

# 2015

## HACIA UN NUEVO MODELO ECONÓMICO PARA JEREZ



Fecha

01/01/2015

# **INDICE**

**ELOGIO AL ESCEPTICISMO**

**ALGUNAS CUESTIONES TEORICAS**

**EL PUNTO DE PARTIDA**

**LA FUNCIONALIDAD DE JEREZ EN EL MODELO TERRITORIAL ANDALUZ**

**JEREZ Y LOS EJES EUROPEOS DE DESARROLLO**

**AVANZANDO UNA VISION ESTRATEGICA**

**CONCRETANDO EL MODELO DE CIUDAD: ESTRATEGIA DE  
DESARROLLO Y PROYECTOS PALANCA**

**LA RELOCALIZACION: TERCER PILAR DEL MODELO ECONOMICO**

**A MODO DE CONCLUSION**

## ELOGIO AL ESCEPTICISMO

---

¿Quién puede realmente decir cómo transitar hacia un cambio de sistema productivo en una ciudad?.

Seamos claros. Más allá de buenos deseos más o menos realizables y de espacios comunes en torno a la importancia de la re-industrialización de espacios periféricos, muy poco parece que podamos hacer cuando los centros clave de decisión (los políticos y los económicos) no se encuentran vinculados a la ciudad y, además, poca o nula capacidad de influencia se tiene sobre ellos.

En Europa, los acuerdos de Maastricht y de Lisboa en el seno de la UE, acabaron por pergueñar el sistema económico europeo. Y aquí, a cada territorio se le asigna una "función"... y de ahí no te muevas.

En internet encontré una infografía que resulta tremendamente pedagógica para expresar esta idea. La imagen muestra Europa como si un urbanista estuviese diseñando una ciudad. En el plano, el entorno de Jerez aparece como una zona residencial periférica del centro de la ciudad, rodeada de parques y orientada a jubilados (retreat).

Y en este contexto, cualquier alusión a la reindustrialización, no parece que sea más que una huida hacia adelante, una justificación voluntarista, a la hora de dar respuesta a la gravísima situación de paro estructural que sufre la ciudad.

Evidentemente, la globalización manda y te adaptas y compites o te envían a la "barbarie" de las ultraperiferias al capitalismo global.



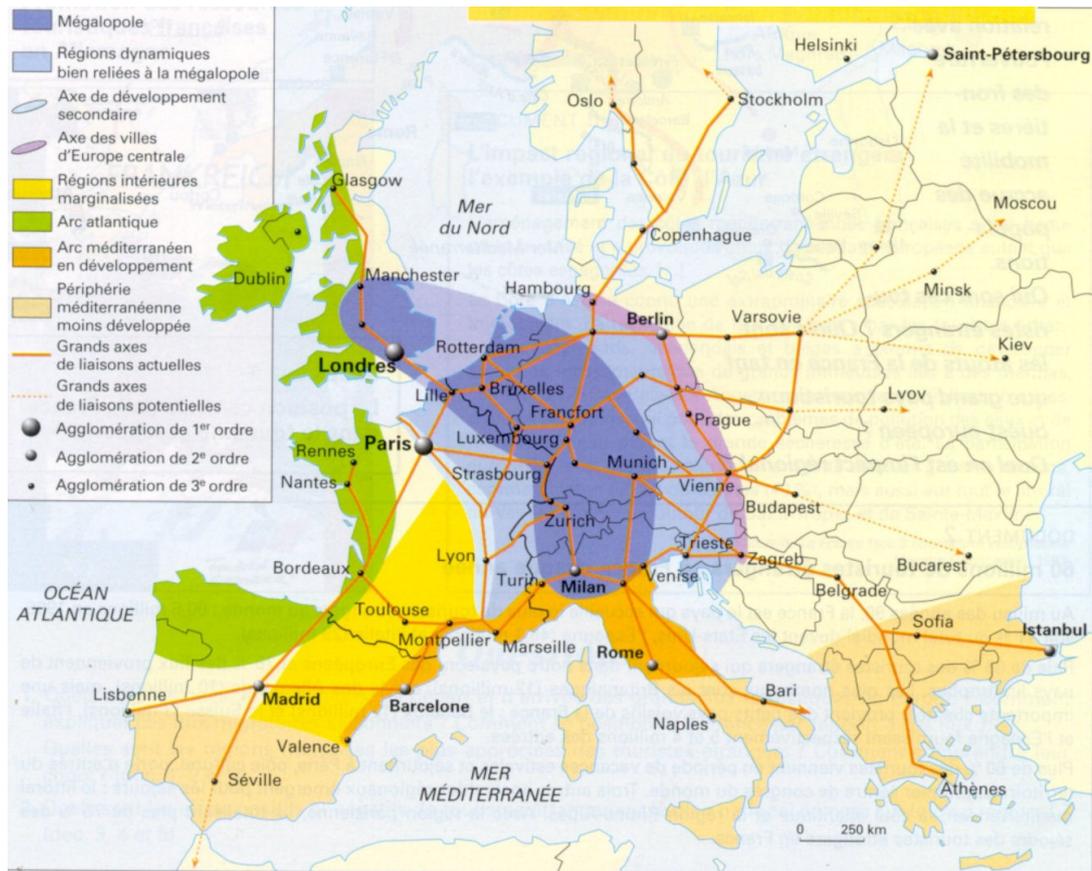
Es claro, por otro lado, que hay sectores económicos más marcados que otros por decisiones políticas o geoestratégicas y menos por cuestiones de competitividad de mercado. El conglomerado industrial-militar es uno de estos sectores y quien crea que el encargo a los astilleros gaditanos para construir una fragata o una plataforma petrolífera viene de la concurrencia en un mercado dominado por los astilleros asiáticos, es que no se ha enterado todavía de lo que va esto. Para algo debe servir el tener una base de la OTAN en la puerta de nuestras casas.

Por otro lado, quién duda de las oportunidades que ofrece el disponer en nuestro entorno de dos puertos de importancia como el de Cádiz y, sobre todo, el de Algeciras. Se lea el informe que se lea, todos los gurús de la prospectiva económica, adivinan un creciente incremento de las relaciones

económicas atlánticas para las próximas décadas. Y esto se traduce en un aumento de buques llenos de materias primas, equipos y manufacturas de un lado para otro del Atlántico. Sin duda, se trata de una oportunidad para ambos puertos y su interland.

Pero ahora miren el mapa anterior y comprueben como en el "city center" de Europa, en un radio de 500 km se concentran el potencial industrial, las instituciones y la capacidad de consumo del continente. Si tengo que enviar un barco para Europa desde EEUU, ¿lo voy a enviar al sur de España para que, desde allí (a 3000 km del corazón europeo) se traslade y redistribuya su mercancía en camión?, ¿para qué está Rotterdam?. En todo caso, usaré estos puertos si lo que envío está destinado al mercado regional o, a lo más, para Madrid.

Miren como queda organizado el sistema económico europeo y reflexionen sobre si estamos o no ubicados en una posición estratégica, respecto al centro del capitalismo europeo:



Y lo que venga desde China por el canal de Suez entra por Valencia, que para eso es el puerto de Madrid y está enclavado en ese corredor mediterráneo que parece que nunca llegará al sur.

Por si fuera poco, recientemente el gobierno Chino ha constituido el Banco Asiático de Inversiones en Infraestructuras (BAII), uno de cuyos proyectos estrella será la construcción de la nueva "ruta de la seda"; conjunto de infraestructuras logísticas que pretende organizar el sistema económico eurasiático (el mayor mercado del mundo) y por donde se pretende que circule el mayor volumen de mercancías y materias primas del sistema económico global.

Como puede verse en el mapa adjunto, España no queda precisamente en una posición estratégica dentro de dicho esquema.

---

## LA RUTA DE LA SEDA

---

El Presidente chino, Xi Jinping anunció que acelerará la construcción de esta ruta mediante la inversión de US\$40 mil millones.

--- Ruta marítima    --- Ruta terrestre



FUENTE: Reuters

LA TERCERA

Bueno, vista así las cosas, parece que el sur andaluz no está en el mapa, ni para los atlantistas occidentales ni para la emergente configuración del sistema económico eurasiático.

Así que lo que nos queda es emprender. Pero para eso hace falta un mercado y músculo financiero para aguantar el tirón. ¿Han probado el ir a un banco a pedir un crédito para desarrollar una actividad productiva en un ámbito que no sea el turístico?. Y si no tienes una propiedad, el respaldo de una nómina o derechos de subvención de la PAC entonces ni fantasees con la empresa de tu vida.

Luego está lo del mercado. La población andaluza dispone de una renta de alrededor del 60% de la media europea y lo más parecido a una gran ciudad en nuestro entorno es Sevilla. ¿Podemos hablar entonces de la existencia de un mercado solvente en nuestro entorno?; hablamos de un entorno de

mercado suficiente para "cebar" regionalmente las experiencias de emprendimiento antes de dar el salto a mercados más alejados y complejos.

Y si salimos de nuestro entorno o se va a Madrid o es necesario al menos un trasbordo para llegar a cualquier punto importante de la red europea de ciudades. Y cada trasbordo que se requiera para conectarse con los centros del mercado, son cien puntos menos en el *ranking* de competitividad territorial. Bueno –se nos dirá- siempre nos quedará internet.

Pero claro, de las 35.000 personas desempleadas de la ciudad, en torno al 70% disponen de un bajo nivel formativo y escasos o nulos conocimientos en idiomas extranjeros. Casi todo el colectivo desempleado procede de sectores de los servicios y la construcción y el peso en el mismo de personas de más de 45 años es muy alto. ¿El emprendimiento va a dar respuesta a todo este colectivo?. Me temo que los barcos de la OTAN y los jubilados centroeuropeos van a ser más determinantes a este respecto.

Habrá que mirar entonces a lo de siempre, a lo nuestro: la agricultura y el sector alimentario. Con una fuerte concentración de la tierra, una población activa que supera la media de edad de los 55 años, la distribución concentrada en un número pequeño de empresas y un contexto global marcado por la volatilidad, basar el desarrollo de la ciudad en el sector agroalimentario resulta una pretensión casi naif.

Y si la actividad económica es débil y la política fiscal se sustenta en la renta de los trabajadores (cuyo valor agregado tiende a caer) ¿cómo se van a pagar los servicios públicos?. Las transferencias del Estado tendrán que seguir siendo la fuente primordial de donde salgan los recursos para el mantenimiento de los servicios básicos. Esto supone un futuro marcado por la dependencia de Andalucía hacia el Estado; y sin un "poder andaluz" ¿alguien piensa que Andalucía jugará algún papel en la reconfiguración del sistema económico español en su proceso de adaptación al sistema global?; las inversiones productivas se dirigirán a regiones mejor posicionadas mientras que, a cambio, Andalucía recibirá fondos para "acallar" el desempleo, sin

abordar la raíz de la problemática estructural. Fondos que el gobierno regional gestionará con su habitual magnanimidad para apuntalar al partido en el gobierno. Y así, todos contentos.

No está mal ¿verdad?. Vista así las cosas, uno se explica muchas cuestiones y clarifica cual va a ser el modelo económico posible, si tenemos en cuenta que la Junta de Andalucía aparece como el actor central del sistema económico andaluz: mantener un continuo frentismo político con Madrid para lograr mayores niveles de transferencias al gobierno regional. El victimismo se asienta entonces como sustento ideológico del aparato del gobierno, mientras que la gestión del presupuesto público logrado consolida el sistema de poder territorial del partido gobernante.

Dibujada así la envolvente, nos quedaría perfilar los detalles para la casuística local, con lo que tendríamos pergueñada con facilidad las bases para el modelo económico de Jerez para la próxima década. Y, en esencia, por lo que hemos indicado hasta aquí, la definición de dicho modelo pasaría por asumir el siguiente principio: no existe modelo fuera de lo que se establezca desde la Junta de Andalucía.

Y así nos va....

## **ALGUNAS CUESTIONES TEORICAS**

---

Quienquiera que gobierne el Ayuntamiento de Jerez en la próxima legislatura, en el ámbito de lo económico, tendrá que enfrentarse a dos problemas críticos: la gestión económico-financiera del propio ayuntamiento y el desempleo existente en la ciudad.

