

## LAS INFRAESTRUCTURAS COMO MOTOR DE DESARROLLO EN LOS ESPACIOS RURALES GRANADINOS

MARÍA JOSÉ RÍOS MARTÍN ([id](#))<sup>1</sup>  
NOELIA RUIZ MOYA ([id](#))<sup>2</sup>  
MARÍA ANGELES PORTILLO ROBLES ([id](#))<sup>1</sup>  
EUGENIO CEJUDO GARCÍA ([id](#))<sup>2</sup>

<sup>1</sup>*Departamento de Geografía Humana, Universidad de Granada, Facultad de Filosofía y Letras, Campus de Cartuja s/n, 18075, Granada*

<sup>2</sup>*Departamento de Geografía Humana, Universidad de Granada. Instituto de Desarrollo Regional. Facultad de Filosofía y Letras, Campus de Cartuja s/n, 18075, Granada*

Autor de correspondencia: [mariajoriosmar@ugr.es](mailto:mariajoriosmar@ugr.es)

**Resumen.** Conseguir un territorio equilibrado y cohesionado ha sido el objetivo principal de la política regional en Andalucía desde la creación del Estado autonómico en España. La Ordenación del Territorio trató de resolver los desequilibrios de la región a través de una adecuada articulación de su sistema de asentamientos del Plan de Ordenación Territorial de Andalucía (POTA). Sin embargo, este modelo que planteaba los grandes ejes de comunicación regional acentuó las tendencias socioeconómicas de los espacios urbanos –más dinámicos- y el mundo rural. Así, transcurridos varias décadas desde la implementación de las mismas se aprecian diferencias en las dinámicas demográficas, económicas o dotacionales incluso en los espacios rurales, generando diferencias entre ellos. De este modo, esta comunicación aborda desde el holismo geográfico, la relación causal entre las dinámicas territoriales (demográficas, económicas, sociales, dotacionales...) de diferentes tipos de áreas rurales en función de su nivel de vertebración territorial. Para ello, se han establecido diversas tipologías representadas en la provincia de Granada, elegidas como áreas de estudio singulares de las que poder inferir tendencias a escala regional. Concretamente, se han seleccionado los municipios de Castilléjar (Altiplano), Fuente Vaqueros (Vega), Atarfe (Área metropolitana), Sorvilán (litoral) y Escúzar (Valle de Lecrín) que comparten características de desarrollo similar según índices cuantitativos de despoblación (realizados en el marco de un proyecto de investigación previo “Vaciamiento del Campo Andaluz”). Por ende, en el presente estudio se conjugan los datos cuantitativos con metodologías cualitativas tras la realización de diversas entrevistas semiestructuradas a diferentes actores sociales residentes en los municipios seleccionados. Todo ello nos permitirá componer una aproximación científica completa sobre el estado de vertebración espacial de la provincia, así como de la capacidad real de las infraestructuras de comunicación para impulsar procesos de desarrollo regional en el mundo rural.

**Palabras clave:** planificación territorial, espacios rurales, despoblación, infraestructuras de comunicación, Granada.

### INFRASTRUCTURES AS A DRIVING FORCE FOR DEVELOPMENT IN RURAL AREAS OF GRANADA

**Abstract.** Achieving a balanced and cohesive territory has been the main objective of regional policy in Andalusia since the creation of the autonomous state in Spain. Spatial planning attempted to resolve the region's imbalances by means of an appropriate articulation of its system of settlements in the Andalusian Spatial Plan (POTA). However, this model, which proposed major regional communication axes, accentuated the socio-economic tendencies of the more dynamic urban areas and the rural world. Thus, several decades after their implementation, differences can be seen in the demographic, economic and endowment dynamics, even in rural areas, generating differences between them. This paper approaches,

from a geographical holism, the causal relationship between the territorial dynamics (demographic, economic, social, endowment...) of different types of rural areas depending on their level of territorial structuring. For this purpose, various typologies have been established in the province of Granada, chosen as singular study areas from which to infer trends on a regional scale. Specifically, the municipalities of Castillejar (Altiplano), Fuente Vaqueros (Vega), Atarfe (Metropolitan Area), Sorvilan (coast) and Escuzar (Valle de Lecrin) have been selected as they share similar development characteristics according to quantitative depopulation indices (carried out within the framework of a previous research project "Emptying of the Andalusian countryside"). Therefore, this study combines quantitative data with qualitative methodologies after carrying out various semi-structured interviews with different social actors resident in the selected municipalities. All of this will allow us to compose a complete scientific approach to the state of spatial structuring of the province, as well as the real capacity of communication infrastructures to promote regional development processes in the rural world.

**Keywords:** territorial planning, rural areas, depopulation, communication infrastructures, Granada

## 1. INTRODUCCIÓN Y MARCO TEÓRICO

Alcanzar un adecuado equilibrio regional ha sido el objetivo prioritario de la región andaluza desde la asunción de las competencias territoriales tras la creación del Estado Autonómico en la España democrática. Su apuesta por garantizar la cohesión regional corrigiendo los enormes desequilibrios territoriales que se extendían en sus más de 87.000 km<sup>2</sup> -y su tradicional división este-oeste-, facilitó el impulso decidido de la política regional para solventarlos (Zoido, 2010). Implementada normativa e instrumentalmente a través de la ordenación del territorio, diseñó un modelo de desarrollo territorial para toda la región sustentado en tres pilares clave: la articulación en red de su sistema de asentamientos, la mejora del sistema de infraestructuras para garantizar una adecuada vertebración interna y su conexión con el exterior y, finalmente, la protección de su patrimonio natural y cultural. Todas estas premisas concretadas en el Plan de Ordenación del Territorio de Andalucía (POTA) eran desarrolladas con mayor detalle a escalas subregionales (en los PSOT), en los ámbitos donde los conflictos espaciales eran más acuciantes por el dinamismo socioeconómico, urbanístico o residencial de estos espacios (franja litoral y áreas metropolitanas) (Rodríguez y Sánchez, 2010).

