

## **EL PAPEL DE LAS CIUDADES PEQUEÑAS Y MEDIAS EN LA ARTICULACIÓN Y COHESIÓN TERRITORIAL**

### **El caso del litoral Centro-Oriental del Mediterráneo andaluz y su red urbana polinuclear**

**ÁLVARO DANIEL RODRÍGUEZ ESCUDERO**

Doctor en Ciencias Humanas: Geografía

*Este artículo se basa en el capítulo 6 de la tesis doctoral "Territorio, paisaje y planificación en el litoral mediterráneo andaluz. El área articulada por el sistema de pequeñas ciudades: Vélez-Málaga, Motril y Adra" dirigida por Rafael Mata Olmo, de la Universidad Autónoma de Madrid, y María Luisa Gómez Moreno, de la Universidad de Málaga. La tesis fue leída por su autor el 23 de marzo de 2021 en la Universidad Autónoma de Madrid y obtuvo la calificación de Sobresaliente Cum Laude.*

marzo / abril 2022

<b>Directores:</b>	<b>José Fariña Tojo - Ester Higuera García</b>
Editora:	María Cristina García González
<b>Consejo de Redacción:</b>	
Directora:	María Emilia Román López
Comisión ejecutiva:	Agustín Hernández Aja, José Antonio Corraliza Rodríguez, María Cristina García González, María Emilia Román López, Eva Álvarez de Andrés.
Vocales:	Isabel Aguirre de Urcola (Escola Galega da Paisaxe Juana de Vega, A Coruña), Pilar Chías Navarro (Univ. Alcalá de Henares, Madrid), José Antonio Corraliza Rodríguez (Univ. Autónoma de Madrid), Alberto Cuchí Burgos (Univ. Politécnica de Cataluña), José Fariña Tojo (Univ. Politécnica de Madrid), Agustín Hernández Aja (Univ. Politécnica de Madrid), Francisco Lamíquiz Daudén (Univ. Politécnica de Madrid), María Asunción Leboeiro Amaro (Univ. Politécnica de Madrid), Rafael Mata Olmo (Univ. Autónoma de Madrid), Luis Andrés Orive (Centro de Estudios Ambientales, Vitoria-Gasteiz), Javier Ruiz Sánchez (Univ. Politécnica de Madrid), Carlos Manuel Valdés (Univ. Carlos III de Madrid)
<b>Consejo Asesor:</b>	José Manuel Atienza Riera (Vicerrector de Estrategia Académica e Internacionalización, Univ. Politécnica de Madrid), Manuel Blanco Lage (Director de la Escuela Superior de Arquitectura, Univ. Politécnica de Madrid), José Miguel Fernández Güell (Director del Departamento de Urbanística y Ordenación del Territorio, Univ. Politécnica de Madrid), Antonio Elizalde Hevia, Julio García Lanza, Josefina Gómez de Mendoza, José Manuel Naredo, Julián Salas Serrano, Fernando de Terán Troyano, María Ángeles Querol.
<b>Comité Científico:</b>	Antonio Acierno (Univ. Federico II di Napoli, Nápoles, ITALIA), Miguel Ángel Barreto (Univ. Nacional del Nordeste, Resistencia, ARGENTINA), José Luis Carrillo (Univ. Veracruzana, Xalapa, MÉXICO), Luz Alicia Cárdenas Jirón (Univ. de Chile, Santiago de Chile, CHILE), Marta Casares (Univ. Nacional de Tucumán, Tucumán, ARGENTINA), María Castrillo (Univ. de Valladolid, ESPAÑA), Dania Chavarría (Univ. de Costa Rica, COSTA RICA), Mercedes Ferrer (Univ. del Zulia, Maracaibo, VENEZUELA), Fernando Gaja (Univ. Politécnica de Valencia, ESPAÑA), Alberto Gurovich (Univ. de Chile, Santiago de Chile, CHILE), Josué Llanque (Univ. Nacional de S. Agustín, Arequipa, PERÚ), Angelo Mazza (Univ. degli Studi di Napoli, Nápoles, ITALIA), Luis Moya (Univ. Politécnica de Madrid, ESPAÑA), Joan Olmos (Univ. Politécnica de Valencia, ESPAÑA), Ignazia Pinzello (Univ. degli Studi di Palermo, Palermo, ITALIA), Julio Pozueta (Univ. Politécnica de Madrid, ESPAÑA), Alfonso Rivas (Univ. A. Metropolitana Azcapotzalco, Ciudad de México, MÉXICO), Silvia Rossi (Univ. Nacional de Tucumán, ARGENTINA), Adalberto da Silva (Univ. Estadual Paulista, Sao Paulo, BRASIL), Carlos Soberanis (Univ. Francisco Marroquín, Guatemala, GUATEMALA), Carlos A. Torres (Univ. Nacional de Colombia, Bogotá, COLOMBIA), Graziella Trovato (Univ. Politécnica de Madrid, ESPAÑA), Carlos F. Valverde (Univ. Iberoamericana de Puebla, MÉXICO), Fernando N. Winfield (Univ. Veracruzana, Xalapa, MÉXICO), Ana Zazo (Univ. del Bio-Bio, Concepción, CHILE)

**Realización y maquetación:**

Maquetación: ciur.urbanismo.arquitectura@upm.es

**© COPYRIGHT 2022**

ALVARO DANIEL RODRÍGUEZ ESCUDERO

Fecha de recepción: 14 de marzo

Fecha de aceptación: 30 de abril

I.S.S.N. (edición digital): 2174-5099

DOI: 10.20868/ciur.2022.4841

Año XIV, Núm. 141, marzo-abril 2022, 75 págs.

Edita: Instituto Juan de Herrera

**El papel de las ciudades pequeñas y medias en la articulación y  
cohesión territorial**  
**El caso del litoral mediterráneo andaluz y su red urbana polinuclear  
ante los recientes procesos de dinamización multifuncional**  
***The role of small and medium cities in the territorial articulation  
and cohesion***  
***The Case of the Andalusian Mediterranean Coast and Its  
Polinuclear Network of Cities in the Face of Recent Multifunctional  
Stimulation Processes***

DOI: 10.20868/ciur.2022.4841

**DESCRIPTORES:**

Cohesión territorial / ciudades medias / sistemas urbanos / dinamización multifuncional / planificación territorial

**KEY WORDS:**

*Territorial cohesion / medium-sized cities / urban systems / stimulation processes / territorial planning*

**RESUMEN:**

Las ciudades pequeñas y medias son un activo fundamental de los territorios y, aunque con un papel renovado hoy, siguen siendo, como históricamente, claves para el desarrollo equilibrado de nuestras regiones y sus sociedades. Aunque en torno a dicho papel pueden realizarse multitud de análisis, muy diversos, la articulación funcional es una de las dimensiones más interesantes a través de la cual comprobar cómo estas ciudades contribuyen, por su posición socioespacial intermedia, a la cohesión territorial.

La red polinuclear de nodos urbanos del litoral centro-oriental de Andalucía, entre las aglomeraciones urbanas de Málaga y la Costa del Sol y de Almería y el Poniente, constituye un interesante caso de estudio por ser escenario de la aparición e intensificación de una serie de procesos de gran impacto sobre las estructuras demográficas y económicas precedentes sin que esto haya supuesto una disminución de sus funciones de intermediación históricas. A través del análisis de la articulación territorial de esta red urbana, con Vélez-Málaga, Motril y Adra a la cabeza demográficamente, se defiende la necesidad de atender a las ciudades pequeñas y medias a la hora de plantear estrategias futuras de planificación y desarrollo territorial, reivindicando y considerando su necesario protagonismo.

**ABSTRACT:**

*Small and medium-sized cities are a fundamental asset of territories and, although with a renewed role today, they remain, as historically, key to the balanced development of our regions and their societies. Although a multitude of diverse analyses can be carried out on this role, functional articulation is one of the most interesting dimensions through which to verify how these cities contribute, due to their intermediate socio-spatial position, to territorial cohesion.*

*The polynuclear network of urban nodes on the central-eastern coast of Andalusia, between the urban agglomerations of Malaga and the Costa del Sol and Almeria and the Poniente, is an interesting case study because it is the scene of the appearance and intensification of a series of processes with a great impact on the previous demographic and economic structures without this having led to a reduction in their historical intermediary functions. Through the analysis of the territorial articulation of this urban network, with Vélez-Málaga, Motril and Adra at the demographic forefront, the need to pay attention to small and medium-sized towns when considering future strategies for territorial planning and development is defended, reaffirming and considering their necessary prominence.*

*\* Álvaro Daniel Rodríguez Escudero es Geógrafo por la Universidad de Málaga, y Máster en Planificación y Desarrollo Territorial Sostenible y Doctor en Ciencias Humanas, en la especialidad de Geografía, por la Universidad Autónoma de Madrid. Investigador postdoctoral del programa Margarita Salas para la Recualificación del Sistema Universitario Español en los grupos de investigación en Arquitectura, Urbanismo y Sostenibilidad (GIAU+S) de la Universidad Politécnica de Madrid y Paisaje y Territorio en España, Europa Mediterránea y América Latina de la Universidad Autónoma de Madrid.*

*alvarod.rodriguez@uam.es*

*ORCID: <https://orcid.org/0000-0002-0267-9622> (Álvaro Daniel Rodríguez Escudero)*

**CONSULTA DE NÚMEROS ANTERIORES/ACCESS TO PREVIOUS WORKS:**

La presente publicación se puede consultar en formato pdf en la dirección:

*This document is available in pdf format in the following web page:*

**<https://duyot.aq.upm.es/publicaciones>**

## ÍNDICE

1	JUSTIFICACIÓN Y METODOLOGÍA.....	6
1.1	Antecedentes .....	6
1.2	Fuentes de información y metodología .....	7
1.3	Delimitación y organización del ámbito.....	8
1.4	Los Censos de Población y Vivienda .....	15
1.5	Trabajo de campo: proceso de consulta.....	17
2	EN TORNO A LA ARTICULACIÓN Y LA COHESIÓN TERRITORIAL .....	22
2.1	Los conceptos de articulación y cohesión territorial con la movilidad como elemento clave .....	22
2.2	Los sistemas de ciudades pequeñas y medias y su papel en la articulación y cohesión territorial .....	26
3	RESULTADOS Y ANÁLISIS .....	27
3.1	Resultados y análisis del Censo de 2011.....	27
3.1.1	Lugar de trabajo de la población ocupada residente en los municipios de más de 20.000 habitantes.....	27
3.1.2	Población vinculada.....	28
3.2	Resultados y análisis del proceso de consulta .....	32
3.2.1	Variables de caracterización socioeconómica de la población .....	33
3.2.2	Variables socioeconómicas de la relación entre la población y su entorno .....	36
3.2.3	Variables de caracterización, percepción e identificación de la población con su entorno .....	44
4	ARTICULACIÓN Y COHESIÓN TERRITORIAL EN EL ÁMBITO DE ESTUDIO .....	61
5	BIBLIOGRAFÍA.....	68

# 1 JUSTIFICACIÓN Y METODOLOGÍA

## 1.1 Antecedentes

El presente artículo se enmarca en un estudio mucho más extenso en torno a la planificación territorial en el litoral mediterráneo andaluz, más concretamente, al análisis del sistema de relaciones territoriales configurado en la red polinuclear de ciudades pequeñas y medias de dicho espacio, con Vélez-Málaga (provincia de Málaga), Motril (Granada) y Adra (Almería) a la cabeza demográficamente. En este documento se aborda una de las muchas y diversas dimensiones de dicho sistema, la funcional, a partir de la cuál conocer en detalle el nivel de articulación territorial existente en dicha red, clave a la hora de entender el territorio y de poder llevar a cabo sobre él acciones en materia de planificación y/o desarrollo.

El área centro-oriental del litoral mediterráneo andaluz, a la que se aplican los métodos que se proponen en páginas sucesivas —y cuya delimitación también se concreta más adelante— se caracteriza por contar con una organización humana particular fruto, precisamente, de una también particular disposición de la base físico-geográfica sobre la que diferentes sociedades se han ido desarrollando. Esto ha determinado, por consiguiente, un sistema de relaciones territoriales singular que lo hacen espacialmente atractivo en cuanto a su análisis y conocimiento y que, en cierto modo, justifica estudios como este. Algunas de dichas particularidades son, entre otras, la cercanía al mar, y en paralelo y relativamente cercana, una barrera montañosa en disposición este-oeste que deja un estrecho pasillo entre las cumbres de la Penibética y el mar Mediterráneo, lo que ha permitido la existencia de escasas pero bien aprovechadas llanuras y vegas litorales que son precisamente los espacios en los que se han originado y desarrollado las referidas ciudades de tamaño pequeño o medio y las principales actividades de la zona, muy marcadas por un clima mediterráneo con unos matices locales singulares; unas vegas que, a su vez, han procurado las conexiones internas, a través de sus cuencas, de los núcleos litorales y prelitorales con los más interiores, configurando una estructura territorial *en peine* muy característica de este cuadrante peninsular.

En base a estos antecedentes brevemente presentados, y de acuerdo con el objetivo de analizar la dimensión funcional de la articulación territorial en sistemas urbanos de ciudades pequeñas y medias, a lo largo del texto cobra especial relevancia el estudio de los desplazamientos que la población hace por el territorio, por diversos motivos, ya que este es el factor que refleja más fidedigna y significativamente esa funcionalidad, aun sabiendo que el análisis real de un sistema de relaciones, con impronta territorial, es casi imposible. En todo caso, el conocimiento de esta movilidad, atendiendo a numerosas variables y métodos directos e indirectos de captación de información, resulta necesario y clave para conocer mejor el complejo nivel de conectividad social y económica y sus características. Y es que la articulación encuentra en la movilidad su principal fundamento. No es ni mucho menos el factor único y completo que puede proporcionar información sobre esta materia, pero si es el más accesible y manejable desde el punto de vista metodológico, además de ofrecer resultados fiables y cercanos a la realidad.

Además de los propios desplazamientos, resulta fundamental en este análisis atender a cómo la población percibe y caracteriza su territorio, contrastando cómo son los desplazamientos que las personas realizan por él y cómo se identifican con dichos desplazamientos y con el territorio en el que desarrollan su vida cotidiana, intentando vislumbrar la posible influencia o el papel que el lugar de residencia o el sentimiento de pertenencia al mismo pueden tener en la movilidad de las personas, de ahí que el concepto de identidad tenga aquí su justificada cabida. Ambos conceptos, como apunta Natera (2001), son recíprocos e interactúan, debiendo entenderse y tratarse de manera conjunta.

Todo esto permitirá conocer en detalle cómo se configura la capacidad articuladora y cohesionadora de las pequeñas ciudades, más concretamente de las del ámbito seleccionado en relación con su territorio más próximo, con su hinterland, examinando también qué capacidad de articulación tienen entre ellas, algo especialmente relevante si se tiene en cuenta que aspectos como el de la movilidad, y por ende el de la articulación, han sido atendidos desde la academia y la técnica, pero sobre todo en referencia a grandes ciudades y áreas metropolitanas. Sin embargo, todas estas cuestiones resultan igualmente trascendentales para espacios urbanos en los que las ciudades pequeñas y medias son los nodos principales y donde también existe, un sistema muy complejo de relaciones en el que la dimensión funcional requiere de atención, más todavía cuando, en el caso que concierne a estas páginas, debido a toda una serie de procesos recientes de fuerte impacto en las estructuras humanas y económicas precedentes -turismo y agricultura intensiva, básicamente-, dicha articulación se ha complejizado enormemente, con cambios en múltiples sentidos, dejando sin efecto estudios y acercamientos que diversos autores e instituciones han venido realizando en los últimas décadas.

En consecuencia, este artículo supone una actualización del conocimiento, prestando primero atención al fundamento teórico que da sentido a los análisis de la articulación funcional e interesándose luego por la validez y utilidad de algunas fuentes directas de información disponibles para advertir, de primera mano, las diferentes relaciones de interdependencia que pueden reconocerse en el ámbito concreto seleccionado.

## **1.2 Fuentes de información y metodología**

Las principales fuentes de información a través de las cuáles se analizan los aspectos que se han venido reseñando en párrafos anteriores son directas, fundamentalmente, ya que proporcionarán datos relativos a la movilidad de la población, a doble escala; por un lado, para conocer el nivel de articulación de cada ciudad pequeñas y media del ámbito seleccionado y, por otro, para conocer el nivel de interdependencia entre ellas y sus hinterlands. Por tanto, los análisis a partir de los datos obtenidos se harán en paralelo, combinando escalas.

En base a esto, la mayor parte de los contenidos del estudio se obtendrán mediante el análisis de datos procedentes del Censo de Población y Vivienda de 2011 y de la realización de un proceso de consulta a la población mediante encuestas directas a una muestra representativa de la misma.

Además, por la propia naturaleza del concepto de articulación, se requiere de la utilización, en mayor medida, de datos de tipo cuantitativo que permitan efectuar análisis fidedignos y establecer comparativas, además sobre un espacio en el que la ausencia de aglomeraciones urbanas ha provocado un déficit de atención a este asunto desde el punto de vista técnico, político y académico, como ya se ha recalcado.

Por tanto, el acercamiento a la articulación es complejo tanto en lo que se refiere a la búsqueda de fuentes de información fiables y sólidas como al propio tratamiento de sus resultados, en muchos casos desfasados, de escasa calidad y/o muy voluminosos, lo que requiere precisamente de fuentes directas, de un trabajo de campo que es también complejo en su estructura, planteamiento, metodología y resultados, pero representativo y válido. Independientemente de la realización de este trabajo, basado en las referidas encuestas, se ha llevado a cabo una ardua búsqueda de otras fuentes de información con capacidad de poner algo de luz sobre el tema, aunque ciertamente el resultado dista mucho de ser lo suficientemente significativo como para desarrollar este estudio teniendo únicamente en cuenta dichas fuentes.

Solo el Censo de Población y Vivienda de 2011 -el último del que hay datos disponibles, aunque el de 2021 ya se ha realizado- y algunas reseñas bibliográficas, muchas de las cuáles publicadas hace ya varias décadas, pueden tenerse en consideración, pero sin la validez y representatividad deseada. Y es que la falta de estudios recientes es otro de los problemas a la hora de abordar la articulación de espacios con núcleos urbanos de pequeña y mediana dimensión, lo que justifica también la utilización de estas fuentes directas.

### **1.3 Delimitación y organización del ámbito**

A la hora de establecer una delimitación del ámbito de estudio hay que tener presentes aquellos procesos que tienen lugar en él, y que lo complejizan, pues rebasan las diferentes divisiones político-administrativas existentes en la actualidad, dificultando en un primer momento ese ejercicio de circunscripción. El objetivo del presente artículo no es el de delimitar con exactitud un área funcional determinada, sino el de analizar y comprender la articulación en un sistema de pequeñas ciudades, en este caso utilizando el de las urbes históricas del frente centro-oriental del litoral mediterráneo andaluz, como una de las muchas dimensiones de los sistemas de relaciones territoriales que se tejen a partir y en torno a estas ciudades. Sin embargo, para la captación de información, es necesario marcar unos límites que permitan definir un espacio más concreto.

La delimitación inicial a partir de la cual se va a trabajar se basará en las divisiones administrativas vigentes ya que estas son organizaciones territoriales que deben tenerse en cuenta porque, con más o menos acierto en su gestación política, son realidades sólidas e identificables sobre las que se toman decisiones que tienen efectos territoriales significativos (Farinós y Fernández, 2017). Así, se van a usar como base los cinco partidos judiciales del hinterland Vélez-Málaga—Motril—Adra (figuras 1 y 2).





Figura 1. Localización del ámbito de estudio en su contexto geográfico.  
Fuente: Elaboración propia.

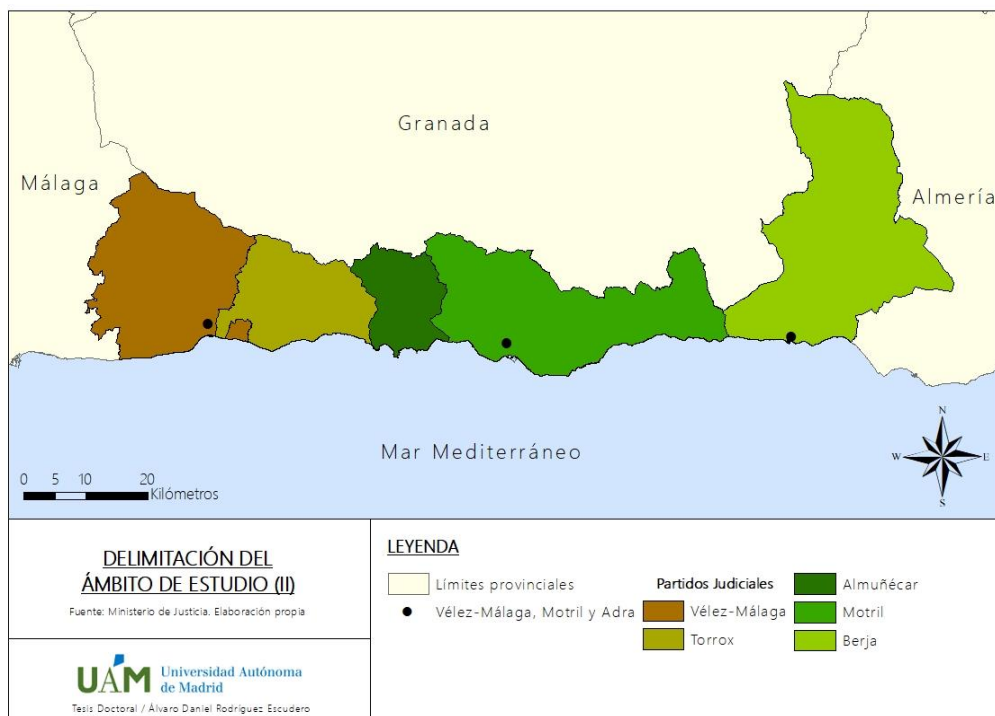


Figura 2. Delimitación del ámbito de estudio.  
Fuente: Elaboración propia.

Aunque estos ámbitos no sean una estructura a partir de la cual se organizan y aplican políticas tan importantes como pueda ser la de ordenación del territorio, se trata de divisiones administrativas vigentes, que responden en buena medida a razones geohistóricas relevantes para la investigación, tanto por los municipios incluidos en cada uno de los partidos en torno a su cabecera judicial, como por ajustarse bien al espacio central del Mediterráneo andaluz objeto de la investigación.

Se podrían haber utilizado otras divisiones como los planes subregionales de ordenación, aunque esto llevaría a incluir ciudades de mayor tamaño o áreas funcionalmente de carácter más metropolitano. La comarca, por ejemplo, también puede tratarse como una división oportuna, pero en Andalucía, sin embargo, ha tenido un tratamiento heterogéneo y un escaso recorrido. Por tanto, se toman como referencia cinco partidos judiciales que son los de Vélez-Málaga, Torrox, Almuñécar, Motril y Berja (Ministerio de Justicia, 2022), que tienen como cabeza de partido a las localidades homónimas, que son a su vez las más pobladas de cada uno, excepto en el caso del partido de Berja cuyo núcleo principal, en habitantes, es Adra. Los partidos judiciales cuentan, además, por el momento en el que se establecen y organizan, con una delimitación que ejemplifica de manera muy clara la tradicional organización del territorio y las históricas ligazones entre la costa y el interior y entre los diferentes municipios. Igualmente es necesario recalcar la importancia de conocer los resultados en función de si la población vive en municipios interiores, de vertiente (intermedios) o litorales -los más poblados-. Esto no solo va a aportar información añadida a la articulación sino también a la identidad si se considera que el lugar concreto de residencia de una persona es relevante para ambos aspectos (figuras 3 a 8).

<b>POBLACIÓN DEL ÁMBITO</b>					
<b>DIVISIÓN EN PARTIDOS JUDICIALES Y ÁMBITO GEOGRÁFICO</b>					
Partidos judiciales	N.º de municipios	N.º de Municipios según ámbito geográfico			Población 01.01.2019
Vélez-Málaga	17	11 interiores	5 intermedios	1 litorales	105.240
Torrox	8	3	2	3	54.482
Almuñécar	4	2	1	1	28.793
Motril	14	2	7	5	97.093
Berja	9	5	2	2	48.616
<b>TOTAL</b>	<b>52</b>	<b>23</b>	<b>17</b>	<b>12</b>	<b>334.224</b>

Figura 3. Organización de la población en el ámbito de estudio.

Fuente: Elaboración propia a partir del Padrón Municipal del Instituto Nacional de Estadística.