Respecto al primer aspecto, los grandes números de las finanzas municipales nos indican que el problema central es el pago de los casi 50 millones de euros anuales de coste de deuda a largo plazo a los que habrá que hacer frente a partir de 2016; y ello, en un contexto, en el que los ingresos municipales hay que presuponer a la baja (por debajo de los 200 millones de euros), entre otras razones, por lo exiguo de la financiación municipal en general, y la incapacidad de la economía local en particular de generar recursos a través de tasas e impuestos.

Esto último vincula la situación económica de la ciudad con la viabilidad del propio ayuntamiento, y de ahí la importancia de abordar el desarrollo económico de la ciudad y la resolución del otro segundo gran problema del municipio: el desempleo.

Las causas de las altas tasas de desempleo existente en la ciudad son ya por todos conocidos: crisis económica de zona euro, estallido de burbuja de la construcción, periféricidad de la ciudad, baja cualificación de la población desempleada, caída de la demanda local y crisis de beneficios empresariales, carencia de tejido empresarial, recortes del gasto público, entre otros.

Ante esta situación, no son pocas las voces que en los últimos años han venido planteando la necesidad de abrir el debate sobre la construcción de un nuevo modelo de ciudad para las próximas décadas. En dicho modelo, el sistema económico es crucial, ya no sólo por lo que a la superación de la problemática estructural de desempleo concierne, sino porque desde la

dimensión económica se explican muchas de las variables que intervienen en la definición del modelo de ciudad

Sin duda, hoy disponemos de numerosas evidencias de que el sistema económico que ha sustentado a la ciudad de Jerez en las últimas décadas se encuentra periclitado. Y este hecho toma su total dimensión si entendemos que este final de etapa coincide con procesos generacionales e institucionales que obligan a reflexionar sobre la profundidad de los cambios.

¿Es posible "inventar" un nuevo modelo económico para la ciudad?

Desde luego, la geografía económica del país está llena de casos en los que un territorio ha cambiado su sistema económico a partir de intervenciones puntuales: descubrimiento de recursos naturales, puestas en regadío, desarrollo de polos industriales, etc. Sin embargo, no es éste el planteamiento del cual partiremos.

Por el contrario, partimos de la hipótesis de que cualquier nuevo modelo económico para Jerez se conformará a partir de la evolución del sistema actual. Hablaremos por tanto de "transición" hacia un nuevo sistema, concepto éste que nos traslada, y va de la mano, de otro concepto clave: "gobernanza".

La gobernanza implica la concertación de acciones desde lo público y lo privado con una visión estratégica compartida. Y éste es el campo natural de la política.

La solución, por tanto, pasa primeramente por la política, y la capacidad de los sujetos políticos relevantes de construir una visión colectiva del futuro de la ciudad.

Esto en sí mismo ya constituye un posicionamiento, ya que frente a la visión neoliberal dominante en las últimas décadas en torno a las formas de generar desarrollo económico, que justifica la no intervención del sector público, aquí vamos a afirmar justo lo contrario: que dicha intervención resultará determinante para determinar la dirección y sentido del proceso de transición.

Es más, de no intervenirse, probablemente nos enfrentaremos en la próxima década a una profunda degradación urbana, demográfica, social y ecológica de la ciudad, de lo cual ya existen preocupantes síntomas como la existencia de un tercio de la población en situación de exclusión social.

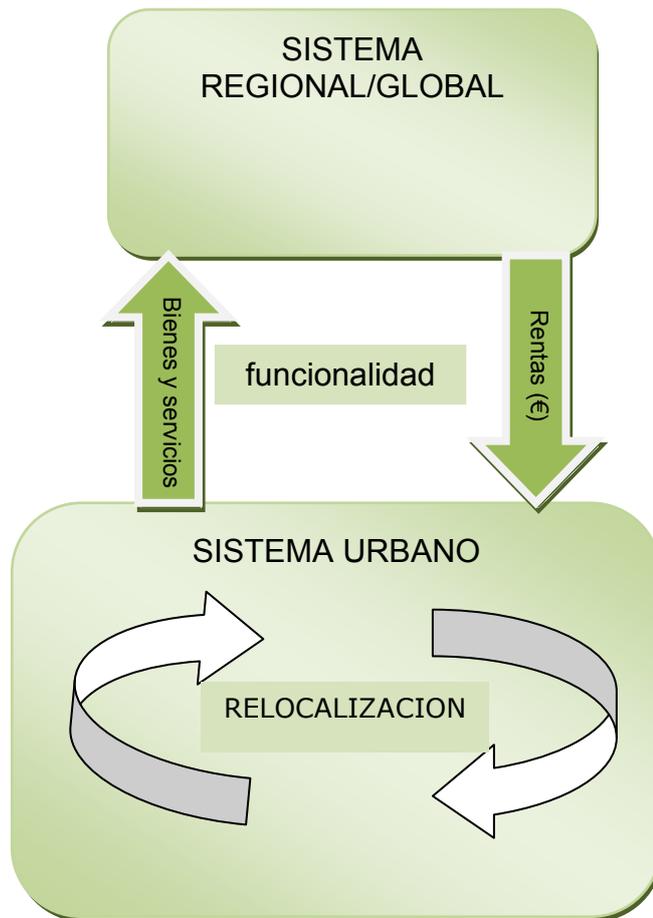
Un segundo aspecto que tendremos en cuenta es el metodológico. Vamos a afrontar el problema desde la geografía económica, vinculando sistema económico con territorio. Desde esta perspectiva hay tres conceptos centrales que vamos a tener en cuenta.

Por un lado, consideraremos la funcionalidad de la ciudad en el contexto de la economía regional, con lo que tendremos que responder a la cuestión clave de qué aporta la economía jerezana al contexto regional, qué productos y servicios significativos aportamos en términos de PIB regional; o dicho en lenguaje coloquial, para qué *les* servimos.

Este concepto está íntimamente relacionado con el de perifericidad o, para ser más exacto, con el de integración en el sistema económico global. Esta noción es determinante para entender la dimensión geográfica del sistema económico y la importancia de la inversión pública en infraestructuras y servicios. En este sentido, ya avanzamos algunas ideas en nuestro primer capítulo.

El tercer concepto que debemos considerar es el de relocalización. La relocalización tiene mucho que ver con los circuitos económicos internos que facilitan la recirculación de moneda en el sistema económico local-comarcal, así como los procesos relacionados con el metabolismo urbano. Se trata de un nivel de análisis central desde la perspectiva de la ecología política, pero que no abordaremos en toda su dimensión en el presente documento.

Con estos conceptos, el modelo quedaría expresado como indicamos en el siguiente esquema:



Lo que la teoría nos dice es que el sistema económico de una ciudad es más competitivo y resiliente cuanto mejor conectado se encuentra a los flujos económicos globales, más amplia sea su funcionalidad y más densa sus redes de relocalización.

He aquí pues el PRINCIPIO GENERAL que nos guiará en el proceso de conceptualización de un nuevo modelo económico para la ciudad.

## EL PUNTO DE PARTIDA

---

Como indicamos más arriba, la funcionalidad del sistema económico urbano en el contexto económico general es un proceso de naturaleza histórica vinculado a la propia evolución de la ciudad. Es por ello, que en la determinación de la funcionalidad urbana resulta de enorme interés echar un vistazo atrás en el tiempo.

De modo sucinto, la historia nos indica que la primera función que cumplió la ciudad de Jerez tras su conquista por Castilla, fue el garantizar la presencia del poder de la corona y controlar los territorios al sur del reino de Sevilla (Ciudad de Realengo, frente a los señoríos de los Ponce de León y Guzmanes de los territorios adyacentes). Se trataba en definitiva de una función político-militar.

Esta función se va perdiendo a partir de la implantación de la organización provincial y prácticamente desaparece con el hecho de recaer la capitalidad de la provincia en Cádiz, manteniendo sin embargo una cierta importancia estratégica como plaza militar y suministro de alimentos.

Por otro lado, y prácticamente en paralelo con el proceso anterior, el desarrollo del comercio americano impulsa la producción de vinos y la exportación de cereales, generando en su entorno una importante actividad económica que dará lugar al surgimiento de una de las burguesías más dinámicas del sur de España.

La influencia de esta burguesía local en las instituciones del Estado, hizo posible que a principios del siglo XX se pusieran en marcha en Jerez una serie de proyectos que permitieran a la ciudad dotarse de peso político e institucional propio en el contexto de la España regeneracionista. El desarrollo del ferrocarril, la construcción del pantano del Guadalquivir o la puesta en funcionamiento de servicios públicos como la luz eléctrica o la traída de aguas desde El Tempul, son hitos a este respecto.

Toda esta actividad económica, supone una importante aportación fiscal a las arcas del Estado lo que, junto con la importante presencia militar en la ciudad, hacen que Jerez recupere parte de la funcionalidad que tuviera antaño con su carácter de realengo.

Las conexiones entre la burguesía y la aristocracias locales con los poderes del Estado, se mantendrán a lo largo de toda la mitad del siglo XX, garantizando un modelo económico sustentado en los siguientes pilares:

- Plaza militar
- Producción de vinos
- Importancia de la participación de la fiscalidad del vino en el mantenimiento del estado
- Centro comarcal de servicios públicos y privados.
- Fuente de recursos financieros, vinculada con la alta concentración de las rentas procedentes de la explotación de la tierra
- Producción de alimentos estratégicos para el país: piensos, cereales, leche y azúcar.

Estas funciones hacen que la ciudad en general, y determinados grupos sociales en particular, mantengan un importante peso político, económico e institucional en el contexto de la economía española hasta prácticamente el principio de la década de los 90.

Sin embargo, a partir de los años 80, se produce una serie de sucesos que marcarán una ruptura con el rol económico y político jugado hasta entonces por la ciudad. El progresivo desmantelamiento de las instalaciones militares, la destrucción del "cluster" industrial vitivinícola, la pérdida del carácter estratégico del sector agroalimentario jerezano –con la entrada de España en la CEE y la subsunción del agro local a la Política Agrícola Común-, y la pérdida de peso político e institucional de la ciudad en el marco de la

construcción del nuevo poder autonómico, llevan a la decadencia del modelo de ciudad.

Los efectos de este deterioro funcional se vieron en un primer momento minimizados por la acción del Ayuntamiento, quien pretende asumir el liderazgo de la ciudad y cubrir el espacio dejado por la burguesía jerezana y las instituciones estatales en la economía local. Surge así la ensoñación de una "ciudad estado" que aspira a encontrar su identidad dentro de la nueva Andalucía autonómica que se empezaba a diseñar, ya no desde Madrid, sino desde las nuevas instituciones nacidas al amparo de la Junta de Andalucía.

La década de los 90 y primeros años del siglo, contemplan una dialéctica entre Ayuntamiento y Junta de Andalucía que, más allá del conflicto partidista, refleja perfectamente la aspiración de la ciudad por cumplir una función capital en la nueva Andalucía; función que parece no tener cabida en la visión que desde Sevilla se tiene de cómo será la configuración del poder económico e institucional en la región.

En este contexto, la sucesión de varias legislaturas de gobiernos erráticos en la ciudad, acaban por dar la puntilla al espejismo de una ciudad pujante, dinamizada desde la institución municipal; la burbuja urbanística da un último aliento al modelo enfermo, pero la crisis financiera posterior ha terminado por enterrar la ensoñación, evidenciando la defunción del modelo económico y urbano de Jerez y poniendo el punto y final a un periodo de esplendor y decadencia que la ciudad ha vivido en el último lustro.