La administración, empeñada desde el inicio en garantizar la articulación territorial apuesta firmemente por el desarrollo de grandes infraestructuras viarias que permitan la vertebración de su sistema de asentamientos: en primer lugar, a las áreas más dinámicas de la región -las áreas urbanas provinciales y la franja costera-, seguidas de la tupida red de ciudades medias que habían sido el nexo tradicional de las primeras con el mundo rural andaluz (Ruiz y Sánchez, 2021). Sin embargo, la concentración de las inversiones públicas en el desarrollo relacional de los espacios dinámicos, y la desvirtuación administrativa, política y normativa de la planificación territorial, supuso la concentración demográfica, económica, urbanística o residencial en los espacios urbanos o metropolitanos, acentuando aún más los desequilibrios con los espacios rurales de la región. Estos quedaron relegados a posiciones periféricas, desarticulados territorialmente, alejados de los centros políticos, económicos o administrativos, y lejos de las principales vías de comunicación (Farinós, 2007; Delgado-Viñas, 2017; Prada *et al.*, 2021).

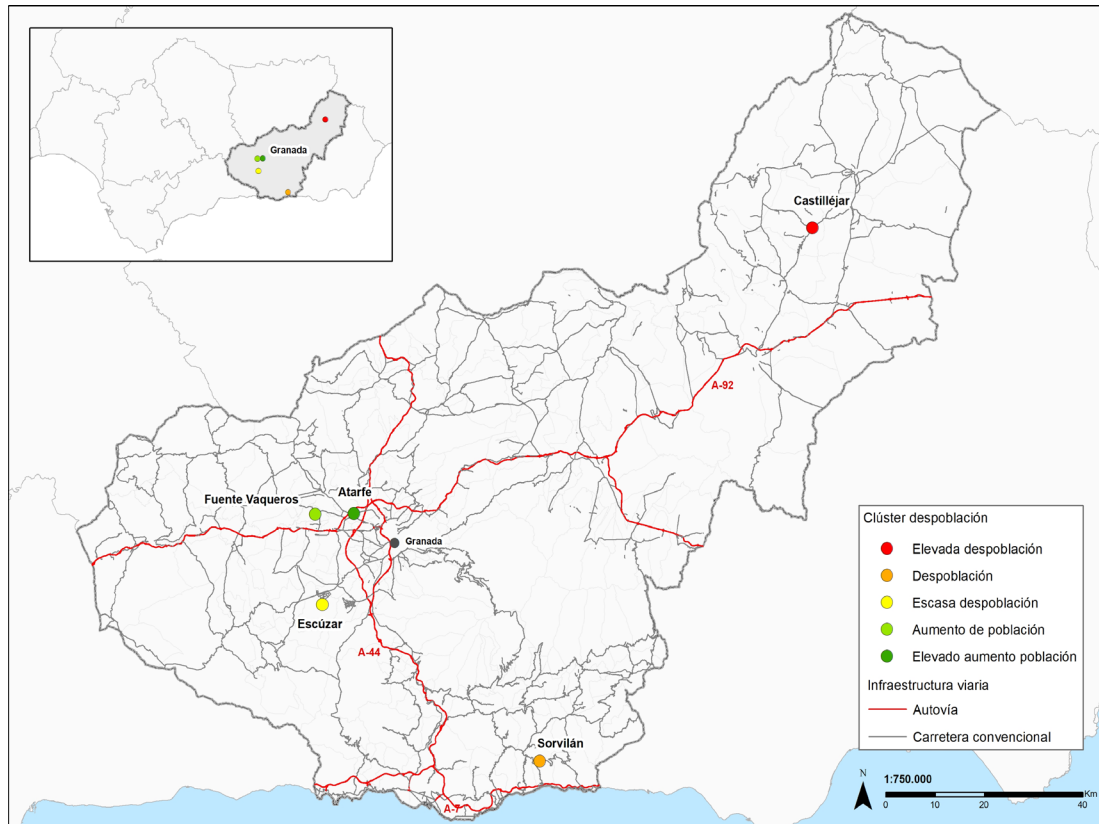
Una situación ejemplificada en la provincia granadina, donde la disyunción infraestructural urbano-rural determina sus posibilidades de desarrollo, muy condicionadas por la presencia y accesibilidad a las vías de comunicación principales (Cejudo, 2018).

## 2. OBJETIVOS Y APUNTE METODOLÓGICO

La presente investigación aborda, desde el holismo geográfico, la posible relación causal entre las dinámicas espaciales manifestadas (demográficas, económicas, sociales, residenciales, dotacionales...) en las distintas áreas rurales de la provincia según su nivel de articulación territorial, de los que inferir elementos estructurantes que reconfiguren su situación o mejoren sus posibilidades de desarrollo. Para ello, hemos seleccionado cinco municipios de la provincia de Granada que representan las diversas tipologías de espacios rurales presentes en la región. Estos se han clasificado a través de clústeres de despoblación que aglutinan diversos indicadores (demográficos, económicos, residenciales,

dotacionales...) y que devienen del proyecto de investigación “El vaciamiento del campo andaluz” (Navarro *et al.*, 2023). Concretamente los municipios señalados son: Atarfe, Castelléjar, Escúzar, Fuente Vaqueros y Sorvilán (Figura 1).

Figura 1. Localización del ámbito de estudio.



Fuente: Navarro *et al.*, 2023. IECA. Elaboración propia.