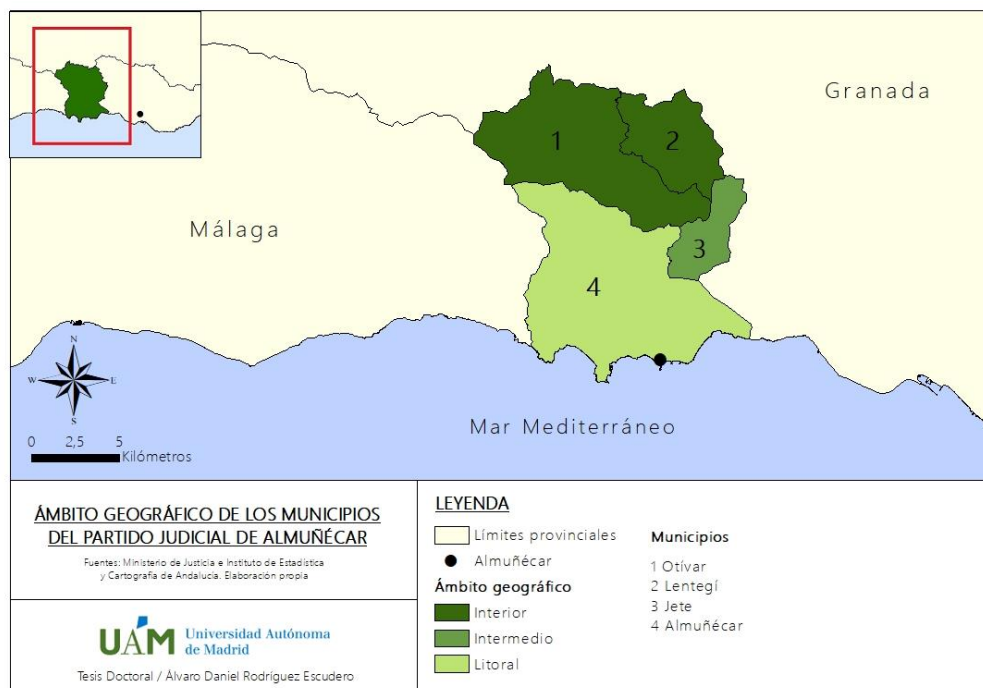


Figura 4. Ámbito geográfico de los municipios del partido judicial de Vélez-Málaga (Málaga). Fuente: Ministerio de Justicia e Instituto de Estadística y Cartografía de Andalucía (IECA). Elaboración propia.

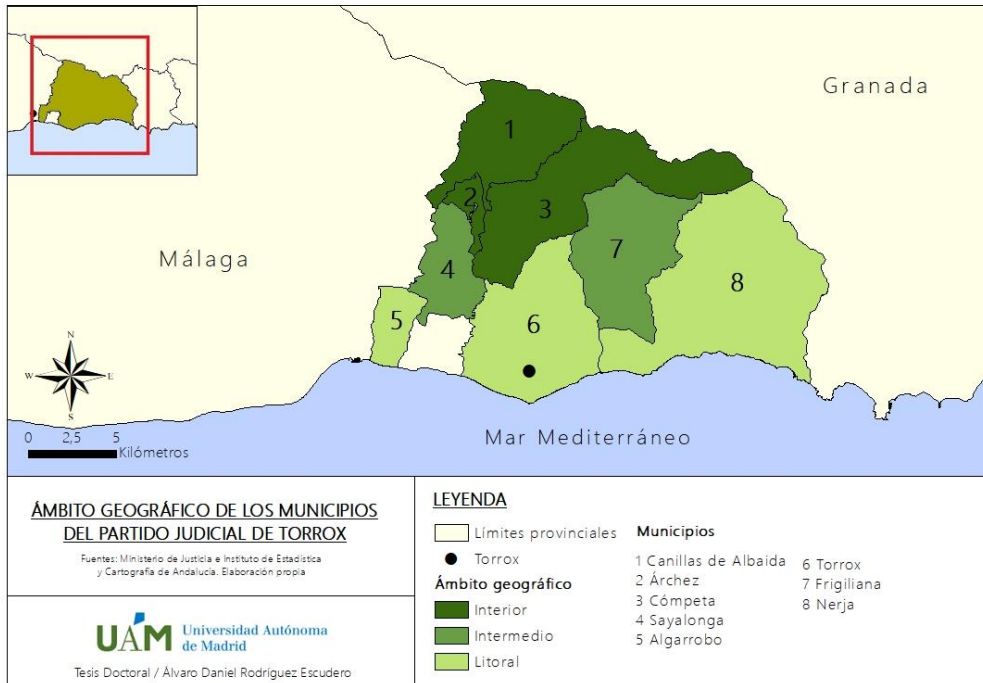


Figura 5. Ámbito geográfico de los municipios del partido judicial de Torrox (Málaga). Fuente: Ministerio de Justicia e Instituto de Estadística y Cartografía de Andalucía (IECA). Elaboración propia.

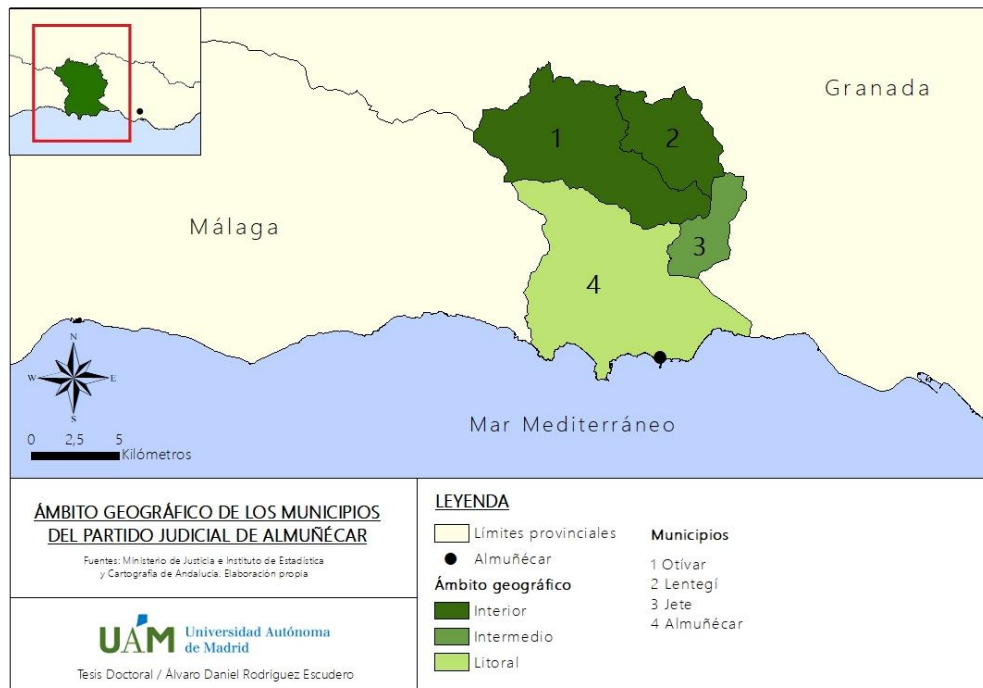


Figura 6. Ámbito geográfico de los municipios del partido judicial de Almuñécar (Granada). Fuente: Ministerio de Justicia e Instituto de Estadística y Cartografía de Andalucía (IECA). Elaboración propia.

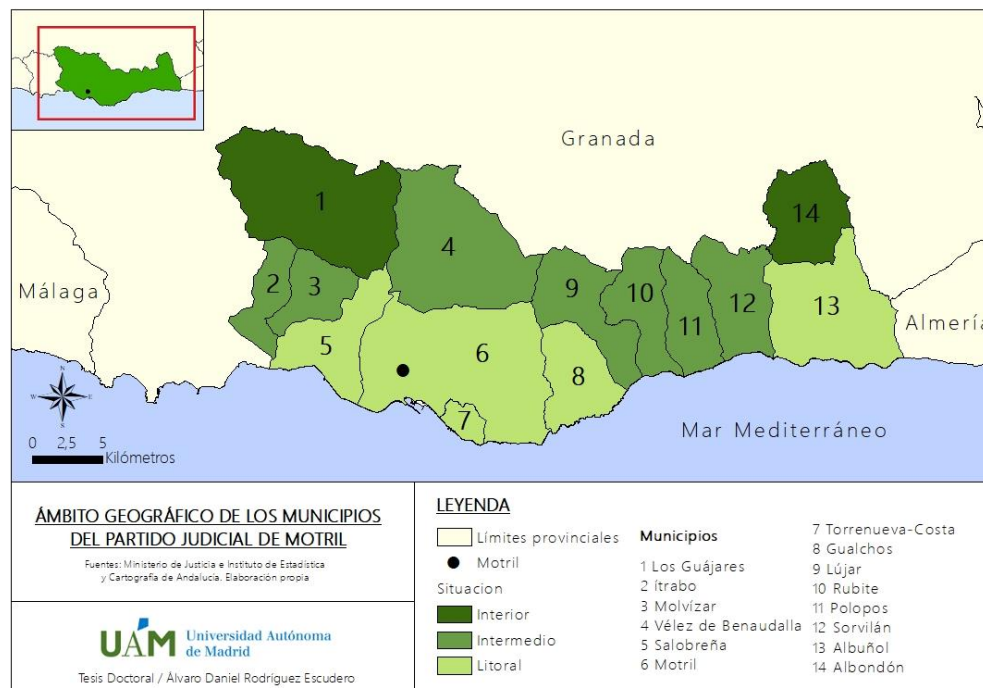


Figura 7. Ámbito geográfico de los municipios del partido judicial de Motril (Granada). Fuente: Ministerio de Justicia e Instituto de Estadística y Cartografía de Andalucía (IECA). Elaboración propia.



Figura 8. Ámbito geográfico de los municipios del partido judicial de Berja (Almería). Fuente: Ministerio de Justicia e Instituto de Estadística y Cartografía de Andalucía (IECA). Elaboración propia.

A través de las figuras anteriores se puede establecer una primera aproximación a las características del ámbito de la investigación que contaba, a 1 de enero de 2019, con 334.224 habitantes, en un total de 52 municipios, casi la mitad pertenecientes a la provincia de Málaga -25-, 18 a la granadina y los 9 restantes a la provincia de Almería. Los partidos judiciales de Vélez-Málaga y Motril son los más poblados ya que entre los dos suman a 6 de cada 10 empadronados en el conjunto del área de estudio. Ambos partidos son, a su vez, los que cuentan con las ciudades más pobladas, sus propias cabeceras homónimas, con 81.643 habitantes en el caso de Vélez-Málaga y 58.020 en el de Motril, representando ambos núcleos el 42% de la población total del ámbito. Les siguen los municipios de Almuñécar (provincia de Granada; 26.514 habitantes), Adra (Almería; 25.148), Nerja (Málaga; 21.091), Torrox (Málaga; 17.234), Berja (Almería; 12.415) y Salobreña (Granada; 12.381). Todo ello nos va ofreciendo una caracterización de la realidad actual marcada por una fuerte concentración de la población en el litoral, más concretamente, en las pequeñas vegas y llanuras costeras en las que se localizan los núcleos urbanos con mayor volumen demográfico, lo que influirá notablemente en el sistema de relaciones territoriales y en dimensiones de este como la movilidad o la identidad.

El ámbito de estudio, en definitiva, quedaría limitado como el espacio geográfico costero e interior existente entre los municipios de Vélez-Málaga, al oeste, y Adra, al este, —Balanegra, más concretamente—. es decir, entre los modelos de explotación intensiva del territorio por el turismo de masas de Málaga y la Costa del Sol (figura 9) y por los invernaderos de producción hortícola con orientación comercial (figura 10).



Figura 9. Vista aérea de los municipios de Torremolinos y Benalmádena, en la provincia de Málaga, con un modelo territorial claramente orientado al turismo masivo de sol y playa y cuyos procesos se extienden por el territorio ejerciendo una fuerte presión sobre el ámbito objeto del presenta artículo.

Fuente: Google Earth.



Figura 10. Vista aérea de varios municipios del Poniente de Almería, con la ciudad de El Ejido en la zona central, con un modelo territorial claramente orientado a la producción hortícola intensiva bajo plástico y cuyos procesos se extienden por el territorio ejerciendo una fuerte presión sobre el ámbito objeto del presenta artículo.

Fuente: Google Earth.

Presentada, estructurada y caracterizada el área de trabajo, se procede ahora a analizar las dos principales fuentes de información que constituyen, junto con la



- En primer lugar, el Censo de 2011 se realiza a una muestra de la población (5,7 millones de personas = 3 millones de viviendas, el 12% de la población), lo que disminuye su nivel de precisión respecto a Censos anteriores.
- En segundo lugar, y en relación con lo anterior, el Censo de 2011 impide obtener datos directos de movilidad obligada de municipios de menos de 20.000 habitantes, aunque si aparece la población vinculada en aquellos que superan los 10.000. Por ello, casi el 90% de los municipios del ámbito de estudio quedan fuera de toda posibilidad de acceso a datos sobre lugar de residencia de la población que trabaja en ellos o sobre el lugar de trabajo de su población ocupada fuera, por ejemplo.
- En tercer lugar, no parece útil analizar los datos de los Censos de 2001 y 1991, imposibles de comparar con el de 2011 y demasiado lejanos en el tiempo.
- En cuarto lugar, los Censos ofrecen información relativa a la movilidad obligada (residencia-trabajo), pero no atienden ningún aspecto con la movilidad que se realiza por otros motivos, como el ocio, mermando el estudio de la articulación funcional en todas sus dimensiones al dejar fuera movimientos de la población muy relevantes para el análisis de la movilidad.
- En quinto lugar, la realización del último Censo sin la presencia de los encuestadores en los hogares determina, además del propio margen de error de la fuente, posibles errores en las respuestas a las preguntas por parte de quienes se encargan de cumplimentarlas. Por ejemplo, puede haber confusión entre cuál es el lugar de residencia habitual y cuál es el municipio de empadronamiento, que en muchos casos difiere (Salom y Delios, 2001).

En todo caso, el Censo debe tener en cuenta como una fuente relativamente útil, aunque incompleta, sobre todo en lo referente al ya citado concepto de población vinculada, con cierto nivel de desagregación y que responde al incesante incremento de los desplazamientos que realizan las personas por el territorio. La población vinculada se define, de acuerdo con el INE, como el conjunto de personas que tienen algún tipo de vinculación con un municipio determinado, ya sea porque residen allí, porque trabajan o estudian allí o porque suelen pasar en él ciertos periodos de tiempo (de al menos 14 noches). Por esto, la población vinculada permite disponer de una mejor estimación de la carga real de población que debe soportar un municipio, pudiendo extraer los siguientes datos:

- Población vinculada residente, incluye: Población que sólo reside en él porque no trabaja ni estudia / Población que sólo reside en él porque trabaja o estudia en un municipio distinto al de residencia / Población que reside y trabaja / Población que reside y estudia.
- Población vinculada no residente, incluye: Población vinculada que no reside, pero trabaja en él / Población vinculada que no reside, pero estudia en él / Población vinculada que no reside, tampoco trabaja o estudia, pero pasa más de 14 noches al año en él.



Con esto, una persona puede estar vinculada a un máximo de tres municipios, pues puede residir en uno, trabajar o estudiar en otro y pasar más de 14 noches al año en un tercero. A partir de aquí el INE ofrece la tasa de vinculación, que es el % de población vinculada de un municipio respecto a la población residente en él.

## **1.5 Trabajo de campo: proceso de consulta**

La problemática surgida a raíz del análisis de las variables útiles para el estudio de la articulación funcional atendiendo a los contenidos del Censo ha hecho necesario ampliar el método y las fuentes de recopilación de información. No solo el Censo atiende a este asunto, sino que también se han encontrado otros estudios e investigaciones de utilidad, pero también con dificultades de aplicación porque se realizan sobre un espacio geográfico diferente al delimitado aquí, generalmente abarcando todo el litoral o solo las principales aglomeraciones, porque no utilizan fuentes propias y directas de recogida de datos o porque son estudios realizados en los años 80 o 90 del siglo pasado, y por tanto, desfasados.

Esta conjunción de hechos requiere de una adaptación metodológica y de la necesidad de recurrir a nuevas formas de estudio por lo que se ha optado por un proceso de consulta consistente en la realización de encuestas directas a la población aplicando como criterios de muestreo la estructura demográfica -grupos de edad- y la división geográfica -municipios interiores, intermedios o litorales-.

El objetivo de las encuestas es analizar las pautas de comportamiento de la población, con perspectiva funcional y territorial, principalmente a través de cómo son los desplazamientos de la población tanto obligados como voluntarios, cómo los realizan y con qué frecuencia. En este sentido la identidad, el arraigo o el apego al territorio se convierten también en elementos de gran influencia en relación con la movilidad. De hecho, muchas de las preguntas del proceso de consulta tienen la intención de desvelar estas cuestiones, pudiendo una persona entender que su núcleo de referencia para determinados servicios es uno, pero su núcleo de referencia en términos de identidad es otro, por apego, por vivencias o por las propias delimitaciones administrativas.

En definitiva, la realización del proceso pretende suplir la falta de información sobre la articulación funcional en el ámbito. La información extraída de las encuestas que conforman dicho proceso puede considerarse fiable y útil, aunque por motivos operativos no puedan gozar de mayor representatividad de la que ya de por sí tienen. Se ha intentado realizar el máximo número de encuestas con preguntas significativas y directas para obtener la mejor información posible, aun con estas limitaciones. Se suple así una manifiesta falta de atención al análisis de la movilidad fuera de los ámbitos metropolitanos o de las grandes urbes, algo que va muy en línea, precisamente, con el reciente hecho conocido de que el INE ha comenzado a captar datos de ubicación a partir de los terminales telefónicos móviles de toda la población de cara a realizar uno de los estudios e investigaciones más importantes realizados

nunca sobre movilidad en España y que se incluirá en el Censo de Población y Vivienda de 2021<sup>1</sup>, del que se está a la espera de conocer resultados.

La ficha técnica del proceso de participación, teniendo en cuenta los municipios presentados y analizados en el apartado 1.3, requiere tener en cuenta a una población mayor de 300.000 habitantes, es decir, que se consideraría infinita de acuerdo con la metodología estadística del Harvard College (Ruiz, 2006). Por tanto, para obtener una fiabilidad aceptable, el número de encuestas a realizar ha quedado estipulado en 270, con un nivel de confianza del 95% y un margen de error de un 5,99%. En la búsqueda de una mayor calidad de los resultados, se opta por primar la variabilidad de los encuestados, más que su cantidad, por lo que la consulta queda basada en la realización de un muestreo polietápico aleatorio simple estratificado por cuotas proporcionales, es decir, se va a tener muy en cuenta la realización de las entrevistas de tal forma que queden bien representada toda la población en función de su género (se puede hablar prácticamente de una relación entre hombres y mujeres del 50/50, aunque el género no es determinante a la hora de realizar un desplazamiento), grupo de edad (tres grupos, según los tramos del Padrón Municipal), y lugar de residencia habitual (se esté o no empadronado en él).

En base a estas características, 85 encuestas se han realizado en el partido judicial de Vélez-Málaga, 46 en el de Torrox, 28 en el de Almuñécar, 74 en el de Motril y 37 en el de Berja. Por ámbitos geográficos, 31 corresponden a municipios interiores, 34 a los de zona intermedia, de las vertientes del antepaís serrano, y 205 a litorales. Por grupos de edad, de las 270 encuestas totales, 55 se han realizado a menores de 20 años, 53 a mayores de 65 y 162 al grupo intermedio, entre 20 y 65 años.

Respecto al cuestionario, se han seleccionado preguntas cuyas respuestas aporten información lo más precisa posible y se ha optado por la inclusión de preguntas de tipo cuantitativo, en su mayoría, que permiten un manejo más fácil y adecuado a la hora de establecer comparativas. La información cualitativa tiene mucho interés, pero impide una generalización de los resultados al ser una muestra relativamente reducida de la población la que participa en el proceso de consulta. Se han primado, de acuerdo con esto, las preguntas de respuesta cerrada, aunque alguna se ha dejado abierta a interpretación libre del encuestado. El cuestionario, que intenta así traducir los objetivos de la investigación y aportar información válida y útil, es el siguiente, siguiendo la numeración el orden de las preguntas planteadas:

- Grupo 1. Variables socioeconómicas personales y del hogar
  - 01 Género (hombre, mujer o no binario)
  - 02 Edad
  - 03 Lugar de nacimiento (España o fuera de España)
  - 04 Lugar de residencia (especificando núcleo, no solo municipio)

---

<sup>1</sup> Véase "El INE comienza a rastrear millones de móviles para conocer la movilidad de los españoles" (RTVE, 2019). Recuperado de: <https://www.rtve.es/noticias/20191118/ine-comienza-hoy-rastrear-millones-moviles-para-conocer-movilidad-espanoles/1991280.shtml>

- 06 Actividad principal (a elegir, utilizando como base los códigos de 1 y/o 2 dígitos de la Clasificación Nacional de Actividades Económicas a fecha 13.05.14)
- 07 Situación laboral (cuenta ajena, cuenta propia, rentista o sin ingresos)
- 08 Nivel de ingresos medios mensual (a elegir, entre 4 rangos)
- 09 ¿Dispone de carné de conducir, mínimo tipo B? (sí o no)
- 10 ¿Dispone de vehículo propio? (sí o no)
- 11 En caso afirmativo, ¿cuántos vehículos tiene?
- Grupo 2. Variables socioeconómicas de la relación entre la población y su entorno (A. MOVILIDAD OBLIGADA)
  - 12 ¿Trabaja en el mismo municipio en el que reside habitualmente?
  - 13 ¿Estudia en el mismo municipio en el que reside habitualmente?
  - 14 ¿Cuánto tiempo, en minutos, hay, aprox., entre su vivienda habitual y su puesto de trabajo o centro de estudio? (a elegir, entre 4 tramos)
  - 15 ¿Cuál es el método de transporte que utiliza para realizar, habitualmente dicho desplazamiento? (vehículo propio o compartido o transporte público)
- Grupo 2. Variables socioeconómicas de la relación entre la población y su entorno (B. MOVILIDAD COMERCIAL Y DE OCIO)
  - 16 ¿Dónde compra los productos básicos de su cesta de la compra? (mismo municipio de residencia u otro municipio, especificando dónde)
  - 17 ¿Con qué frecuencia acude a adquirir este tipo de alimentación (a diario, dos o tres veces por semana, una vez a la semana, una vez al mes)
  - 18 ¿Dónde compra el resto de los productos de su cesta de la compra?
  - 19 ¿Con qué frecuencia acude a adquirir este tipo de alimentación?
  - 20 ¿Dónde compra la ropa de tipo "informal"?
  - 21 ¿Con qué frecuencia acude a adquirir este tipo de ropa?
  - 22 ¿Dónde compra la ropa de tipo "formal"?
  - 23 ¿Con qué frecuencia acude a adquirir este tipo de ropa?
  - 24 ¿Dónde compra los artículos básicos del equipamiento del hogar?
  - 25 ¿Dónde compra el resto de los artículos del equipamiento del hogar?
  - 26 ¿Con qué frecuencia acude a adquirir equipamiento para su hogar?
  - 27 ¿Dónde acude al cine?
  - 28 ¿Con qué frecuencia realiza esta actividad?
  - 29 ¿Dónde acude a ver conciertos, espectáculos u obras de teatro?

- 30 ¿Con qué frecuencia realiza esta actividad?
- Grupo 2. Variables socioeconómicas de la relación entre la población y su entorno (C. MOVILIDAD DE ACCESO A SERVICIOS PÚBLICOS Y/O PRIVADOS)
  - 31 ¿Dónde se encuentra el centro sanitario al que acude cuando necesita hacer uso de un servicio médico básico? (mismo municipio de residencia u otro municipio, especificando dónde)
  - 32 ¿Dónde se encuentra el centro sanitario al que acude cuando tiene una urgencia médica?
  - 33 ¿Dónde se encuentra el centro sanitario al que acude cuando necesita hacer uso de alguna especialidad médica?
  - 34 ¿Dónde se encuentra la oficina de la entidad financiera a la que acude para hacer uso de los servicios bancarios?
  - 35 ¿Dónde se encuentra el centro de la administración pública al que acude a realizar gestiones administrativas por encima de las de su ayuntamiento?
  - 36 ¿Hace algún otro tipo de desplazamiento para realizar otra actividad no contemplada en las preguntas anteriores? (sí o no)
  - 37 En caso afirmativo, ¿cuál es el motivo del desplazamiento?
  - 38 ¿Con qué frecuencia lo realiza?
- Grupo 3. Variables de caracterización, percepción e identificación de la población con su entorno
  - 39 ¿Cuál considera usted que es su municipio de referencia en cuanto a las funciones comerciales y de ocio?
  - 40 ¿Cuál considera usted que es su municipio de referencia en cuanto a los equipamientos y servicios públicos sanitarios, educativos, etc.?
  - 41 ¿Cuál considera que es su comarca? (especificar, prestando especial atención al topónimo de referencia utilizado)
  - 42 ¿Qué municipio consideraría como la cabecera o núcleo principal de su comarca?
  - 43 ¿Hasta qué punto se siente usted vinculado con dicha cabecera o núcleo principal? (poco o nada, medianamente o muy vinculado)
  - 44 ¿Hasta qué punto se siente usted identificado con su comarca?
  - 45 ¿Hasta qué punto se siente usted identificado con su provincia?
  - 46 ¿Hasta qué punto se siente usted identificado con su región? (Andalucía)
  - 47 ¿Ha cambiado su municipio de referencia, sobre todo en cuanto a las funciones comerciales y de ocio, a partir de la puesta en servicio definitiva de las autovías A-7 y/o A-44? (sí o no)

- 48 ¿Cómo considera que es la accesibilidad a su municipio? (mala o muy mala, regular o buena o muy buena)
- 49 ¿Cómo considera que es la accesibilidad a la cabecera comarcal?
- 50 ¿Cómo considera que es la accesibilidad a la capital provincial?
- 51 ¿Cree que la accesibilidad, a nivel comarca, ha mejorado en los últimos años a nivel general?
- 52 De las siguientes políticas de desarrollo o acciones públicas, marque las 3 que considera más necesarias para mejorar el nivel de vida socioeconómico de su municipio o comarca (especificar entre 20 predeterminadas, pudiendo especificar otras libremente)
- 53 De los siguientes factores y elementos propios de los paisajes de su entorno, ¿en qué medida cada uno de ellos refleja el paisaje de su municipio? (determinar, para cada factor y elemento -un total de 12 predeterminados si refleja nada, poco o mucho el paisaje, pudiendo especificar otros libremente)
- 53 (BIS) ¿Cuál es el elemento patrimonial más relevante? (especificar uno o varios en concreto, ya sean del patrimonio histórico agrícola, industrial, cultural, civil, religioso...)
- 54 Si usted mantuviese sus mismas condiciones laborales y/o sociales actuales ¿abandonaría su municipio y su comarca para trasladarse a otro lugar? (sí o no)

Como ya se ha dicho en páginas anteriores, este estudio que se presenta aquí forma parte de una investigación mucho más extensa, de ahí la gran cantidad y variabilidad de preguntas que conforman el cuestionario. En este caso, por motivos propios de la publicación, no solo se presentarán los resultados de forma muy sintética y esquemática para facilitar su lectura y comprensión, sino que además se prestará atención a aquellos que de forma más directa ofrecen información relativa la movilidad, pues otros como los de caracterización socioeconómica de las personas y sus hogares son útiles, pero imposibles de analizar aquí con detalle.