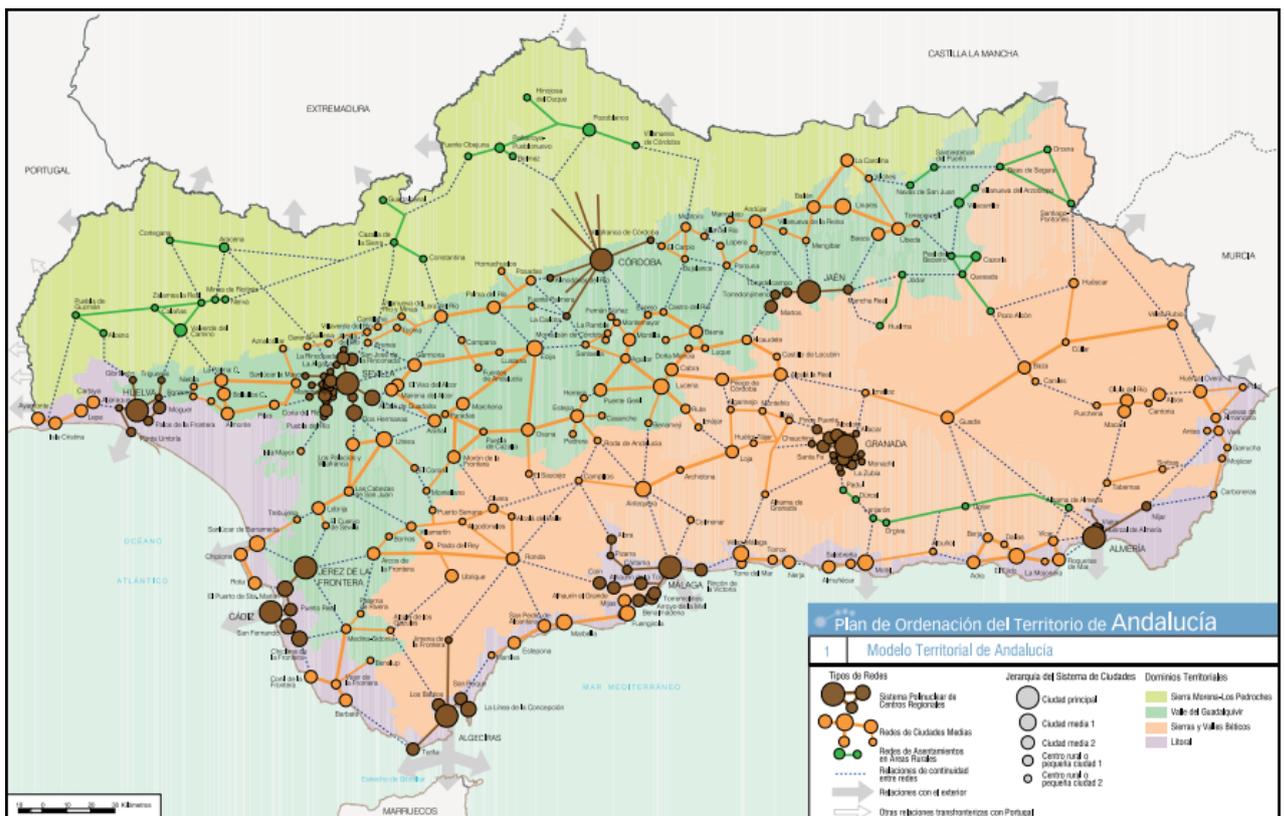
Surge entonces el desafío de construir un nuevo modelo para la ciudad, una nueva identidad sustentada sobre las nuevas funcionalidades que Jerez jugará en el contexto económico y territorial de una Andalucía globalizada. Este desafío se deberá concretar en la superación de, al menos, cinco aspectos clave que definen el punto del que partimos:

- a) Destrucción de la estructura económica de la ciudad
- b) Escasa o nula influencia de las instituciones y agentes económicos locales en los nuevos centros de toma de decisiones.
- c) Músculo municipal "desinflado" con escasa capacidad de actuar como palanca de cambio.
- d) Modelo urbanístico que supone una ciudad cara e insostenible
- e) Pérdida de identidad de la ciudad en el modelo territorial defendido desde la Junta de Andalucía.

## LA FUNCIONALIDAD DE JEREZ EN EL MODELO TERRITORIAL ANDALUZ

Antes de nada es necesario aclarar que los modelos de organización territorial no dejan de ser una expresión de cómo el poder institucional central (en nuestro caso la Junta de Andalucía) se proyecta sobre el territorio y que, consecuentemente, la justificación técnica está al servicio de la justificación del modelo político.

El modelo territorial impulsado por la Junta de Andalucía en los últimos 20 años, se recoge en el Plan de Ordenación Territorial de Andalucía (POTA), y puede concretarse en la imagen siguiente:



Andalucía queda así estructurada en torno a 9 centros regionales (redes de puntos en rojo), que se conectan entre sí a través de la red de ciudades medias. En dicho modelo, Jerez aparece como un núcleo poblacional integrado en el centro regional de la Bahía de Cádiz, pero dentro de la unidad territorial de las campiñas. El POTA establece una estrategia de desarrollo para estos centros basado en la inversión en servicios y proyectos de ámbito andaluz, dando funcionalidad a cada uno de los centros regionales.

La cuestión clave que tenemos aquí que hacernos es si es correcta la inclusión de Jerez dentro de la red de ciudades de la Bahía de Cádiz o puede constituirse en un polo atractor con funcionalidad propia en el marco de la ordenación andaluza. Sin duda, las relaciones sociales, económicas y culturales de Jerez con la Bahía de Cádiz son intensas y no es justificable poner "fronteras", donde no las hay. Pero también no es menos cierto que la base económica y el liderazgo territorial histórico de la ciudad en el ámbito de la campiña y marco de Jerez, hacen que Jerez cumpla funciones diferenciales a las que de manera un tanto forzada se le pretende dar en el contexto socioeconómico de la Bahía de Cádiz.

De hecho, más allá de la retórica del POTA, la funcionalidad de Jerez en el contexto de la Bahía, no sólo no queda explicitada sino que, haciendo una lectura más incisiva a través de los planes de ordenación que desarrollan dicho documento, puede verse que realmente a Jerez se le desposee de personalidad propia y queda diluida su función dentro del modelo territorial de la Bahía.

Esta visión puede entenderse mejor, no tanto en el POTA como analizando el modelo subyacente en el Plan de Ordenación del Territorio de la Bahía de Cádiz.

En dicho documento se reconoce el débil liderazgo que ejerce la propia ciudad de Cádiz para ejercer funciones de centro regional, por lo que el plan plantea la necesidad de ejecutar un conjunto de infraestructuras e inversiones en

servicios que lleven a la construcción de un nuevo espacio urbano que sí tenga escala para ejercer dicho liderazgo.

Este nuevo espacio, construido en torno a las poblaciones de Cádiz, San Fernando y Puerto Real, además de cumplir funciones de capitalidad provincial, tendría como funcionalidad el convertirse en un centro industrial de escala regional, con el sector naval como polo dinamizador del mismo.

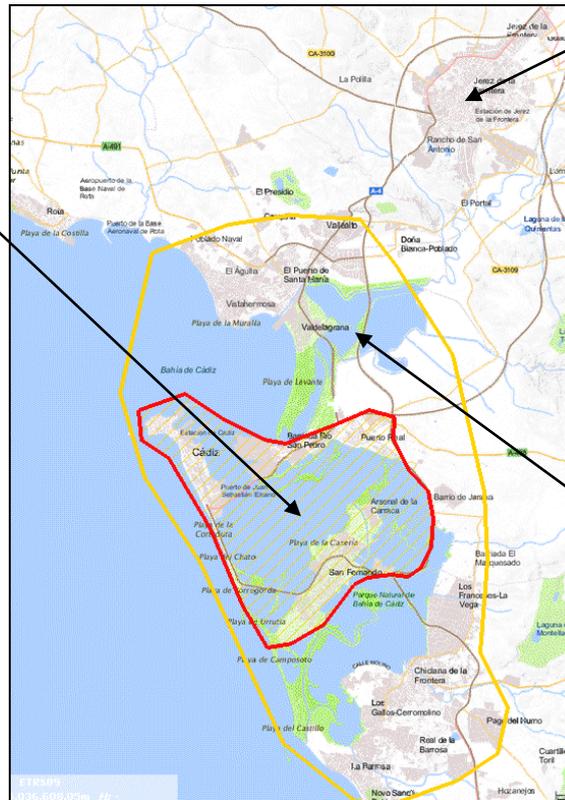
Así, el espacio urbano de la Bahía de Cádiz quedaría conformado por dos áreas con funcionalidades diferenciadas:

- Lo que podríamos denominar el "nuevo Cádiz", articulado en torno a las poblaciones de Cádiz, San Fernando y Puerto Real, que actuaría como centro regional propiamente dicho y donde se concentraría la inversión pública en infraestructuras y los servicios indicados en el POTA.
- Un segundo anillo, constituido por El Puerto de Santa María y Chiclana, funcionalmente orientado a los servicios turísticos, usos residenciales y medioambientales y que, a su vez, actuaría como centro de conexión con el resto del territorio provincial (El Puerto con costa Noroeste y Chiclana con La Janda).

En este sistema, Jerez quedaría subsumida sin identidad y funcionalidad propias en el modelo urbano de la Bahía, y su economía estaría satelizada a la misma. A primera vista, el papel que juega Jerez en este proyecto urbano, es únicamente aportar la población necesaria para justificar que la Bahía de Cádiz se conforme como un polo urbano de escala europea en los términos que analizaremos en un apartado posterior.

### Centro regional Bahía de Cádiz

- Centros de la administración
- Servicios públicos
- Infraestructuras
- Polo industrial



Satelización de Jerez al modelo urbano de la Bahía de Cádiz

Corona residencial

- Servicios turísticos
- Espacios libres
- Áreas residenciales

¿Qué supone todo esto para el desarrollo de la ciudad?. En esencia, la satelización de Jerez al proyecto urbano de la Bahía de Cádiz no es algo positivo para la ciudad, a pesar de que se pretenda argumentar lo contrario con llamamientos a superar localismos. Sin duda, la apuesta pública por conformar un polo industrial en la Bahía es una oportunidad para la economía jerezana; pero más allá de este aspecto, en términos de funcionalidad, la subsunción de la ciudad al espacio urbano de la Bahía altera profundamente el modelo de ciudad, renunciando a cumplir una función propia en el contexto de la ordenación territorial de Andalucía.

El problema de fondo es que en el modelo territorial promulgado desde el gobierno regional, Jerez de facto no cuenta como centro atractor, dejando por tanto de ser objeto de inversiones en infraestructuras y servicios según se

recoge en la estrategia de desarrollo para los centros regionales expresada en el POTA. Sin duda, todo ello conlleva implicaciones económicas evidentes.

Y todo ello, contradiciendo el propio POTA e incluso el Plan de Ordenación Territorial de la Bahía de Cádiz, donde se explicita el evidente papel que la ciudad juega en el liderazgo urbano del área territorial de la campiña y costa noroeste, así como las estrechas vinculaciones existentes entre El Puerto de Santa María y Jerez. En cualquier caso, el resultado es que en el modelo de ordenación territorial de la Junta de Andalucía, no se le reconoce a Jerez un liderazgo urbano propio, a pesar de su historia, población y localización.

Todos estos aspectos, sin duda, afectan al modelo económico de la ciudad; pero es importante señalar que la implementación del modelo territorial andaluz expresado en el POTA, depende de variables de naturaleza política que en gran medida contradice las evidencias sociológicas, culturales, económicas y geográficas de la ciudad

