de que muchos de ellos surjan mediante la localización masiva, incontrolada y espontánea de actividades industriales y terciarias suele originar problemas ambientales tales como:

- Fenómenos congestivos del tráfico (por la confluencia de los desplazamientos interurbanos, los generados por la propia ciudad y los motivados por el tráfico pesado de las actividades económicas localizadas en dichos ejes).
- Segregación social y funcional del espacio urbano que los rodea⁽²⁾.
- Problemas de infradotación de servicios básicos (limpieza, recogida de basuras o alcantarillado), y/o débil control de actividades potencialmente contaminantes.

Como resultado, estos espacios industriales se caracterizan, en general, por un insuficiente grado de urbanización y un mayor impacto relativo sobre el medio.

- **La configuración de «centros secundarios» comerciales y terciarios en nuevos ejes, barrios o sectores, de los ensanches y las periferias urbanas.**

La aparición de estos «centros secundarios», alternativos a los de la ciudad histórica, se explica por diversos motivos: la intensidad de los nuevos desarrollos urbanos, la creciente congestión y saturación de los centros históricos y el incremento de las distancias a los centros urbanos antiguos desde los nuevos barrios de las periferias urbanas.

Su tipología es relativamente diversa, pudiendo surgir en barrios residenciales de ingresos medios y altos⁽³⁾; en las encrucijadas o en los ejes de las principales redes viarias, o en las proximidades de nuevos grandes centros comerciales⁽⁴⁾.

Desde el punto de vista ambiental, el principal problema que generan estos «centros secundarios» proviene de su frecuente surgimiento de forma espontánea y no planificada, lo que va unido habitualmente a la aparición de problemas ambientales semejantes a los de los centros

históricos: presencia de una trama urbana no preparada para absorber afluencias masivas de vehículos y visitantes (por excesiva densificación constructiva o presencia de calles relativamente estrechas.); crecientes fenómenos congestivos del tráfico (por confluencia de tráfico de paso y de acceso a estos centros secundarios); déficits de plazas de aparcamientos; aparición de focos de contaminación atmosférica; molestias por ruidos en el espacio residencial; y/o aparición de focos de generación masiva de basuras y con problemas especiales para la limpieza de las calles.

- **La proliferación de implantaciones terciarias aisladas y de gran tamaño superficial en las periferias urbanas.**

La necesidad de grandes superficies libres ha inducido a un creciente número de actividades económicas a localizarse en las periferias aún no urbanizadas en las últimas décadas, debido tanto a la excesiva densificación con que crecen la mayoría de las ciudades, como a las ventajas que presentan en función de los nuevos hábitos de movilidad (automóvil privado) y de compras (de carácter semanal y masivo).

Aunque en la mayoría de las ciudades andaluzas se trata de actividades terciarias de nueva implantación, también subsisten instalaciones de origen más antiguo, que tradicionalmente no habían encontrado posibilidades de localizarse o ampliar sus instalaciones en el interior de las ciudades, y emigraron a sus afueras (acuartelamientos, chatarrerías de vehículos, campings, determinados equipamientos sociales, etc.).

Atendiendo a los flujos de movilidad que se originan desde otras áreas urbanas cabe destacar actualmente la localización en las periferias urbanas de un gran número de establecimientos terciarios destinados al abastecimiento de bienes de consumo (hipermercados, centros comerciales, grandes comercios especializados, etc.), de servi-

(2) Espacio urbano que tiende a desvalorizarse rápidamente por su baja calidad ambiental (ruidos, vertidos, etc.) y que ha pasado a ser ocupado frecuentemente por barriadas obreras con graves problemas de marginalidad ambiental, económica y social.

(3) El mayor desarrollo de la estructura del comercio minorista atrae masivamente a consumidores de barriadas próximas, y favorece también la implantación de otras actividades terciarias compatibles: servicios personales, edificios administrativos, equipamientos, etc..

(4) Parece demostrado que hipermercados o grandes almacenes integrados en las tramas urbanas actúan como «locomotoras» para el desarrollo de ejes o centros terciarios y comerciales, formados por otros establecimientos que se aprovechan de la afluencia masiva de visitantes que generan.

cios de ocio y recreo (complejos hoteleros y de restauración, Palacios de Exposiciones y Congresos y Parques de atracciones y de ocio.), y de los grandes complejos administrativos o de equipamientos públicos (sanitarios, educativos, deportivos y de investigación.).

Su principal impacto ambiental no proviene de sus vertidos (que son asimilables a los urbanos), sino de sus pautas de localización. Así, mientras su disposición de forma ordenada en los bordes urbanos permite crecer más racionalmente a las ciudades, su localización aislada en el suelo rústico favorece un crecimiento a saltos y desordenado de las ciudades, además de suponer un elevado impacto en el paisaje rural y natural circundante, debido al gran tamaño de estas instalaciones y sus infraestructuras anexas (viario y aparcamientos.). Por otra parte, si bien esta localización aislada puede aminorar su impacto en la congestión del tráfico en las vías rodadas de acceso a las ciudades, también es verdad que su excesivo alejamiento de las tramas urbanas consolidadas induce al uso prácticamente obligado del vehículo privado como medio princi-

pal de desplazamiento, si no se planifica correctamente su conexión a redes y servicios de transporte colectivo y alternativo.