Antes de proceder a la presentación de los resultados se ofrece un breve marco teórico que justifica y fundamenta el porqué del análisis de la articulación territorial y su necesario estudio para conocer el funcionamiento y organización de los sistemas de relaciones territoriales que tienen como nodos principales a ciudades de tamaño pequeño y medio.

## **2 EN TORNO A LOS CONCEPTOS DE ARTICULACIÓN Y COHESIÓN TERRITORIAL**

### **2.1 Los conceptos de articulación y cohesión territorial con la movilidad como elemento clave**

La articulación del territorio es un asunto conceptualmente complejo, especialmente cuando se aborda su análisis y el de aquellos factores que la concretan en el territorio. En primer lugar, cuando se hace referencia a la articulación se puede hablar de una articulación económica o funcional, esto es, de los flujos de bienes, capitales y personas; en segundo lugar, se puede hablar de una articulación física, basada en las infraestructuras. Ambas son importantes al influir, de una u otra forma, en el sistema de relaciones territoriales del ámbito concreto sobre el que se aplican las diferentes teorías y métodos que se vienen presentando en estas páginas.

En lo que respecta a la articulación funcional, en las últimas décadas se vienen produciendo cambios muy profundos en el escenario costero peninsular, y por ende, en la franja del Mediterráneo andaluz. En el último cuarto del siglo XX, con el desmoronamiento de los sistemas socioeconómicos de las vertientes serranas vigente durante varios siglos, se produce una desarticulación del sector primario - arboricultura de secano- de las pequeñas ciudades a las que históricamente ha estado ligado, apareciendo en la franja litoral toda una serie de actividades, como la agricultura intensiva y el turismo de masas, hoy funciones económicas principales, pero desarticuladas en cierto modo de un sistema urbano del que no dependen tanto como las actividades históricas. Es el caso, por ejemplo, de la producción de hortalizas extratempranas en los invernaderos o de frutas subtropicales, con un impacto menor en su hinterland del que tenía los frutos secos de la arboricultura de montaña —como las pasas en la zona malagueña de la Axarquía— o el parral, en el entorno de Berja, en Almería, controlado desde los núcleos cabecera de cada área que ejercían de ciudades fiscalizadoras y, además, de puntos de transporte y exportación. Evidentemente estas actividades recientes tienen un impacto en el territorio dada su elevada capacidad de transformación del mismo y del amplio consumo de recursos del que se valen, pero no se puede hablar de una verdadera ligazón entre los núcleos de población y las actividades agrícolas modernas. Por tanto, el turismo, así como las nuevas agriculturas son hoy ajenas a esta tradicional estructura territorial, pero inducen cambios notables en la articulación económica, o funcional. De la misma forma, también ha habido cambios en lo relativo a la articulación física. Aunque a nivel interno y de accesibilidad al ámbito todavía caben mejoras, la finalización en todo el hiato central del Mediterráneo andaluz de las vías de alta capacidad ha sido clave.

En este contexto, la articulación, en los dos sentidos referidos, es determinante, y la movilidad la expresión más idónea a partir de la cuál abordarla teniendo en cuenta que es el factor que la concreta en el territorio al quedar ésta determinada por el conjunto de procesos que tienen como finalidad el desplazamiento de la población por el espacio, por diversas causas, entre ellas el acceso al lugar de trabajo y/o estudio o el acceso a determinados bienes y servicios. La movilidad se convierte así en un

factor muy relevante que arroja información veraz sobre la articulación económica o funcional de un territorio, pero también sobre la articulación física. En esta línea, la mayoría de los estudios que han centrado sus investigaciones en la articulación territorial, de manera teórica o aplicada a áreas determinadas, han coincidido en apuntar a la movilidad de la población como un pilar básico de ella, además de las propias actividades económicas o las infraestructuras, que también intervienen y contribuyen a su estructuración y organización en sus dimensiones funcional y física.

Por tanto, en las últimas décadas han proliferado estudios en los que la movilidad se ha erigido como un aspecto clave para el entendimiento de las realidades territoriales. Si bien es cierto que tradicionalmente estos estudios han estado muy orientados al análisis de la movilidad en las áreas urbanas, lo cierto es que progresivamente se ha ido ampliando el marco de investigación, centrándose algunos autores en reflexionar acerca de las cuestiones relacionadas con la movilidad en áreas sin grandes aglomeraciones, tanto a nivel teórico como técnico.

De acuerdo con Albertos, Noguera, Pitarch y Salom (2007), la movilidad es cada vez significativa, y no solo en las áreas metropolitanas, de ahí su cada vez mayor consideración en los estudios territoriales, y más concretamente en los orientados a tratar la articulación en todas sus vertientes. La movilidad, tanto obligada como voluntaria, al aumentar, lleva aparejada un crecimiento de los flujos y, por tanto, de todos sus procesos derivados, ya sean de tipo social, económico, cultural y/o territorial siendo la movilidad obligada "al realizarla tantas personas de forma continuada y repetida, fundamental para conocer la organización y estructura de un territorio y su sociedad" (Feria y Susino, 2005), más cuando muchos de estos desplazamientos, en torno a un 80%, se realizan en coche (García, 2013), con el impacto que ello conlleva. De hecho, la mayoría de los estudios e investigaciones orientados a la detección de áreas funcionales, por ejemplo, han centrado su atención en este tipo de movilidad, la obligada, como también hacen los propios Censos de Población y Vivienda ya referidos, al entender que es la que más influencia tiene a la hora de organizar y estructurar el territorio (Susino y Martínez-Reséndiz, 2010) y, por tanto, de entenderlo (Martínez y Plaza, 2015) dado su volumen y frecuencia, entre otros factores. Como indican Salom y Delios (2001), la movilidad obligada es un indicador muy relevante de las relaciones funcionales entre territorios, sobre todo teniendo en cuenta que la separación geográfica entre lugar de residencia y puesto de trabajo es algo muy común en la sociedad actual (Susino y Martínez-Reséndiz, 2010).

La movilidad, además, es importante en la articulación porque tiene entidad, es decir, es un proceso que implica movimientos reales, que ocupan un tiempo y un espacio, por lo que también es espacial y además tiene la capacidad de influir en las dinámicas sociales, económicas y/o territoriales (Rodríguez, 1991). Sin embargo, como bien indican Albertos, Noguera, Pitarch y Salom (2007), la ordenación del territorio, como política técnica que más debería haber atendido a los asuntos de la movilidad, no la ha tenido o no ha sabido contemplarla con esta perspectiva a pesar de ser un asunto capital para, entre otras cosas, la accesibilidad a los distintos espacios especializados, servicios y dotaciones a la comunidad, que precisamente la planificación debe procurar. Además, ha existido tradicionalmente un entendimiento

de la movilidad desde una perspectiva negativa (Rodríguez, 1991), pensando más en sus impactos medioambientales, por ejemplo, que en su capacidad de generar articulación. La ausencia de datos de municipios pequeños, que son los que al final cuentan con peores índices de accesibilidad y ven impedido el establecimiento de acciones efectivas (Martínez y Plaza, 2015), o la difícil y compleja medición de la movilidad, impiden un acercamiento real y útil a la misma. Además, a la hora de medirse, como en este estudio se pretende, hay aspectos de muy difícil consideración, como es el caso de aquellos trabajos itinerantes (Feria y Susino, 2005) o de desplazamientos diversos de corta duración que general lagunas en los resultados.

Aun con estos problemas en su medición y tratamiento, la movilidad es cada vez mayor y más diversa y, por tanto, más debe ser tenida en cuenta, ya que cambios en la misma suponen modificaciones en las áreas de articulación, trasvases de centralidad entre nodos o modificaciones en múltiples direcciones que afectan a la propia organización territorial, y a su gestión.

Y es que, aunque la movilidad es significativa en las grandes ciudades y áreas metropolitanas, también lo es en los núcleos al otro lado de la escala, es decir, en los de zonas rurales, de acuerdo con los citados autores. Esto, sin embargo, no se ha traducido en la generación de estudios de movilidad pues, esto es cierto, en números absolutos, se trata de una movilidad de menor impacto y que no necesita de grandes inversiones en infraestructuras, al contrario que en las áreas netamente urbanas. Por el contrario, sí ha venido mostrándose de manera progresiva un interés por analizar la movilidad en las áreas a caballo entre unas y otras, complejas territorialmente y con la articulación como un aspecto muy relevante, pero como se ha dicho, difícil de medir, siendo el ámbito de estudio un buen ejemplo de ello.

Volviendo a las causas por las que la población se desplaza por el territorio, más allá de las laborales, la movilidad que se produce por motivo de acceso ciertos servicios es también importante, aunque su análisis es menos dificultoso en tanto que esta movilidad guarda mucha relación con la propia jerarquía urbana o con las políticas públicas, es decir, se sabe por la propia organización territorial qué municipios cuentan con determinados servicios, y cuáles son. En suma, los desplazamientos por ocio o para realizar compras son también muy relevantes y, en este caso, los más difíciles de medir tanto por su duración como por sus características ya que no responden a un patrón ni a una marcada obligatoriedad y/o rutina. Además, en estas últimas décadas la generalización del uso del vehículo privado, la mejora de los índices de calidad de vida y la proliferación de nuevas actividades y de una cultura, por lo general consumista, impulsan esta nueva dimensión de la movilidad.

Por todo ello, queda demostrada la trascendentalidad de la movilidad más allá del viejo esquema pendular de residencia-trabajo y viceversa (Del Romero, 2011), asumiendo su cada vez mayor intensidad, complejidad y multidireccionalidad, influyendo en el propio sistema de relaciones territoriales. Y es que esta forma de evolución adquirida por la movilidad en los últimos años hace que esta sea capaz de crear territorio, tal y como apuntan diversos autores; la movilidad es, pues, un factor *territoriente* y, en el mismo sentido, que crea identidad, pero siendo a la vez la identidad un factor que influye en la ella. Ambos conceptos tienen una mutua relación



de intercambio de ahí que haya que analizarlos en clave de interacción entre ellos. Por ejemplo, una persona que a diario se desplaza por motivos laborales puede hacer de aquellos espacios que atraviesa su territorio cotidiano y, por ende, empezar a sentirlo como propio. Y es que, de acuerdo con Caballero, Domínguez y Zoido (2015), la forma de recorrer el territorio puede influir en su interpretación y percepción. Por esta razón movilidad e identidad, movilidad y forma de percepción del espacio geográfico, van de la mano.

En definitiva, el estudio y análisis de la movilidad permite conocer quién o quiénes se desplazan, con qué frecuencia —cuándo—, entre qué lugares —es decir, desde dónde y hacia dónde—, por qué —con qué objetivo— y cómo —a través de qué medio realizan el desplazamiento—. Estas cuestiones son, específicamente, las que aportarán dicha información sobre articulación económica o funcional y articulación física al conocer tanto las causas y fines de dichos desplazamientos como su materialización por el espacio, por el territorio.

En base a este contexto, la articulación territorial queda definida como “la óptima relación entre los elementos estructurantes y partes diferenciadas que forman un territorio” (Diccionario y Glosario de Ordenación del Territorio de la Universidad de Alicante, 2022). Aunque en este sentido se hace referencia preferentemente a las comunicaciones y los transportes, la aplicación del término también hace alusión a la articulación productiva, económica o funcional, como se ha visto. Y en estos amplios términos el concepto de articulación, para muchos autores, conduce a la noción de cohesión territorial.

De acuerdo con los contenidos del Libro Verde sobre la Cohesión Territorial (Comisión Europea, 2008) y con el análisis realizado por Fernández, Pedregal, Rodríguez, Pita y Zoido (2009), la cohesión territorial puede definirse como la “configuración de un proyecto territorial común en términos de identidad, basado en el respeto a la diversidad y a las particularidades de cada pieza del territorio, pero estando las mismas articuladas y sin tendencia a la polarización y la desigualdad, buscando además una mejor articulación interna y una mayor conectividad de cada pieza con sus territorios vecinos”. La cohesión territorial, por tanto, puede entenderse como la existencia en un espacio geográfico determinado de una articulación funcional —sin tendencia a la polarización y la desigualdad—, una articulación física —una mejor articulación interna y una mayor conectividad de cada pieza con sus territorios vecinos— y una identidad común —respeto a la diversidad y a las particularidades de cada pieza del territorio—. En estos términos, el concepto de cohesión aporta al de articulación el de identidad que, según Fernández, Pedregal, Rodríguez, Pita y Zoido (2009) es un elemento novedoso a la par que complejo por las dificultades de cuantificación y de concreción de medidas de actuación, “al escapar del ámbito de lo material e introducirse en el campo de los sentimientos de pertenencia”.

La cohesión territorial encontraría entonces sus pilares en la articulación funcional y física de los territorios y en la identidad de las comunidades que los habitan. Por tanto, a través de este estudio, se analiza la articulación en el ámbito seleccionado, pero también la configuración de la cohesión territorial, sin que su verdadera

inexistencia en términos perceptivos e identificativos implique necesariamente una también inexistente articulación funcional.

## **2.2 Los sistemas de ciudades pequeñas y medias y su papel en la articulación y cohesión territorial**

Las ciudades medias, a caballo entre las grandes aglomeraciones urbanas y las zonas rurales, son claves en la movilidad (Martínez y Plaza, 2015) y así lo han entendido muchos investigadores, como ya se ha referido con anterioridad. Al hablar de movilidad, y más concretamente de articulación, son muchos de esos autores los que han optado por entender las ciudades pequeñas y medias más bien como intermedias, esto es, destacando su capacidad de intermediación territorial. El sistema urbano se convierte así en la base de la articulación funcional y sus ciudades en nodos de relevancia en el territorio (Sánchez, 2011a), demostrando en el caso del litoral andaluz, además, la capacidad de intermediación de las ciudades históricas como canalizadores de procesos tan vivos y complejos (Marchena, 1989).

Este concepto de la intermediación ha sido también atendido, aunque débilmente, por los poderes públicos en el ejercicio del gobierno del territorio. Es el caso, por ejemplo, del Plan de Ordenación del Territorio de Andalucía (POTA) (BOJA, número 136, 2006) que, en su Modelo Territorial, sitúa a las ciudades medias del sistema urbano andaluz, cuantiosas y diversas, en una posición privilegiada para inducir esas necesarias políticas de ordenación y desarrollo. Sin embargo, por la fecha en la que este Plan se realiza –a comienzos de la década del 2000-, todavía no se aborda de manera muy clara si todas esas ciudades medias, por su propia condición, cuentan con la capacidad de intermediación referida y si todas tienen potencial en el desarrollo policéntrico que se busca para Andalucía (Méndez, 2009), aunque sí queda de manifiesto que son garantes de un equilibrio social, económico y territorial (Rodríguez y Sánchez, 2016). Este hecho adquiere todavía mayor relevancia en el caso concreto del ámbito de estudio en el que el sistema de pequeñas y medianas ciudades existente entre las aglomeraciones urbanas malagueña y almeriense es fundamental para la articulación y para el funcionamiento en red de todo este sector del litoral andaluz, tal y como el propio Modelo Territorial del POTA asume y defiende.

De una u otra forma, con una u otra atención, las ciudades medias, o intermedias, no son aspectos novedosos en los estudios territoriales, pero su protagonismo sí se ha renovado (Sánchez, 2011b), como los propios sistemas de relaciones se han renovado en las últimas décadas ante los profundos cambios acontecidos. Esto ha hecho que el propio concepto de ciudad intermedia se haya amplificado, aunque sin llegar a consensuar una definición o clasificación. En todo caso, sí hay cierto acuerdo en torno a que estos núcleos debe de ser entendidos como intermediarios, y no como meras ciudades con una población y unos caracteres determinados. En esta línea, las ciudades intermedias deben ser reconocidas como núcleos de vertebración del territorio (Bellet y Llop, 2004) independientemente de su localización, tamaño y/o características, de ahí que estos núcleos sean entendidos cada vez más según su funcionalidad.

Junto con las ciudades medias, que otorgan al territorio una gran complejidad y heterogeneidad, los sistemas de transporte son también relevantes (Villegas, 1979; López, 1992; Laborde, 1996) más todavía si a través de ellos se les otorga a las redes de ciudades medias más unidad, identidad y cohesión, hasta convertir incluso al sistema urbano en un recurso (Caravaca, 1999), en una ventaja comparativa a aprovechar (Méndez, Melero y Calatrava, 2008), como en el caso del área de estudio. Cabe mencionar en este punto a autores como Natera (2001) para quien la organización funcional de los territorios ha sido y es fundamental para entender las relaciones territoriales vigentes, también en términos perceptivos e identitarios, y para comprender el territorio no como una simple sucesión de áreas de cohesión en torno a determinados núcleos de población sino como un conjunto de áreas policéntricas dinámicas, complejas en su funcionamiento y en interrelación. En el estudio realizado por Natera para detectar áreas de cohesión en Andalucía a través de conceptos como los de Población Ocupada Residente (POR) y Puestos de Trabajo Localizados (PTL) se da buena cuenta de la complejidad de un territorio como el andaluz, con un peso significativo de las ciudades de tamaño pequeño o medio, citando precisamente a Vélez-Málaga o Motril como nodos articuladores.

### **3 RESULTADOS Y ANÁLISIS**

#### **3.1 Resultados y análisis del Censo de 2011**

El Censo de Población y Vivienda es una de las fuentes de información más útiles a la hora de analizar los procesos que se intentan desvelar al contener algunos datos de gran relevancia en torno a la movilidad. Con las premisas y problemáticas expuestas en la presentación de la metodología, del Censo de 2011 pueden extraerse dos indicadores. Por un lado, información desagregada a nivel municipal sobre el lugar de trabajo de la población ocupada residente en los núcleos principales, los de más de 20.000 habitantes (Vélez-Málaga, Nerja, Almuñécar, Motril y Adra). Sin embargo, es imposible conocer a este nivel de detalle a qué municipios acuden a trabajar los ocupados residentes en los más pequeños. Por otro lado, y este sí que es un indicador más útil, el Censo ofrece información sobre población vinculada. Este indicador, aunque igualmente no aporta información para los municipios más pequeños, sí resulta válido para caracterizar algunos aspectos de la articulación funcional del ámbito ya que en este caso hay información para los municipios de más de 10.000 habitantes.

##### **3.1.1 Lugar de trabajo de la población ocupada residente en los municipios de más de 20.000 habitantes**

A partir de los datos del lugar de trabajo de la población ocupada residente en los municipios de más de 20.000 habitantes se pueden vislumbrar algunos aspectos acerca de la articulación en el ámbito de estudio, por lo menos respecto a los principales núcleos del mismo y en lo que respecta a la movilidad obligada. Sin entrar en detalle, sería poco útil, esta variable nos indica, por ejemplo, que Nerja es el municipio del ámbito en el que la tasa que relaciona residencia y lugar de trabajo es más alta (el 87% de la población ocupada residente en Nerja trabaja en Nerja). Este

dato va en consonancia con las propias tesis del INE que, a partir también del Censo de 2011, revelaba que Nerja es el 4º municipio de España con dicho indicador más alto, solo superado por Ceuta, Melilla y Pájara (en la provincia de Las Palmas, Canarias). Adra, por el contrario, es el municipio de más de 20.000 habitantes del ámbito en el que menos personas residentes trabajan en él. Apenas un 56% de la población ocupada abderitana reside en Adra lo que denota una importante dependencia de su hinterland destacando sobre todo el peso de El Ejido al que acuden a trabajar 16 de cada 100 ocupados residentes en Adra. El Ejido se convierte así en el municipio de fuera del área de estudio al que más personas residentes en esta se desplazan para trabajar (16,3%).

Almuñécar y Motril tienen tasas muy parecidas, con aproximadamente un 78% de su población ocupada trabajando en sus mismos municipios. El análisis de Vélez-Málaga, en cambio, deja muy clara la dependencia de Málaga capital, ciudad en la que tienen su puesto de trabajo 11 de cada 100 ocupados residentes en la ciudad veleña. No llega a ser una relación tan fuerte como la de Adra respecto de El Ejido, en términos relativos, pero sí es clara, siendo además el municipio del ámbito con mayor relación laboral con su capital provincial.

En el caso concreto de Motril destaca la gran cantidad de municipios que aparecen al realizar esta consulta en el Censo de 2011, sin destacar ninguno especialmente, ni siquiera Granada, su capital provincial. En todo caso, parece que Motril tiene más relación en lo que respecta al empleo de sus residentes con la provincia de Almería que con la de Málaga.

### **3.1.2 Población vinculada**

La variable de población vinculada permite acceder a información de los municipios que superan los 10.000 habitantes, que serían un total de ocho —Vélez-Málaga, Torrox y Nerja (provincia de Málaga), Almuñécar, Salobreña y Motril (Granada) y Adra y Berja (Almería)— y que representan, con 254.446 habitantes, algo más del 76% de la población del conjunto. La población vinculada, aunque no va a prestar atención a aspectos como la procedencia de la población que acude a estos municipios por la causa que sea, es más válida por contener un mayor número de indicadores que en el caso anterior, con información exigua y solo para los municipios mayores de 20.000 habitantes. Por motivos de espacio y de presentación de la información que resulta verdaderamente útil se incluye directa y únicamente la tasa de vinculación, aunque están disponibles los datos desagregados en términos absolutos y relativos. Eso sí, en el propio análisis textual de esta variable se amplían algunos detalles de interés.

<b>DESGLOSE DE POBLACIÓN RESIDENTE Y VINCULADA EN TÉRMINOS ABSOLUTOS Y TASA DE VINCULACIÓN</b>							
<b>Municipios</b>	<b>Población residente</b>	<b>Población vinculada no residente</b>				<b>Población vinculada total</b>	<b>Tasa de vinculación</b>
		<b>Trabaja allí</b>	<b>Estudia allí</b>	<b>Pasa 14 noches o + al año</b>	<b>Total</b>		
Vélez-Málaga	76.664	4.006	1.224	19.857	25.087	<b>101.751</b>	<b>132,7</b>
Motril	60.199	3.600	1.078	19.077	23.755	<b>60.199</b>	<b>139,5</b>
Almuñécar	26.856	905	274	29.268	30.447	<b>57.303</b>	<b>213,4</b>
Adra	24.368	1.108	354	2.983	4.445	<b>28.813</b>	<b>118,2</b>
Nerja	21.043	1.087	393	7.496	8.976	<b>30.019</b>	<b>142,7</b>
Torrox	16.377	858	190	13.744	14.792	<b>31.168</b>	<b>190,3</b>
Berja	15.064	1.036	427	1.499	2.963	<b>18.027</b>	<b>119,7</b>
Salobreña	12.580	735	191	10.291	11.217	<b>23.797</b>	<b>189,2</b>

Figura 12. Población vinculada según municipios de más de 10.000 habitantes.  
Fuente: Elaboración propia a partir de los datos del Censo de Población y Vivienda de 2011 (INE).

De acuerdo con los datos de la figura anterior (12), Vélez-Málaga y Motril son los dos núcleos más grandes de todo el ámbito con 76.664 y 60.199 habitantes respectivamente, en 2011, siendo también ambos los que tiene más población vinculada total con 101.751 personas en el primer caso y 83.954 en el segundo. Las diferencias existentes entre la población empadronada en cada uno (76.664 y 60.199 personas) y la población vinculada (101.751 y 83.954 personas) es de aproximadamente 25.000 personas por lo que el comportamiento de ambas ciudades en este sentido es muy parecido, aunque obviamente en términos absolutos el peso de Vélez-Málaga es mayor. La tercera ciudad en número de habitantes es Almuñécar, con 26.856 habitantes censados en 2011, siendo también la tercera en el ranking de principales núcleos del ámbito por población vinculada, con un total de 57.303 personas. La cuarta ciudad, Adra, que sumaba en dicho año 24.368 habitantes, no es en cambio la cuarta ciudad en población vinculada total sino la sexta ya que Nerja y Torrox, aunque con menos población empadronada, superan al municipio abderitano en el total de población vinculada a él.

Estos últimos datos ya revelan algunas cuestiones de interés como que Adra, a pesar de ser el cuarto municipio en habitantes, no ejerce la influencia que le correspondería, teóricamente, sobre su entorno. De hecho, Adra es en términos absolutos, solo por detrás de Berja, el municipio del ámbito con menor número de

personas vinculadas no residentes: unas 4.500 aproximadamente. Almuñécar, localidad con la que Adra comparte número de habitantes -Almuñécar apenas tiene 2.000 más-, multiplica por cinco la cifra de personas vinculadas no residentes. De hecho, no hay ciudad que supere a Almuñécar en esta condición: Vélez-Málaga tiene vinculadas a 25.000 personas no residentes y Motril a casi 24.000 mientras que el municipio sexitano sumaba en 2011 a un total de 30.447 personas vinculadas, pero no residentes en el mismo. Este hecho deja clara la estructura de Almuñécar como una ciudad turística por excelencia en la que abundan las segundas residencias, mayoritariamente, porque de esas 30.447 personas vinculadas no residentes solo el 4% acude a trabajar o estudiar.

