



Universitat d'Alacant  
Universidad de Alicante

El Área urbana-metropolitana de Alicante-  
Elche. Delimitación y caracterización:  
Aplicación de los criterios funcionales de  
movilidad

José Antonio Larrosa Rocamora



Tesis

**Doctorales**

[www.eltallerdigital.com](http://www.eltallerdigital.com)

UNIVERSIDAD de ALICANTE

**UNIVERSIDAD DE ALICANTE**

TESIS DOCTORAL:

**El Área urbana-metropolitana de Alicante-Elche.  
Delimitación y caracterización: Aplicación de los  
criterios funcionales de movilidad**

AUTOR: José Antonio Larrosa Rocamora

DIRIGIDA por: Dr. Vicente Gozávez Pérez  
Catedrático de Geografía Humana



A Olga, por todo el cariño, el apoyo y el tiempo que me has prestado durante la realización de este trabajo.



Universitat d'Alacant  
Universidad de Alicante

**EL ÁREA URBANA-METROPOLITANA DE ALICANTE-ELCHE.  
DELIMITACIÓN Y CARACTERIZACIÓN: APLICACIÓN DE LOS CRITERIOS  
FUNCIONALES DE MOVILIDAD**

**ÍNDICE**

	pag.
<b>1. INTRODUCCIÓN</b>	1
<b>1.1. Justificación y objetivos</b> .....	2
<b>1.2. Contexto teórico e hipótesis de trabajo</b> .....	6
<b>1.3. Delimitación del área y del periodo de estudio</b> .....	19
<b>1.4. Estructura del trabajo y metodología</b> .....	23
<b>1.5. Fuentes estadísticas</b> .....	29
<b>2. MARCO TERRITORIAL. LAS ÁREAS DE ALICANTE Y ELCHE EN EL CONTEXTO PROVINCIAL</b>	33
<b>2.1. Marco territorial general: Población y características sociodemográficas</b> .....	33
<i>2.1.1. Población. Características demográficas básicas</i> .....	36
<i>2.1.2. Población y actividades económicas</i> .....	49
<b>2.2. Ocupación, usos del suelo, procesos y tipologías periurbanas</b> .....	59
<i>2.2.1. Evolución de los usos del suelo y tipologías de periurbanización.</i>	66
2.2.1.1. La franja costera: periurbanización turístico-residencial....	70
2.2.1.2. Espacios no-costeros: periurbanización con viviendas unifamiliares.....	71
2.2.1.3. Los ejes industriales y terciarios.....	74

<b>3. LAS TRANSFORMACIONES TERRITORIALES RECIENTES Y LOS ESTUDIOS DE MOVILIDAD</b>	80
<b>3.1. Conceptos y fuentes en los estudios de la movilidad cotidiana</b> .....	80
<i>3.1.1. Tipos de movilidad relevantes en las áreas urbana-metropolitanas</i> .....	81
<i>3.1.2. El Censo de Población de 2001 y el concepto de “población vinculada”</i> .....	88
<i>3.1.3. El concepto de “espacio de vida”</i> .....	92
<b>3.2. El papel de la movilidad en los procesos de organización territorial.</b>	94
<b>3.3. El incremento reciente de la movilidad: causas y efectos territoriales.</b> .....	100
<b>3.4. Los condicionantes de la movilidad. Problemas en el uso de la movilidad como indicador de áreas funcionales.</b> .....	108
<b>3.5. La movilidad en los estudios de delimitación de áreas urbana-metropolitanas.</b> .....	113
<b>4. LA MOVILIDAD HABITUAL RESIDENCIA-TRABAJO EN LAS ÁREAS DE ALICANTE Y ELCHE. CARACTERÍSTICAS, EFECTOS TERRITORIALES Y COHESIÓN INTERNA</b>	121
<b>4.1. Introducción</b> .....	121
<b>4.2. La autosuficiencia y el balance laboral en los municipios de la provincia de Alicante</b> .....	123
<b>4.3. Delimitación de áreas funcionales a partir de la movilidad habitual residencia-trabajo: los flujos de centralidad y las áreas de cohesión</b> .....	134
<i>4.3.1. Los flujos de centralidad en la provincia de Alicante</i> .....	134
<i>4.3.2. Las áreas de cohesión en la provincia de Alicante</i> .....	136
<b>4.4. La movilidad residencia-trabajo en las áreas urbanas de Alicante y Elche</b> .....	148
<i>4.4.1. Propuesta de delimitación a partir de los modelos de centralidad</i>	