Para ellos, en primer lugar, hemos revisado su grado de articulación territorial a través del análisis multinivel de las infraestructuras viarias en SIG, específicamente de la red articulante básica de autovías y carreteras convencionales (extraídas del DERA), para las que hemos contemplado una velocidad media estándar de 120 km/h en las autovías, 90 km/h en las convencionales y 50 km/h en las inmediaciones de los núcleos urbanos. A partir de ellas hemos generado diferentes modelos de costes distancia-tiempo desde las cabeceras urbanas analizadas hasta el resto de las áreas de la provincia granadina.

Tras ello, se han elaborado entrevistas a distintos agentes territoriales claves de los municipios seleccionados para completar el diagnóstico de la articulación territorial provincial. Para ello, se realiza unas entrevistas semi estructuradas a una muestra de estudio seleccionada de 23 personas a distintos agentes territoriales tales como alcaldes, concejales, agentes de innovación y técnicos, y, también a diferentes perfiles sociodemográficos como personas jóvenes, mujeres y personas mayores residentes en los municipios estudiados (Tabla 1).

Las cuestiones planteadas a los agentes territoriales y a la sociedad civil, varían según el clúster municipal en el que nos encontramos. En primer lugar, para los municipios que pierden población -en cualquiera de sus variantes- se indaga sobre la percepción de los entrevistados sobre la tipología de las infraestructuras existentes, su nivel de desarrollo, así como las dotaciones y equipamientos que consideran necesarios para desarrollar su actividad vital en las localidades y no marcharse hacia otros destinos.

Por otra parte, en el clúster de municipios que crecen demográficamente -independientemente de su intensidad- en el ámbito estudiado, se aborda la percepción de los agentes y la sociedad civil sobre la importancia de las infraestructuras y equipamientos básicos en el mundo rural para evitar su decrecimiento poblacional, así como, la observación directa de las tipologías de estas necesarias para potenciar su crecimiento.

Tabla 1. Identificación de las entrevistas

Identificación de entrevista	Clústeres	Perfil entrevistado	Identificación de entrevista	Clústeres	Perfil entrevistado
Entrevista 1	Despoblación extrema	Gestor público	Entrevista 12	Aumento de población	Gestor público
Entrevista 2		Empresario/a	Entrevista 13		Empresario/a
Entrevista 3		Sociedad civil	Entrevista 14		Sociedad civil
Entrevista 4		Sociedad civil	Entrevista 15		Sociedad civil
Entrevista 5		Sociedad civil	Entrevista 16		Sociedad civil
Entrevista 6		Sociedad civil	Entrevista 17		Sociedad civil
Entrevista 7	Alta despoblación	Gestor público	Entrevista 18	Elevado aumento de población	Gestor público
Entrevista 8		Sociedad civil	Entrevista 19		Empresario/a
Entrevista 9	Escasa despoblación	Gestor público	Entrevista 20		Sociedad civil
Entrevista 10		Gestor público	Entrevista 21		Sociedad civil
Entrevista 11		Sociedad civil	Entrevista 22		Sociedad civil
			Entrevista 23		Sociedad civil

Fuente: Navarro *et al.*, 2023 y trabajo de campo. Elaboración propia.

Finalmente, todo ello nos permite abordar la relación causal existente derivada de la presencia de las infraestructuras de comunicación y el desarrollo territorial de los espacios rurales provincial, esbozando líneas de actuación para potenciar su progreso.

### 3. RESULTADOS

El objetivo fundamental de la política territorial andaluza a todas las escalas ha sido garantizar el equilibrio territorial. En este, ha tenido especial incidencia la generación de un sistema relacional que permitiese la articulación territorial entre todos los núcleos de su sistema de asentamientos, permitiendo la cohesión interior de la Comunidad. Las grandes vías de comunicación terrestres se han convertido en las infraestructuras clave para la vertebración espacial, permitiendo con su presencia la confluencia demográfica, económica y residencial en esos espacios (Cejudo *et al.*, 2022). Este discurso tradicional de desarrollo territorial basado en las grandes redes viarias promovido por la política territorial europea caló especialmente en las provincias más orientales de la región andaluza (Farinós, 2007). Curiosamente, las más desarticuladas por sus complejos relieves y por la atomización de su poblamiento. Sin embargo, el retraso en las inversiones para la realización de estas megainfraestructuras, el sistema de poblamiento de la provincia plagado de núcleos pequeños y rurales aglutinados entorno a pequeñas cabeceras comarcales o antiguas agrocidades (hoy en declive), y el cambio de paradigma del mundo rural, han favorecido a la intensificación de estos desequilibrios (Delgado, 2017; Sánchez y Ruiz, 2023). La provincia de Granada se articula a través de tres grandes ejes viarios que conectan el sistema de asentamientos regionales: la A-92, que discurre desde el extremo norte del Altiplano de Guadix-Baza hasta la aglomeración urbana de la capital, siguiendo en dirección Sevilla. La A-44, que va desde la capital hasta la Costa, siendo el eje central que bordea la Alpujarra y el Valle de Lecrín y El Temple, hasta engarzar en la Costa con la reciente A-7 - que conecta el litoral granadino desde Albuñol hasta Almuñécar- (Figura 1).