## **JEREZ Y LOS EJES EUROPEOS DE DESARROLLO**

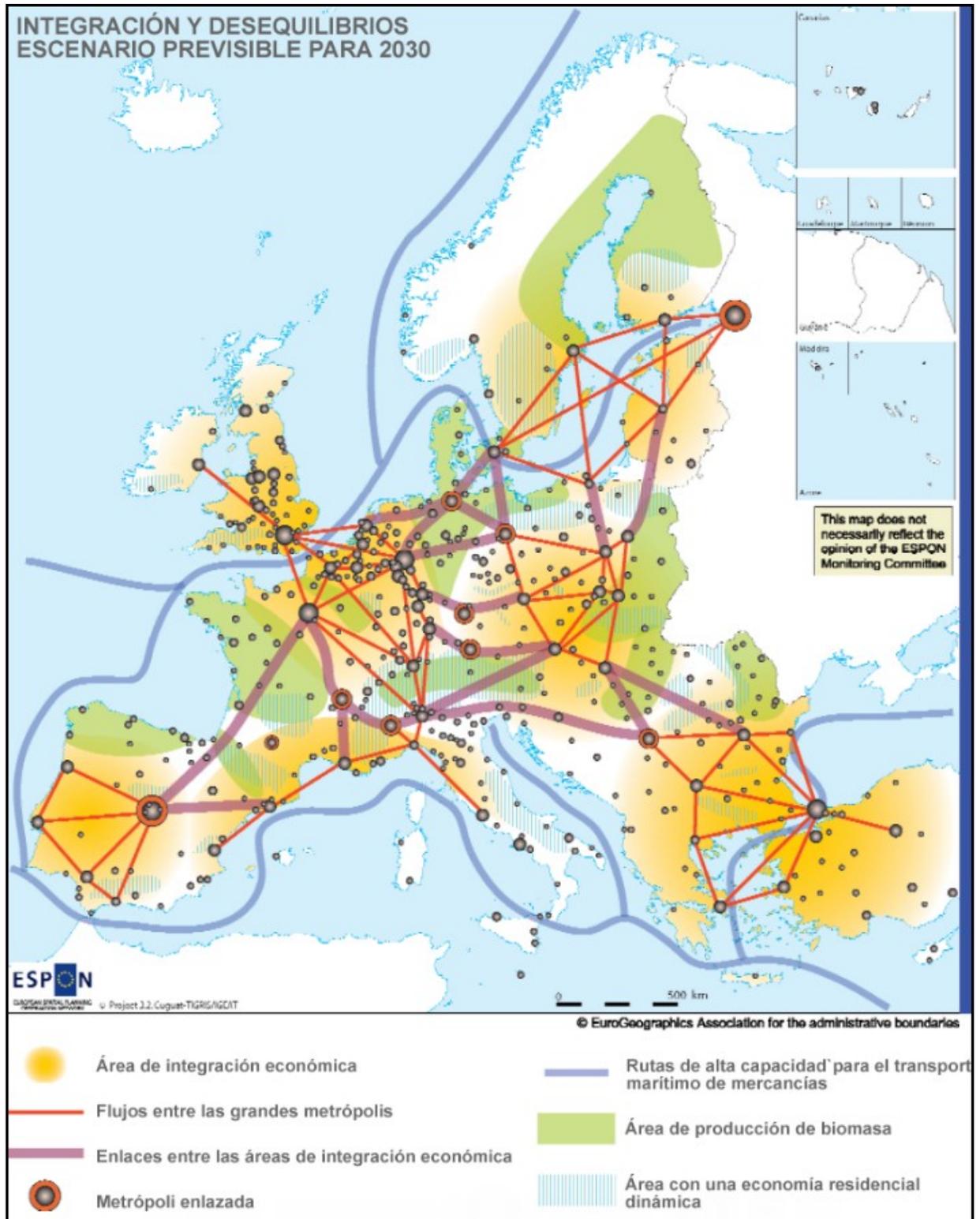
---

La teoría de los ejes de desarrollo ha venido siendo útil para explicar la topología del desarrollo económico (sobre todo el industrial) en el territorio.

Según esta teoría, la actividad económica en general y la industrial en particular, no se dispone de manera aleatoria sobre el territorio, sino que se localiza en determinados polos urbanos conectados entre sí por grandes infraestructuras de transporte. En dichos polos se concentran recursos humanos, entorno de conocimiento, infraestructuras energéticas, crédito y servicios públicos, necesarios para crear un hábitat propicio al desarrollo empresarial. La conexión de estos polos mediante infraestructuras logísticas y de comunicación conformaría redes de ciudades que, estructuradas jerárquicamente, actuaría como auténticas venas del músculo económico. A lo largo de estas "venas" discurrirían conocimientos (talentos, patentes), bienes, servicios, materias primas, capital, etc. requeridos para garantizar la viabilidad del capital. La jerarquización de la red se sustenta en el hecho de que en los polos de alta jerarquía se localizan los centros de decisión de los principales operadores económicos y políticos, así como las operaciones dentro de la cadena de valor, de mayor valor añadido; cuanto más desconectados de estos polos globales se encuentre una red de ciudades, menos autonomía en la toma de decisiones se tendrá y en su territorio de influencia se localizarán centros de producción que intervendrán en fases de menor valor añadido.

Desde esta perspectiva, el nivel de desarrollo de una región se explicaría en base a la posición que su red de ciudades ocupara dentro de la jerarquía del sistema general.

En la imagen siguiente se muestra una prospectiva de la conformación de la red de ciudades y grandes ejes de desarrollo del espacio económico europeo, lo que nos puede ayudar a comprender la posición de Jerez en este contexto.



En dicha imagen destacan una serie de hechos que conviene explicitar. En primer lugar es notoria la alta densidad de la red de ciudades en el triángulo Londres, Berlín, París, evidenciando donde se localiza el corazón económico y político de Europa. Aquí se localizaría el sistema de alta jerarquía de la UE.

El segundo hecho a subrayar es el papel de Madrid como gran polo global de la península ibérica. En este sentido, Madrid actuaría como centro atractor y organizador de todo el territorio peninsular, concentrando la localización de centrales de empresas globales e instituciones conectadas con el centro europeo. Asimismo, Madrid se constituye en el gran polo logístico de la península (el puerto seco de España) facilitando la distribución de bienes de equipo, materias primas, productos manufacturados necesarios para garantizar la actividad económica en el resto del territorio.

En tercer lugar, es destacable la apuesta por construir un espacio económico atlántico sustentado en las ciudades de Lisboa, Porto, Sevilla y Málaga. En términos geoestratégicos esta apuesta es coherente con la intensificación de las relaciones económicas entre las dos orillas del Atlántico que se propugna para las próximas décadas. Asimismo, es sustancial el hecho de que este sistema no constituye en sí mismo una red de ciudades, sino que su topología nos indica una estructura de polos conectados con Madrid (a modo de extensión), sin que exista una red de interconexión entre ellas.

Es en este contexto donde se explica la gran apuesta del Estado por hacer de Sevilla un polo atractor a escala europea y la conformación de la red de ciudades de Andalucía según se recoge en el POTA y a la que nos referimos en apartados anteriores. Ese fue, sin duda, el sentido de la Expo 92, la puesta en funcionamiento del AVE y, recientemente, el desarrollo del puerto sevillano con la nueva creación de la zona franca anexa al mismo.

Finalmente, el sistema visibiliza el carácter periférico de Andalucía en general, y de Jerez en particular, dentro del sistema de ciudades y ejes europeos de

desarrollo, lo que contribuye a explicar los débiles indicadores de desarrollo económico que muestra la región.

¿De qué manera esta visión del sistema económico nos puede servir para proponer un nuevo modelo económico para Jerez?. La teoría nos dice que la periféricidad de Jerez debería superarse desarrollando infraestructuras y servicios que permitan la conectividad de su tejido económico con el eje Sevilla- Madrid.

Ahora bien, no cabe duda de que detrás de la construcción del espacio urbano de la Bahía de Cádiz en los términos a los que nos referimos en el apartado anterior, subyace la idea de crear un polo urbano atractor que se integre como un polo más dentro del sistema económico atlántico vinculado a Madrid al que nos referimos en párrafos anteriores.

Actuaciones tales como el segundo puente de la Bahía, el desarrollo del puerto de La Cabezuela, la construcción del polígono de Las Aletas y su calificación como parque tecnológico o la llegada del AVE a Cádiz, conforman un paquete de inversiones estatales orientado a dicho objetivo.

Entonces, desde la perspectiva de los intereses de la ciudad, ¿qué supone todo esto para el modelo económico de Jerez si, como justificamos anteriormente, la ciudad parece abocada en este diseño a su satelización al proyecto urbano de la Bahía?

A este respecto deberíamos plantearnos una serie de cuestiones clave. En primer lugar debemos incluir la variable tiempo y el coste de oportunidad. La apuesta gaditana, aparte de suponer una fuerte inversión en infraestructuras, no se espera que esté operativa hasta la próxima década, tiempo que sin duda la ciudad no puede esperar para redefinir su modelo económico.

En segundo lugar cabe cuestionarse si la conexión de la economía jerezana al eje Sevilla- Madrid, se tiene que hacer a través del proyecto de la Bahía de Cádiz o Jerez, por tamaño, posición y bases económicas y culturales puede jugar un papel conector propio. En este sentido, no son pocas las opiniones

que apuntan a que detrás de la visión gaditana existe un cierto tufo localista de competencia con Sevilla, a la vez que se hace hincapié la importancia de sumar el potencial de Jerez a la esfera Sevillana para reforzar la capital andaluza como polo atractor del sur de España. Un debate similar ya se produjo con el caso de la Bahía de Algeciras en relación a los roles jugados en el sistema suratlántico por las ciudades de Sevilla y Málaga. Finalmente, el espacio económico algecireño (con el puerto como recurso económico focal), ha pasado a la esfera de influencia de Málaga, lo que se ha puesto de manifiesto con la priorización de inversiones estatales en infraestructuras ferroviarias y logísticas que vinculan el puerto y su polo industrial con el proyecto malagueño en el marco de la red urbana de la Costa del Sol y el corredor ferroviario del mediterráneo.

Este hecho debe también ponerse encima de la mesa del presente análisis por cuanto, sin duda, las conexiones económicas del polo sevillano con Algeciras pasan por Jerez. Y decir esto, es considerar la futura integración de los espacios económicos de Andalucía con el norte de Marruecos, con el millón de habitantes de Tánger como polo atractor al otro lado del estrecho, como otro de los factores a tener en cuenta en el diseño del nuevo modelo de ciudad que aquí planteamos.

Por tanto, ¿en qué medida, la economía de la ciudad no se está viendo arrastrada por un proyecto urbano localista y de escasa dimensión a escala europea, a la vez que perdiendo oportunidades para integrarse en un sistema urbano más complejo que incluye la vertiente transnacional (Marruecos) con Sevilla como polo atractor con suficiente escala para jugar en la "liga económica" europea?.

Sea como fuere, y en un mundo cambiante como el actual, no parece sensato que el modelo de ciudad propuesto implique apostar todo a una sola carta, sobre todo cuando pueden existir otras bazas a las que jugar.

## AVANZANDO UNA VISION ESTRATEGICA

---

Toda apuesta por un modelo económico de ciudad constituye un posicionamiento estratégico que implica aspectos políticos y económicos. La red europea de ciudades constituye un buen ejemplo de cómo los centros de decisión políticos y económicos se localizan en los mismos lugares, evidenciando las estrechas relaciones entre los poderes políticos y económicos. No podemos por tanto desvincular ambos aspectos.

En este sentido, la integración del espacio urbano de la Bahía y la satelización de Jerez al mismo no debe entenderse sólo como un proyecto de desarrollo económico y ordenación del territorio de la conurbanización, sino como un proyecto político vinculado a la organización del poder a escala subregional.

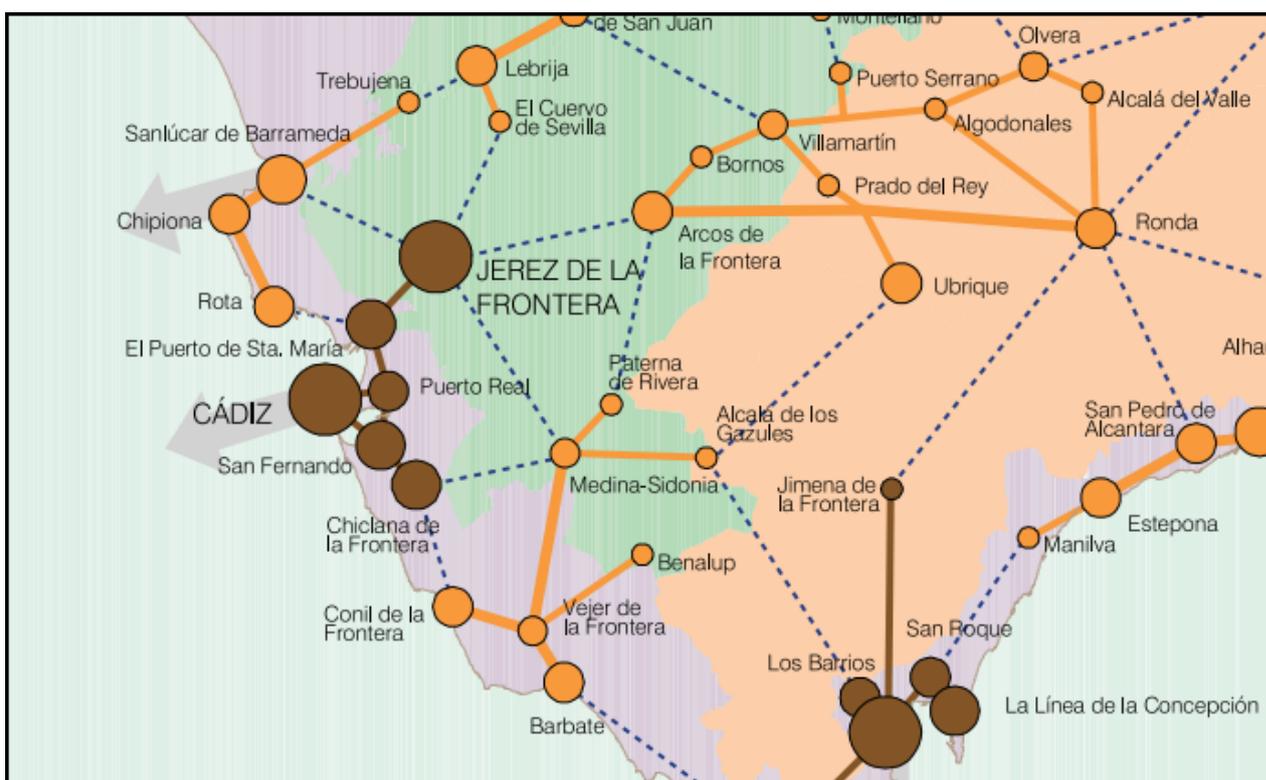
Desde una perspectiva estratégica para Jerez, la conformación del espacio urbano de la Bahía de Cádiz constituye una oportunidad en el ámbito de lo económico; sin embargo, si la articulación de la ciudad a dicho espacio se realiza en términos de satelización (la supeditación del desarrollo económico propio a la dinámica de la Bahía), nos encontramos ante una peligrosa amenaza que limitará los grados de libertad para abordar el reto de construir un nuevo modelo económico de ciudad.