<i>y cohesión</i> .....	148
<i>4.4.2. La movilidad laboral obligada en las áreas urbanas de Alicante y Elche. Evolución 1991-2001 y rasgos principales</i> .....	155
4.4.2.1. La movilidad laboral en el área de Alicante.....	156
4.4.2.2. La movilidad laboral en el área de Elche.....	169
<i>4.4.3. Las características de la movilidad laboral obligada en las áreas urbanas de Alicante y Elche. La movilidad según actividad económica y tipo de ocupación</i> .....	183
4.4.3.1. La incidencia del sector de actividad y del tipo de ocupación en la movilidad laboral. El caso de la provincia de Alicante.....	184
4.4.3.2. La incidencia del sector de actividad en la movilidad laboral periferia–centro (“movilidad por POR”). Áreas de Alicante y Elche.....	188
4.4.3.3. La incidencia del tipo de ocupación en la movilidad laboral periferia–centro (“movilidad por POR”). Áreas de Alicante y Elche.....	195
4.4.3.4. La incidencia del sector de actividad en la movilidad laboral centro–periferia (“movilidad por PTL”). Áreas de Alicante y Elche.....	201
4.4.3.5. La incidencia del tipo de ocupación en la movilidad laboral centro–periferia (“movilidad por PTL”). Áreas de Alicante y Elche.....	209
<i>4.4.4. Las relaciones entre Alicante y Elche a partir de la movilidad laboral obligada: ¿aproximación o distanciamiento?</i> .....	215
<b>5. LA MOVILIDAD RESIDENCIAL Y LOS DESPLAZAMIENTOS POR SEGUNDAS RESIDENCIAS EN LAS ÁREAS DE ALICANTE Y ELCHE. CARACTERÍSTICAS, EFECTOS TERRITORIALES Y COHESIÓN INTERNA</b> .....	228
<b>5.1. La movilidad residencial</b> .....	228
<i>5.1.1. Introducción</i> .....	228
<i>5.1.2. Algunas consideraciones previas respecto a la movilidad residencial y los movimientos migratorios en las áreas de Alicante y Elche</i> .....	235

5.1.3. Rasgos y dimensiones básicas de la movilidad residencial en el área de Alicante.....	240
5.1.3.1. Evolución reciente de la movilidad residencial en el área de Alicante. Periodos 1981-2001 y 2000-2010.....	249
5.1.3.2. Consecuencias sociodemográficas de la movilidad residencial en el área de Alicante.....	258
5.1.4. Rasgos y dimensiones básicas de la movilidad residencial en el área de Elche.....	267
5.1.4.1. Evolución reciente de la movilidad residencial en el área de Elche. Periodos 1981-2001 y 2000-2010.....	277
5.1.4.2. Consecuencias sociodemográficas de la movilidad residencial en el área de Elche.....	285
5.1.5. La movilidad residencial como criterio de delimitación de las áreas metropolitanas. Propuesta de aplicación en las áreas de Alicante y Elche.....	290
<b>5.2. Los desplazamientos motivados por las residencias secundarias.....</b>	<b>297</b>
5.2.1. Introducción.....	297
5.2.2. La vivienda secundaria en las áreas de Alicante y Elche.....	303
5.2.3. Evolución reciente de la vivienda secundaria en las áreas de Alicante y Elche.....	316
5.2.4. La movilidad por residencia secundaria en las áreas de Alicante y Elche.....	324
5.2.5. Propuesta de delimitación de los espacios metropolitanos del ocio de Alicante y Elche a partir de la movilidad por residencias secundarias.....	333
<b>6. OTROS TIPOS DE MOVILIDAD HABITUAL. LA MOVILIDAD POR ESTUDIOS Y LA MOVILIDAD POR COMERCIO, OCIO Y SERVICIOS COLECTIVOS PARA LA POBLACIÓN</b>	<b>346</b>
<b>6.1. La movilidad por estudios.....</b>	<b>347</b>
6.1.1. Introducción.....	347
6.1.2. Fuentes de estudio y algunas consideraciones conceptuales.....	349