Con esto, queda clara la capitalidad que Vélez-Málaga y Motril ejercen en sus respectivas comarcas mientras que Adra, aunque por población es el núcleo más importante de la Almería más occidental, no parece tener una estructura parecida a la de las ciudades citadas en cuanto a su capacidad socioeconómica y funcional. Por el contrario, Almuñécar, demuestra ser un potente foco atrayente de población, ya que aun siendo la tercera ciudad del ámbito por número de residentes, supera con creces a Vélez-Málaga y Motril en el conjunto de población vinculada no residente, con un importantísimo peso del turismo ya que hasta 30.000 personas, más que sus propios residentes -26.846-, están vinculadas con el municipio sexitano por pasar en él, al menos, 14 noches al año, con todas las implicaciones que esto tiene a nivel territorial. Esto es algo que no se repite en ningún otro, de acuerdo con los datos de la figura 12. En todos, excepto el citado caso, hay más población residente que población vinculada no residente, siendo Torrox otro ejemplo paradigmático muy relacionado con Almuñécar porque el número de personas vinculadas no residentes, poco menos de 15.000, casi supera el conjunto de sus habitantes censados, en torno a 16.000. En Salobreña se da una situación muy parecida.

Por la cola, la situación es bien diferente. Berja, con una población censada en 2011 de 18.027 habitantes —12.415 según el Padrón de 2019—, muestra una realidad socioeconómica y demográfica menos dinámica que la del resto de núcleos del ámbito siendo el municipio con menos población residente y con menos población vinculada no residente —apenas 2.963 personas—. A pesar de esta cifra tan reveladora, cabe destacar que el municipio almeriense supera a Torrox y Almuñécar en número de efectivos que acuden a trabajar a él y a Torrox, Nerja, Almuñécar, Salobreña y Adra en los que acuden a estudiar, lo que ofrece una imagen, histórica, de Berja como nodo de importancia en el hinterland serrano alpujarreño granadino y almeriense en lo referido a la prestación de determinados servicios, incluso con datos parecidos a los de Adra, aun contando esta última con casi 10.000 habitantes menos -la tasa de vinculación de Adra es todavía más baja que la de Berja (119,7 vs 118,2). Se comprueba, por tanto, que a día de hoy, aunque venida a menos dado el gran desarrollo económico y demográfico del Campo de Dalías, Berja sigue ejerciendo una enorme influencia en su entorno, como históricamente, siendo además la única ciudad con más de 10.000 habitantes en el área que no se encuentra en la franja litoral y, además, siendo cabeza de partido judicial. Además, tanto Adra como Berja muestran la enorme interdependencia de sus entornos geográficos si a estas cifras se une el hecho de que gran parte de la población ocupada residente en ambos municipios tiene

sus puestos de trabajo fuera mientras que los empleos que hay en ellos no son ocupados por vecinos de otros municipios sino por su misma población, mayoritariamente.

Enfrente, y volviendo a los primeros puestos de la tabla (figura 12), los municipios con un menor porcentaje de población residente total respecto del total de población (vinculada residente + vinculada no residente) son Almuñécar (46,9%), Torrox (52,5%) y Salobreña (52,9%). Estas cifras indican que, por ejemplo, Almuñécar, tiene más carga de población por los vinculados no residentes que por sus propios habitantes censados. De cada 100 personas vinculadas a la ciudad sexitana y sus núcleos dependientes, 47 son habitantes censados y 53 son personas no residentes. Esto tiene enormes implicaciones territoriales, como se ha adelantado, ya que la administración local debe de soportar una carga real de población, aunque sea muy estacional, que está muy por encima del tamaño real del municipio. Estos datos arrojan una realidad muy marcada por el turismo al contabilizar a una gran cantidad de personas que pasan en estos municipios al menos 14 noches al año. De hecho, Almuñécar, Torrox y Salobreña son también los que más población vinculada no residente tienen por este motivo con un 96,1%, 92,3% y 91,7% del total de vinculados no residentes, respectivamente. Precisamente en el lado contrario de la balanza están Berja y Adra con un 50,6% y un 67,1% de población que pasa en estos municipios 14 noches o más al año de entre el total de vinculados no residentes. Esto indica la menor importancia que el turismo tienen en ambos núcleos almerienses.

Otro dato a tener en cuenta derivado de estos análisis es el hecho de que el otro gran municipio turístico por excelencia, Nerja, no destaca por contar con un gran número de personas que pasan en él al menos 14 noches al año. Esto no indica necesariamente una falta de dinamismo turístico, nada más lejos de la realidad, sino que el turismo es diferente al que hay en otras zonas del litoral.

Estas cifras son llamativas, pero pueden esconder fenómenos como el del turismo residente, muy propio de la Costa del Sol, o como el del turismo de paso o de cercanía, aunque el Censo no aporta datos concretos sobre ello. Entre tanto, lo que sí se sabe y se puede destacar es que Nerja es el municipio con el porcentaje más alto de personas que residen y a la vez trabajan en él (23,8%) superando una vez más a Vélez-Málaga y Motril con un 23% y un 20,1% respectivamente. Hay bastante ligazón, entonces, entre sus propios habitantes y sus puestos de trabajo, todo lo contrario que en Almuñécar (19 de cada 100 residentes trabajan el mismo municipio), Torrox (18 de cada 100) o Salobreña (12 de cada 100).

Sobre población vinculada, residente o no, por estudios, las cifras son también variables. Por un lado, Almuñécar, Torrox y Salobreña son los que menos población vinculada no residente tienen por motivos de estudios frente a Motril, que cuenta con los porcentajes más altos de población vinculada por estudios, residente o no residente, lo que ofrece la imagen de cabecera comarcal de primer orden en cuanto a la prestación de servicios como el educativo. Vélez-Málaga, a pesar de su mayor población, en cambio, se ve fuertemente influenciado por su cercanía a la capital malagueña, que capitaliza buena parte de las demandas en cuanto a esta función.

En última instancia, aunque los análisis precedentes son de interés, es verdaderamente la tasa de vinculación la que permite conocer la carga real de población de los municipios y es, por tanto, el indicador más relevante. En este sentido, y no es extraño, la tasa de vinculación más elevada de todos los municipios de más de 10.000 habitantes corresponde a los que han demostrado tener una mayor cantidad de personas vinculadas por razones turísticas, actividad que moviliza a un elevado número de efectivos. Así, Almuñécar con una tasa del 213,4%, Torrox con un 190,3% y Salobreña con un 189,2% son los municipios con una mayor carga real de población respecto a su población censada. Esto indica que, en Almuñécar, por ejemplo, por cada 100 habitantes, hay 113 personas vinculadas que no residen en él. Es decir, el municipio tiene más carga por la población externa que tiene vinculación con él que por su propia población residente. En el lado opuesto, Adra con una tasa de vinculación del 118,2% y Berja de 119,7% son los municipios con menor carga real de población, en relación con un menor peso del turismo respecto a los anteriores.

En definitiva, a pesar de las limitaciones estadísticas, algunos datos en torno a la población vinculada del Censo contribuyen a reforzar algunas ideas sobre la articulación funcional del ámbito y su configuración. Por un lado, Vélez-Málaga y Motril aparecen como cabecera de referencia, con unos comportamientos muy parecidos que afianzan el peso demográfico y económico de ambas ciudades en sus entornos. Aquí la población reside, pero también reside y trabaja y reside y estudia. Y a la vez hay una gran cantidad de personas vinculadas a ambas tanto por motivos laborales como por tener una cierta presencia la actividad turística. Son, en definitiva, ciudades pequeñas, nodos con capacidad de intermediación y con cierto dinamismo funcional ya que, aunque no tienen las tasas de vinculación más elevadas, la población vinculada a ellos lo es a lo largo del año, es decir, tienen un potencial estable.

Enfrente se pueden vislumbrar dos modelos de pequeñas ciudades bien diferenciadas: las turísticas y las no turísticas.

Las primeras, con Almuñécar, Torrox y Salobreña a la cabeza, también con Nerja, aunque con ciertas particularidades; las segundas serían Adra y Berja que cuentan con unos datos ciertamente interesantes que indican que no ejercen en sus hinterlands toda la influencia que ejercieron históricamente o que todavía Vélez-Málaga o Motril tienen en sus respectivas comarcas. Aun así, hay algunos datos que demuestran el cierto dinamismo de Berja o el peso que tiene en su entorno, si bien Adra tiene una gran dependencia del conjunto del Poniente almeriense y es incapaz de establecer una auténtica articulación funcional en torno a sí misma. Estas cifras, que no tienen la capacidad de ofrecer una imagen clara y fidedigna de la articulación en el ámbito, abocan al proceso de consulta a través del cual se dilucidan algunos aspectos todavía imprecisos e indefinidos y cuyos resultados se presentan a continuación.

### **3.2 Resultados y análisis del proceso de consulta**

El proceso de consulta a partir de las encuestas a una muestra de 270 personas residentes en el ámbito de estudio ha servido para desvelar algunos datos de gran interés que no ha sido posible abordar ni a través del Censo ni con las aportaciones



de otros autores, que al menos si han servido para sentar las bases teórico-conceptuales. Si bien es cierto que el número de encuestas realizadas no puede significar una representación estadística notable del conjunto de la población del área de investigación, sus resultados sí resultan ser significativos, sobre todo en lo referente a la relación de la población con su entorno geográfico inmediato.

En un primer momento se realiza un análisis general de las variables socioeconómicas personales y del hogar para posteriormente ahondar, más en detalle, en las que sí aportan información relevante para el conocimiento de la articulación funcional del ámbito tanto en lo referido a la relación de la población con su entorno (movilidad obligada, de acceso al comercio y al ocio o de acceso a determinados servicios públicos) como de caracterización, percepción e identificación de la población con este ya que, de acuerdo con algunas de las ideas expuestas en este capítulo, esta información es importante por su relación con la movilidad.

### **3.2.1 Variables de caracterización socioeconómica de la población**

Las variables de caracterización socioeconómica de la población, tanto a nivel individual como de los hogares, no son especialmente relevantes por sí solas, sino en relación con el resto del cuestionario. Los datos sobre género, edad, lugar de nacimiento, nacionalidad, nivel de estudios, actividad principal, situación laboral, nivel de ingresos o disponibilidad de vehículo propio son variables que sí pueden encontrarse en algunas fuentes estadísticas como el Censo de Población y Vivienda o el Padrón, de ahí que su análisis en estas páginas sea muy genérico, incluso sin entrar en la inclusión de cifras por partido judicial o ámbito geográfico ya que no se han detectado diferencias destacables en estas variables según el lugar de residencia habitual del encuestado. Del mismo modo, tampoco estas encuestas serían realmente representativas de las actividades principales en las que se ocupa la población trabajadora del ámbito; para ello se tendría que haber realizado un número mayor, pero igualmente es una información que forma parte del proceso.

Aun con esta premisa, sí que pueden detectarse ligeros cambios en la caracterización socioeconómica de la población del ámbito, más allá de la información más básica, entre sus zonas occidental y oriental. Esto es, analizando de forma muy genérica la información en su conjunto, parece que de oeste a este disminuye el número de personas mayores de 65 años a la vez que aumenta el del grupo de menor edad, disminuye el porcentaje de población nacida en el extranjero, disminuye también el número de personas con estudios superiores, con ciertos matices. Puede afirmarse, entonces, y tomando como ejemplo el partido judicial de Vélez-Málaga, el más occidental, que a más porcentaje de población de mayor edad, mayor número de personas nacidas fuera de España, mayor nivel de estudios y mayor nivel de ingresos medios. Por el contrario, en el conjunto de municipios del entorno de Berja, el partido judicial más al este, se dan los mayores porcentajes de población joven, el menor número de personas nacidas en el extranjero y, a su vez, donde se encuentra una mayor cantidad de población sin estudios y con rentas más bajas. Parece entonces que estas variables tienen correlación entre sí, si bien es cierto que la situación laboral parece no seguir un patrón tan claro.

Los municipios que pertenecen al partido judicial de Vélez-Málaga son los que tienen un menor porcentaje de población joven (17,2%) frente al otro extremo, en el partido judicial de Berja, donde este porcentaje es mayor (26,2%). Igualmente, en la zona de Vélez-Málaga es donde se encuentran las mayores cifras de población nacida fuera de España (17,3%), mientras que la zona de Berja tiene uno de los porcentajes más bajos (6,3%). A su vez, en el partido judicial de Vélez-Málaga se encuentra el mayor porcentaje de personas con estudios superiores universitarios (40,5%) y en Berja uno de los menores (7,5%), siendo a su vez el ámbito con mayor porcentaje de población sin estudios (27%, frente al 10% en Vélez-Málaga). Y lo mismo ocurre, grosso modo, con los niveles de ingresos medios mensuales. En el conjunto de municipios del partido judicial de Vélez-Málaga, el 22,8% de la población tiene unos ingresos de más de 2.000€ mensuales, mientras que en Berja este porcentaje es del 0%. A su vez en Vélez-Málaga se encuentra uno de los porcentajes más bajos de población sin ingresos (28,9%) y en Berja uno de los más altos (31,8% de la población). Por último, en cuanto a la disponibilidad de vehículo propio, sucede lo mismo. En el partido judicial veleño 7 de cada 10 encuestados tienen vehículo propio mientras que en el ámbito virgitano apenas 5 de cada 10 afirman disponer de un vehículo para su uso personal (71% vs 49,2%).

Si se atiende ahora a una subdivisión geográfica norte-sur, es decir, distinguiendo entre núcleos de población interiores, de vertiente o intermedios y litorales, también se observan algunos datos interesantes (figura 13). Por ejemplo, es en los municipios interiores donde se alcanzan los mayores porcentajes medios de población de más de 65 años (24,5% frente al 19,9% en la costa), de población nacida en España (93,6% frente al 83,2%) y de población sin estudios (24,6%, más del doble que en la costa donde la población sin estudios es del 12,2%). A su vez en el interior se encuentra un menor porcentaje de personas con estudios superiores universitarios (8%, en el litoral un 23,2%) y rentas de más 2.000€ al mes (4,6% en el interior vs 7,4% en la costa).

Por último, en el caso de la disponibilidad de vehículo propio, a pesar de que los niveles de renta son generalmente más bajos, es en los municipios del interior donde más personas usan el transporte privado. Aquí 65 de cada 100 habitantes disponen de vehículo propio mientras que en litoral el número se reduce hasta 58. Esto está en clara relación con la accesibilidad a los municipios que, como se confirmará con las demás variables de las encuestas, es peor en los núcleos interiores que en los litorales.

<b>VARIABLES SOCIOECONÓMICAS PERSONALES Y DEL HOGAR EN TÉRMINOS RELATIVOS (%)</b>		
<b>ZONA GEOGRÁFICA</b>	<b>Municipios del interior</b>	<b>Municipios del litoral</b>
<b>VARIABLES</b>		
Población mayor de 65 años	24,5	19,9
Población nacida en el extranjero	6,4	16,8
Población sin estudios	24,6	12,2
Población con estudios superiores universitarios	8	23,2
Población con ingresos medios mensuales de más de 2.000€	4,6	7,4
Población con disponibilidad de vehículos propio	65,5	58,1

Figura 13. Variables de caracterización de las personas y los hogares del ámbito de estudio según zona geográfica de residencia. Comparativa.

Fuente: Elaboración propia a partir de encuestas directas a la población.

Otra de las variables que se han medido a través de la primera parte del cuestionario tiene que ver con la actividad principal de cada persona trabajadora utilizando como base la Clasificación Nacional de Actividades Económicas y los códigos de 1 dígito, aunque también incluyendo algunas actividades a 2 o 3 dígitos de detalle en función de la base socioeconómica de la región. De los 270 encuestados, unos 140 son trabajadores, es decir, están ocupados y tienen una actividad a la que se dedican principalmente. Haciendo un análisis muy general del conjunto del ámbito y extrapolando los datos de esta muestra al conjunto de la población que está trabajando en la actualidad, las actividades mayoritarias en el ámbito son la hostelería (14%), el comercio al por menor (13,3%), los servicios —administraciones públicas, educación, sanidad, ...— (12,7%) y la agricultura, con un 17,4% en su conjunto (8,7% cuya ocupación principal es la agricultura de cultivos no perennes como las hortalizas y otro 8,7% ocupado en la agricultura de cultivos perennes como los subtropicales).

Evidentemente se podrían establecer matices como, por ejemplo, que el número de ocupados en la agricultura de los subtropicales es mucho mayor al oeste del ámbito que al este donde son mayoritarios los ocupados en la agricultura intensiva bajo plástico. Aquellas actividades representadas de manera más minoritaria serían las pertenecientes al sector de la industria, en el que no se incluyen ni las cooperativas ni las alhóndigas hortofrutícolas tan características del sector. Mientras que el conjunto de la industria ocupa al 2,7% de todos los trabajadores, las referidas

alhóndigas alcanzan al 6,7% de los mismos. Si a ello unimos a los ocupados en los servicios a la agricultura (maquinaria, equipos o suministros para la actividad agraria) y al sector del transporte, concretamente el terrestre que es el principal en este sector, y los propios ocupados en la agricultura, en torno a los subtropicales y a la producción hortícola bajo plástico, hay en torno a 30 de cada 100 ocupados que dependen de una u otra forma de la agricultura con orientación comercial en todo el ámbito. La importancia del sector, desde las explotaciones agrícolas hasta su comercialización, es manifiesta.

Junto con todo el sector agrícola en su conjunto, el turismo se convierte en otro de los elementos fundamentales, aunque en este caso es difícil llegar a discernir de forma más precisa su peso entre la población ocupada. Al menos 14 de cada 100 trabajadores tienen en la hostelería su actividad principal. Si a estos se unen aquellos otros que por ejemplo tienen o trabajan en comercios que dependen en buena medida del turismo, el número de ocupados en torno al sector es mucho mayor de lo que la cifras en sí mismas arrojan. En todo caso, es el sector servicios, en general, el principal empleador del ámbito.

### **3.2.2 Variables socioeconómicas de la relación entre la población y su entorno**

El segundo bloque del proceso de consulta mediante encuestas está orientado a la determinación del sistema de relaciones cotidiano. El objetivo principal de las variables incluidas en este segundo apartado es el de estructurar una imagen lo más cercana a la realidad sobre aquellos núcleos de población con los que los residentes del ámbito de estudio tienen una mayor relación, y por qué. Para ello se han seleccionado algunos de los movimientos más recurrentes que las personas realizan por su entorno, quedando dividido el conjunto de variables en:

- Movilidad obligada. Este primer apartado ha tenido por objeto conocer si las personas que estudian o trabajan lo hacen en sus propios municipios o en otros. Sobre todo, en el caso de aquellas personas que trabajan en un municipio diferente al que residen habitualmente, resulta también interesante conocer, además del lugar al que se desplazan, el tiempo aproximado entre la vivienda habitual y el centro de trabajo o estudio y el medio de transporte que utilizan.
- Movilidad de acceso a actividades comerciales y de ocio. En este caso se ha optado por incluir preguntas que ayuden a clarificar los desplazamientos de la población por motivos de acceso a determinados bienes y servicios. Se ha preguntado por el lugar o lugares dónde se realizan diversas compras, así como por los núcleos a los que las personas acuden a satisfacer ciertas demandas de ocio y diversión, o culturales. También se ha preguntado por la frecuencia.
- Movilidad de acceso a servicios públicos. Este último apartado resulta de gran interés a la hora de conocer los desplazamientos de la población para satisfacer otras demandas diferentes a las anteriores, pero de gran importancia. Estas últimas preguntas han estado encaminadas a conocer a qué municipios acuden los habitantes del ámbito cuando necesitan hacer uso de un servicio médico básico, cuando tienen una urgencia sanitaria o cuando necesitan a un

especialista médico. También interesa el lugar al que acuden a realizar gestiones bancarias o burocráticas que no son competencia de su ayuntamiento sino de entes superiores.

Con toda esta información, que se ha analizado detenidamente por municipios, aunque aquí se presenta de forma más general y sintética, se puede profundizar más en el sistema de relaciones territoriales del Mediterráneo central andaluz, al tener acceso a datos sobre variables que no recogen ningunas otras fuentes de información o estudios previos, mucho menos en la zona de estudio. A partir de aquí, con el estudio también de las variables del siguiente apartado, se pueden ya dibujar áreas de cohesión, o al menos aproximarse a las mismas, ya que la delimitación exacta de ellas no tiene sentido aquí -están en continuo cambio, como un sistema- ni es objetivo de esta publicación. Al menos sí se puede conocer el peso de los diferentes núcleos y su potencial para generar centralidad en torno a sí mismos.

En la figura 14 aparecen los principales datos acerca de cómo se configura la movilidad en el conjunto del ámbito, aunque en los párrafos siguientes se irán también agregando otros datos necesarios y de interés, a escala más local, más en detalle. En primer lugar, aparecen los datos acerca de la movilidad obligada (bloque 1), con % sobre el total de personas que tienen actividades laborales o académicas, respectivamente. En segundo lugar, se ofrece la información relativa a la movilidad en torno a las compras o al consumo de actividades de ocio (bloque 2), ahora sí referidos en sus % al conjunto de la población, agregando alguna información adicional, muy general, de cierto interés. En tercer y último lugar (bloque 3), se incluye la información relativa al acceso a determinados servicios, generalmente públicos, también con % respecto del total de la población del ámbito, aunque aquí la frecuencia no tiene utilidad al entender que no son desplazamientos sujetos a una rutina temporal predeterminada, en general.

Respecto a la movilidad obligada, los datos arrojan algunas cifras desde un primer momento ya relevantes. Entre ellas que 7 de cada 10 personas que trabajan tienen en un municipio diferente al de su residencia habitual su lugar de trabajo; y, en la misma línea, el 62% de los estudiantes tienen su lugar de estudio fuera de su núcleo de residencia. Por normal general se detecta que la movilidad es más compleja e indefinida en las zonas más pobladas. De hecho, es en los partidos de Vélez-Málaga y Motril donde los desplazamientos de más de treinta minutos son mayoritarios (47,5% y 35,3%, respectivamente). Esto quiere decir, en una primera aproximación, que los movimientos de la población trabajadora o estudiante por el territorio son más largos en estas zonas por la propia extensión de sus partidos judiciales, con municipios de la Axarquía y la Contraviesa, respectivamente, muy dependientes laboral y educativamente de sus respectivas cabeceras.

<b>VARIABLES SOCIOECONÓMICAS DE LA RELACIÓN ENTRE LA POBLACIÓN Y SU ENTORNO EN TÉRMINOS RELATIVOS (%)</b>			
<b>ÁMBITO GEOGRÁFICO</b>	<b>Mismo municipio de residencia</b>	<b>Distinto municipio de residencia</b>	<b>Otra información relevante</b>
<b>VARIABLES</b>			
<b>BLOQUE 1. MOVILIDAD OBLIGADA</b>			
Lugar de trabajo (% sobre el total de trabajadores)	30,2	69,8	75,6% en vehículo privado 27,9% + 30 min. de recorrido
Lugar de estudio (% sobre el total de estudiantes)	37,4	62,6	
<b>BLOQUE 2. MOVILIDAD DE ACCESO A ACTIVIDADES COMERCIALES Y DE OCIO</b>			
Productos básicos cesta de la compra	87,7	12,3	30,8% a diario
Resto de productos cesta de la compra	55,7	44,3	17,2% a diario
Equipamiento del hogar (I)	15,8	84,2	97,3% menos de una vez el mes
Equipamiento del hogar (II)	15,0	85,0	
Ropa de tipo informal	12,2	87,8	43,8% una vez al mes
Ropa de tipo formal	9,3	90,7	92,2% menos de una vez al mes
Cine	10,9	89,1	-
Conciertos y espectáculos	15,9	84,1	-
<b>BLOQUE 3. MOVILIDAD DE ACCESO A SERVICIOS</b>			
Servicio sanitario básico	78,1	21,9	-
Servicio sanitario de urgencia	13,3	86,7	-
Especialidades médicas	5,6	94,4	-
Servicios financieros	60,6	39,4	-
Gestiones en AAPP diferentes a su ayuntamiento	3,9	96,1	-

Figura 14. Variables socioeconómicas de caracterización de la relación entre la población y su entorno.  
Fuente: Elaboración propia a partir de encuestas directas a la población.

Sobre la forma de desplazamiento entre los lugares de residencia y de estudio o trabajo, es el vehículo privado el medio de transporte más usual ya que el 75,6% de los desplazamientos se realizan en él. El vehículo compartido parece ser una forma de transporte en auge, con 8 de cada 100 desplazamientos por motivos de estudio o trabajo bajo esta modalidad, muy extendida en la agricultura donde el transporte de cuadrillas de jornaleros por parte de los encargados de las fincas sigue siendo muy recurrente, sobre todo en los invernaderos, de ahí que esta cifra se eleve en el partido judicial de Berja (13 de cada 100 desplazamientos). En transporte público se realizan el 16,3% de los viajes, fundamentalmente en el ámbito educativo.