• **La reciente aparición de «nuevas áreas para actividades productivas» en las periferias urbanas.**

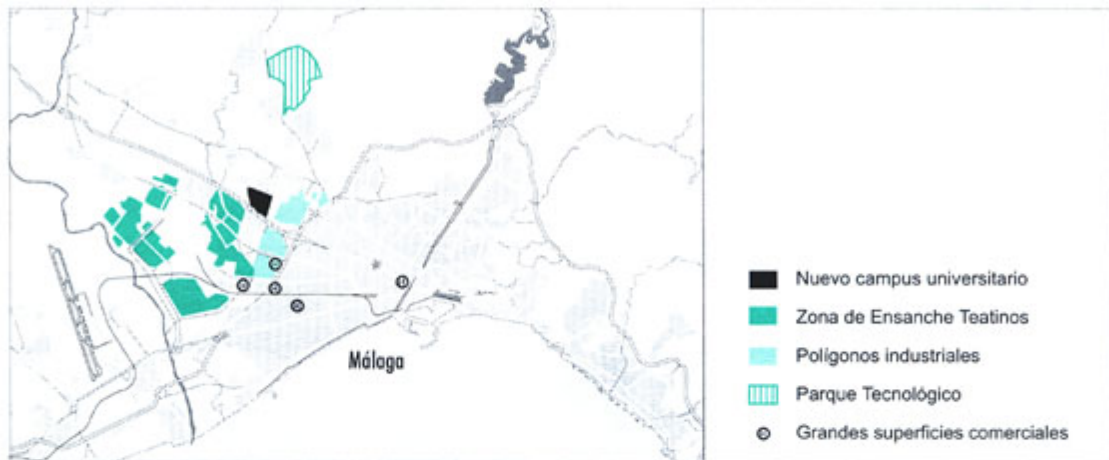
En las dos últimas décadas están surgiendo modernas áreas para actividades económicas que contrastan con la típica imagen de los polígonos industriales de las décadas de los sesenta y setenta. Estas áreas vienen a ser un reflejo, en última instancia, del creciente peso de actividades económicas no directamente productivas en las ciudades andaluzas, y pueden tener un impacto ambiental positivo, ya que los espacios destinados a albergarlas están siendo diseñados con una mayor preocupación por la «calidad y el paisaje del medio edificado» similar al de las áreas residenciales.

En este sentido, la creación de parques tecnológicos y empresariales, de polígonos de industrias limpias o de industrias-escaparate, supone la transformación cualitativa de la oferta convencional de suelo industrial hacia mode-

Descentralización del sector servicios en Granada capital



Distribución de modernas actividades productivas en Málaga capital



Fuente: Elaboración propia.

los más sostenibles ambientalmente. Esta oferta destaca, en primer lugar, por la mayor calidad del espacio construido (del que se excluyen actividades productivas contaminantes), la importancia concedida al tratamiento paisajístico del espacio productivo (diseño de la trama viaria, profusión de arbolado y zonas verdes o ajardinadas), la mayor calidad constructiva de las edificaciones y la presencia de múltiples servicios complementarios, que crean un «ambiente empresarial atractivo». En cierta manera, vienen a ser la alternativa futura para muchas actividades económicas urbanas, ante el escaso atractivo de los polígonos industriales convencionales construidos con materiales de baja calidad o con importantes déficits infraestructurales y de zonas verdes, que se han ido degradando rápidamente.

En segundo lugar, estos nuevos espacios productivos poseen una mayor polivalencia de funciones y mayor capacidad para crear «nuevas centralidades» urbanas. Ejemplos significativos son el Parque Tecnológico de Andalucía (Málaga) o Sevilla Tecnópolis, donde se asocian en un mismo terreno edificios destinados a empresas de tecnología punta, centros de investigación, usos administrativos, complejos universitarios o instalaciones de ocio y recreo.

La creación de estas nuevas áreas industriales puede ser factible también en ciudades medias y pequeñas para otro tipo de instalaciones de dimensiones más modestas (centros de experimentación e investigación agraria, centros de enseñanza secundaria y complejos polideportivos.).

Su principal problema desde el punto de vista de la sostenibilidad de las ciudades puede estribar en que estén excesivamente alejadas del resto de la ciudad, e induzcan a

un rápido crecimiento de los desplazamientos en vehículos privados y de la contaminación atmosférica y acústica asociada.

Para evitar esta tendencia algunas ciudades planifican estas áreas industriales modernas de manera que se integren en las tramas urbanas consolidadas o, cuando esto no sea posible, coincidan con los trazados de infraestructuras y servicios de medios de transporte colectivo (autobús o ferrocarril de cercanías.), así como que se estudie la viabilidad de su conexión con el resto de la ciudad (o internamente) a través de medios alternativos de transporte (vehículos eléctricos o bicicleta.). (Ver Capítulo: El transporte en las ciudades).

En ciudades pequeñas los principales impactos ambientales asociados a la segregación del espacio destinado a las actividades económicas en las periferias urbanas son menores. Principalmente, se observan impactos negativos asociados a problemas de intrusión visual, que deterioran la imagen típica de la localidad; la ocupación indiscriminada de «ruedos» agrícolas y entornos naturales de elevado valor ambiental, y de vertidos contaminantes a al suelo, las aguas y la atmósfera.

Líneas de actuación

El planeamiento urbanístico, de competencia local, es el instrumento más influyente para conseguir una planificación medioambientalmente correcta de las actividades económicas en el tejido urbano.

Además, la Ley autonómica 7/94 de prevención ambiental y los reglamentos que la desarrollan han creado