Lo sustancial en este tema es poner en el centro de atención que superar esta amenaza supone un posicionamiento político de la ciudad (instituciones, entramado social, agentes socioeconómicos, grupos políticos) en relación al modelo de desarrollo regional impulsado desde hace un par de décadas por los grupos de interés que han venido conformando el poder de la Junta de Andalucía.

Por otro lado, posicionar Jerez en el marco de las políticas de ordenación del sistema económico de Andalucía, no se puede calificar de actitud localista, cuando lo que se está planteando es la concreción de funcionalidades

directamente vinculadas a la realidad económica y el tamaño de la ciudad en el ámbito territorial en que se inserta.

Así, el propio POTA identifica una evidente funcionalidad y liderazgo de la ciudad en la articulación económica del propio espacio de la Bahía con las redes de ciudades medias de la Sierra (red Arcos- Ronda) y Bajo Guadalquivir, como puede verse en la imagen siguiente:



Visto de este modo, Jerez actúa como centro capital del dominio territorial de la campiña, actuando como centro atractor para una red de ciudades medias que aportan una población total (sumando a la propia ciudad) de 370.000 habitantes, cantidad superior a la que concentra el espacio urbano central de la Bahía (Cádiz, S. Fernando y Puerto Real).

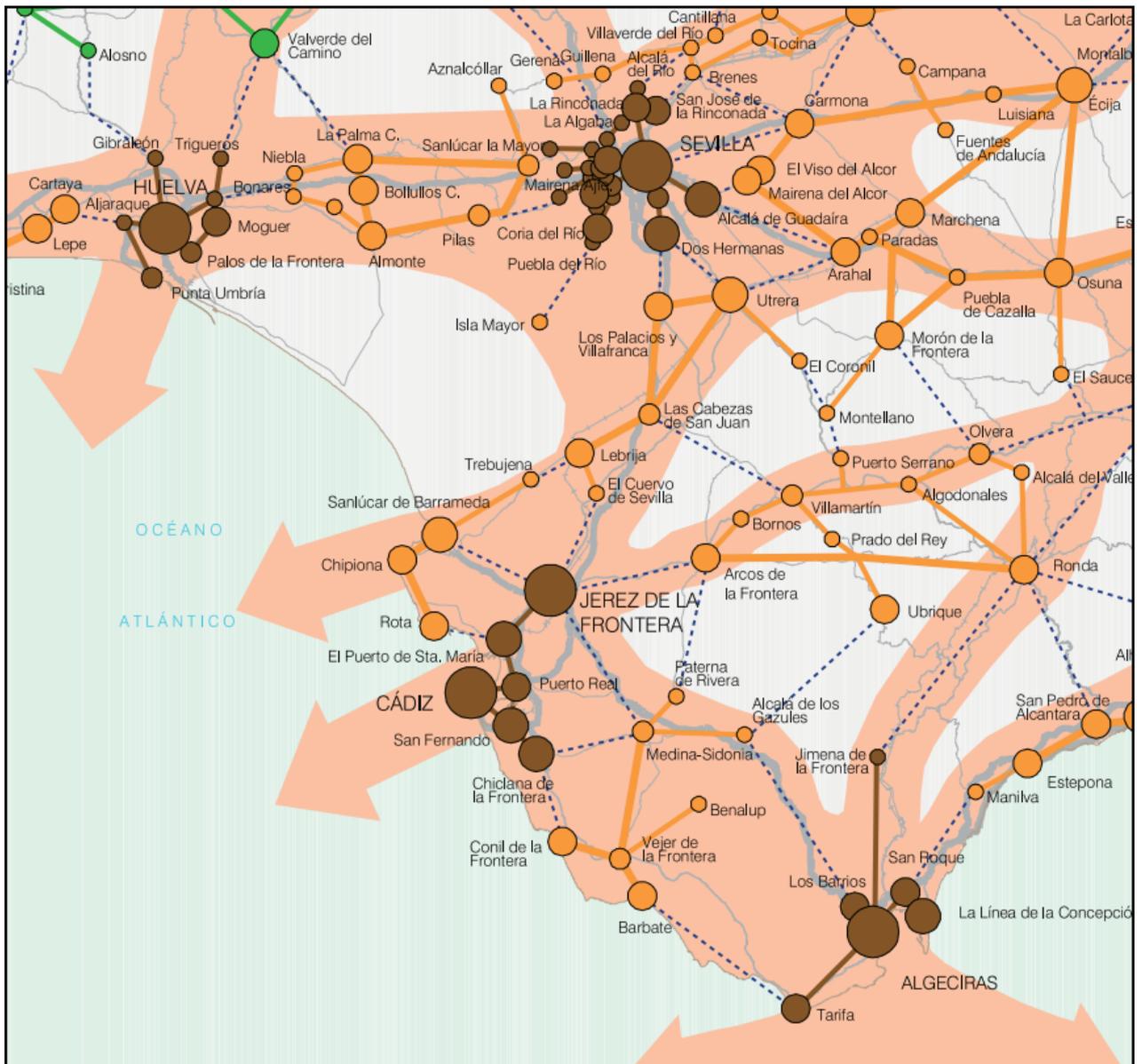
Asimismo, las fuertes relaciones socioeconómicas históricas existentes entre El Puerto de Sta María y Jerez (que el propio Plan de Ordenación Territorial de la Bahía reconoce) hacen de este espacio urbano, con una población conjunta

de más de 300.000 habitantes, potentes recursos en turismo, agroindustria, servicios empresariales, infraestructuras industriales (en ambos municipios se concentra la mayor bolsa de suelo industrial actualmente operativo de toda la provincia), y centralidad, por sí solo el cuarto polo de desarrollo de Andalucía.

¿Tiene sentido que la ordenación del sistema de ciudades y económico de Andalucía, obvie el potencial de Jerez como centro atractor y renuncie a hacer de la ciudad un polo dinamizador de la economía en su área de influencia?. La subsunción de Jerez al centro regional gaditano implica todo ello.

Por el contrario, si visualizamos el espacio de soluciones a la actual crisis económica, tanto de la Bahía como de Jerez, no desde el localismo gaditano, sino desde la perspectiva de los grandes ejes europeos de desarrollo, concluiríamos en la importancia de hacer que ambos espacios económicos contribuyeran en reforzar el papel de Sevilla como gran polo de la red europea de ciudades. Sólo de esa manera se conseguirá superar la actual situación de perifricidad de Jerez y la Bahía de Cádiz en el sistema económico europeo.

El propio POTA (como se muestra en la imagen siguiente) evidencia el objetivo de construir este eje regional de desarrollo, en el que Jerez jugaría (y juega de hecho, a pesar de los localismos de la bahía), un claro rol vertebrador y dinamizador.



He aquí por tanto dos visiones diferenciales en relación a la funcionalidad de Jerez en el contexto de la economía regional: por un lado, la concepción de la ciudad como un satélite que refuerce demográficamente el papel del espacio urbano de la Bahía como centro atractor a escala subregional; por otro, la perspectiva de conformar el eje de desarrollo regional Sevilla- Jerez-Pto Sta Ma<sup>a</sup>- Cádiz, asumiendo Jerez, en este caso, funciones de integración de la economía de su *interland* en dicho eje.

Esta segunda visión es la que vamos a defender en el presente documento.

Sin duda debe ser objetivo prioritario para el desarrollo de Andalucía el hacer de Sevilla un polo urbano de escala europea que, junto con Málaga, permita a la economía regional superar su periféricidad en el marco del sistema económico español y europeo. La economía jerezana debe contribuir a ello.

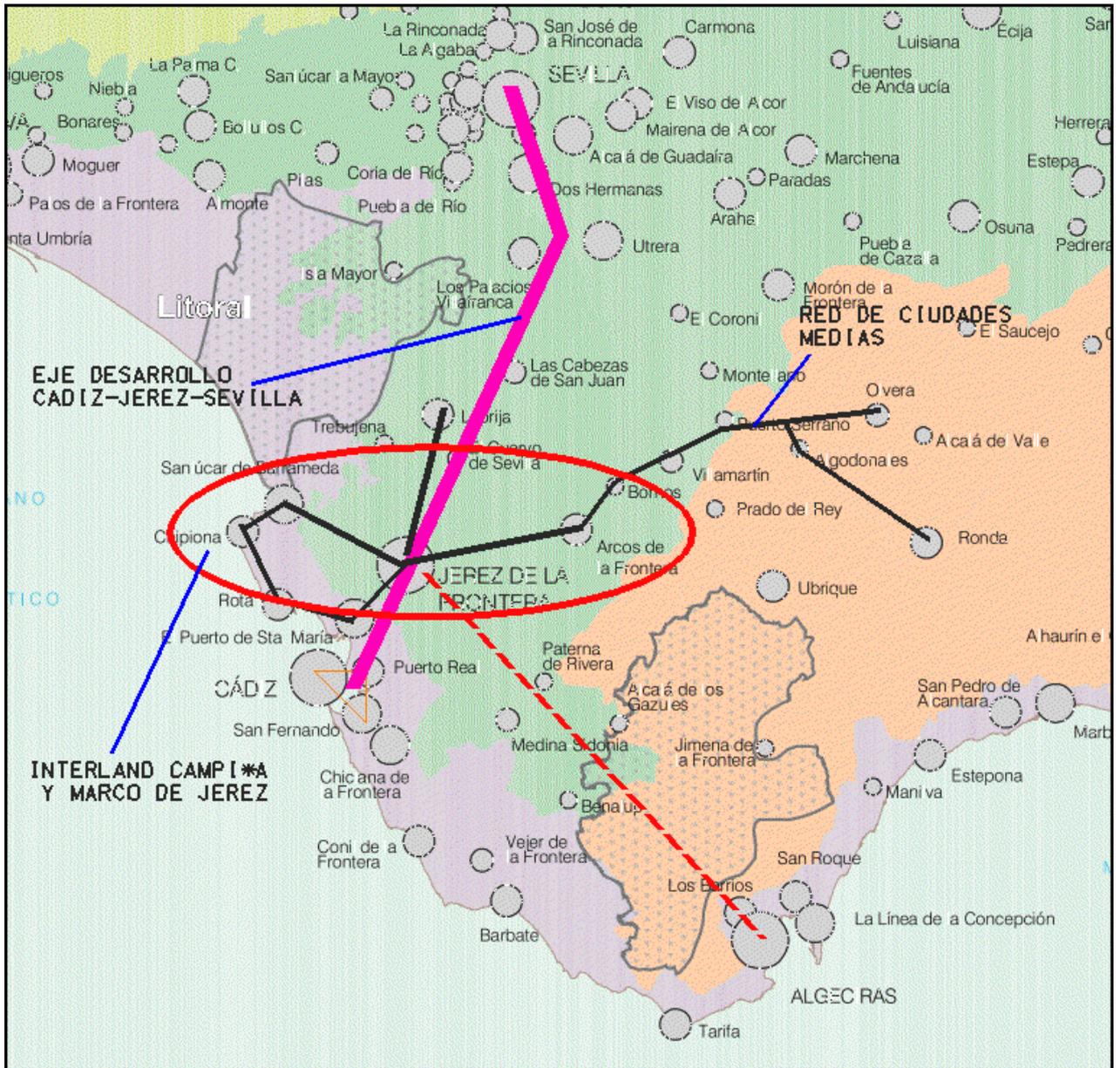
Y en este sentido, la complementariedad entre los espacios urbanos de Cádiz y Jerez constituye una fortaleza para la integración de dicho eje de desarrollo, mientras que la construcción del proyecto gaditano sobre bases de competencia con Sevilla supone de facto un factor disfuncional e ineficiente. La ciudad de Jerez no puede verse arrastrada por disputas localistas y, por el contrario, debe saber aprovechar las oportunidades que ofrecen ambos polos. Y para ello, es esencial que el proyecto jerezano se integre con identidad propia en las políticas regionales de desarrollo y ordenación del territorio.