Respecto a la movilidad de acceso a actividades comerciales y de ocio, también hay algunos datos muy reveladores. Sobre las compras básicas del hogar, tanto de alimentación como de equipamiento para el mismo, las pautas se repiten en todos los partidos judiciales. La mayoría de las personas adquieren los productos básicos de su cesta de la compra en el mismo municipio en el que tienen su residencia habitual (87,7%) e igual ocurre con el resto de los productos, aunque en menor medida (55,7%). En el caso del equipamiento del hogar sucede justo al contrario, pero la pauta igualmente se repite en el conjunto del ámbito. El 84,2% de la población adquiere artículos básicos del equipamiento del hogar (electrodomésticos, colchones, muebles...) en otro municipio que no es el de su residencia y del mismo modo el 84,8% de la población adquiere el resto de los artículos del hogar (decoración, por ejemplo) también fuera del municipio donde tiene su domicilio habitual. Sobre la frecuencia en la que se realizan estas compras también hay una estructura muy clara: más asiduidad cuantas más compras se hacen en el mismo municipio de residencia y cuántos más básicos son los productos que se necesitan. La compra de otro tipo de artículos, como ropa, o las actividades de ocio tienen una movilidad mayor, aunque no son desplazamientos tan frecuentes como los que se hacen para la compra de artículos básicos. Y es que la mayoría de la población compra ropa, por ejemplo, en municipios diferentes a los de su residencia habitual. En el caso de la ropa de tipo más informal, casi 88 de cada 100. En el caso de la ropa de tipo formal algo más de 90 de cada 100. Igual ocurre con la asistencia al cine o a conciertos y espectáculos donde 89 y 84 de cada 100 personas, respectivamente, se desplazan a otros municipios diferentes al que residen para satisfacer este tipo de demandas. El porcentaje es ligeramente más bajo en el caso de las actividades culturales que no son el cine porque los municipios, por pequeños que sean, tienen generalmente programas de actividades diversos. La dificultad de acceso a este tipo de ocio, entre otras causas, hace que tanto el cine como la asistencia a un concierto sean actividades que casi el 100% de la población hace menos de una vez al mes. Solo en Vélez-Málaga, única ciudad del ámbito con cines y centro comercial como tal, y cercana a Málaga, estas actividades son algo más frecuentes, pero no mucho más.

Por último, y analizando ahora las variables relativas al acceso a determinados servicios, también en la figura 14, vuelven a arrojar unos datos en línea con los anteriores. En el caso de los servicios sanitarios, por ejemplo, cuanto más básica sea la necesidad, más fácil será que la población pueda satisfacer sus demandas en el municipio de residencia mientras que en el caso de las urgencias o las especialidades médicas habrá que desplazarse a municipios mayores, que incluso no son del ámbito.

El 78% de la población tiene en sus propios municipios el servicio médico más básico ya que la práctica totalidad de los mismos tienen, como poco, consultorios o citas con el médico de cabecera varios días a la semana. En cambio, solo el 13,3% de la población tiene en sus municipios de residencia servicios sanitarios de urgencia y, todavía menos, el 5,6%, especialidades médicas. Sólo en los partidos de Vélez-Málaga y Motril, al incluirse población encuestada en las mismas cabeceras, los porcentajes de población que tiene todos los servicios sanitarios en su mismo municipio consiguen elevarse, aunque se ve muy aminorada por los desplazamientos que sí tienen que realizar el resto de los habitantes de sus partidos. En este caso parece ser que una vez más Vélez-Málaga y todo su entorno se ve muy influenciado por Málaga capital, algo que no sucede tanto con Motril que aun mostrando una movilidad tan compleja sí deja entrever que es la referencia, por ejemplo, en las especialidades médicas de su comarca, con la ciudad motrileña como capital de un distrito sanitario muy amplio. Hay un mayor número de habitantes de Vélez-Málaga que tienen a la capital malacitana como referencia en las especialidades médicas que los que hay en Motril y que tienen como referencia a Granada.

Las últimas de las variables de este tercer bloque hacen referencia a otros servicios públicos como pueden ser las gestiones administrativas que no competen a los ayuntamientos o los servicios bancarios. En este último caso, 66 de cada 100 habitantes tienen en el municipio en el que residen la oficina bancaria a la que acuden con mayor asiduidad. En el otro caso, sólo el 3,9% de la población tiene en sus propios municipios de residencia oficinas de la administración a través de las cuales realizar gestiones superiores a las de su ayuntamiento, una vez más con Vélez-Málaga y Motril como únicos municipios de referencia. 9 de cada 10 encuestados de estos partidos se desplazan a otro municipio a realizar gestiones administrativas de este tipo.

A continuación, se incluye esta información analizada en los párrafos precedentes pero ahora según el ámbito geográfico al resultar de gran interés acercarse a la comparación de los datos entre municipios interiores, intermedios y litorales, ya que posiblemente existan pautas de movilidad diferenciadas. Los resultados de las variables sobre la caracterización de la relación de la población del ámbito con su entorno más cotidiano según el ámbito geográfico de cada municipio (figura 15) esbozan un poco más la movilidad y ayudan a clarificar algunas de las realidades expuestas en el análisis anterior. Y es que la diferenciación de los resultados según la situación geográfica de los municipios respecto a la montaña y al mar, es decir, siguiendo una gradación norte-sur, presenta notables resultados para entender el sistema de relaciones territoriales vigente en el conjunto del ámbito.

En un primer análisis se comprueba como son los municipios interiores, en todas y cada una de las variables, los que presentan una mayor dependencia de otros municipios, es decir, la población residente en el interior rara vez tiene en sus propias localidades su lugar de trabajo o estudio y, por supuesto, rara vez encuentra en ellas aquellos bienes que suele adquirir con asiduidad o aquellos servicios de los que suele hacer uso con cierta frecuencia. Evidentemente existen matices y aquellos bienes o servicios más primarios sí pueden ser satisfechos con mayor facilidad sin salir de sus municipios, pero la dependencia de otros es bastante clara.



<b>% DE POBLACIÓN QUE REALIZA DICHA ACTIVIDAD / SATISFACE CIERTA DEMANDA EN SU MISMO MUNICIPIO DE RESIDENCIA</b>			
<b>ÁMBITO GEOGRÁFICO</b>			
<b>VARIABLES</b>	<b>Municipios interiores</b>	<b>Municipios intermedios</b>	<b>Municipios litorales</b>
<b>BLOQUE 1. MOVILIDAD OBLIGADA</b>			
Lugar de trabajo	18,0	14,7	57,9
Lugar de estudio	30,0	20,0	62,1
<b>BLOQUE 2. MOVILIDAD DE ACCESO A ACTIVIDADES COMERCIALES Y DE OCIO</b>			
Productos básicos cesta de la compra	75,1	90,0	98,1
Resto de productos cesta de la compra	27,2	47,0	92,9
Equipamiento del hogar (I)	0,0	7,3	40,1
Equipamiento del hogar (II)	0,0	4,0	41,1
Ropa de tipo informal	0,0	0,0	36,7
Ropa de tipo formal	0,0	0,0	28,0
Cine	0,0	0,0	32,6
Conciertos y espectáculos	5,0	0,0	42,7
<b>BLOQUE 3. MOVILIDAD DE ACCESO A SERVICIOS</b>			
Servicio sanitario básico	64,8	73,1	96,3
Servicio sanitario de urgencia	0,0	0,0	40,0
Especialidades médicas	0,0	0,0	16,8
Servicios financieros	31,0	57,5	93,2
Gestiones en AAPP diferentes a su ayuntamiento	0,0	0,0	11,8

Figura 15. % de población que realiza dicha actividad o satisface cierta demanda en su mismo municipio de residencia.

Fuente: Elaboración propia a partir de encuestas directas a la población.

En los municipios del litoral la situación es bien distinta y, en caso de existir dependencia de otros municipios, suele ser de las propias cabeceras como Vélez-Málaga y Motril o Torrox, Almuñécar, Adra y Berja, pero en menor medida. Igualmente, para los residentes en el litoral, parece entreverse una dependencia, cuando la hay, más clara con sus respectivas capitales provinciales o con ciudades como El Ejido. Es decir, mientras que para los habitantes del interior las ciudades del litoral son aquellas a las que más se desplazan, para los habitantes de estas ciudades o de sus municipios cercanos los desplazamientos a las capitales provinciales son más recurrentes. Respecto a todos estos aspectos y según el ámbito geográfico, se pueden extraer los siguientes resultados:

- En los municipios de interior el número de desplazamientos que realizan las personas que trabajan o estudian es muy alto, en términos relativos. En la zona interior el 82% de los trabajadores y el 70% de las personas que estudian tienen tanto su lugar de trabajo como de estudio en otro municipio diferente al de residencia habitual. El 36,7% de ellos realiza desplazamientos de más de 30 minutos, la mayoría, el 80%, en vehículo privado. El transporte público solo representa al 20% restante de trabajadores o estudiantes. Respecto al acceso a determinados bienes y servicios, las pautas se repiten. Sólo en el caso de la adquisición de los productos más básicos de la cesta de la compra la mayor parte de la población lo hace en los municipios donde vive (75%), a diario un 36%, la frecuencia más alta de entre todos los ámbitos geográficos. En cambio, el resto de las actividades comerciales y de ocio se satisfacen en municipios diferentes al de residencia: el 72,8% se desplaza para adquirir otros productos de la cesta de la compra y el 100% lo hace para comprar equipamiento del hogar, ropa o para acudir al cine. La oferta comercial y de ocio de los núcleos interiores es, por tanto, muy escasa, al ser también los menos poblados. Además, son los residentes en las zonas interiores los que acuden con menor frecuencia a realizar estas compras, así como al cine o a conciertos o espectáculos, algo que guarda mucha relación con el propio ciclo vital: las poblaciones del interior están muy envejecidas, y de ahí este tipo de comportamientos.
- En los municipios situados en las vertientes serranas, que vendrían a reconocerse como intermedios, la movilidad es todavía mayor. Más del 80% de la población que trabaja y estudia lo hace en municipios diferentes a los de su residencia, siendo también el vehículo privado, 70%, la opción preferente a la hora de desplazarse, aunque el porcentaje de viajes de media hora o más disminuye en comparación a los núcleos interiores (24,2% vs 36,7). Estos cambios de tendencia se reafirman en cuanto a la satisfacción de ciertas necesidades y demandas. La población residente en localidades intermedias también se desplaza a otros municipios, pero menos que en el caso de la zona interior. Así el 53% de la población va a otros municipios a adquirir los productos menos básicos de la cesta de la compra, movimiento que también hace el 92,7% de los que compran equipamiento básico del hogar o el 100% de los que necesitan ropa o asisten al cine o a eventos culturales. Eso sí, la frecuencia aumenta, ligeramente, respecto al acceso al comercio y al ocio.

- En los municipios del litoral, la situación es bien distinta de acuerdo con los datos que arrojan las encuestas. La mayoría de los trabajadores y estudiantes que tienen su residencia habitual en núcleos costeros tienen también en los mismos su lugar de trabajo o estudio (57,9% y 62,1%). Eso sí, el vehículo privado sigue siendo la opción preferente para realizar estos desplazamientos (76,7%) aunque el coche compartido tiene una presencia notable ya que dos de cada diez desplazamientos por motivos laborales o de estudio se hacen de esta forma. El transporte público, eso sí, es muy minoritario ya que solo el 4% de la movilidad obligada tiene en él su modo de transporte principal, mientras que en la zona interior y en la zona intermedia acaparaba el 20% y el 25% de estos desplazamientos, respectivamente. Los desplazamientos para comprar algunos artículos, así como para el acceso a ciertas actividades culturales y de ocio, son menores, no en términos absolutos por el volumen de población residente en la franja litoral. Así, el 98,1% de la población residente en los municipios costeros adquiere los productos más básicos de su cesta de la compra en los mismos. De igual forma, en el caso del equipamiento del hogar y la compra de ropa, la movilidad entre municipios se acrecienta, pero sin alcanzar los niveles de los dos ámbitos geográficos anteriores. Casi el 60% de la población no encuentra donde reside el equipamiento del hogar que necesita o quiere de la misma forma que el 63,3% y el 72% van a otros municipios distintos a comprar ropa de tipo informal y formal, respectivamente. Eso sí, la asiduidad de estos movimientos es notablemente mayor. Se adquieren menos habitualmente los productos más básicos —solo el 21% de la población compra alimentos perecederos a diario, por ejemplo— pero sí se hacen otro tipo de compras de forma mucho más recurrente. En el caso de la asistencia al cine o a actividades de tipo cultural, aunque también una buena parte de la población se desplaza a otros municipios, la movilidad también es menor: 32 de cada 100 residentes en el litoral van al cine en el mismo lugar de residencia e igualmente 43 de cada 100 satisfacen sus demandas culturales en él.

Respecto a la movilidad de acceso a determinados servicios (figura 15) según el ámbito geográfico las pautas anteriores se repiten, grosso modo. En el interior el acceso a los servicios públicos es peor que en el litoral, aunque los más básicos se encuentran relativamente bien repartidos por el territorio. En este sentido la mayoría de la población de los municipios interiores tiene los servicios sanitarios más básicos donde residen —64,8%— aunque es el porcentaje más bajo de entre los tres ámbitos diferenciados. A la hora de necesitar servicios médicos de urgencia o especiales, la situación es bien distinta. El 100% de la población residente en localidades del interior tienen que desplazarse a otros municipios para poder acceder a este tipo de servicios públicos sanitarios. Lo mismo ocurre con la realización de gestiones administrativas que no son competencia de cada ayuntamiento. En lo que respecta a las actividades financieras, solo 3 de cada 10 habitantes del ámbito interior tienen la oficina del banco del que son clientes en el mismo municipio en el que viven.

En la zona intermedia la situación en cuanto a la movilidad de acceso a determinados servicios vuelve a situarse a medio camino. La accesión los servicios sanitarios básicos es algo mayor que en el interior, por ejemplo.

En el litoral una vez más la movilidad se muestra diferente, notable por el mero hecho de tener mucha población, pero particularizada respecto de los otros ámbitos. Solo en el caso de las urgencias sanitarias, las especialidades médicas y la realización de gestiones administrativas no dependientes de los ayuntamientos los desplazamientos a otros municipios, fundamentalmente a las capitales provinciales, son mayoría (60%, 83,2% y 88,2% respectivamente). Eso sí, el acceso a servicios sanitarios básicos en el mismo municipio de residencia alcanza casi a la totalidad de la población (96,3%). En los municipios de Vélez-Málaga y Motril la movilidad de acceso a servicios públicos es muy minoritaria, pero se ve enmascarada por las cifras de los municipios más pequeños, que son muchos en sus respectivos partidos judiciales.

Por tanto, se puede comprobar de forma muy clara como el acceso al lugar de trabajo o estudio o el acceso a determinadas actividades comerciales y de ocio, así como a servicios públicos o privados de distinta índole, es bastante peor en los municipios del interior, en términos relativos. Apenas la adquisición de los productos más básicos de la compra se realiza en la práctica totalidad de los municipios de residencia habitual de la población por pequeños que estos sean, pero el acceso al resto de bienes y servicios así como a los lugares de estudio o trabajo requieren de la realización de desplazamientos entre municipios, siendo las pequeñas ciudades de la zona las que acaparan buena parte de los movimientos que se realizan, sean obligados o no, aunque con matices y diferencias entre ellas, algunos de los cuáles ya se han ido apuntando en las páginas anteriores.

Aunque se podrá analizar en detalle en los siguientes apartados, la cercanía de grandes ámbitos metropolitanos como el de Málaga—Costa del Sol, Granada o El Ejido—Roquetas de Mar—Almería ejerce una gran influencia en la movilidad ya que buena parte de los habitantes del ámbito se desplazan con gran asiduidad a sus respectivas capitales, o a algunas ciudades de su entorno a satisfacer determinadas demandas, así como para poder acceder a ciertos servicios públicos que no encuentran ni en sus municipios ni en toda el área objeto de estudio. Ahora, el estudio de las variables de caracterización, percepción e identificación de la población con su entorno cotidiano contribuirá a profundizar y aclarar un poco más todas estas cuestiones para acertar la forma de entender el territorio por parte de la población que lo habita y que se desplaza por él de manera muy frecuente por los diversos motivos que se han venido analizando.

### **3.2.3 Variables de caracterización, percepción e identificación de la población con su entorno**

Las variables de caracterización, percepción e identificación de la población con su entorno no arrojan en sí información sobre movilidad como las anteriores, pero son muy válidas para el análisis si se incluyen y cotejan con las mismas. El objeto último de estas variables es el de enlazar la movilidad de la población por el espacio geográfico con la identidad. Como se ha dicho en varias ocasiones, articulación e identidad son dos conceptos que van de la mano y, ahondando en las variables ya analizadas junto con estas, será posible conocer hasta qué punto tienen una relación de influencia mutua tomando como ejemplo el área geográfica seleccionada.

Estas variables de caracterización, percepción e identificación con el espacio más cotidiano son interesantes, por tanto, si se ponen en relación con los resultados anteriores porque, aunque una persona se desplace con cierta frecuencia a realizar unas determinadas compras a una localidad, ello no debe implicar necesariamente que esta persona sienta apego o tenga una relación identitaria con ese lugar.

Por ejemplo, un residente del municipio de Almuñécar que se desplaza una vez al mes a realizar determinadas compras a las ciudades de Vélez-Málaga o Málaga, por cercanía y/o porque en ellas encuentra algunos bienes y servicios que no puede o no quiere satisfacer en su propio lugar de residencia, puede luego no reconocer a ambas como las cabeceras de su comarca, algo coherente, pero tampoco sentir ningún tipo de apego más allá de la estricta relación económica. Puede, en este caso, que el residente de Almuñécar se sienta más identificado con Granada, por ejemplo, que, con Málaga, a pesar de que los desplazamientos a su capital provincial sean menos frecuentes que a la capital malagueña. De igual forma una persona que reside de forma habitual en ese mismo municipio de Almuñécar se puede desplazar a comprar ciertos bienes a Granada, por ejemplo, a pesar de que en Málaga también podría comprarlos, y a una distancia casi parecida, porque, al tener una relación de apego con la capital granadina esta le influye a la hora de realizar ciertas actividades, situación en la cual la identidad estaría determinando claramente la movilidad.

Ambos son claros ejemplos de situaciones que se dan de manera muy recurrente y que se ha podido captar a través de las encuestas, combinando tanto las variables de movilidad como estas. Evidentemente el acceso a los servicios públicos sí va a venir muy marcado por la administración y la organización y gestión que esta hace de dichos servicios, pero el acceso al ocio, así como al lugar de trabajo, no guarda en general estos patrones previamente estructurados. En definitiva, todas estas cuestiones interactúan en común e intervienen claramente en el sistema de relaciones territoriales.

Dadas todas estas ventajas, ahora el análisis de los resultados del proceso de consulta sí debe orientarse al detalle de cada partido judicial —o comarca, concepto que por sus características también puede adaptarse a la dimensión de cada partido judicial, y que se utilizará en adelante aunque no sea oficial en cuanto a la división administrativa del territorio—, con una visión algo más pormenorizada para interpretar todo en su conjunto y detectar áreas de articulación y/o cohesión. Las preguntas 39 a 54 del cuestionario son las que se analizan en adelante, destacando en la siguiente figura (16) los datos más relevantes, no todos.

El análisis general de estos resultados extraídos a partir de las preguntas realizadas en las encuestas sobre caracterización, percepción e identificación de la población con su entorno, previo comentario en detalle tras la presentación de los mismo, demuestran, una vez más, el complejísimo sistema de relaciones territoriales del ámbito, tanto funcional como en términos de identidad.

<b>VARIABLES DE CARACTERIZACIÓN, PERCEPCIÓN E IDENTIFICACIÓN DE LA POBLACIÓN CON SU ENTORNO</b>			
<b>VARIABLES</b> <b>P. JUDICIAL</b>	<b>Municipio de referencia comercio y ocio</b>	<b>Municipio de referencia servicios públicos</b>	<b>¿Cuál es su comarca?</b>
<b>Vélez-Málaga</b>	Vélez-M. (64,5%) Málaga (35,5%)	Vélez-M. (58%) Málaga (42%)	La Axarquía (88,7%)
<b>Torrox</b>	Vélez-M. (66,8%) Nerja (16,2%) Málaga (15,2%) Granada (0,9%) Motril (0,9%)	Vélez-M. (68%) Málaga (32%)	La Axarquía (92,4%)
<b>Almuñécar</b>	Almuñécar (40%) Motril (30%) Granada (20%) Vélez-M. (10%)	Almuñécar (40%) Granada (31,7%) Motril (28,3%)	Costa de Granada (41,6%) Costa Tropical o Costa Tropical de Granada (38,5%) Río Verde (21,7%) Almuñécar - La Herradura (1,6%) Costa del Sol (1,6%)
<b>Motril</b>	Motril (56,3%) Granada (18%) El Ejido (14,8%) Adra (8,3%) R. De Mar (1,6%) Vélez-M. (0,5%) Málaga (0,5%)	Motril (78,8%) Granada (21,2%)	Costa de Granada (33,8%) Costa Tropical o Costa Tropical de Granada (28,5%) La Contraviesa (27,3%) Costa - Alpujarra (2,1%)
<b>Berja</b>	El Ejido (71,4%) R. de Mar (13,5%) Almería (8,8%) Adra (6,3%)	El Ejido (79,9%) Almería (17,2%) Adra (2,9%)	La Alpujarra o La Alpujarra de Almería (51,6%) El Poniente o El Poniente de Almería (26,7%) Campo de Dalías (5,6%) Poniente - Alpujarra (2,8%)

<b>VARIABLES</b> <b>P. JUDICIAL</b>	<b>Municipio cabecera o núcleo principal de su comarca</b>	<b>Vinculación con la cabecera o núcleo principal</b>	<b>Identificación con su comarca</b>
<b>Vélez-Málaga</b>	Vélez-M. (88,6%) Málaga (11,4%)	Muy vinculado (88%)	Muy identificado (94,4%)
<b>Torrox</b>	Vélez-M. (91,6%) Málaga (5,7%) Nerja (2,7%)	Muy vinculado (77,3%)	Muy identificado (91,6%)
<b>Almuñécar</b>	Motril (53,3%) Almuñécar (36,7%) Vélez-M. (8,3%) Málaga (1,7%)	Muy vinculado (46,7%)	Muy identificado (61,7%)
<b>Motril</b>	Motril (64,4%) Albuñol (27,3%) Salobreña (8,3%)	Muy vinculado (69,4%)	Muy identificado (69,4%)
<b>Berja</b>	Berja (60%) El Ejido (30,6%) Adra (6,3%) Almería (3,1%)	Muy vinculado (77%)	Muy identificado (87,3%)
<b>VARIABLES</b> <b>P. JUDICIAL</b>	<b>Identificación con su provincia</b>	<b>Identificación con su Comunidad Autónoma (Andalucía)</b>	<b>¿Cambios de municipio de referencia con apertura autovías A-7 y A-44?</b>
<b>Vélez-Málaga</b>	Muy identificado (85,3%)	Muy identificado (37,1%) Medianamente identificado (40,6%)	No (100%)
<b>Torrox</b>	Muy identificado (91,6%)	Muy identificado (40,8%) Medianamente identificado (46%)	No (99%)
<b>Almuñécar</b>	Muy identificado (96,6%)	Medianamente identificado (45%) Poco o nada identificado (48,3%)	Sí (31,7%) No (68,3%)
<b>Motril</b>	Muy identificado (64,5%)	Medianamente identificado (46,6%) Poco o nada identificado (22,8%)	Sí (38%) No (62%)
<b>Berja</b>	Muy identificado (73,8%)	Medianamente identificado (26,6%) Poco o nada identificado (63,1%)	No (100%)

<b>VARIABLES</b> <b>P. JUDICIAL</b>	<b>Accesibilidad a su municipio</b>	<b>Accesibilidad a su cabecera o núcleo principal</b>	<b>Accesibilidad a su capital provincial</b>
<b>Vélez-Málaga</b>	Buena (78,5%) Regular (21,5%)	Buena (75,5%) Regular (24,5%)	Buena (77,5%) Regular (22,5%)
<b>Torrox</b>	Buena (52,9%) Regular (47,6%)	Buena (58,9%) Regular (41,1%)	Buena (58,9%) Regular (41,1%)
<b>Almuñécar</b>	Buena (33,3%) Regular (50%)	Buena (41,6%) Regular (50%)	Buena (50%) Regular (41,6%)
<b>Motril</b>	Buena (50,3%) Regular (40,2%)	Buena (52,4%) Regular (38,1%)	Buena (51,8%) Regular (38,7%)
<b>Berja</b>	Buena (42,8%) Regular (40,5%)	Buena (42,8%) Regular (48,8%)	Buena (54%) Regular (46%)
<b>VARIABLES</b> <b>P. JUDICIAL</b>	<b>¿Ha mejorado la accesibilidad en los últimos años?</b>	<b>Si mantuviese sus condiciones, ¿abandonaría su municipio?</b>	
<b>Vélez-Málaga</b>	Sí (75%) No (25%)	Sí (15,2%) No (84,8%)	
<b>Torrox</b>	Sí (65,2%) No (34,8%)	Sí (13,3%) No (86,7%)	
<b>Almuñécar</b>	Sí (90%) No (10%)	Sí (43,3%) No (56,7%)	
<b>Motril</b>	Sí (78%) No (22%)	Sí (51,6%) No (48,4%)	
<b>Berja</b>	Sí (50,8%) No (49,2%)	Sí (45,6%) No (54,4%)	

Figura 16. Resultados más relevantes y útiles para el estudio, en %, de las preguntas sobre caracterización, percepción e identificación de la población con su entorno en el ámbito de estudio, por partidos judiciales.

Fuente: Elaboración propia a partir de encuestas directas a la población.