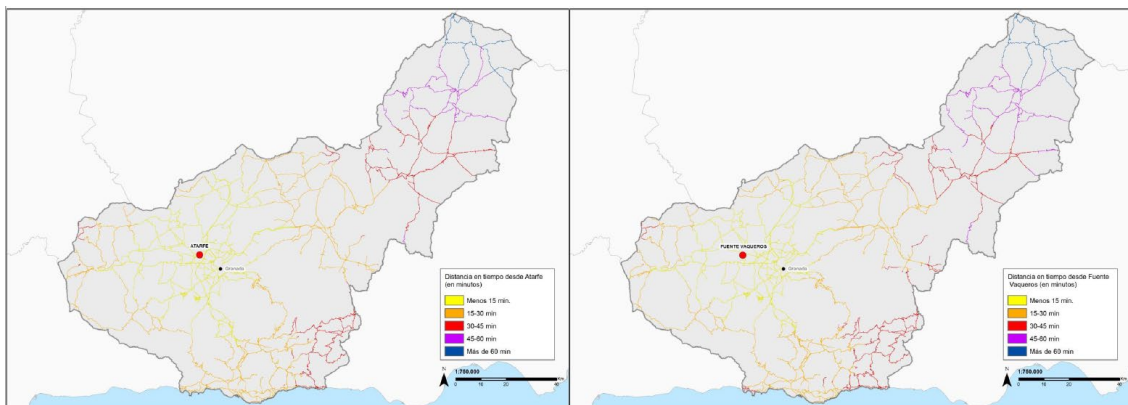
El resto del territorio, queda articulado por una pequeña y tupida red de carreteras convencionales de titularidad pública (autonómicas o provinciales) que completan el sistema relacional provincial. Sin embargo, las diferencias en la accesibilidad, sinuosidad, disposición, localización y pavimentación de las vías, marcan los desequilibrios espaciales más apremiantes que tienen una vinculación directa con la ganancia o sangría demográfica de los asentamientos cercanos a ellas (Cejudo *et al.*, 2022). Una situación que se evidencia en nuestra área de estudio. Los cinco municipios seleccionados se localizan en diferentes comarcas rurales de la provincia granadina, y todo indica, que puede existir una relación causal directa entre su grado de articulación territorial (por la cercanía o lejanía a una gran infraestructura de comunicación) y su situación demográfica.

En primer lugar, los dos municipios que mayor crecimiento demográfico presentan son Atarfe y Fuente Vaqueros. Ambos son ejemplos de localidades dinámicas demográfica, económica o urbanísticamente, ya que se insertan en las dinámicas del área metropolitana de la capital nazarí, al encontrarse a menos de 15 minutos de este núcleo, lo que favorece su movilidad pendular (Figura 2).

Este hecho se ve favorecido por la proximidad a estos municipios de una vía de alta capacidad (autovía). Pues, a medida que las distancias tiempo son más elevadas, las carreteras son convencionales (más

pequeñas, sinuosas y lentas) superando los 30 minutos en los desplazamientos pendulares, y por tanto, saliendo del área de influencia de la capital. De hecho, las áreas más alejadas son las del norte de la provincia, con distancias superiores a los 45 minutos del trayecto, alejándose bastante de las grandes redes de comunicación. Esta situación, también replicada en Fuente Vaqueros (pese a su localización más periférica con respecto a la cabecera urbana nazari) refleja la ventaja competitiva de las áreas rurales periurbanas. Estos municipios aprovechan su localización cercana a un núcleo urbano (ciudad media vertebradora o en este caso la capital), y la facilidad en sus movimientos pendulares por la capacidad de las vías de comunicación (fáciles, rápidas y accesibles) con una distancia temporal óptima (menores de 15 minutos) para embeberse de las dinámicas de crecimiento positivas a todos los aspectos de la ciudad central (demográficas, económicas, urbanísticas) conservando las ventajas de la ruralidad (tranquilidad, precios menores del suelo, viviendas más asequibles...).