A esta visión regional contribuye el hecho del claro rol que la ciudad ha venido jugando como polo articulador y difusor de la actividad económica en la red de ciudades medias que conforman el *interland* al que aludimos más arriba. De no ser así, comarcas como la Costa Noroeste o la Sierra gaditana (todo el dominio de la campiña), profundizarán su marginación en el contexto de la economía regional.

En definitiva (y concluyendo), parece justificado decir que el nuevo modelo económico de la ciudad pasaría por dotar a Jerez de una doble funcionalidad en el contexto del sistema económico andaluz:

- a) Contribuir a conformar el eje Cádiz-Sevilla como eje de desarrollo del sur de España. Dicho eje, con clara vocación industrial, reforzaría el papel de Sevilla como polo a escala europea.
- b) Articular el dominio territorial de la campiña (eje Sanlúcar- Arcos) a dicho eje.

A estas dos funciones, deberíamos añadir una tercera relacionada con la conexión de Sevilla con el polo de Algeciras y su papel en las futuras conexiones euromarroquíes.



## **CONCRETANDO EL MODELO DE CIUDAD:**

### **ESTRATEGIA DE DESARROLLO Y PROYECTOS PALANCA**

---

Para el desempeño de las funciones apuntadas en el punto anterior será necesario actuar en tres ámbitos, que pasarían a ser los ejes estratégicos de nuestra propuesta:

- 1º. Desarrollar y ordenar las infraestructuras de comunicación que permitan la permeabilidad de la actividad económica a lo largo del eje
- 2º. Implementar los servicios públicos, según lo establecido en el POTA para los centros regionales.
- 3º. Desarrollar los recursos endógenos del interland de Jerez (Campiña y marco de Jerez)

Con ello, el nuevo modelo económico de ciudad propuesto para Jerez se sustentaría sobre tres patas.

Por un lado, la **capacidad para localizar actividad industrial** (competitividad territorial), lo que se lograría gracias a su mayor conectividad con la red europea de ciudades, el desarrollo de infraestructuras logísticas y de transporte, así como la mejora del hábitat empresarial gracias a la economía de escala que supone la integración de todo el espacio económico Cádiz-Jerez-Sevilla. Y para ello es esencial poner los centros urbanos de Sevilla y Jerez a menos de 30 minutos y ordenar el sistema aeroportuario del eje (funciones complementarias de los aeropuertos de Sevilla y Jerez).

En segundo lugar, la economía y el peso institucional de la ciudad se verían reforzados con la **inversión en servicios públicos de escala subregional**, aspecto éste que no es nuevo en la ciudad, si bien es cierto que la inversión a

este respecto por parte del gobierno regional en las últimas décadas ha venido casi siempre a rebufo de la realidad y no ha venido motivada por una voluntad de reforzar el rol de Jerez en la gobernanza territorial de Andalucía.

Y finalmente, el **desarrollo de los sectores endógenos** tanto de la ciudad como de todo el dominio de la campiña y marco de Jerez, bajo las premisas de la **especialización inteligente**. La especialización inteligente son agendas integradas de transformación económica de un territorio, que persiguen concentrar las políticas y las inversiones públicas en sectores competitivos del mismo (*funcionalidad*); se entiende por agenda integrada, la articulación cooperativa de las actuaciones de los distintos niveles de la administración sobre el territorio. En dichas políticas, las actuaciones en investigación e innovación constituyen prioridades para impulsar modelos de crecimiento sustentados en el conocimiento.

Resulta en este sentido fundamental, determinar los sectores económicos sobre los que concentrar las políticas de especialización inteligente. Estos sectores conformarán la base del sistema productivo local, lo que junto con los dos puntos anteriores, completarán la funcionalidad global de la ciudad en el contexto regional y, en definitiva, terminarán por dibujar el nuevo modelo económico de Jerez para las próximas décadas.

Sin entrar en mayores disquisiciones, el músculo económico de la ciudad apunta a los siguientes sectores:

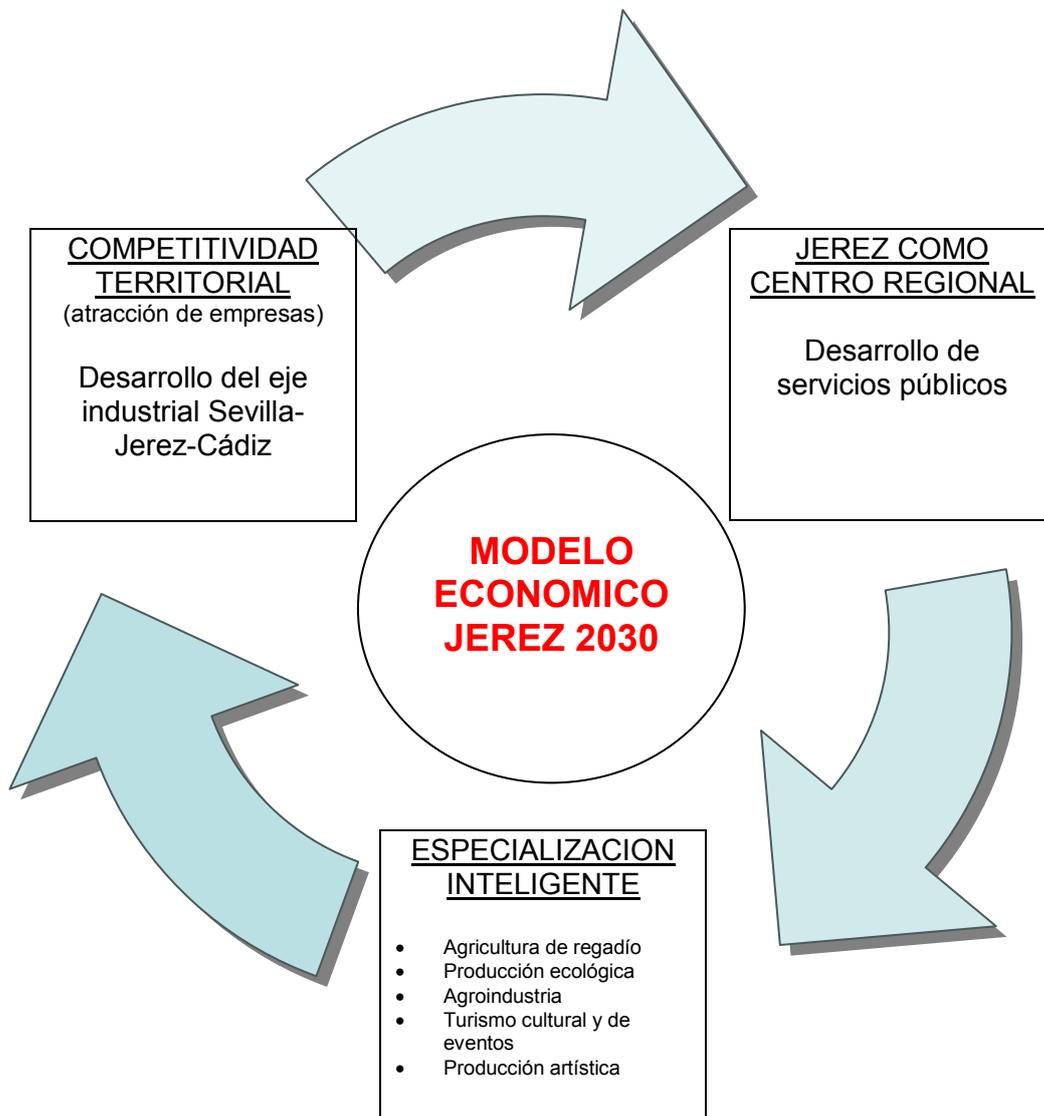
- 1) la agricultura de regadío y producción ecológica,
- 2) la agroindustria,
- 3) el turismo sustentado sobre:
  - a. La celebración de eventos: circuito, feria, festival de Jerez
  - b. Localización como "segunda línea de playa", lo que implica desarrollar aquellos potenciales que permita atraer a los visitantes de la costa hacia la ciudad: patrimonio monumental y paisaje urbano, comercio, gastronomía, cultura del flamenco...
  - c. Enoturismo.

#### 4) La producción artística

La implementación de una estrategia de especialización inteligente en estos sectores supone la redacción de planes de fomento económico cuya implementación se efectúe de manera concertada por las administraciones local, regional y estatal.

Es en este ámbito donde resulta imprescindible un **pacto local** entre fuerzas políticas y actores socioeconómicos para concretar dichos planes y forzar la cooperación institucional en su implementación.

En definitiva, la estrategia de implementación del modelo económico para la ciudad se llevaría a cabo integrando los tres ejes indicados en párrafos anteriores en un esquema como el mostrado en la siguiente imagen.



Ahora bien, la realización operativa de esta estrategia supone la implementación de **proyectos palanca**, los cuales conformarían un **conjunto integrado de actuaciones públicas** en los ámbitos de la ordenación territorial, el desarrollo institucional, la construcción de infraestructuras o la aplicación de programas de fomento, que mejorarían la competitividad global de la ciudad y su interland. Entre dichos proyectos,

enunciamos a continuación aquellos de carácter estratégico para la realización operativa del modelo económico propuesto (el orden no indica prioridad):

### ***DESARROLLO DEL SISTEMA FERROVIARIO***

Ya se indicó con anterioridad la importancia de poner el centro de Jerez a menos de 30 minutos de Sevilla. Para ello es esencial disponer de estación AVE, así como trenes lanzadera que conecten ambas ciudades. La experiencia en ciudades como Córdoba, Ciudad Real o Toledo, confirman el impacto positivo sobre su economía de este tipo de trenes lanzadera. Como también referiremos más adelante, el hecho de que estas lanzaderas conecten Jerez con el aeropuerto de Sevilla es esencial para garantizar la conectividad de la ciudad con los polos centrales de la economía europea.

Asimismo, la ciudad requiere un nuevo apeadero de trenes de cercanía en la zona norte, integrado en un centro intermodal de comunicaciones que facilite la interconexión de las poblaciones circundantes (Sanlúcar, Arcos de la Frontera, Lebrija) con el eje Bahía de Cádiz- Sevilla, así como la movilidad interior de la ciudad, hacia los servicios de ámbito comarcal.

### ***ORDENACION DEL SISTEMA AEROPORTUARIO***

El eje económico Sevilla- Jerez- Cádiz dispone de dos aeropuertos cuya funcionalidad es necesario ordenar sobre la premisa de lograr que este espacio económico goce de la mayor conectividad con los polos centrales de la economía europea. En este sentido, parece razonable una apuesta por reforzar el papel del aeropuerto sevillano como aeropuerto internacional desde donde operen compañías con líneas regulares hacia las principales capitales europeas. La conexión por AVE (lanzaderas) de Jerez y la Bahía de Cádiz con el aeropuerto de Sevilla reforzaría estas funciones.

Por su parte, el aeropuerto jerezano cumple una evidente función en el desarrollo del turismo así como en la conexión del área de la Bahía- Jerez con las principales capitales españolas (Madrid, Barcelona, Bilbao).

La ordenación del sistema aeroportuario en estos términos facilitaría sin duda la mejora de la competitividad de todo el espacio económico del entorno de Jerez, al poner la ciudad a menos de tres horas del centro económico europeo mediante líneas regulares que sólo serían económicamente viables si en torno al aeropuerto sevillano se generan economías de escala.