Respecto a los resultados en la comarca o área geográfica de los municipios que pertenecen al partido judicial de Vélez-Málaga se puede decir que son, junto con los del partido de Torrox, y por ende todos los pertenecientes a la provincia de Málaga, los que arrojan unas cifras más altas en cuanto al nivel de vinculación e identificación de la población residente con su territorio si a las variables de la figura anterior se unen las analizadas en los apartados anteriores.

En el caso del partido judicial de Vélez-Málaga, son la propia ciudad veleña así como Málaga capital los grandes referentes en cuanto al mercado laboral y a la oferta de estudios demandada por la población de la zona, como ya se comprobó. No es de extrañar, por ello, que ambas sean también las ciudades protagonistas en cuanto a la percepción de identificación de los aquí residentes, pero con matices. En general se sigue una estructura, que se repite en el resto de partidos judiciales, en la que para los habitantes de los municipios más pequeños el nodo de centralidad es la pequeña ciudad más cercana, generalmente litoral, pero para los habitantes de esta la referencia suele ser la capital provincial, lo que aporta ya una información muy precisa de una articulación interna que, en términos generales, mantiene su estructura "en peine", como históricamente, con una cabecera histórica funcionalmente articulada con su traspais serrano y su hinterland costero más próximo; una estructura en la que, sobre todo por la prestación de servicios públicos de mayor rango, la capital de cada provincia se convierte también en un actor de la misma, influyendo notablemente en la articulación de cada segmento provincial.

Con esta premisa, y volviendo de nuevo a las respuestas de las preguntas del último apartado de las encuestas, Vélez-Málaga y Málaga vuelven a centrar la atención de la población en cuanto a cuál de las dos ciudades es la referencia para cada cuestión de las consultadas. Vélez-Málaga, a pesar de la influencia que ejerce Málaga, apenas distante unos 35 km, sigue teniendo un enorme poder de centralidad en todo su entorno, como históricamente ha sido. De hecho, es de las ciudades pequeñas y medias de todo el ámbito la que tiene mejores datos de vinculación e identificación en general. Para el 64,5% de la población del partido judicial, Vélez es el municipio de referencia en cuanto a las funciones comerciales y de ocio mientras que para el 58% lo es también en los servicios públicos. En el caso de los municipios de interior, estos datos se elevan hasta el 76,9% y el 84,6% respectivamente, lo que corrobora esa permanencia referida de una estructura territorial tradicional en todo el entorno veleño, por lo menos. Para la población del litoral, en cambio, Málaga es el principal municipio de referencia en cuanto a los servicios públicos (60,6%), aunque para las actividades comerciales y de ocio Vélez-Málaga sigue siendo el principal (66,7%). Es cierto que a partir de las preguntas de movilidad de acceso a determinados bienes y servicios aparecen menciones a núcleos como Nerja, Canillas de Aceituno, Alcaucín, Almáchar o Periana. Sin embargo, al analizar los resultados en cuanto a identidad, queda claro que estos no pueden ser considerados como nodos de centralidad como tal, al menos no en lo referido a los más interiores. En este contexto llama la atención que para los habitantes de la zona no haya otra localidad o municipio de referencia que no sean Málaga o Vélez-Málaga por lo que puede decirse, más aún cuando se analizan el resto de los resultados, que la población tiene una percepción y un entendimiento compartido de su territorio.

Si hay coincidencia en los municipios de referencia en cada bien o servicio que demanda la población, también hay un gran nivel de acuerdo sobre la comarca y el término que le da nombre. Casi 9 de cada 10 habitantes (88,7%) del partido judicial de Vélez-Málaga nombran a su comarca como "La Axarquía". El resto la conocen como "La Axarquía-Costa del Sol" (8,3%) y en menor medida, solo "La Costa del Sol" (3%). No hay otro partido judicial en el que estas cifras sean tan elevadas, es decir, en el que haya tanta coincidencia entre la población a la hora de establecer cuál es su comarca y que término le da nombre. También hay un enorme grado de coincidencia entre cuál es el núcleo principal de "La Axarquía": Vélez-Málaga, para el 88,6% de la población. El 11,4% restante dicen que el núcleo de cabecera de la comarca es Málaga, aunque es algo que se da sobre todo entre la población nacida fuera de España, principalmente los "turistas climáticos" europeos y de avanzada edad que, por ejemplo, a la hora de realizar gestiones administrativas o acudir a servicios sanitarios, Málaga sí es su ciudad referente, y en función de esto entienden entonces el territorio y las diferentes centralidades que ejercen los núcleos más importantes del mismo. Junto a un elevado nivel de acuerdo sobre el topónimo de la comarca y el núcleo principal de la misma, el grado de vinculación e identificación con ambos es también notable. El 88% de la población se siente muy vinculada a la cabecera comarcal, que como se ha dicho es Vélez fundamentalmente, mientras que más del 94% de la población -95,4%- se siente muy identificada con su comarca. Ni siquiera la provincia, ni mucho menos Andalucía, consiguen tan elevadas cifras de identidad.

En cuanto al resto de variables de esta parte final del cuestionario no hay tanto nivel de acuerdo, sobre todo en función del lugar en el que vive cada persona, pero sí sigue estando latente ese elevado grado de identificación con el territorio más cercano. Una de esas variables que presenta algunos datos diferentes a los vistos hasta ahora, y que también sucede en el resto de los partidos judiciales, es la accesibilidad y la articulación interna entre municipios circundantes y/o próximos. Para los habitantes del interior las comunicaciones son más bien regulares, contrariamente a lo que opina la población del litoral. De hecho, entre los residentes en la zona interior la accesibilidad a su municipio es buena solo para el 38,5%.

Respecto a algunos aspectos del otro pilar de la articulación económica y física, la interregional, se puede encontrar un pronunciado grado de acuerdo: el 100% de los encuestados que han respondido a la pregunta 47 afirman que la puesta en servicio definitiva de la autovía A-7 entre Málaga y Almería y de la A-44 entre Granada y Motril no ha supuesto ningún cambio en cuanto al municipio de referencia comercial y de ocio, y que por tanto, en términos de vinculación e identificación, estas infraestructuras no han tenido un impacto perceptible. También se entiende esta cifra en el caso del partido de Vélez-Málaga si se tiene en cuenta que el tramo de autovía entre la capital malacitana y el municipio de Vélez, hasta el núcleo de Algarrobo, lleva en servicio desde 1998 (Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana), al contrario que en la franja costera granadina donde su apertura es mucho más reciente. Evidentemente las nuevas vías de comunicación de alta capacidad tampoco han supuesto cambios en cuanto al municipio de referencia para los servicios públicos, algo que viene ya predeterminado por la propia administración, principalmente por la autonómica, pero también central.

Respecto a las medidas o políticas que se pueden llevar a cabo para la mejora de la calidad de vida y el desarrollo socioeconómico de la comarca, hay una gran variabilidad. La elección o mención de unas u otras posibles acciones tiene mucho que ver con el ámbito geográfico de residencia, pero también con la edad o el nivel de estudios de la población. En general las personas jóvenes están más comprometidas con aquellas acciones de tipo medio ambiental o de mejora de la gestión de determinados recursos territoriales, aunque ello no suponga resultado a corto plazo. Las personas mayores, en cambio, se inclinan por la mejora de los servicios públicos o por la necesidad de crear empleo. Y es que algunos de los efectivos encuestados pertenecientes a este sector de la población comentan durante la realización de las encuestas que cada vez con más frecuencia sus descendientes, hijos y/o nietos, abandonan los municipios en los que han nacido y crecido por la falta de oportunidades que hay en los mismos. Por otro lado, las personas con menor nivel de estudios, independientemente de su edad, apuestan por el desarrollo de la agricultura y del turismo sin mencionar tanto los problemas del medio ambiente o la necesidad de hacer frente al cambio climático mientras que las personas con estudios superiores tienden a ver más capacidad y oportunidades de desarrollo la puesta en valor del patrimonio o en las singularidades de la zona.

De igual forma también se puede hacer una distinción en cuanto a las medidas o políticas más necesarias para su territorio según el ámbito geográfico de residencia del encuestado. Para los residentes en municipios del interior, las medidas o acciones más necesarias son la mejora y el aumento de la oferta turística rural, la inversión en equipamientos y servicios públicos o la mejora de la accesibilidad. Los residentes en municipios del ámbito intermedio del partido judicial veleño siguen la misma línea argumental mientras que hacia el litoral las acciones necesarias difieren en tanto que se apuesta mayoritariamente, por ejemplo, en la construcción de la línea de cercanías entre Málaga capital y su costa oriental, la mejora y el aumento de la oferta turística litoral, el aumento de la superficie urbanizable para viviendas o el aumento de la superficie agrícola. Llama la atención el hecho de que en un 6,1% de las ocasiones se menciona la necesidad de construir las canalizaciones de la presa de Rules como una de las acciones prioritarias para la comarca de La Axarquía.

Por último, respecto a aquellos factores y elementos que más y mejor definen el paisaje del entorno de cada municipio y de la comarca en general, se tiende a coincidir, aunque con diferencias según el ámbito geográfico de residencia habitual, que la montaña, el mar, el hábitat histórico tanto disperso como concentrado, los subtropicales, la agricultura tradicional de las vertientes o el patrimonio agrícola y cultural son los factores más representativos. La población no duda en situar a las pasas, los paseros, el aguacate, las labores y modos de vida agrícolas de antaño en el campo o los pueblos blancos de la Axarquía y sus cascos históricos como los elementos patrimoniales agrícolas y culturales más importantes, junto con el clima, las playas o la calidad de vida en general. En torno a todos estos elementos se configura un imaginario colectivo de la población de esta comarca que influye claramente, al menos al nivel de detalle del proceso de consulta, en su cohesión. Por último, el 84,8% de los encuestados afirma que no abandonarían su lugar de residencia aunque en otro lugar pudieran mantener sus condiciones de vida actuales.

En el caso del partido judicial de Torrox, como ya se ha dicho, los datos que la encuesta arroja son muy similares a los analizados para los municipios pertenecientes al partido judicial veleño, aunque se aprecian algunas variables en las que se vislumbra la cercanía de muchos residentes aquí a la provincia de Granada y, por consiguiente, una mayor lejanía a la capital provincial malagueña e identificación son algo más bajos de lo que lo eran en el partido judicial de Vélez. La población de la comarca con cabecera judicial en Torrox se siente más vinculada al municipio veleño que la propia población de los municipios de este partido judicial, que, aunque también señalan principalmente a Vélez-Málaga, marcan también la influencia significativa de la capital malagueña, que aquí disminuye.

Los resultados de las preguntas sobre a qué municipios se desplaza la población del partido judicial de Torrox cuando necesita adquirir ciertos bienes o hacer uso de algún servicio son claros ya que Vélez-Málaga y Málaga son las ciudades más mencionadas. Sin embargo, al igual que en la comarca de Vélez, en la de Torrox aparecen otra serie de núcleos secundarios con algunos servicios y ofertas de bienes como Cómpeta, el propio núcleo torroxero, Nerja o incluso Motril, sin poder llegar a decirse que constituyan verdaderos nodos de centralidad funcional. Queda entonces, más o menos claro que Torrox no ejerce sobre los núcleos de su partido la misma influencia, en términos funcionales, que la ciudad veleña en el suyo. Además, por motivos laborales los lugares a los que se desplaza la población residente en la zona de forma habitual son muy diversos: Vélez-Málaga y Málaga son los núcleos más receptores de trabajadores de la comarca torroxera, pero también lo son el propio Torrox así como Nerja, Almuñécar o Motril. Así, a la hora de percibir y caracterizar el territorio no hay duda de que estos municipios pertenecen al ámbito de influencia de Vélez-Málaga, núcleo con el que hay además una relación muy considerable en todos los sentidos, en el funcional y en el identitario a la luz de las respuestas obtenidas.

Con esto, el municipio de referencia en cuanto a las funciones comerciales y de ocio de la población residente en el partido judicial de Torrox es Vélez-Málaga (66,8%) seguido muy de lejos por Nerja (16,2%) y Málaga (15,2%). Para el 0,9% de la población la ciudad referente para el comercio y el ocio es Granada, mismo porcentaje que tiene como referente a Motril. Torrox, curiosamente, no es citado por nadie en esta cuestión. Se observa en todo caso la ampliación del campo de influencia que varios núcleos ejercen sobre este territorio, pero sin duda Vélez-Málaga es con diferencia el municipio referente. Para los servicios públicos, eso sí, la influencia de Nerja se disipa y Vélez-Málaga (68%) y la capital provincial (32%) son los referentes.

En cuanto a la comarca y la denominación para la misma, también hay cierta concordancia con los resultados del partido judicial anterior. En la zona judicial torroxera el 92,4% de la población afirma pertenecer a "La Axarquía", casi 4 puntos más que en Vélez-Málaga. El término "La Axarquía-Costa del Sol" es el que usa el 0,9% de la población mientras que "La Costa del Sol" es el nombre que dan a la comarca el 6,7% de sus residentes, todos viviendo en municipios litorales. No hay dudas tampoco en cuál es la cabecera de la misma: el 91,5% de la población tiene a Vélez-Málaga como la ciudad principal. Con todo ello la influencia de Vélez-Málaga es notable ya que el 77,3% de la población, además, se siente muy vinculada a esta ciudad.

Estos datos, cuando se refieren al aspecto más perceptivo e identitario, arrojan de nuevo un escenario en el que la mayoría de la población se siente fuertemente identificada con su comarca y con su provincia. El 91,6% de la población afirma sentirse muy identificado con su comarca y con su provincia. Por el contrario, solo 37 de cada 100 se sienten muy identificados con Andalucía.

Respecto a si ha cambiado el municipio de referencia a partir de la puesta en servicio de las autovías A-7 y/o A-44, el 99% de la población dice que no por lo que no sería útil entrar en más detalles, dado también el número de encuestas realizado. Entonces, como en el caso anterior, los municipios de referencia, y por tanto las relaciones funcionales, se mantienen también inalterables a pesar de estas mejoras infraestructurales, con poco impacto en la zona.

En torno a la accesibilidad se repiten más o menos las pautas de los resultados del partido judicial anterior, aunque en general la percepción sobre la misma tiende a ser más regular que buena. Eso sí, el 65,2% de los encuestados son de la opinión de que en los últimos años la accesibilidad a nivel comarcal sí ha mejorado, aunque no tanto para los residentes en núcleos del interior del partido. Esta variabilidad también se deja ver en cuanto a las preguntas 52 y 53 del cuestionario sobre medidas o políticas a llevar a cabo en la comarca para el desarrollo futuro y sobre los elementos y factores que mejor definen su paisaje. Siguiendo en buena medida lo expuesto en el análisis del partido judicial de Vélez-Málaga, las preferencias de desarrollo o las percepciones sobre el territorio cotidianos también son diferentes según el grupo de edad, el nivel de estudios o, incluso, la renta, siguiendo el esquema ya analizado en la página anterior. Sobre los factores y elementos que más y mejor definen el paisaje, una vez más el mar y la montaña son los más repetidos, aunque las distintas formas de agricultura y de poblamiento también constituyen los pilares de la percepción de la población sobre su entorno. Una vez más las pasas, los subtropicales, los pueblos de la Axarquía o el clima son algunos de los elementos más citados.

Con todo ello, el 86,7% de la población residente de forma habitual en la comarca no abandonaría su vida aquí en caso de mantener sus condiciones laborales, sociales y/o económicas, lo que denota un elevado nivel de apego al territorio.

El análisis de la relación entre las variables de la movilidad propiamente dicha y de estas otras sobre la percepción e identificación de la población con su entorno resulta mucho más complejo en el caso de los municipios pertenecientes al partido judicial de Almuñécar. En general, las respuestas a la mayoría de las preguntas planteadas arrojan unos resultados por un lado muy diferentes a lo mostrado en los partidos judiciales de Vélez-Málaga y Torrox y, por otro lado, con una gran variabilidad, algo que ya se detectaba en las cuestiones sobre movilidad. A la hora de caracterizar el territorio las peculiaridades de este primer acercamiento desde la movilidad se confirman, no siendo tan manifiesta y clara aquí la identificación de las personas con su entorno como lo era en los partidos judiciales malagueños analizados. Si bien tanto en la zona de Vélez-Málaga como en la de Torrox era muy clara la centralidad ejercida por la ciudad veleña y en menor medida por Málaga, en la comarca de Almuñécar la principal ciudad de la zona, Motril, y la capital provincial, Granada, no tienen el poder de centralidad de aquellas, aunque ejercen influencia.

En esta zona, 4 de cada 10 residentes dice que el núcleo referente en cuanto a las actividades comerciales y de ocio es la propia ciudad de Almuñécar. 3 de cada 10 se inclinan por Motril, 2 de cada 10 por Granada y 1 por Vélez-Málaga. El escenario, por tanto, aparece ahora mucho más complejo dada la diversidad de núcleos que estructuran y articulan la movilidad y la percepción de la población respecto de su territorio. En cuanto al núcleo de referencia en los servicios, públicos principalmente, Almuñécar vuelve a ser el más citado (40%), incluso por encima de la capital provincial (31,7%) y la que se supone cabecera del conjunto de la costa granadina (28,3%). Sucede, por tanto, una situación bastante poco parecida con lo que las encuestas mostraban en Vélez-Málaga y Torrox. En este caso, Almuñécar sí articula todo su hinterland más próximo, al contrario que Torrox y su nula capacidad articuladora, incluso en aspectos como el acceso a servicios de tipo sanitario o educativo, la ciudad sexitana es un núcleo de mayor referencia que Motril -capital de la costa de Granada- y que la propia ciudad de Granada.

Este complejo escenario que dibujan las diferentes variables de medición de la movilidad y de la percepción e identificación con el entorno se corrobora atendiendo al término que los habitantes de esta zona occidental de la costa de Granada usan para referirse a la que entienden que es su comarca -pregunta 41-. Hasta 8 nombres distintos se desprenden de las respuestas a esta pregunta. El 35% de los residentes en el partido judicial sexitano dicen que su comarca es "La Costa de Granada", el 21,7% la nombran como "La Costa Tropical de Granada" y otro 21,7% dicen que su comarca es "Río Verde". El 10% se refieren a la comarca como "La Costa granadina" mientras que el 6,8% la nombran como "La Costa Tropical". Un 1,6%, en cada caso, dicen que su comarca es "La Costa Tropical granadina", "Almuñécar-La Herradura" e incluso "La Costa del Sol". Si se suman a todas esas personas que usan las palabras costa, tropical, Granada y/o granadina serían 75 de cada 100, lejos todavía de los elevadísimos porcentajes de población que se identificaban con el término de "La Axarquía" en los casos anteriores. Parece, en cualquier caso, que el sobrenombre de Granada o granadina adquiere gran relevancia ya que algo más del 68% de los encuestados lo incluyen al nombrar su comarca. Y ante tal diversidad de denominaciones y de distintas concepciones de la comarca que cada uno siente como propia, el que se entiende como núcleo principal se caracteriza también por esta gran variabilidad. En el partido judicial de Almuñécar, Motril sí se referencia en este caso como el núcleo principal de la comarca para algo más de la mitad de los residentes, a pesar de que, como se ha visto, la ciudad motrileña no era el nodo principal ni en el acceso a actividades comerciales y de ocio ni en el acceso a determinados servicios, sino que era la propia ciudad sexitana. Se enfatiza así este complejo escenario que las distintas variables analizadas van mostrando, más todavía si se observa que para el 10% de la población la cabecera comarcal del partido judicial de Almuñécar no es ni siquiera una localidad granadina, sino Vélez-Málaga (8,3%) o Málaga (1,7%).

Esto, en cierto modo, aunque habrá que ahondar en los resultados habidos en el partido judicial de Motril, vendría a mostrar en cierto modo la existencia de una especie de estructura centrífuga, esto es, que el centro del ámbito central del Mediterráneo andaluz, a caballo entre Málaga y Almería, bascula hacia sus extremos.

Se comprueba como la articulación intercomarcal del segmento sexitano de la costa de Granada es más fuerte de lo que lo era en los partidos judiciales de Vélez-Málaga y Torrox, que en apenas algunos casos poco representativos se citaban a municipios de fuera de la provincia de Málaga como referentes, o como municipios con los que se tiene una cierta relación de apego. En cambio, en el caso de Almuñécar, sí aparecen tanto funcional como identitariamente municipios que no forman parte no ya de su hinterland geográfico más cercano, sino de la propia provincia de Granada. En función de la pregunta realizada, el municipio de referencia será Almuñécar —para comercio, ocio y servicios públicos— o Motril —como cabecera comarcal—, pero con otros como Granada, Vélez-Málaga o Málaga también mencionados según la cuestión. Por tanto, ni la propia Almuñécar, ni la que se presupone como ciudad principal del sector costero granadino ni la ciudad de Granada ejercen un fuerte poder de centralidad, ni en lo funcional ni en lo identitario.

Con todo, Almuñécar se erige como un nodo de centralidad relativamente significativo, pero no único, como no lo son ni Torrox ni Nerja, a pesar de tener los tres municipios una población parecida. La compartimentación del medio físico con una ciudad de Almuñécar controlando su propia llanura litoral, aislada tanto de Vélez-Málaga como de Motril por las barreras montañosas, puede explicar este complejo escenario. Pero se pueden citar también otras razones, interrelacionadas entre ellas, como que Almuñécar ha sido históricamente un núcleo de referencia económica, cultural y política —de hecho el más importante en toda esta costa mediterránea andaluza durante siglos, como denota su riqueza patrimonial— o que cuenta en la actualidad con un dinamismo socioeconómico notable y una gran capacidad de desarrollo, formando incluso una marca territorial que la capital del sector costero granadino en volumen de población, Motril, no tiene, ni en turismo ni en agricultura. Quizá por ello ni siquiera la mitad de la población residente en la zona se siente muy vinculada con el municipio motrileño (46,7%).

De igual forma, la variedad de denominaciones que la población usa para referirse a la que creen que es su comarca, así como las distintas referencias a la ciudad cabecera de la misma, se traslada también al aspecto de la identidad territorial. Parece que los débiles lazos de vinculación entre los municipios de la vertiente del río Verde —el oeste de la costa de Granada— y los situados en la vega del Guadalfeo, se escenifican también en el ámbito de la identidad y el sentido de pertenencia, algo que no sucedía en la Axarquía. Entre los residentes en el partido sexitano solo el 61,7% dicen sentirse muy identificados con su comarca, porcentaje muy superior en la costa —85%—. Si se hace referencia a los lazos de identificación con la provincia estos sí que son elevados, lógico teniendo en cuenta que el sobrenombre de Granada o granadina era añadido al término comarcal en la pregunta 41 en muchas ocasiones. El 96,6% de los residentes en la zona afirman sentirse muy identificados con su provincia. En este caso el dato sí es superior a la identificación de los residentes en el partido veleño y torroxero respecto a la provincia de Málaga (85,3% y 91,6% respectivamente). Al contrario, el nivel de identificación con Andalucía es inferior: casi la mitad, concretamente el 48,3%, afirma sentirse poco o nada identificado con Andalucía.

Otro de los aspectos en lo que las encuestas del partido judicial sexitano difieren de las anteriores tiene que ver con la puesta en servicio de las autovías A-7 y A-44: entre los encuestados, el 31,7% afirman que el municipio de referencia sobre todo en cuanto al comercio y el ocio sí ha cambiado con la apertura de los tramos finales de las referidas autovías. De entre ese casi 32% de encuestados que respondían "sí" a la pregunta 47, más de la mitad —57,3%— tenían antes de la puesta en servicio de las nuevas vías de comunicación a Vélez-Málaga o Málaga como sus ciudades de referencia comercial y de ocio. Para el 22,1% era Motril, para un 13% Granada y para un 7,6% Almuñécar. Ahora, para estos, los nuevos municipios de referencia son Granada —59%—, Málaga —29,2%— y Vélez-Málaga —11,8%—. Ciertamente estos resultados son confusos, pero reflejan que a la vez que las ciudades veleña, malagueña y granadina han perdido cierta centralidad funcional con la apertura de la A-7 y/o la A-44, también han ganado. Granada parece, en medio de esta maraña de cifras, la ciudad más beneficiada de la puesta en servicio de estas carreteras si se entra más en detalle. Motril y Almuñécar, en cambio, aparecen como los municipios más perjudicados ya que, por lo menos para los habitantes del partido judicial de Almuñécar, la apertura de la A-7 y de la A-44 ha hecho que dejen de acudir a estas localidades a realizar determinadas compras. Ahora, con los nuevos tramos de autovía, ciudades como Granada o Málaga, y también Vélez-Málaga, quedan mejor conectadas a toda esta zona, optando la población ahora sí por desplazarse hasta estas, con una oferta comercial y de ocio mucho más amplia que la propia Almuñécar o que Motril, pero que antes no lo hacía dadas las peores condiciones de comunicación. Los flujos, por tanto, son ahora más complejos.