Figura 2. Distancia en tiempo de Atarfe y Fuente Vaqueros

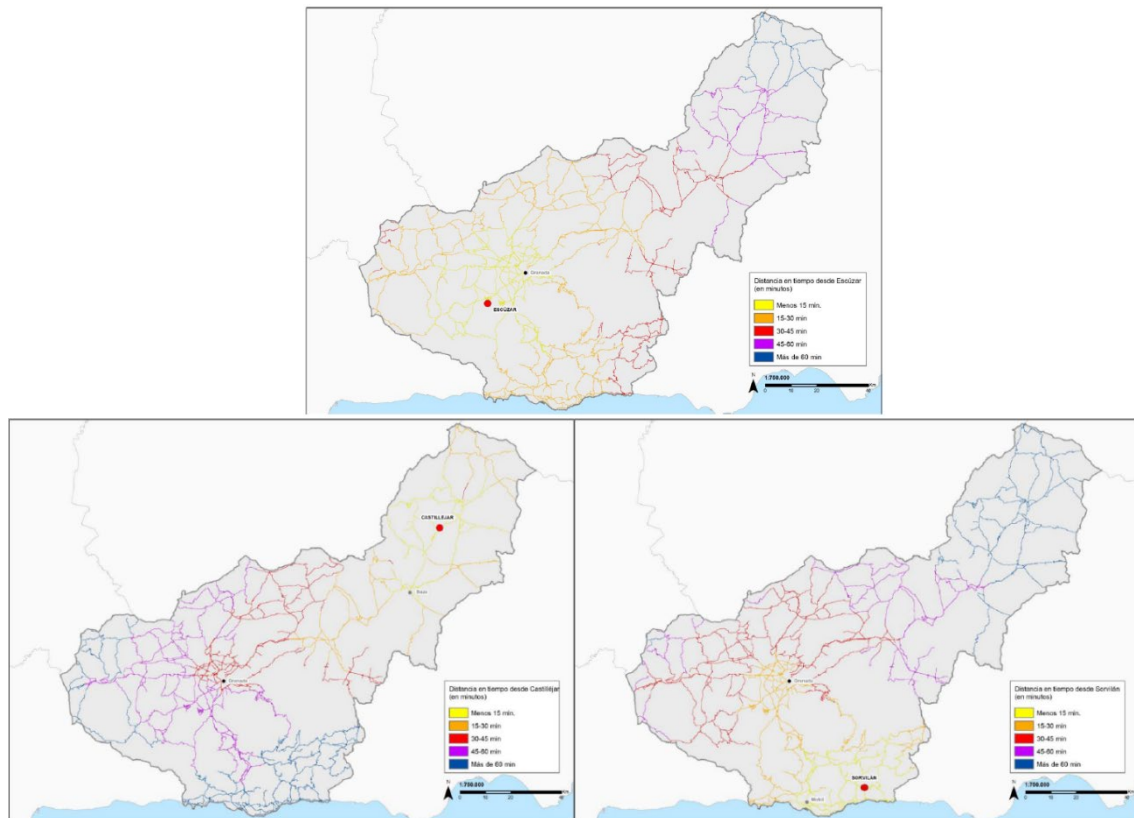


Fuente: Cejudo *et al.*, 2020. Elaboración propia.

Sin embargo, la situación es la contraria cuando se analizan los medios rurales más periféricos o alejados de las redes viarias principales o articuladoras, como ocurre con Castelléjar o Sorvilán, que exceden los tiempos medios de desplazamientos al quedar vertebradas por carreteras convencionales en lugar de autovías, que presentan perfiles más deteriorados y sinuosos (Figura 3).

Por ende, Castelléjar queda vertebrada por estas vías convencionales sinuosas y lentas, con perfiles deteriorados e incluso algunos tramos peligrosos. La velocidad, por tanto, se reduce. El tiempo en el desplazamiento de Castelléjar a la cabecera de Baza es menor a 15 minutos -si este desplazamiento es de carácter "normal", sin incluir el tráfico de la vía, las condiciones meteorológicas, que pueden llegar a duplicar el tiempo de dicho desplazamiento-. A medida, que salimos del Altiplano de Granada, las distancias en tiempo se incrementan, donde el trayecto a la capital supera los 40 minutos de tiempo, y eso que su recorrido se realiza en mayor parte a través de la autovía A-92. Unos tiempos que aumentan, si los desplazamientos se prolongan a los Montes Orientales o la comarca El Temple, e incluso a la Costa Tropical, cuando superan por mucho la hora y media de viaje (Figura 3). Una situación similar es la que presenta Sorvilán. Este pequeño municipio costero de la Contraviesa queda vertebrado por pequeñas carreteras convencionales hasta llegar a la A-7 en el frente litoral. Es precisamente la cercanía a esta nueva infraestructura la que le permite una cercanía relativa con la cabecera de la costa: Motril. Tarda apenas 15 minutos desde la localidad a la ciudad portuaria, aumentando estas distancias hacia la capital provincial (superiores a los 30 minutos) si se discurre por la autovía, mientras que pueden llegar a duplicarse si se opta por la red viaria convencional que atraviesa la cercana comarca de la Alpujarra. Unos tiempos que siguen aumentando si nos desplazamos hacia el oeste provincial (superando la hora de viaje) o hacia el norte a los altiplanos de Guadix-Baza (superando las 2 horas de recorrido). Escúzar, sin embargo, goza de una situación menos extrema que la descrita por Sorvilán o Castelléjar. Pese a su localización en la comarca El Temple, su relativa cercanía a Granada (menor de 15 minutos) por la variante recientemente inaugurada de la A-92 (en la segunda circunvalación) puede favorecer su situación socioeconómica. Se encuentra en una posición ventajosa próxima a la segunda corona de la aglomeración urbana de Granada, y especialmente, en su área oriental. Si bien, es cierto, que estas distancias exceden por mucho si discurrimos hacia el norte provincial (Guadix-Baza) donde se supera la hora de viaje, siendo estos enclaves los más alejados de la localidad. El resto de puntos provinciales tienen un trayecto medio estimado de menos de una hora (Figura 3).

Figura 3. Distancia en tiempo de Castelléjar, Escúzar y Sorvilán



Fuente: Cejudo et al., 2020. Elaboración propia.

Como se menciona con anterioridad, estos municipios poseen distintas dinámicas territoriales en los últimos diecinueve años, donde el crecimiento de la población ha sido determinante para el área metropolitana de Granada sosteniendo movimientos pendulares continuos entre estas localidades y la capital. Según las cifras registradas en el Padrón de Habitantes municipal, Atarfe -clúster de elevado aumento de población- ha experimentado un crecimiento muy significativo entre el año 2000 y 2019, con una variación de su población del 70,44 %, es decir, ha aumentado más de 8.000 habitantes (Tabla 2). Este se ha visto inmerso en una dinámica demográfica positiva por su localización próxima a la capital granadina, en la primera corona metropolitana. Una situación similar es la que acontece en Fuente Vaqueros, que aunque aumenta su población en el periodo señalado (con una ratio superior al 11 %), el ritmo de crecimiento es menos acelerado por su ubicación en la segunda corona metropolitana, reforzando su posición más alejada de la capital nazarí (Tabla 2). Pero, para los medios rurales de Castelléjar, Escúzar y Sorvilán, estos presentan distintas dinámicas en su variación. El municipio de Castelléjar -despoblación extrema-, presenta una variación de su población de -25,11 %, es decir, ha perdido más del 25 % de su población en los últimos diecinueve años, explicándose en parte por la lejanía del municipio con el resto de la provincia de Granada, la mala accesibilidad del mismo, la poca conectividad, y la importancia de la cabecera de Baza, receptora de población de municipios limítrofes. En el caso de Sorvilán -alta despoblación-, la variación de la población se ve más reducida, con un total de -15,01 % de su población con respecto al año 2000, donde la cercanía a la ciudad de Motril es fundamental para asentar a la población en la cabecera, y donde, a pesar de tener un medio de comunicación viaria de autovía en el mismo término municipal, no es un retenedor de población, sino que puede ser una vía de escape hacia ciudades medias con mayor desarrollo. Y, finalmente, el municipio de Escúzar -escasa despoblación- presenta una variación menor a los otros medios rurales, alcanzando un -4,47 %, debido a no estar tan desfavorecido por su situación geográfica, cerca de la ciudad y a su área metropolitana, pudiendo conectar con gran parte de la provincia de manera más adecuada y con más posibilidades al estar más cerca de distintas redes viarias (Tabla 2; Navarro et al., 2023).