### ***DESARROLLO DE INFRAESTRUCTURAS***

Las infraestructuras de comunicación que se plantean tendrán como objetivo facilitar la permeabilidad de la ciudad con las localidades de su entorno y los polos de actividad económica del área Jerez- Bahía y campiña- marco de Jerez. Para ello, es necesario cerrar el cinturón sur (conexión de la A-381 con la A4) y mejorar las vías de penetración desde el anillo de circunvalación hacia el centro urbano y sus centros de actividad económica:

- Conexión salida AP-4 Jerez Norte con Avda. Europa.
- Nudo de conexión Salida AP-4 Jerez Sur y A-381 con Avda de Medina Sidonia
- Conexión de cinturón sur con Polígono Industrial de El Portal.

### ***HOSPITAL REGIONAL***

El hospital de Jerez se encuentra infradimensionado, teniendo en cuenta que realmente cubre a una población superior a los 600.000 habitantes. A esto hay que añadir que poblaciones de la importancia de Sanlúcar o Arcos de la Frontera no disponen de hospital público. Esta situación contrasta con el sistema hospitalario de la Bahía donde a los hospitales de Cádiz y Puerto Real

se acaba de integrar recientemente el antiguo hospital militar de S. Carlos en S. Fernando.

El desarrollo de las infraestructuras sanitarias en todo el interland de Jerez, con el impulso del hospital de Jerez como centro de nivel regional constituye un objetivo central, ya no sólo por una cuestión de mejora de los servicios básicos, sino – en el marco de la temática del presente documento- para la conformación del espacio económico de la campiña y marco de Jerez. De hecho, estas funciones ya las viene realizando la ciudad pero sin un desarrollo de las infraestructuras y los medios humanos necesarios, poniendo además en valor la centralidad de la ciudad en la geografía provincial.

### ***CIUDAD DE LA JUSTICIA***

La justicia constituye un servicio público esencial para la convivencia. Sin embargo es evidente que las instalaciones en que se imparten en la ciudad han quedado obsoletas, siendo una demanda realizada desde distintas instancias de la administración de la justicia, la construcción de unas instalaciones adecuadas para albergar los servicios existentes en la ciudad, posibilitando además la ampliación de nuevos servicios como la creación de una sala de lo mercantil.

### ***PUERTO SECO***

La posición geográfica de Jerez permite que la ciudad pueda ejercer algunas funciones de intermodalidad y servicios logísticos entre el eje económico Sevilla-Jerez-Cádiz y el puerto de Algeciras, posicionando el sur de España ante una eventual integración del área económica euromarroquí.

A este respecto, resulta de interés no sólo disponer de servicios a la logística (manipulación de contenedores, cámaras de frío, fragmentación y

desfragmentación de carga, etc.) sino ofrecer servicios aduaneros que permita agilizar el transporte ro-ro con Marruecos a través de los puertos de Cádiz y Algeciras.

### ***POLO DE COMPETITIVIDAD***

En el marco de la estrategia de especialización inteligente para los sectores clave del interland Campiña- marco de Jerez, resulta de interés contrastar la experiencia francesa al respecto. La política de dicho país se ha concretado, no tanto en la creación de parques tecnológicos como en la puesta en funcionamiento de *polos de competitividad*.

Un polo de competitividad es la asociación de empresas, centros de investigación e instituciones educativas que, en un territorio dado, participan en partenariados (estrategia común de desarrollo) para desplegar sinergias en torno a proyectos innovadores realizados en común y dirigidos hacia ciertos mercados.

Esta política pretende fomentar y luego respaldar las iniciativas que emanan de agentes económicos y académicos presentes sobre un territorio.

En este sentido, la puesta en marcha de un polo de competitividad en Jerez es compatible con el proyecto de parque tecnológico de Las Aletas, teniendo en cuenta que el primero trabaja sobre la base de la dispersión del tejido productivo existente, mientras que el segundo se focaliza en la localización de empresas de alto valor añadido en dicho parque.

### ***CAMPUS POLITECNICO DE FORMACION PROFESIONAL***

El objetivo de un Campus de Formación Profesional es el fomento del emprendimiento en los Ciclos Formativos de Grado Superior. En este sentido es importante señalar dos aspectos; por un lado, la importancia en las actuales condiciones del mercado laboral de contemplar la formación

profesional en la educación superior por lo que es necesario desarrollar pasarelas entre los grados universitarios y los profesionales, así como colaboraciones en infraestructura y profesorado. Por otro lado, muchas de las personas que finalizan los ciclos formativos de grado superior acaban siendo empresarios autónomos generando pequeñas empresas, por lo que resulta básico para la implementación de un nuevo modelo económico basado en la competitividad territorial, el ir más allá de los conocimientos técnicos que aporta la formación profesional para entrar en aspectos vinculados al emprendimiento y a la excelencia en la prestación de servicios empresariales.

Así, aunque existen muchas propuestas relacionadas con la FP, pocas o ninguna incide en el fomento del emprendimiento y la excelencia como elementos decisivos en la consolidación de este modelo educativo y en su aportación a una economía sostenible. De hecho, la realidad del mercado laboral nos muestra que gran parte de las empresas que crean los graduados en FP son unipersonales y de poco recorrido, en parte debido a la falta de competencias en emprendimiento y gestión empresarial.

Este aspecto es de especial relevancia si tenemos en cuenta que la organización industrial y de servicios globales tiende a la externalización de la mayor parte de sus operaciones dentro de la cadena de valor; y dicha externalización se efectúa siguiendo estándares de calidad a los que los profesionales de Jerez deben adaptarse para acceder a este tipo de mercados.

El proyecto de Campus Politécnico de Formación Profesional se tendrá que desarrollar de la mano de la UCA y los centros de formación profesional localizados en la campiña y bahía.

## ***DESARROLLO DE INFRAESTRUCTURAS PARA EL IMPULSO DEL TURISMO DE EVENTOS: PALACIO DE CONGRESOS Y COMPLEJO DE CHAPIN***

Dentro de la funcionalidad económica que la ciudad va a jugar en los próximos años dentro del sistema económico general, el turismo ocupa un lugar relevante.

El sector turístico local tiene en la celebración de eventos (feria de mayo, mundial de motociclismo, festival de Jerez...) una de sus principales bazas, sobre todo en lo referente a la garantización de un sistema hotelero de calidad.

De ahí la importante de reforzar esta línea de negocio, a través de la puesta en marcha de dos proyectos clave:

- La construcción de un palacio de congresos y convenciones en la ciudad
- El acondicionamiento de las instalaciones del complejo deportivo de Chapín, para acoger la celebración de grandes eventos deportivos y musicales.

## ***RECONSTRUCCION DE CENTRO HISTORICO (INTRAMUROS) CON CRITERIOS TURISTICOS***

Uno de los potenciales económicos de Jerez es ser atractor potencial del turismo como segunda línea de playa. Concretar dicho potencial pasa, entre otros aspectos, por poner en valor turístico su paisaje urbano singular: el casco histórico.

El centro histórico de la ciudad, sobre todo la zona intramuros, está conformado sobre el entramado urbano medieval, presentando evidentes disfuncionalidades para el desarrollo de usos residenciales, comerciales e industriales con los parámetros urbanísticos actuales.

Sin embargo el paisaje urbano existente resulta tremendamente atractivo para acoger usos turísticos, considerando las posibilidades de negocio que se abren al estar la ciudad localizada como segunda línea de playa. Experiencias como el barrio de Sta Cruz en Sevilla, la judería cordobesa, el centro marbellí o el centro histórico de Cáceres, avalan este tipo de intervenciones, en las que prácticamente se reconstruye (e incluso directamente se recrea) lo que Andalucía en general y Jerez en particular proyectan sobre el imaginario colectivo.

La reconstrucción de los espacios intramuros degradados con estos criterios junto con la oferta de vino y flamenco harían del centro histórico de la ciudad un polo de atracción turística tremendamente singular, creándose las condiciones para el desarrollo empresarial.

### ***ESTRATEGIA DE DESARROLLO RURAL ORIENTADA A LA MULTIFUNCIONALIDAD DEL TERRITORIO***

La Ley de Ordenación Urbanística de Andalucía limita el desarrollo del uso residencial en suelo rústico (no urbanizable según la terminología de la ley). Sin embargo esto no puede servir de criterio limitante para que el medio rural pueda jugar un papel multifuncional que vaya más allá de la producción de materias primas.

Así, junto con los usos tradicionales relacionados con la actividad agraria, el medio rural ejerce evidentes funciones en los ámbitos del medioambiente, del ocio y esparcimiento ciudadano, de la diversificación en la producción agroindustrial o el turismo rural, que la política sectorial de la UE al respecto, ha sancionado como estrategia fundamental para el desarrollo y cohesión de los territorios localizados en los interland de la red europea de ciudades.

Este potencial debe ser incorporado con dicha visión en la estrategia de transición hacia un nuevo modelo económico, ordenando los recursos rurales e invirtiendo en el desarrollo de sistemas generales que permitan la

valorización empresarial de dicho potencial. Y entendemos por "sistema general" a la red constituida por los viales e infraestructuras rurales, la red natural de drenaje integrada dentro del dominio público hidráulico, los montes públicos, así como todo aquel elemento patrimonial de carácter público localizado en suelo rústico.

Todo estos elementos funcionan como un sistema que garantiza el metabolismo del medio rural y conforman las distintas unidades de paisaje (biodiversidad agroecológica) que encontramos en el mismo, aspectos ambos esenciales para el desarrollo de la multifuncional del espacio rural.

Para el caso concreto de Jerez, varias son las zonas donde se localizan los mayores potenciales para la implementación de esta estrategia:

- Areas periurbanas: pago de Montealegre y Cartuja, Caulina, Guadalcaín
- Corona norte de viñedos
- Vega del Guadalete

Es aquí donde será necesario concentrar las actuaciones de ordenación y promoción rural, requiriendo para ello la concertación con el gobierno regional dado el marco competencial es coincidente en esta materia. La extensión de esta estrategia en todo el interland (marco y campiña de Jerez –eje Sanlúcar\_Arcos de la Frontera-) hacen más necesario el acometer este tipo de estrategias desde un enfoque regional.

## **LA RELOCALIZACION:**

### **TERCER PILAR DEL MODELO ECONOMICO**

---

Ya comentamos más arriba que los ámbitos de relocalización tienen que ver con aspectos relacionados con las economías de recirculación y el metabolismo de la ciudad.

En el presente documento no nos vamos a extender en este tipo de políticas pues, dada su importancia en la configuración del modelo urbano, requeriría de un trabajo específico para ello. Nos limitaremos aquí a apuntar las cuestiones estratégicas clave.

Las políticas de relocalización constituyen el cuerpo central de las propuestas de la ecología política y se basan en la implementación de cuatro ejes básicos:

- Resiliencia, o capacidad de la ciudad para adaptarse a los cambios externos.
- Reducción de la huella ecológica, indicador del impacto ambiental generado por la demanda urbana que se hace de los recursos existentes en los ecosistemas del planeta, en relación con la capacidad ecológica del territorio de la ciudad de regenerar sus recursos.
- Sostenibilidad social, sustentada sobre los principios de igualdad y cuidado a las personas.
- Democracia y participación

La relocalización conforma un corpus de medidas integradas de aplicación en el ámbito municipal. Y recalcamos el ámbito municipal dado que, mientras la mayor parte de las políticas vinculadas con la funcionalidad del territorio se abordan desde políticas regionales, las acciones de relocalización constituyen la base de la acción municipal en materia económica.

Asimismo, es importante resaltar el carácter "integral" de las actuaciones porque la eficacia de una actuación rara vez es significativa si no se realiza de manera coordinada con el resto de las actuaciones consideradas en la estrategia global.

Veamos ahora los ejes clave a considerar en cualquier estrategia de relocalización.

### **Eficiencia y balance energético de la ciudad**

La ciudad, tal y como está concebida en la actualidad, es un "sumidero energético". El objetivo a abordar en esta materia es reducir el balance energético negativo (consumo- producción) de la propia ciudad, a la vez que lograr que la mayor parte de la energía consumida proceda de fuentes renovables. Desde esta estrategia las principales temáticas a abordar son las siguientes:

- Movilidad sostenible
- Rehabilitación de viviendas
- Urbanismo sostenible: ciudad centripeta, ciudad para peatones...
- Autoabastecimiento energético: producción de biogás con residuos urbanos, techos solares, agua caliente solar en instalaciones deportivas, huertos solares en rotondas y suelos públicos..