Respecto a la accesibilidad y la articulación interna del partido judicial de Almuñécar, la puesta en servicio definitiva de las autovías A-7 y A-44 también ha cambiado el escenario, a mejor. En el caso de Otívar o Lentegí, en la zona interior, no hay accesos tan directos desde la A-7 tanto por la sucesión de túneles y viaductos por las dificultades orográficas como porque el objetivo de estas es la conectividad a larga distancia. En cualquier caso, no hay duda de que la accesibilidad es notablemente mejor que hace unos años a nivel comarcal. 9 de cada 10 residentes así lo afirman, aunque hacia las zonas intermedias o interiores las opiniones son diferentes: ninguno de los encuestados en estas áreas cree que la accesibilidad a sus localidades sea buena en la actualidad. En cambio, el 100% de los residentes en la costa creen que sí, que la accesibilidad a su lugar de residencia es buena. El mismo esquema diferenciador vuelve a repetirse a la hora de hacer referencia a las medidas que deberían de llevarse a cabo para desarrollar el territorio en el que residen las personas encuestadas, siguiendo las pautas que en los partidos judiciales anteriores. Generalmente se observa como en este partido judicial la mayor parte de la población está más comprometida con el desarrollo social y económico que con la protección del medio ambiente. Se demanda con más hincapié el aumento de la superficie para la actividad turística o para la agricultura como medidas necesarias, y se citan en varias ocasiones la cantidad de recursos sin explotar con los que cuenta el área.

Sobre el paisaje cotidiano, los elementos y factores más repetidos vuelven a ser muy parecidos a los de los partidos judiciales veleño y torroxeño.



El mar y la montaña son sin duda los factores que más y mejor definen el entorno para la población que lo habita. Las diferentes formas de poblamiento y sobre todo la agricultura de subtropicales, junto con el rico patrimonio agrícola, son los otros factores más definitorios de la zona. Elementos materiales e inmateriales el aguacate, los distintos elementos patrimoniales de la ciudad de Almuñécar, las torres vigías repartidas por la costa, los acantilados entre Almuñécar y Maro con Cerro Gordo como protagonista, el clima, la luz, las horas de sol al año o incluso la tranquilidad están entre los más repetidos por la población en el análisis del paisaje.

Con todo ello, el 43,3% de la población afirma que sí se trasladaría a vivir a otro lugar si mantiene sus condiciones laborales, una cifra bastante más alta que la que se daba en los partidos de Vélez-Málaga (15,2%) y Torrox (13,3%).

El análisis de las variables de caracterización, percepción e identificación de la población con su entorno en los municipios pertenecientes al partido judicial de Motril y su puesta en relación con las variables de movilidad de los apartados anteriores arroja, como en el caso del partido judicial de Almuñécar, unos resultados muy heterogéneos y con gran variabilidad que no son más que la ratificación del complejo sistema de relaciones territoriales en la costa granadina y su antepaís. Además, esta complejidad e incluso cierta indefinición se ve incrementada por el hecho de que el partido judicial de Motril tiene una extensión geográfica muy amplia en la que conviven procesos bien diferentes, lo que se traslada también al análisis perceptivo y de identificación con el territorio. En cualquier caso, sí se puede afirmar la existencia en torno a Motril de una cierta cohesión, aunque ello no impide que los núcleos de referencia de la población que vive en la zona vayan, según la cuestión tratada, desde la ciudad de Málaga hasta la de Almería. Por ello se puede afirmar que Motril sí tiene un cierto papel de núcleo centralizador, pero no muy fuerte porque al final, tan heterogéneos movimientos de la población terminan influyendo también en la caracterización, percepción e identificación con el territorio.

Por tanto, aun existiendo un sistema de relaciones territoriales funcionalmente amplio, la identidad y el sentimiento de pertenencia de las personas termina por configurar, o al menos eso parece, un ámbito de cohesión en torno al sector costero granadino, con Motril como nodo, en este punto impreciso y todavía más indeterminado por las difusas vinculaciones entre su zona occidental y oriental.

Con todas estas cuestiones básicas pero de gran interés, el análisis de los resultados obtenidos mediante las encuestas indica que los núcleos de referencia en cuanto a las actividades comerciales y de ocio son hasta siete pero con Motril a la cabeza —56,3%—, seguida ya de lejos por Granada, El Ejido y Adra. Roquetas de Mar, Vélez-Málaga y Málaga cierran esta variable. Se puede observar la amplísima red funcional que el comercio y el ocio tejen entre los residentes en el partido judicial motrileño con un peso relativamente importante del Poniente almeriense, como en la zona de Almuñécar lo tenía la Axarquía malagueña, aunque aquel mayor todavía que este. De hecho, El Ejido y Adra en su conjunto son los núcleos de referencia comercial y de ocio para 23 de cada 100 residentes en el partido judicial de Motril mientras que Granada lo es para menos, para 18 de cada 100.

En cuanto a los municipios de referencia en los servicios públicos, no hay duda de que son Motril (78,8%) y Granada (21,2%) los principales y únicos, dada también la estructura de las políticas de prestación de servicios públicos.

Acudiendo ahora a las respuestas a la pregunta 42, para el 64,4% de los residentes en este partido judicial la cabecera de la comarca es Motril. En las respuestas hay de forma indistinta tanto residentes de la zona este como de la oeste y tanto residentes en ámbitos interiores como costeros. Para el 27,3% la cabecera es Albuñol, todos ellos residentes en la zona oriental interior y litoral. Para el 8,3% restante lo es Salobreña. Aún con esta heterogeneidad no hay duda de que Motril se identifica, con creces, como el núcleo principal de su propio partido judicial y de toda la costa de Granada, si se tiene en cuenta que para la mayoría de los habitantes del partido judicial de Almuñécar Motril también era reconocida como la capital comarcal.

En lo que sí hay una coincidencia con los resultados de las encuestas en la zona de Almuñécar es en la también heterogénea denominación del área. En el caso de Almuñécar se citaban hasta ocho formas diferentes de referirse la población a la que entienden es su comarca. En el caso de Motril son siete los términos siendo curiosamente "La Contraviesa" el más repetido (27,3% de las veces correspondiente a las mismas personas que citaban Albuñol como cabecera), aunque el conjunto de topónimos que incluyen la palabra "costa", independientemente del sobrenombre, es citado por mucha más población. Parece, entonces, que la población del partido judicial de Motril estructura en su percepción territorial dos áreas o comarcas más o menos bien definidas: una en torno a la hoya del Guadalfeo con Motril a la cabeza, y otra entre Gualchos-Castell de Ferro y Albuñol. Así, la heterogeneidad de relaciones territoriales en los municipios de referencia comercial y de ocio se ve luego reemplazada, cuando se incluye el aspecto más perceptivo, por dos estructuras territoriales más claras.

Esto hace que la vinculación con la cabecera comarcal, que se entiende bien en lo perceptivo, no sea tan fuerte en lo funcional y no alcance ni de lejos los valores que estas mismas variables tienen en la Axarquía malagueña. Con esto, el 69,4% se siente muy vinculado al que citan como núcleo principal de la comarca, mismo porcentaje de personas que se sienten muy identificadas con la misma. Con respecto a la provincia, el 97,4% se siente muy identificado con ella, dato de interés si se tiene en cuenta que tanto los residentes en la zona occidental como en la zona oriental consideran sentirse muy identificados con la pertenencia a Granada, de la misma forma que lo hacen tanto aquellos que viven en municipios interiores como los que residen en municipios litorales.

En cuanto al sistema de relaciones territoriales y sobre la puesta en servicio definitiva de las autovías A-7 y A-44, y tal y como pasaba en el partido judicial sexitano, el 38% de la población sí ha cambiado su municipio de referencia en cuanto a las funciones comerciales y de ocio, pudiendo interpretarse la maraña de resultados como ya se ha hecho con anterioridad, dándose la circunstancia de que muchas ciudades del ámbito así como de su entorno a la vez que pierden influencia también la ganan, siendo Motril la que más poder de centralidad comercial ha perdido.

Esta puesta en servicio de las nuevas vías de alta capacidad tiene mucho que ver también en que el 78% de la población afirme que en los últimos años ha habido una mejora en la accesibilidad a nivel comarcal; cifra que no es todavía mayor porque al menos la mitad de la población residente en el interior, sobre todo oriental, opina que la accesibilidad no ha sido mejorada, o al menos no tanto como debería. Sobre las políticas de desarrollo que la población cree como más necesarias para su ámbito, una vez más se producen grandes diferencias según el ámbito de residencia y otro tipo de condicionantes de tipo económico y social pero en general, como en Almuñécar, hay un mayor compromiso de la población con lo que se entiende tradicionalmente como desarrollo que con la protección de los recursos, aunque sí parece entrecruzarse por las respuestas a la pregunta 52 que la mayor parte de la población aboga por un futuro a medio camino, por un equilibrio, entre el mero desarrollo y la protección.

El paisaje de este entorno geográfico se encuentra muy determinado por la montaña y el mar que vuelven a ser, una vez más, los factores más repetidos por la población como muy representativos del paisaje local y comarcal, tal y como ha ocurrido hasta ahora. Eso sí, si se pregunta de forma más concreta por los elementos del patrimonio material e inmaterial más importantes, hay una gran diferencia entre la zona occidental del partido judicial motrileño y la oriental. Al oeste se considera más relevante la agricultura de los subtropicales, mientras que la presencia de la agricultura intensiva bajo plástico se deja notar mucho más hacia la zona oriental, se esté más o menos identificado con ella, además del hábitat concentrado y disperso histórico. El clima, las buenas temperaturas a lo largo del año o la calidad de vida en general son los elementos más citados por toda la población como identificativos de la zona, a pesar de su inmaterialidad. A ellos se unen las viejas azucareras e ingenios y toda la cultura ya desaparecida del azúcar en Motril y Salobreña.

Por último, en el partido judicial de Motril, más de la mitad de la población afirmaría que sí abandonaría su lugar de residencia en la zona para trasladarse a otro lugar —el 51,6%—, la cifra más alta de todas las analizadas hasta ahora.

El último análisis corresponde ya al partido judicial de Berja que presenta unos datos bastante diferenciados de los anteriores, aunque parece que en Berja el análisis de las variables de caracterización e identificación de la población con su entorno en relación con las variables de movilidad se parece mucho al de Vélez-Málaga en tanto que la población tiene una estructura territorial más clara, más articulada, con referencias continuas a municipios de su propia provincia. En el caso de este partido judicial, además, se da la circunstancia de que el núcleo de cabecera de la comarca para la población, aun con escasísimas funciones actualmente, es Berja, de interior, y no el litoral, Adra, o sobre todo El Ejido, como quizá cabría esperar dada la potencialidad social y económica de este último. Además, dada esa importancia que la población le da a Berja, siempre identitaria, no es de extrañar que la denominación comarcal más común de las zonas interiores se termine imponiendo al de las litorales, también porque el propio partido judicial de Berja se "introduce" hasta áreas estrictamente serranas.

Con todo ello, y en relación con las respuestas a las preguntas sobre la movilidad obligada o de acceso a determinados servicios y bienes, los municipios más repetidos en el partido judicial de Berja son El Ejido, Roquetas de Mar, Almería, Adra o incluso la propia Berja y sus vecinos Ugíjar, Fondón o Laújar de Andarax, con estos últimos en un muy segundo plano. A pesar de esta gran variabilidad, que denota además la fuerte relación existente en la actualidad entre la zona serrana alpujarreña y la litoral, no hay duda de que El Ejido es con creces la ciudad de referencia en cuanto al comercio y el ocio (71,4%), y todavía más para los servicios públicos (79,9%). De entre todas las ciudades aludidas como referentes comerciales o de servicios públicos en los partidos anteriores, El Ejido es con diferencia la citada con más asiduidad en términos relativos. Por tanto, la influencia de El Ejido para las funciones comerciales y de ocio así como para los servicios públicos es muy notable en todo el partido judicial virgitano, todavía más si se tiene en cuenta que también lo era, en cuanto al comercio y el ocio, el referente para más del 14% de la población del partido judicial de Motril.

Como se puede comprobar en las tablas presentadas con anterioridad, Berja no aparece en las respuestas a ninguna de las preguntas 39 y 40 a pesar de que luego la población sí entiende que es la cabecera de la comarca, quizá porque pesan más los factores identitarios que los económicos. Y es que para el 60% de la población la ciudad de Berja es el núcleo principal de su comarca. El Ejido, en cambio, lo es para el 30,6% seguido, ya sí muy de lejos por Adra (6,3%) y Almería (3,1%). Respecto al topónimo de referencia, para 5 de cada 10 residentes habituales en algún municipio del partido judicial de Berja el término que mejor define a la comarca es "La Alpujarra" -con o sin el sobrenombre de Almería-. El otro término más utilizado es el de "El Poniente" con un 12,3% de todas las citas, siendo "El Poniente almeriense" el utilizado por el 9,5% de la población y "El Poniente de Almería" por el 5,9%. Aun con esta variabilidad de referencias y topónimos, 77 de cada 100 residentes de forma habitual en este partido judicial dicen sentirse muy vinculados al núcleo principal referenciado y si se atiende a la identificación con la comarca, 87 de cada 100 residentes dicen sentirse muy identificados con ella. Respecto a la provincia, elevado nivel de identificación también, al contrario que con la comunidad autónoma que, como era de esperar, cuenta con unos niveles muy bajos de identificación con Andalucía.

Respecto a las comunicaciones, el 100% de los encuestados dice que a partir de la puesta en servicio definitiva de las autovías A-7 y/o A-44 no ha cambiado su municipio de referencia comercial y de ocio, en línea con las opiniones vertidas por la población encuestada en los partidos veleño y torroxeño, Aquí, como en estos, la conexión por la A-7 con la capital provincial fue mucho muy temprana: Adra lo estuvo con Almería en 1995 (Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana). Sobre la accesibilidad al municipio propio, al municipio cabecera y a la capital provincial una vez más hay grandes diferencias si esta cuestión es contestada por personas que viven en el interior o en el litoral, aunque en general hay una percepción baja del nivel de accesibilidad al municipio de residencia habitual. Por último, el 50,8% de los encuestados opina que la accesibilidad y las comunicaciones sí han mejorado en los últimos años.

Respecto a la pregunta 52 sobre las políticas de desarrollo más necesarias, también se ven muy influenciadas por el ámbito geográfico de residencia y por la edad o nivel de estudios, siendo estas las medidas más repetidas por la población: aumento de la inversión en servicios públicos, lucha contra la despoblación y el cambio climático, corrección de los impactos provocados por la agricultura intensiva bajo plástico, mayor protección de los espacios naturales o construcción del corredor ferroviario mediterráneo por el litoral entre Almería y Málaga. La existencia de un ámbito diferenciado del resto del litoral de la región objeto de investigación se confirma también con las respuestas a la cuestión número 53 del cuestionario del proceso de consulta. Los factores y elementos que mejor representan los paisajes de este espacio distan mucho de los que se venían citando en las zonas ya analizadas, aunque también hay diferencias en función del ámbito geográfico. El mar y la montaña, en cualquier caso, vuelven una vez más a encontrar un elevado grado de acuerdo como factores muy definitorios del paisaje de la zona. La agricultura intensiva bajo plástico, fundamental a pesar de sus elementos negativos, es un factor mayoritariamente citado como representativo de los paisajes de la zona. Entre los elementos que se mencionan de forma más concreta aparecen la antigua cultura de la uva, los pueblos de la Alpujarra o la cultura pesquera en torno al puerto de Adra.

Por último, el 54,4% de los residentes en el partido judicial virgitano afirman que no cambiarían su domicilio habitual por otro, aunque mantuviesen su nivel de vida y sus condiciones sociales y económicas. Hacia el interior este porcentaje se incrementa: el 75% entre los residentes en esta zona, casi todos de más edad, no abandonarían su domicilio habitual.

#### **4 ARTICULACIÓN Y COHESIÓN TERRITORIAL EN EL ÁMBITO DE ESTUDIO**

El análisis ejecutado a lo largo del presente documento y apoyado sobre todo en los resultados del proceso de consulta mediante encuestas concluye que realmente existe entre la Costa del Sol y el Poniente almeriense un área articulada funcionalmente, en términos sociales y económicos, gracias al papel de nodos de intermediación de las pequeñas ciudades del ámbito, y físicamente, gracias fundamentalmente al refuerzo que en ello han supuesto las nuevas infraestructuras de comunicación terrestre y su definitiva puesta en servicio. En cambio, y a partir también de estos resultados, no puede reconocerse la existencia de una única área bien articulada en términos de identidad. Por tanto, sí hay articulación funcional y física, pero no cohesión, lo que no implica que este territorio deba entenderse como una sucesión de áreas sin relación, sino que se trata de un conjunto de áreas policéntricas ciertamente dinámicas en torno a las referidas pequeñas ciudades, bien articuladas y en situación de interrelación económica y social.

Al oeste, la comarca de la Axarquía se encuentra bien dibujada funcional e identitariamente y a través de las encuestas se ha podido corroborar la centralidad que Vélez-Málaga ejerce en todo este territorio y su papel como cabecera del sistema de relaciones intracomarcal axárquico, ejerciendo también la ciudad de Málaga influencia.

Al este, en la zona más occidental del Poniente almeriense, el escenario es parecido, aunque con matices. En términos funcionales, ni Adra ni Berja, principales ciudades de la zona, consiguen ejercer como nodos de centralidad, papel del que es protagonista el núcleo de El Ejido, del que dependen en buena medida todos los municipios del área tanto laboralmente como en el acceso a los servicios públicos o a las actividades comerciales y de ocio. En términos de identidad, en cambio, El Ejido no es la ciudad referente principal sino que lo es Berja, la cabecera histórica, con Adra, también núcleo histórico, en segundo plano.

En medio de ambas zonas aparece la costa granadina que, a pesar de todos los análisis efectuados, algunos aclaradores, continúa apareciendo como un espacio indeterminado en términos de articulación y cohesión, y por tanto, muy complejo en su entendimiento. El área, desdibujada dados los procesos que se han venido desarrollando e intensificado desde hace medio siglo, con una base socioeconómica tensionada por las nuevas agriculturas y el turismo de masas y con un cierto aislamiento -físico- por la ausencia de vías de comunicación de alta capacidad, aparece como un espacio más o menos articulado aprovechando las capacidades de intermediación de Motril, pero con una influencia notable de la Axarquía, por un lado, y del Poniente, por otro. Esta menos clara articulación tiene también su reflejo en la identidad ya que, aunque Motril consigue establecerse como cabecera reconocida de la zona, Almuñécar o Albuñol son también núcleos con los que la población de sus hinterlands establece ligazones identitarias, a lo que hay que unir las propias características de los diversos espacios naturales y humanos que pueden reconocerse en la zona y que la hacen heterogénea y diversa. En todo caso parece entreverse que existe una identidad en torno a la pertenencia a la provincia de Granada, buscando una diferenciación de los territorios limítrofes, así como algunos factores y elementos que se erigen como hitos generadores de identidad para la población.

En base a todos estos planteamientos, la demostrada articulación funcional y física del conjunto del ámbito de la investigación no implica, pero tampoco impide, la existencia de varias áreas de cohesión, en concreto tres, que vienen a coincidir con las delimitaciones provinciales y cada una con sus características particulares. Por tanto, la emersión y configuración de estas áreas en las últimas décadas tiene más que ver con los lazos de identidad de la población y con la forma de percibir el territorio, que con la propia funcionalidad del mismo. Se puede afirmar, así, que actualmente se mantiene la articulación histórica. Así, el espacio entre Vélez-Málaga y Adra se encuentra articulado, sobre todo gracias al papel que la costa granadina ha adquirido, de intermediación entre los dos modelos de tan alta especialización productiva de la Costa del Sol malagueña y del Poniente almeriense. Vélez-Málaga, Motril, y el tándem Adra-Berja se cimientan como nodos de articulación actuales, como históricamente lo han sido, pero con unas territorialidades particulares en torno a cada uno.

Por consiguiente, la fuerte tensión en los usos del suelo no se traduce luego en una fuerte tensión de las relaciones sociales y económicas, aunque ello no significa que no existan serios problemas por el escenario que se viene configurando en estos años de fuerte competencia entre actividades y que amenaza el frágil equilibrio de este territorio.

En definitiva, si a los análisis realizados en los capítulos anteriores se unen las variables del proceso de consulta y de otras fuentes de información consultadas y tratadas, se constata la existencia en la región objeto de estudio de una funcionalidad articulada, pero no así una cohesión significativa de todo el sector central mediterráneo andaluz en su conjunto. Esto es, las pequeñas ciudades históricas siguen articulando bien, a tenor de los resultados de las encuestas, sus respectivos hinterlands, pero, sin embargo, la población percibe con claridad la existencia de diversas comarcas muy influidas por las divisiones provinciales. De hecho, los encuestados expresan con relativa fuerza la pertenencia a su respectiva provincia, lo que sin duda alguna marca el sistema de relaciones territoriales en la actualidad.

Existe una vinculación funcional clara entre los municipios del ámbito, sobre todo entre los partidos judiciales con municipios muy cercanos a los límites provinciales, es decir, entre Torrox y Almuñécar y entre la zona oriental del de Motril y Berja; estos tienen relaciones sociales y económicas significativas. Sin embargo, cuando se identifican determinados aspectos más relaciones con el sentido de pertenencia territorial, la articulación se reduce en favor de la identidad de cada zona, de cada comarca, y de la provincia a la que cada una pertenece, lo que no favorece la existencia de un área de cohesión territorial única verdaderamente clarificada.

Estas son, en conclusión, las tres áreas de cohesión detectadas y sus principales características y rasgos definitorios:

- **Costa del Sol Oriental-Axarquía de Málaga:** incluye a los municipios incluidos en los partidos judiciales de Vélez-Málaga y Torrox. Se caracteriza por la fuerte centralidad funcional e identitaria que ejerce el núcleo de Vélez-Málaga sobre los municipios de su entorno, aunque se detecte también una cierta polaridad ejercida por la cercana capital provincial. El núcleo veleño se convierte así en la cabecera de dicha área, con una influencia notable en muchos aspectos, tanto a nivel económico como identificativo y perceptivo, algo que no sucede en el resto de las áreas de cohesión del ámbito. La vinculación de la población de la zona oriental de la provincia de Málaga con la ciudad de Vélez-Málaga queda fuera de toda duda, con una influencia de la propia capital que no ha menoscabado, al menos no del todo, la histórica centralidad ejercida por Vélez. Además, este hecho facilita el sentido de pertenencia de la población a la comarca y su propio entendimiento como un todo territorial con una denominación muy mayoritariamente asumida: para nueve de cada diez residentes su comarca es "La Axarquía". A esto se suma el hecho de que el 85,7% de la población no abandonaría su vida en la zona para trasladarse a otro lugar, cifra que no se alcanza en ninguna otra área del conjunto del ámbito. Nerja aparece, en medio, como un núcleo con cierta capacidad de articulación, aunque a nivel muy secundario, todo lo contrario que Torrox, con capacidad nula en este sentido y sin una notoriedad económica ni identitaria. A ello hay que añadir su capacidad de influencia sobre el espacio occidental costero granadino, con el que se haya también bastante vinculada la comarca de la Axarquía, fundamentalmente en lo referido a las funciones comerciales y de ocio.

- **Zona occidental de la provincia de Almería:** segunda de las áreas de cohesión detectadas y algo más diversa en sus caracteres internos respecto de la anterior ya que, grosso modo, tiene a la ciudad de El Ejido como el referente principal en cuanto a las funciones comerciales y de ocio y en el acceso a los servicios públicos, pero sin serlo en términos identitarios, lugar que ocupa el núcleo de Berja. Esto implica, en un primer acercamiento, que la ciudad de Adra no tiene la entidad funcional y económica de Vélez-Málaga, o de Motril. El Ejido ha conseguido en las últimas décadas capitalizar las funciones comerciales y Berja se mantiene, en el imaginario colectivo, como la cabecera de la comarca, tal y como lo ha sido históricamente. El papel de Berja en todo el hinterland alpujarreño almeriense, pero también granadino, y el gran poder centralizador de El Ejido o Roquetas de Mar han hecho que Adra pierda buena parte de su carácter como núcleo principal del Poniente de Almería y haya quedado muy relegada tanto por el dinamismo económico y social en torno al mar de plástico, como por los lazos históricos de la población serrana con Berja, única localidad del interior de todo el ámbito de investigación con una verdadera capacidad articuladora, más identitaria que funcional. En este sentido, Berja es considerada la cabecera del área para seis de cada diez residentes en ella. El Ejido lo es para tres de cada diez. Esto viene a confirmar la importancia de todo el antepaís serrano, sin menoscabo del intenso y profundo desarrollo del frente litoral y prelitoral del Poniente almeriense. Berja, aun habiendo perdido dinamismo y población, articula el antepaís montañoso alpujarreño con una de las áreas más transformadas y dinámicas de España. Estos complejos lazos entre vinculación funcional e identidad configuran también la existencia de términos muy variados para nombrar a la que la población siente como su comarca. La presencia del interior en estos aspectos se hace notable, una vez más. Por su parte Adra tiene interés en la medida en que consigue erigirse como nodo articulador funcional con la costa oriental granadina y su antepaís donde goza incluso de mayor reconocimiento referencial que entre residentes en municipios de su misma provincia.
- **Costa de Granada:** formada por los municipios que pertenecen a los partidos judiciales de Almuñécar y Motril, situada entre las dos anteriores y la más compleja de todas en cuanto a su estudio y diagnóstico. No solo los aspectos de tipo funcional se muestran complejos, sino también aquellos relacionados con la percepción e identidad tanto por las características peculiares de compartimentación del medio físico como por la influencia que ejercen las potentes dinámicas recientes de comarcas situadas en sus extremos oriental y occidental. Aun con ello, sí se detecta en toda la costa de Granada y sus serranías cercanas la presencia de un área de cohesión articulada con el resto del litoral andaluz así como con su ciudad más poblada -Motril-, aunque no al nivel de Vélez-Málaga o incluso Berja, y con su provincia y capital provincial, con Almuñécar con cierto grado de atracción y un papel muy activo. A todo ello se unen esas vinculaciones económicas que no son exclusivamente intraprovinciales, esto es, se observa como la costa granadina actúa de rótula articuladora de todo el mediterráneo andaluz al tener vinculaciones con núcleos de su entorno geográfico, pero pertenecientes a otras provincias.