Tabla 2. Cifras y variación de la población

Municipios	Población en 2000	Población en 2019	Variación de la población
Atarfe	10.975	18.706	+70,44 %
Castilléjar	1.760	1.318	-25,11 %
Escúzar	828	791	-4,47 %
Fuente Vaqueros	3.960	4.406	+11,26 %
Sorvilán	633	538	-15,01 %

Fuente: Sistema de Información Multiterritorial de Andalucía. IECA. Elaboración propia.

Esto, se analiza a través de la percepción de los agentes territoriales -alcaldes, concejales, técnicos, agentes de innovación- y los perfiles sociodemográficos -personas jóvenes, mujeres, personas mayores- de los municipios del ámbito de estudio (Tabla 1).

Tabla 3. Resumen de los resultados cualitativos en municipios despoblados

Categorías		Preguntas realizadas	
Clústeres	Perfiles entrevistados	En relación con las infraestructuras, ¿echa algo en falta en su municipio?	¿Qué necesidades en relación con las infraestructuras, servicios o equipamientos tiene usted y tiene que desplazarse fuera de su municipio para realizarlo?
Despoblación extrema	Gestor público	Nuevas tecnologías Mejora de carreteras Área muy desfavorecida sin inversión Línea de Internet	Residencia de mayores
	Empresario/a	Línea de Internet Mejora de carreteras	Servicios públicos y privados como urgencias, clínicas veterinarias, guarderías
	Sociedad civil	Espacios conjuntos para el ocio La accesibilidad de la vía Mejora de carreteras Medios de transporte y comunicación Distancia cercana a centro de salud (urgencias)	Urgencias y médico Desplazar a las personas mayores al médico
Alta despoblación	Gestor público	Carretera antigua Peligrosidad de la vía Carreteras con curvas muy cerradas	Hospital, polideportivo. Desplazamientos a Motril para cubrir las necesidades
	Sociedad civil	Carreteras con curvas Anchura de la vía	Urgencias y centros educativos más cercanos.
Escasa despoblación	Gestores públicos	Anchura de la vía Servicios como pabellones deportivos	Pediatras Gimnasios Horario de autobuses reducidos.
	Sociedad civil	Tramos de la vía mejorables Mayor número de líneas de autobús	Hospital Desplazamientos diarios para acceder a centros educativos

Fuente: Navarro *et al*, 2023 y trabajo de campo. Elaboración propia.

Los medios rurales que pierden población -Castilléjar, Escúzar y Sorvilán- circulan por redes convencionales, y sus núcleos no se encuentran cerca de una autovía, a excepción del municipio de Sorvilán, que conecta una red de autovía por su término municipal, pero no cerca de su núcleo de población. Es por ello, que se genera un aumento de las distancias tiempo, poca conexión, regular accesibilidad, etc., lo que acaba reflejando una salida continua de población, que termina asentándose en municipios con una variedad en sus sistemas dotacionales.

También, en estos municipios tratan la falta de inversión económica por parte de las administraciones - local, provincial y autonómica-, aumentando así que sean áreas más desfavorecidas por la falta de mantenimiento de sus redes viarias y una mejora de las mismas, ya que se genera una mayor inseguridad en los usuarios por la antigüedad, la peligrosidad y la sinuosidad de determinados tramos de la red viaria (Tabla 3).

“Mejorar las carreteras, si has venido por (nombre de un municipio) está fatal (...) Todo tiene que mejorarse, porque estamos en la zona más desfavorecida, donde nunca ha estado la inversión” (Entrevista 1)

La inexistente o deficiente infraestructura viaria, sumado al desplazamiento de la población fuera del municipio para cubrir necesidades no satisfechas de servicios o equipamientos que no existen en la actualidad en su lugar residencial, condiciona las distancias en los desplazamientos, y por ende, la residencia de la población.

Los municipios rurales, han perdido un gran porcentaje de su población, y es por ello, que los servicios, equipamientos e infraestructuras acaban reduciéndose en estos núcleos, al igual que en los municipios limítrofes con la misma dinámica regresiva, concentrándose finalmente en las cabeceras. Es por ello, que la población realiza movimientos pendulares para cubrir estas necesidades, ya sea en vehículo privado o en transporte público. La percepción de los entrevistados de los ámbitos de estudio, tratan que los servicios básicos que no están presentes en sus núcleos, tanto a nivel sanitario –urgencias 24 horas, hospitales-, y a nivel educativo –instituto, formación de bachiller, grados medios, universidad-. Estos, quedan condicionados a las distancias tiempo que presentan las redes viarias, principalmente carreteras convencionales, donde influyen la peligrosidad de la vía, la antigüedad, la capacidad de carga, y por ende, las características propias de la carretera (Tabla 3).