### **Agricultura relocalizada y producción ecológica**

Del análisis de los datos a cerca de la estructura productiva agraria, puede deducirse la existencia de tres grandes categorías de explotaciones:

	Número explotaciones		Superficie ocupada	
	Nº	%	has	%
pequeñas explotaciones	741	60	4.284	4
medianas explotaciones	241	19	11.192	11
grandes explotaciones	263	21	89.084	85
total	1.245	100	104.560	100

Estos datos nos sirven para evidenciar la existencia de un tejido productivo conformado por pequeñas y medianas explotaciones que presentan una difícil viabilidad en el contexto actual de la PAC y del sistema agroalimentario global. En general, las grandes explotaciones determinan el encaje de la producción agraria local con dicho sistema; dicho de otra manera, determinan la orientación productiva, la tecnología disponible, el entorno de servicios y las relaciones de mercado del sistema agrario local, todo lo cual condiciona las posibilidades y grados de libertad de las pequeñas explotaciones.

Los factores clave de esta situación son la tecnología y el acceso al mercado, en condiciones adaptadas a la realidad de estas pequeñas explotaciones.

Es aquí donde encaja el papel de la acción municipal, impulsando iniciativas orientadas en la creación de las condiciones que permitan la viabilidad de este tejido productivo que supone el 60% de las explotaciones del municipio.

La segunda línea argumental justifica la intervención municipal en este ámbito por razones de ordenación del territorio y modelo de ciudad.

Desde un punto de vista territorial, gran parte de este tejido productivo se localiza en el entorno de la ciudad y en la vega del Guadalete (regadíos del Guadalacén) y, en este sentido, su existencia es clave para entender las relaciones entre los espacios urbanos y el entorno rural. A este respecto, no son pocas las voces que vienen señalando la dialéctica conflictiva a la que el actual modelo de crecimiento urbano ha abocado las relaciones entre los espacios urbanos y rurales. El desarrollo de infraestructuras de comunicación (las nuevas murallas de las ciudades construidas para el coche) y la degradación de los entornos periurbanos son muestra de la incapacidad del actual modelo de integrar los usos agrarios y urbanos. Es necesario, por

tanto, considerar la actividad agraria vinculada al tejido de pequeñas explotaciones, en su compleja diversidad, como un activo para la ciudad. Y hacemos hincapié aquí en la idea de diversidad, porque es precisamente este aspecto junto con la heterogeneidad, una de las principales características de este segmento de las explotaciones agrarias. Así, al hablar de actividad agraria de las pequeñas explotaciones debemos tener en cuenta que estamos incluyendo actividades tan diferentes como pequeños huertos de ocio o explotados como complemento de renta, explotaciones ganaderas extensivas de pequeño tamaño (principalmente avícolas), antiguas parcelas de colonización o actividades neorurales vinculadas con la producción ecológica. Toda esta realidad aporta una rica diversidad que debe ser impulsada desde las administraciones públicas como base de la riqueza del municipio.

Finalmente, el tercer aspecto a considerar es el importante papel que una agricultura relocalizada, basada en canales cortos de comercialización, juega en las estrategias de resiliencia y de sostenibilidad. En este sentido, no bastaría con centrarnos únicamente en la producción de alimentos para comprender el alcance de este tipo de estrategias, sino que tendríamos que acometer una revisión del modelo de ciudad en el sentido que planteamos en el presente documento: integrando la producción de alimentos, reciclaje de nutrientes, autogestión de la salud, movilidad sostenible, el urbanismo centripeto, etc.

### **Desarrollo de la economía social**

La ley andaluza de cooperativas LEY 14/2011 DE 23 DE DICIEMBRE, ofrece numerosas oportunidades para encauzar el emprendimiento profesional y/o social. Sectores clave a este respecto serían los relacionados con creadores, cuidados a personas, educación y formación, autogestión de la salud y servicios en general.

Con todo, aquí quisiéramos llamar la atención sobre el potencial de innovación que permite la ley en relación con la función de las

administraciones públicas en general y los ayuntamientos en particular, en relación con el desarrollo de la economía social.

Así, la ley de 2011 de cooperativas abre la posibilidad a nuevas formas de cooperativismo tales como:

- cooperativas mixtas, que permite en una única cooperativa la convivencia de múltiples objetos sociales (trabajo, servicios, consumo, transporte, vivienda, etc.)
- cooperativas de impulso empresarial que tienen como objeto social prioritario canalizar, en el ámbito de su organización, la iniciativa emprendedora de sus socios y socias, mediante la orientación profesional, la provisión de habilidades empresariales precisas para el desarrollo de cada una de sus actividades, la autorización de dichas actividades en los primeros años de su ejercicio la prestación de determinados servicios comunes a las personas socias que les proporcione un ámbito donde desempeñar regularmente su actividad profesional
- cooperativas de cesión de uso, que pretenden la cooperativización de elementos de uso compartido (lavandería, guardería, comedor, mantenimiento...), cuya propiedad puede corresponder a una administración pública
- cooperativas de servicios públicos, en las que al menos un socio será una entidad pública y que pueden permitir la puesta en valor de espacios públicos infrautilizados, prestándose servicios de carácter público en materias tales como la gestión turística, medio ambiente, cultura, deporte, servicios a la ciudadanía, etc.
- grupos cooperativos, cuyo objetivo es la creación de conglomerados empresariales de economía social siguiendo el modelo del Grupo Mondragón en el País Vasco.

## **Reutilización de residuos**

Al igual que hablamos para el caso de la energía, la ciudad es un sumidero de recursos naturales en forma de materias primas y productos manufacturados. El tratamiento de los residuos, además del coste que supone su tratamiento, implica un impacto medioambiental insostenible.

Un objetivo estratégico a medio plazo para la ciudad debe ser el reducir estos residuos, haciendo recircular los restos del metabolismo urbano a través de la reutilización y el reciclado de estos materiales.

Dentro de estos residuos, quisiéramos destacar aquí los de origen orgánico, cuyo reciclado en nutrientes para la agricultura es fundamental para la reducción de la huella ecológica de la ciudad.

En cualquier caso, el objetivo a largo plazo debe ser el de producción cero de residuos y, en este sentido, las políticas de relocalización deben actuar gobernando el proceso de transición hacia la construcción de un modelo de ciudad de mínima huella ecológica.

## **Renta básica y flexiseguridad**

El artículo 23 del Estatuto de Autonomía de Andalucía dice textualmente en su punto 2: *"Todos tienen derecho a una renta básica que garantice unas condiciones de vida digna y a recibirla, en caso de necesidad, de los poderes públicos con arreglo a lo dispuesto en la ley"*.

Dicho derecho se tiende a confundir con la aplicación de una prestación social (dineraria) que se percibe cuando se dan una serie de condiciones. Sin embargo, si se requieren unas condiciones para su percepción, ya dejaría de ser un derecho, incumpliendo el principio estatutario.

En el marco de las políticas de relocalización, la renta básica surge del derecho constitucional al trabajo. Surge entonces el debate sobre si el percibir una renta básica es independiente de la realización de un trabajo, cuestión ésta que se sale de los objetivos del presente documento. Lo que aquí sí pretendemos plantear en el marco del modelo económico de la ciudad es el que se creen las oportunidades para que cualquier persona pueda percibir ingresos de al menos lo que se establezca como renta básica.

Este planteamiento no es nuevo en Andalucía y, de hecho, la aplicación del AEPSA (antiguo PER) es una experiencia al respecto. En este sistema, el trabajador realiza un circuito laboral a lo largo del año que incluye las faenas agrícolas junto con trabajos de obra pública de tal forma que, si no cubre el total de los jornales del año, se percibe una cantidad (conocida como "subsidio agrario") que se concibe como renta básica de los trabajadores del campo.

Fuera del sector agrario, este sistema de circuito laboral con garantía de renta básica se viene implementando en países como Austria o Dinamarca bajo la forma de *flexiseguridad*. La flexiseguridad, asume la existencia de un mercado de trabajo marcado por la temporalidad, por lo que, para lograr el mínimo de renta establecida como renta básica, a los trabajos requeridos desde el sector privado o bajo la forma de autoempleo, se oferta un circuito laboral que incluye trabajos en sectores vinculados con el bien común junto con subsidios vinculados a acciones formativas.

En el ámbito de las políticas municipales, la bolsa local de trabajo, la supresión de contrataciones para la prestación de determinados servicios públicos o una correcta gestión de programas de empleo como los recientemente puestos en marcha a cargo del Fondo Social Europeo (Emple@joven o emplea +30), constituyen instrumentos para la implementación de un sistema local de flexiseguridad que permita superar el riesgo de exclusión social al que el mercado ha abocado a más del 30% de la población activa de la ciudad.

## A MODO DE CONCLUSION

---

La situación económica de la ciudad es expresión de un modelo urbano caduco. La gravísima cifra de paro constituye la máxima expresión de esta situación que, por lo demás, corresponde a cuestiones estructurales y que, por tanto no puede resolverse con acciones puntuales. Asimismo, la escala de tiempo y territorial que se adopte será clave para determinar las causas profundas de la situación y adoptar las medidas correctas.

En el presente documento hemos tratado de dibujar los límites del espacio de soluciones desde una perspectiva estratégica que considere una escala territorial correcta. Así, hemos concluido que las **causas del declive** que Jerez ha sufrido en las últimas tres décadas corresponden a dos hechos:

- a) La pérdida de funcionalidad en el contexto de la economía regional.
- b) Su periféricidad respecto a los grandes eje de desarrollo económico del sistema europeo.

A partir de esta idea hemos propuesto una transición hacia un nuevo modelo económico, sustentada en tres **objetivos generales**:

- 1) integración económica de la ciudad en el contexto del sistema europeo para superar la actual situación de periféricidad
- 2) redefinir la funcionalidad de Jerez en el modelo territorial andaluz
- 3) implementar políticas de relocalización que facilite el empoderamiento del tejido social de la ciudad y garantice su resiliencia.

Estos objetivos se llevarían a cabo a través de cuatro **ejes estratégicos**:

- a) La mejora de la **competitividad territorial** a través de la integración del espacio económico Cádiz-Jerez- Sevilla, haciendo del mismo un eje de desarrollo con escala suficiente para participar en el flujo económico global.

- b) Asumir que Jerez constituye un **centro regional**, desarrollando funciones propias de la red de grandes ciudades de Andalucía en relación con su interland: norte de bahía de Cádiz, Campiña y Marco de Jerez.
- c) Implementar estrategias de **especialización inteligente**, para el desarrollo del potencial endógeno de la ciudad y su ámbito de influencia.
- d) Implementar asimismo, políticas de relocalización, orientadas en la sostenibilidad ecológica, el cuidado de las personas, la economía social y el impulso al potencial creativo.

Con ello se lograría, diversificar el sistema económico local que pasaría a sustentarse sobre cuatro pilares (fuente de rentas), según indicamos en la tabla siguiente:

<b>ESTRATEGIA</b>	<b>BASE ECONOMICA</b>
<b>COMPETITIVIDAD TERRITORIAL</b>	SISTEMA GLOBAL integración del empresariado local con empresas globales
<b>JEREZ CENTRO REGIONAL</b>	SECTOR PUBLICO
<b>ESPECIALIZACION INTELIGENTE</b>	RECURSOS ENDOGENOS empresariado local: pyme's, autónomos
<b>RELOCALIZACION</b>	DEMANDA INTERNA

Finalmente, para la puesta en marcha de esta estrategia se requiere la puesta en marcha de una serie de proyectos palanca, de los cuales hemos enumerado aquellos que nos resultan estratégicos.

Todas estas actuaciones suponen inversión pública y, en consecuencia, están vinculadas a decisiones políticas.

A lo largo del presente documento hemos puesto en evidencia la estrecha relación que existe entre los centros de decisión económica y decisión política en la conformación de áreas de desarrollo económico. La red europea de ciudades es consecuencia de ello.

En este sentido, en los capítulos anteriores hemos argumentado que una de las causas centrales de la decadencia del modelo económico de la ciudad pasa por su pérdida de peso institucional en el marco del sistema político andaluz. Y de ahí la importancia estratégica de empoderar a los agentes socioeconómicos y políticos de la ciudad como premisa básica para poder llevar a cabo la transición hacia el nuevo modelo económico explicitado en estas páginas.

**FIN**

En Jerez de la Frontera a 20 de marzo de 2015