Esto significa que hay una significativa vinculación económica con las provincias de Málaga y Almería, aunque más con esta última. Esta compleja red de relaciones de tipo funcional no significa que en términos perceptivos la población se sienta identificada con los municipios con los que tiene mayor vinculación económica, pero sí implica que el reconocimiento de Motril como cabecera del área sea menor que el que Vélez-Málaga o Berja tienen en las suyas, reconocidas como núcleos principales por el 90,1% y el 60% de la población de sus comarcas, respectivamente. En el caso de Motril, el 58,5% de los residentes en los dos partidos judiciales granadinos reconocen a Motril como núcleo principal. Además, en esta misma línea, el 58,1% de la población se siente muy vinculada a la que cita como su cabecera, una cifra bastante más baja que la del área oriental malagueña (82,7%) y la del área occidental almeriense (77%). En todo caso, y dada la heterogeneidad de muchos de los resultados, se puede decir que Motril consigue aglutinar en torno a sí misma el sentimiento de pertenencia de un área litoral granadina delimitada. Estos hechos encuentran explicación, entre otros factores, en que para algunos de los residentes de manera habitual en el espacio costero granadino o sus serranías más cercanas, la cabecera de la comarca es el núcleo de población mayor más cercano a un espacio geográfico compartimentado por el medio físico y su organización histórica. Así, los residentes en la cuenca de río Verde y en el municipio de Almuñécar optan por decir que la cabecera comarcal es la ciudad sexitana. Los residentes en las vertientes serranas de Bodíjar y del entorno de Los Guájares optan por Salobreña, aunque en menor medida. En última instancia, los residentes en las vertientes serranas de la Contraviesa y en el complejísimo entramado orográfico de la costa granadina oriental se decantan claramente por Albuñol como cabecera de la comarca. El resto, mayoría, principalmente residentes en la vega del Guadalfeo, en el municipio de Motril, afirman que es esta ciudad la principal de la comarca. Esta heterogeneidad, por tanto, sirve de base para comprender también la diversidad de denominaciones utilizadas por la población local para referirse a su comarca. También de ello deriva que solo seis de cada diez habitantes del área se sientan muy identificados con la que dicen que es su comarca, cifra que se sitúa de nuevo muy por debajo de las anteriores, o la enorme variedad de topónimos que se usan para nombrarla. Y es que, aunque la mayoría -siete de cada diez- afirma que la costa de Granada, con diversos nombres y calificativos, es su comarca, los residentes sobre todo en el interior, y más en los ámbitos interiores e intermedios orientales, se sienten poco identificados con ella, con términos como "costa" o "tropical" por los que ahora se reconoce al conjunto de la comarca en muchos aspectos —planificación, turismo, etc.— de ahí que el término de "La Contraviesa" tenga tanto peso en conjunto, ya que define mucho mejor la percepción del territorio de la población de la costa oriental, también de las personas que residen en el litoral. Con estos resultados, no hay duda de que la costa granadina, es decir, los municipios de los partidos judiciales de Almuñécar y Motril —y posiblemente más— forman un área articulada en términos funcionales y físicos tanto interna como externamente, con una clara vinculación con sus espacios geográficos limítrofes.

En términos de identidad, aunque con un escenario complejo y muy heterogéneo, la zona forma también un área diferenciada del oriente de Málaga y del occidente de Almería. Por tanto, las fuertes tensiones territoriales a las que se ve sometida el área de base socioeconómica mixta entre los límites de la provincia de Málaga y Almería no han conseguido una desarticulación y resquebrajamiento de su unidad funcional e identitaria, aunque persisten algunos aspectos que conducen a su necesaria diferenciación y análisis pormenorizado como la persistencia, a nivel económico y perceptivo, de dos grandes espacios geográficos con Motril precisamente en el centro de ambos y con capacidad de polarizarlos. En definitiva, el área granadina es, con diferencia, el espacio más indefinido, sobre todo en términos de cohesión, aspecto que sigue apareciendo con gran complejidad en su entendimiento. La población reconoce a través de las respuestas a las preguntas que existen dos, quizá tres, subáreas dentro de la costa de Granada: la occidental, la oriental y la central. Las dos primeras aparecen funcionalmente vinculadas gracias al papel articulador de Motril, en la última subárea, pero perceptivamente muestran escenarios diferentes, con una zona oeste cuya identidad se ve muy influenciada por lo tropical, por la costa, por Almuñécar y una zona este influenciada por el traspais, por la Contraviesa, por Albuñol. Percepciones y sentidos de la pertenencia que no son más que el reflejo de dos realidades naturales y humanas diferentes, histórica y actualmente, pero que tienen en Motril su nodo articulador y en la provincia de Granada su principal aspecto en común.

En conclusión, las variables analizadas a lo largo del documento han contribuido de manera muy aclaratoria a desvelar en buena medida los caracteres del sistema de relaciones territoriales de la región objeto de investigación. Ha quedado demostrado que la región se encuentra articulada funcionalmente y que el sistema de pequeñas ciudades actúa como favorecedor de ello, con Vélez-Málaga, Almuñécar, Motril, Albuñol, Berja o Adra como los principales nodos del conjunto, cada uno con sus características específicas y vinculaciones con sus respectivos entornos y con los espacios geográficos contiguos. La región se encuentra también físicamente articulada gracias a la finalización de los últimos tramos de las autovías A-7 y A-44 que han mejorado notablemente las comunicaciones y, sobre todo, la accesibilidad a su sector central, acrecentando los flujos y haciendo, eso sí, más compleja la movilidad.

En términos de identidad, en cambio, si se reconocen tres áreas bien diferenciadas. Una primera, en torno a Vélez-Málaga, cabecera con la que su área tiene fuertes lazos económicos e identitarios; una segunda, en torno a Berja, cabecera de gran importancia identitaria, que no económica o funcional; y una tercera, en torno a Motril, pero apoyada en Almuñécar y, en menor medida, Albuñol. Estos hechos demuestran que, a pesar de los fuertes cambios de las últimas décadas, la organización territorial histórica sigue vigente, aunque modificada. Vélez-Málaga y Berja aparecen como los núcleos de mayor fortaleza a modo de continuidad histórica, pero con un creciente peso, en el caso de Berja, de las ciudades del Poniente.

Por su parte Adra, aunque nunca ha llegado a tener la capacidad polarizadora de Berja —en una situación privilegiada de control del amplio sector alpujarreño—, ha entrado en la órbita de la agricultura bajo plástico a gran escala, por lo que su papel en la articulación actual es secundario, pero importante como históricamente lo ha sido, sobre todo por su capacidad de influencia sobre el sector oriental de la costa granadina donde las ligazones históricas todavía hoy se reproducen.

La dilución entre Motril-Almuñécar-Albuñol supone también, en cierto modo, una continuidad en las estructuras territoriales del pasado, al ser tres núcleos que, en un espacio físico tan compartimentado como en el que se encuentran, han actuado de rótulas articuladoras de sus entornos y como núcleos representativos de las diferentes sensibilidades diferenciadas en la costa de Granada, con Motril como polarizador más claro, y por ende, como intermediador, como históricamente, pero en renovado contexto. La ciudad motrileña consigue así cohesionar el frente marítimo granadino y su antepaís, reforzando sus relaciones intracomarcales y, también, las intercomarcales, contribuyendo al reconocimiento del área como un espacio con entidad propia, eso sí, que no puede entenderse sin sus relaciones con la Axarquía malagueña y con el Poniente almeriense, como tampoco estos pueden hoy concebirse sin la influencia que ejercen sobre la sección granadina.

En definitiva, el área que se diferencia de las anteriores en torno al sector costero granadino, con Motril a la cabeza, aparece todavía muy imprecisa a pesar de los avances de la investigación, lo que abre la puerta a seguir analizando otras de las múltiples y variadas dimensiones de su sistema de relaciones territoriales, lo que conducirá también a comprender mejor el modelo territorial actual y futuro del conjunto y, por consiguiente, a establecer políticas conscientes de la realidad existente y acciones sólidas y efectivas. En todo caso, con el ejercicio ya realizado, se contribuye desde el conocimiento científico a la toma de decisiones en materia de planificación y desarrollo territorial al ahondar en algunos de los caracteres de este territorio desde su especificidad en el litoral mediterráneo español.

## 5 BIBLIOGRAFÍA

Albertos, J. M., Noguera, J., Pitarch, M. D. y Salom, J. (2007). La movilidad diaria obligada en la Comunidad Valenciana entre 1991 y 2001: cambio territorial y nuevos procesos. *Cuadernos de Geografía*, 81-82, 93-118.

Bellet, C. y Llop, J. M. (2004). Ciudades intermedias: entre territorios concretos y espacios globales. *Ciudad y territorio: estudios territoriales*, XXXVI (141), 569-581.

Boletín Oficial de la Junta de Andalucía, núm. 136 (2006). Decreto 129/2006, de 27 de junio, por el que se aprueba el Plan de Ordenación del Territorio de Andalucía. Entrada en vigor: 18 de julio de 2006. Referencia: <https://www.juntadeandalucia.es/boja/2006/136/2>

Caballero, J. V., Domínguez, J. J. y Zoido, F. (2015). Paisaje, movilidad y red viaria. *Ería*, 97, 137-155.

Caravaca, I. (1999). Efectos de la globalización en el sistema urbano andaluz. *Revista de estudios regionales*, 54, 291-307.

Clasificación Nacional de Actividades Económicas (<https://www.cnae.com.es/lista-actividades.php>)

Comisión Europea (2008). *Libro verde sobre la cohesión territorial. Convertir la diversidad territorial en un punto fuerte*. Bruselas (Bélgica).

Del Romero, L. (2011). La explosión de la movilidad urbana en ciudades pequeñas: un problema creciente. Análisis a partir del municipio metropolitano de Aldaya (Valencia). *Transporte y territorio*, 4, 133-147.

Diccionario y Glosario de Ordenación del Territorio de la Universidad de Alicante (<https://web.ua.es/es/labclima/diccionario-y-glosario-en-ordenacion-del-territorio.html>)

Farinós, J. y Fernández, A. (2017). Hacia una renovada visión de la región en Geografía. En J. Farinós y J. Olcina (Coords.), *Geografía regional de España. Espacio y comunidades: bases para una regionalización renovada del territorio español* (p. 19-79). Valencia: Tirant Humanidades.

Feria, J.M. y Susino, J. (2005). *Movilidad por razón de trabajo en Andalucía 2001*. Sevilla: Instituto de Estadística y Cartografía de Andalucía.

Fernández, A., Pedregal, B., Rodríguez, J. C., Pita, M. F. y Zoido, F. (2009). El concepto de cohesión territorial. Escalas de aplicación, sistemas de medición y políticas derivadas. *Boletín de la Asociación de Geógrafos Españoles*, 50, 157-172.

García, I. (2013). *La movilidad cotidiana en las regiones urbanas de Andalucía. La movilidad por razón de trabajo*. Documentos de trabajo del Instituto de Estadística y Cartografía de Andalucía. Sevilla: Junta de Andalucía.

Google Earth (<https://www.google.com/intl/es/earth/>)

Instituto de Estadística y Cartografía de Andalucía  
(<https://www.juntadeandalucia.es/institutodeestadisticaycartografia>)

Instituto Nacional de Estadística (1991). Censo de Población y Vivienda.

Instituto Nacional de Estadística (2001). Censo de Población y Vivienda.

Instituto Nacional de Estadística (2011). Censo de Población y Vivienda.

Instituto Nacional de Estadística (2020). Padrón municipal a 1 de enero de 2019.

López, E. (1992). Anotaciones sobre el papel territorial de las ciudades medias andaluzas según la oferta de transporte público por carretera. En Feria, J. M. (Coord.), *Jornadas sobre ciudades medias* (pp. 75-94). Sevilla: Consejería de Obras Públicas y Transportes de la Junta de Andalucía.

Marchena, M. (1989). Densidad de población y renta en Andalucía. *Revista de estudios andaluces*, 12, 93-108.

Martínez, H. S. y Plaza, J. (2015). El reto de la movilidad urbana en pequeñas ciudades. Del vehículo privado a otras soluciones. En A. Espinosa y F. J. Antón (Eds.), *El papel de los servicios en la construcción del territorio: redes y actores*. VII Congreso de geografía de los servicios, vol. II, (pp. 619-636). Alicante: Universidad de Alicante.

Méndez, R. (2009). Conocimiento e innovación para el desarrollo de ciudades intermedias. En I. Caravaca, V. Salinas y R. Silva (Coords.), *Ciudades, culturas y fronteras en un mundo en cambio* (pp. 20-44). Sevilla: Consejería de Obras Públicas y Transportes de la Junta de Andalucía.

Méndez, R., Melero, A. y Calatrava, A. (2008). Desarrollo territorial policéntrico y ciudades intermedias: recursos productivos y dinámicas económicas locales. *Estudios Geográficos*, 69(265), 637-663.

Ministerio de Justicia (<https://www.mjusticia.gob.es>)

Natera, J. J. (2001). *Movilidad laboral y articulación territorial. Las áreas de cohesión en Andalucía*. Málaga: Textos Mínimos. Servicio de publicaciones de la Universidad de Málaga.

Rodríguez Escudero, A. D. (2021). *Territorio, paisaje y planificación en el litoral mediterráneo andaluz. El área articulada por el sistema de pequeñas ciudades: Vélez-Málaga, Motril y Adra* (Tesis doctoral). Universidad Autónoma de Madrid.

Rodríguez, E. (1991). Los movimientos cotidianos de población por motivos laborales en las ciudades pequeñas de servicios. El caso de Ciudad Real. *Cuadernos de estudios manchegos*, 21, 151-168.

Rodríguez, F. y Sánchez, L. M. (2016). Ciudades medias y nuevas perspectivas de desarrollo regional en el litoral mediterráneo andaluz. *Boletín de la Real Sociedad Geográfica, CLI*, 181-214.

Ruiz, J. (Coord.) (2006). *Guía de orientación para la realización de estudios de análisis de la demanda y encuestas de satisfacción*. Madrid: Ministerio de Administraciones Públicas.

Salom, J. y Delios, E. (2001). La movilidad laboral como criterio de delimitación territorial: su aplicación a la Comunidad Valenciana. En Castañer, M., Vicente, J. y Boix, G. (Eds.), *Áreas urbanas y movilidad laboral en España, col. Diversitas*, 22 (pp. 61-91). Girona: Servei de Publicacions de la Universitat de Girona.

Sánchez, L. M. (2011a). Ejes de desarrollo en el sureste y la Andalucía mediterránea (1800-2000). *Historia contemporánea*, 42, 261-302.

Sánchez, L. M. (2011b). Gobernanza, planificación subregional y expansión urbanística. El caso del litoral de Granada. En V. González y J. A. Marco (Eds.), *Urbanismo expansivo: de la utopía a la realidad: XXII Congreso de Geógrafos Españoles, Universidad de Alicante* (p.653-665). Madrid: Asociación de Geógrafos Españoles.

Susino, J. y Martínez-Reséndiz, J. (2010). Movilidad cotidiana por trabajo en el análisis de la estructura territorial: Andalucía y centro de México. *Papeles de población*, 16(66), 137-176.

Villegas, F. (1979). Factores geográficos y red de carreteras en Andalucía oriental. *Revista de estudios regionales*, 4, 37-70.

**LOS CUADERNOS DE INVESTIGACIÓN URBANÍSTICA.** El Departamento de Urbanística y Ordenación del Territorio de la Escuela Técnica Superior de Arquitectura de Madrid, lleva publicando desde el año 1993 la revista Cuadernos Investigación Urbanística, (Ci[ur]), para dar a conocer trabajos de investigación realizados en el área del Urbanismo, la Ordenación Territorial, el Medio Ambiente, la Planificación Sostenible y el Paisaje. Su objetivo es la difusión de estos trabajos. La lengua preferente utilizada es el español, aunque se admiten artículos en inglés, francés, italiano y portugués.

La publicación presenta un carácter monográfico. Se trata de amplios informes de la investigación realizada que ocupan la totalidad de cada número sobre todo a aquellos investigadores que se inician, y que permite tener accesibles los aspectos más relevantes de los trabajos y conocer con bastante precisión el proceso de elaboración de los mismos. Los artículos constituyen amplios informes de una investigación realizada que tiene como objeto preferente las tesis doctorales leídas relacionadas con las temáticas del Urbanismo, la Ordenación Territorial, el Medio Ambiente, la Planificación Sostenible y el Paisaje en las condiciones que se detallan en el apartado Publicar un trabajo.

La realización material de los Cuadernos de Investigación Urbanística está a cargo del Departamento de Urbanística y Ordenación del Territorio de la Escuela Técnica Superior de Arquitectura de Madrid. El respeto de la propiedad intelectual está garantizado, ya que el registro es siempre en su totalidad propiedad del autor y, en todo caso, con autorización de la entidad pública o privada que ha subvencionado la investigación. Está permitida su reproducción parcial en las condiciones establecidas por la legislación sobre propiedad intelectual citando autor, previa petición de permiso al mismo, y procedencia.

Con objeto de verificar la calidad de los trabajos publicados los originales serán sometidos a un proceso de revisión por pares de expertos pertenecientes al Comité Científico de la Red de Cuadernos de Investigación Urbanística (RCi[ur]). Cualquier universidad que lo solicite y sea admitida por el Departamento de Urbanística y Ordenación del Territorio de la Universidad Politécnica de Madrid (DUYOT) puede pertenecer a esta red. Su único compromiso es el nombramiento, como mínimo, de un miembro de esa universidad experto en el área de conocimiento del Urbanismo, la Ordenación Territorial, el Medio Ambiente, la Planificación Sostenible y el Paisaje para que forme parte del Comité Científico de la revista y cuya obligación es evaluar los trabajos que se le remitan para verificar su calidad.

A juicio del Consejo de Redacción los resúmenes de tesis o partes de tesis doctorales leídas ante el tribunal correspondiente podrán ser exceptuados de esta revisión por pares. Sin embargo, dicho Consejo tendrá que manifestarse sobre si el resumen o parte de tesis doctoral responde efectivamente a la aportación científica de la misma.

#### **NORMAS DE PUBLICACIÓN**

Las condiciones para el envío de originales se pueden consultar en la página web:

*Manuscript Submission Guidelines:*

<http://polired.upm.es/index.php/ciur>

**CONSULTA DE NÚMEROS ANTERIORES/ACCESS TO PREVIOUS ISSUES**

La colección completa se puede consultar en la página web:

*The entire publication is available in the web page:*

<http://polired.upm.es/index.php/ciur>

**ÚLTIMOS NÚMEROS PUBLICADOS:**

**140 Federico Camerin:** Hacia una conceptualización de Gran Propiedad y su papel como referente en el proceso de producción de la ciudad, 92 páginas, febrero 2022.

**139 Osvaldo Moreno Flores:** El paisaje como infraestructura para la resiliencia urbana frente a desastres. El caso de los Parques de Mitigación en la costa centro-sur de Chile post tsunami 2010, 11 páginas, diciembre, 2021.

**138 Eduardo De Santiago Rodríguez e Isabel González García:** Planeamiento urbanístico durante la burbuja y la posterior resaca inmobiliaria: de los excesos del neodesarrollismo a las dificultades de un urbanismo corrector. El caso del área urbana de León, 102 páginas, octubre, 2021.

**137 Javier Zulategui Beñarán:** Hacia un diálogo entre ciudad y naturaleza. Una revisión histórica para fundamentar un futuro ambiental menos incierto, 58 páginas, agosto, 2021.

**136 Augusto Tovar Numpaque:** Red de autopistas urbanas. Estimación de los efectos territoriales en la Ciudad de Buenos Aires, 104 páginas, junio, 2021.

**135 María Teresa Baquero Larriva:** Salud urbana, confort térmico y acústico en espacios públicos exteriores, en el marco de las ciudades amigables con los mayores, 92 páginas, abril, 2021.

**134 Sonia De Gregorio Hurtado, Virginia Do Santos Coelho y Amina Baatti Boulahia,** La europeización de la política urbana en España en el periodo 2014-2020. análisis de las estrategias de desarrollo urbano sostenible integrado (EDUSI), 100 páginas, febrero, 2021.

**133 Eduardo De Santiago Rodríguez y Isabel González García:** Planes urbanísticos y asentamientos tradicionales en el medio rural: el tratamiento del suelo de núcleo rural en Asturias, 102 páginas, diciembre 2020.

**132 Carlos Bustamante Oleart:** La historia del viento en las ciudades, 63 páginas, octubre 2020.

**131 José Jorge Peralta Arias:** Sostenibilidad urbana en el contexto latinoamericano y en el europeo, 128 páginas, agosto 2020.

**130 Álvaro Cerezo Ibarrondo:** La actuación sobre el medio urbano de regeneración y renovación integrada. El nuevo paradigma de la gestión urbanística en suelo urbanizado 95 páginas, junio 2020.





# MUPUT XIV

MASTER UNIVERSITARIO  
EN PLANEAMIENTO URBANO  
Y TERRITORIAL (MUPUT)  
UNIVERSIDAD  
POLITÉCNICA DE MADRID

### PREINSCRIPCIÓN ABIERTA \*



del **1** de febrero al  
**30** de junio 2022

\* VÍA HELIOS  
[short.upm.es/z42wv](http://short.upm.es/z42wv)

### INICIO DE LAS CLASES



**19**  
de septiembre 2022

### MÁS INFORMACIÓN



[duyot.aq.upm.es/master/muput](http://duyot.aq.upm.es/master/muput)

Organizadores:



UNIVERSIDAD  
POLITÉCNICA  
DE MADRID



DUYOT



Colaboradores con las Prácticas Externas en cursos precedentes:



Otros medios divulgativos del Departamento de Urbanística y Ordenación del Territorio:  
 Web del Departamento de Urbanística y Ordenación del Territorio: <https://duyot.aq.upm.es/>,  
 donde figuran todas las actividades docentes, divulgativas y de investigación que se realizan  
 en el Departamento con una actualización permanente de sus contenidos.

# urban

**REVISTA del DEPARTAMENTO de URBANÍSTICA y ORDENACIÓN del TERRITORIO**

ESCUELA TÉCNICA SUPERIOR DE ARQUITECTURA

## PRESENTACIÓN SEGUNDA ÉPOCA

**DESDE** el año 1997, **URBAN** ha sido vehículo de expresión de la reflexión urbanística más innovadora en España y lugar de encuentro entre profesionales y académicos de todo el mundo. Durante su primera época la revista ha combinado el interés por los resultados de la investigación con la atención a la práctica profesional, especialmente en el ámbito español y la región madrileña. Sin abandonar dicha vocación de saber aplicado y localizado, la segunda época se centra en el progreso de las políticas urbanas y territoriales y la investigación científica a nivel internacional.

## CONVOCATORIA PARA LA RECEPCIÓN DE ARTÍCULOS:

**Urban mantiene abierta una convocatoria permanente para la remisión de artículos de temática relacionada con los objetivos de la revista: Para más información:**

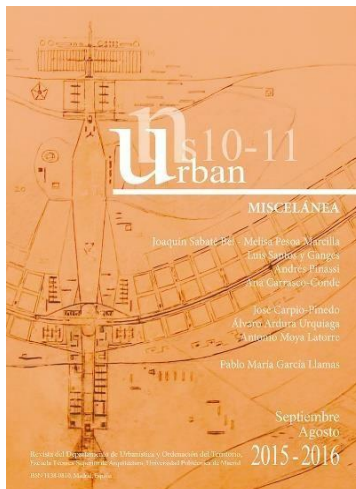
**<http://www2.aq.upm.es/Departamentos/Urbanismo/institucional/publicaciones/urban/ns/instrucciones-paraautores/>**

Por último, se recuerda que, aunque La revista **URBAN** organiza sus números de manera monográfica mediante convocatorias temáticas, simultáneamente, mantiene siempre abierta de forma continua una convocatoria para artículos de temática libre.

## DATOS DE CONTACTO

Envío de manuscritos y originales a la atención de Javier Ruiz Sánchez:

[urban.arquitectura@upm.es](mailto:urban.arquitectura@upm.es) Página web: <http://polired.upm.es/index.php/urban> 4



# territorios en formación



## ESCUELA TÉCNICA SUPERIOR DE ARQUITECTURA

*Territorios en formación* constituye una plataforma de divulgación de la producción académica relacionada con los programas de postgrado del Departamento de Urbanística y Ordenación del Territorio de la ETSAM–UPM proporcionando una vía para la publicación de los artículos científicos y los trabajos de investigación del alumnado y garantizando su excelencia gracias a la constatación de que los mismos han tenido que superar un tribunal fin de máster o de los programas de doctorado del DUyOT.

Así, la publicación persigue dos objetivos: por un lado, pretende abordar la investigación dentro del ámbito de conocimiento de la Urbanística y la Ordenación del Territorio, así como la producción técnica de los programas profesionales relacionados con ellas; por otro, promueve la difusión de investigaciones o ejercicios técnicos que hayan sido planteados desde el ámbito de la formación de postgrado. En este caso es, principalmente, el Departamento de Urbanística y Ordenación del Territorio el que genera esta producción, gracias a la colaboración con la asociación Ne.Re.As. (Net Research Association / Asociación Red Investiga, asociación de investigadores de urbanismo y del territorio de la UPM), que, por acuerdo del Consejo de Departamento del DUyOT, es la encargada de la edición de la revista electrónica.

## DATOS DE CONTACTO

<http://polired.upm.es/index.php/territoriosenformacion>