Tabla 4. Resumen de los resultados cualitativos en municipios con aumento de población

Categorías		Pregunta realizada
Clústeres	Perfiles entrevistados	¿Cuáles cree que son las principales deficiencias en servicios, equipamientos e infraestructuras en los espacios que sufren despoblación?
Aumento de población	Gestor público	Tienen un municipio de referencia en la comarca para cualquier actividad, servicio, etc.
	Empresario/a	Deficiencia en el acceso de servicios sanitarios y educativos
	Sociedad civil	Falta de inversión pública de la red viaria Deficiencia en horario y número de líneas de autobús Accesibilidad
Elevado aumento de población	Gestor público	Deficiencia en el acceso de servicios sanitarios y educativos Deficiencia en la conexión de Internet
	Empresario/a	Deficiencias en el tipo de carreteras Deficiencias en la accesibilidad de la vía
	Sociedad civil	Deficiencia en la conexión de Internet Deficiencias en el tipo de carreteras Deficiencias en la accesibilidad de la vía Deterioro de las redes viarias rurales Deficiencia en el acceso de servicios sanitarios y educativos.

Fuente: Navarro et al., 2023 y trabajo de campo. Elaboración propia.

A todo ello se le suman las deficiencias en el transporte público. En los medios rurales, este carece de unas conexiones horarias adecuada, flexibles y adaptadas a los ciudadanos. De hecho, es muy frecuente que estos pequeños municipios estén relativamente bien comunicados con la ciudad media o cabecera comarcal más próxima, así como con la capital, pero que carezcan de conexiones efectivas con los municipios cercanos, generando complicaciones en la prestación de los servicios y limitando, la ya de por sí débil movilidad pendular de estos vecinos, que no encuentran incentivos u oportunidades para residir en estos municipios que están inmersos en dinámicas demográficas recesivas.

Además, la mayoría de estas carreteras convencionales concurren por la orografía tan pronunciada de la provincia, traduciéndose en carreteras en zonas de montaña, con multitud de curvas y barrancos. Unido a ello, la población rural tiene que desplazarse para cubrir sus necesidades fuera del municipio, nuevamente en



deficiencias de servicios sanitarios y educativos, y la red viaria por la que transitan -carretera convencional- va a ser determinante en las distancias tiempo y por ende, en retener o aumentar la sangría demográfica.

En general, los municipios del ámbito de estudio -con despoblación y aumento de población- tratan que la infraestructura de conexión a Internet a través de la banda ancha es deficiente, puesto que las empresas, los pequeños comercios y los particulares de estos núcleos, tienen problemas de conexión en la red. Esto, sumado al déficit de servicios, equipamientos e infraestructuras, y una red viaria lenta, acaba convirtiéndose en un condicionante para la salida de población.

Todo esto, se acaba extrapolando a la pérdida de población en los medios rurales, y a la concentración de población a municipios cercanos a las coronas del área metropolitana y a las cabeceras comarcales, con una mejor accesibilidad, con una aglomeración de sistemas dotacionales, servicios, etc., y con una mejor accesibilidad a la gran ciudad provincial, la capital granadina.

#### 4. DISCUSIÓN Y CONCLUSIONES

La provincia de Granada está vertebrada por varias vías de alta capacidad (autovías) de norte a sur, y de este a oeste, siendo el armazón principal que articula el sistema de asentamientos subregional, enlazando las principales ciudades medias o antiguas cabeceras históricas o agrocidades (Baza-Guadix-Alhama-Loja-Órgiva-Motril) con la capital nazarí (Sánchez y Ruiz, 2023). El resto del territorio, queda articulado con una red tupida de pequeñas vías convencionales, sinuosas, lentas y con una pavimentación deficiente. Es precisamente esta basta red de vías tradicionales (que son carreteras de doble sentido) las que vertebran el mundo rural de la provincia, constituyendo su verdadero elemento estructurante.

Son precisamente estas deficiencias en la presencia de las grandes vías de comunicación las que generan los mayores desequilibrios territoriales entre los espacios urbanos o periurbanos (dinámicos) y las áreas rurales (átonos y periféricos). Como ha quedado demostrado, los espacios ganadores (en el área metropolitana o en la costa) crecen demográfica, económica, urbanísticamente... Ese mayor dinamismo lo consiguen con su localización preferente entorno a una vía de alta capacidad (autovía) que permite que esos espacios estén bien articulados, en el que el acceso a ellos sea fácil, rápido y seguro, y por tanto, potencia su dinamismo económico, demográfico e inversor (Delgado-Viñas, 2017).

Una situación, que se ha manifestado en los dos núcleos periurbanos del área metropolitana de Granada, donde Atarfe y Fuente Vaqueros basan su ventaja demográfica en la cercanía a la capital nazarí, con un buen sistema de comunicaciones, quedando bajo la influencia metropolitana y la potenciación de movimientos pendulares por motivos laborales, vivienda, sanitarios, comerciales, de ocio...

Por el contrario, los municipios rurales localizados en la periferia provincial tienen tendencias regresivas (económicas, demográficas, dotacionales o residenciales...). Están fuertemente condicionadas por su localización alejada de una vía de comunicación importante, lo que las aleja de los grandes centros de intermediación provincial (más allá de la capital granadina) e incluso, de la red de ciudades medias que debería tejer el armazón estructural de la subregión. Así, Castilléjar o Sorvilán, ambas situadas en los extremos más alejados de la capital nazarí son las que mayores distancias tienen que recorrer para llegar a la ciudad. Su lejanía de las grandes vías de comunicación provincial, son las que presentan mayores desequilibrios espaciales reflejados en la sangría demográfica que experimentan. Algo, confirmado por todos los agentes territoriales, quienes señalan la ausencia de grandes infraestructuras y equipamientos supramunicipales, y su "difícil comunicación" como uno de los hándicaps que los están avocando a la despoblación. Su difícil gobernanza y la ausencia de una adecuada gestión territorial, desincentivada de inversión pública y desprovista de cualquier atisbo de cambio está perpetuando la desarticulación espacial, y con ella, cualquier intento de desarrollo local.

Escúzar, por su parte, ejemplifica la esperanza de los municipios rurales con escasa despoblación que pueden revertir la situación o acentuarla, y tan solo dependen de su localización geográfica. Estos pequeños municipios rurales, cuando se sitúan cerca de una vía de alta capacidad pueden revertir su atonía socioeconómica diversificando su modelo productivo e implantando un modelo local consensuado y sostenible. En el caso referido, la cercanía a la nueva variante de la A-92 ha permitido vertebrarlo territorialmente, y generar un modelo industrial complementario para el área metropolitana granadina -nuevos polígonos industriales amplios, bien comunicados y accesibles a todo tipo de vehículos, con una autovía cercana, impulsando nuevos proyectos como el acelerador de partículas o la ampliación del parque industrial metropolitano-. Ello repercutirá a medio y largo plazo positivamente en la dinámica demográfica, económica y urbanística del municipio, y permitirá su ascenso hacia los clústeres que ganan población.

Por el contrario, si el municipio se encontrase alejado de estas infraestructuras estructurantes, y estuviesen vertebradas por carreteras convencionales, más sinuosas, lentas y menos accesibles, estas oportunidades de desarrollo no se producirían y se perpetuaría la atonía económica y, por ende, la sangría demográfica. De hecho, en numerosas ocasiones, cuando estas vías llegan a vertebrar municipios rurales más pequeños y alejados de áreas dinámicas, su presencia en lugar de ser un revulsivo para el desarrollo de esas localidades, se convierte en el acicate principal para propiciar el abandono de la población más joven de estas áreas hacia otros espacios más dinámicos demográficamente.

Por tanto, la única oportunidad para parar la sangría demográfica que está padeciendo el mundo rural andaluz pasa por revertir los grandes desequilibrios territoriales a los que se enfrentan. Potenciar la articulación del nivel intermedio (ciudades medias y cabeceras históricas) del sistema de asentamientos regional, intentando crear pequeñas áreas de influencia dinámicas para propiciar modelos de desarrollo comarcales sostenibles e integrados, que propulsen e incentiven las economías locales de las áreas rurales, más allá de las zonas dinámicas per sé.

**Agradecimientos:** Este trabajo ha sido realizado en el marco del proyecto de investigación “Los territorios rurales andaluces ante la despoblación y el envejecimiento. Retos y oportunidades” financiado por Consejería de Transformación, Económica, Industria, Conocimiento y Universidades, Junta de Andalucía I+D+I FEDER (B-HUM-460-UGR20), y un segundo proyecto de investigación de “Resiliencia de los espacios rurales ante la despoblación en la era Covid”. (PID2021-128699NB-I00) financiado por Ministerio de Ciencia e Innovación.

## REFERENCIAS

- Cejudo García, E., Cañete Pérez, J.A., Navarro Valverde, F.A., Ruiz Moya, N. (2022): Empleo rural y LEADER. Actores, territorios y beneficiarios en Andalucía (2007-2015). *Boletín de la Asociación de Geógrafos Españoles*, 92. <https://doi.org/10.21138/bage.3187>
- Cejudo García, E., Navarro Valverde, F.A., Arias García, J. (Edit.) (2018). *Itinerarios geográficos en la Granada rural*. Editorial Alhulia.
- Delgado Viñas, C. (2017). Infraestructuras y servicios en la nueva configuración territorial y urbana. En Serrano Rodríguez, A. (Coord.) *Ordenación del territorio, urbanismo y medio ambiente en un mundo en cambio* (pp. 207-2011). Valencia. Cultura Territorial.
- Entrevistas realizadas a los distintos agentes territoriales de los municipios de Castilléjar (6 entrevistas), Atarfe (6 entrevistas), Fuente Vaqueros (6 entrevistas), Escúzar (3 entrevistas) y Sorvilán (2 entrevista).
- Farinós Dasí, J. (2007). Planificación de infraestructuras y planificación territorial. *Gobernanza y gestión de dinámicas multiescalares. Papers*, 44, 32-42.
- Navarro Valverde, F.A., Camacho Ballesta, J.A., Cejudo García, E. (2023): Contexto territorial. Apuntes metodológicos y caracterización territorial de las agrupaciones realizadas para el contexto de la Andalucía rural. En Cejudo García, E., Navarro Valverde, F.A. (Coord.) *Despoblación y mundo rural europeo mediterráneo. El caso de Andalucía*, pág. 301-318.
- Prada Llorente, E. Farinós-Dasí, J., Rando Burgos, E., Domenech Gregori, V. (2021). Cohesión territorial como equilibrio, articulación y coherencia de las políticas sobre el territorio. *Actas del X Congreso Internacional de Ordenación del Territorio: Recuperación, transformación y resiliencia. El papel del territorio*, págs. 251-280.
- Rodríguez Martínez, F., Sánchez Escolano, L.M. (2010). La planificación territorial y el sistema urbano de Andalucía. Notas para una reflexión desde la geografía, *Cuadernos Geográficos*, 47 (2), 223-245.
- Ruiz Moya, N., Sánchez Escolano, L.M. (2021). Urbanismo y ordenación del territorio en Andalucía (1978-2020). El complejo camino hacia la cohesión territorial. En Gago García, C. et al. (Edit.) *Una perspectiva integrada: aportaciones desde las Geografías Económica, Regional y de los Servicios para la cohesión y la competitividad territorial*, 154-160.
- Sánchez Escolano, L.M., Ruiz Moya, N. (2023): Las estructuras territoriales frente al desafío de la despoblación en Andalucía. En Cejudo García, E., Navarro Valverde, F.A. (Coord.). *Despoblación y mundo rural europeo mediterráneo. El caso de Andalucía*, pág. 319-335.
- Zoido Naranjo, F. (2010). Ordenación del Territorio en Andalucía. Reflexión personal. *Cuadernos Geográficos*, 47 (2), 189-221.