6.1.3. <i>La movilidad por estudios en la provincia de Alicante.....</i>	352
6.1.4. <i>Rasgos generales de la movilidad por estudios en las áreas de Alicante y Elche.....</i>	359
6.1.5. <i>La movilidad habitual por estudios en el seno de las áreas de Alicante y Elche y sus implicaciones territoriales.....</i>	362
<b>6.2. La movilidad por comercio, ocio cotidiano y servicios colectivos para la población.....</b>	<b>371</b>
6.2.1. <i>Introducción.....</i>	371
6.2.2. <i>La delimitación de las áreas comerciales de Alicante y Elche.....</i>	374
6.2.2.1. <i>Anuario Económico de España 2010.....</i>	377
6.2.2.2. <i>Plan de Acción Territorial Aplicado a la Distribución Comercial (PATECO, 1998).....</i>	384
6.2.3. <i>Las características comerciales de los municipios de las áreas de Alicante y Elche.....</i>	391
6.2.4. <i>Los desplazamientos por comercio y ocio y el papel de los GEC (Grandes Equipamientos Comerciales) en las áreas de Alicante y Elche.....</i>	397
6.2.5. <i>La movilidad obligada en los servicios colectivos para la población: la sanidad y la justicia en la provincia de Alicante y sus efectos en la integración funcional de las áreas de Alicante y Elche.....</i>	412
6.2.5.1. <i>Demarcaciones territoriales en el ámbito de la salud. Los departamentos de salud de Alicante y Elche.....</i>	413
6.2.5.2. <i>Demarcaciones territoriales en el ámbito de la justicia. Los partidos judiciales de Alicante y Elche.....</i>	417
<b>7. INSTRUMENTOS DE REGULACIÓN, ORDENACIÓN Y PLANIFICACIÓN TERRITORIAL EN LAS ÁREAS DE ALICANTE-ELCHE</b>	<b>420</b>
7.1. <b>Introducción.....</b>	420
7.2. <b>Breve evolución de las políticas metropolitanas en España.....</b>	425
7.3. <b>La regulación normativa del área urbana-metropolitana de Alicante-Elche.....</b>	429

7.3.1. <i>La Ley Reguladora de las Bases del Régimen Local (Ley 7/85) y la Ley de Creación y Gestión de Áreas Metropolitanas en la Comunidad Valenciana</i> .....	429
7.3.2. <i>Las leyes de ordenación del territorio y los instrumentos de planificación supramunicipal en la Comunidad Valenciana: repercusiones en el área Alicante-Elche</i> .....	438
<b>7.4. Políticas y proyectos “metropolitanos” en el área Alicante-Elche</b> .....	441
7.4.1. <i>Antecedentes. Los Planes Generales de Ordenación Urbana de Alicante (1968-1973) y Elche (1969-1973)</i> .....	443
7.4.2. <i>El proyecto «El Triángulo Alicante, Elche, Santa Pola» (1990-1996)</i> .....	446
7.4.3. <i>El Plan de Desarrollo Urbanístico de la Comunidad Valenciana –PDU– (1995). Directrices y propuestas para el área Alicante-Elche</i> ...	452
7.4.4. <i>El Plan de Acción Territorial del Entorno Metropolitano de Alicante-Elche (PATEMAE, 1996-¿?)</i> .....	461
7.4.5. <i>La Estrategia Territorial Valenciana, 2011. Directrices y propuestas para el área Alicante-Elche</i> .....	466
7.4.6. <i>Programa Innovación + Territorio, 2009. Directrices y propuestas para el área Alicante-Elche</i> .....	481
7.4.7. <i>La planificación sectorial: mancomunidades y consorcios</i> .....	486
<b>8. CONCLUSIONES</b>	494
<b>9. REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS</b>	511
<b>10. ANEXO</b>	528
9.1. <b>Movilidad laboral</b> .....	531
9.2. <b>Movilidad residencial</b> .....	536
9.3. <b>Movilidad por residencia secundaria</b> .....	539
9.4. <b>Movilidad por estudios</b> .....	543

## 1. INTRODUCCIÓN

La presente tesis doctoral enlaza directamente con la tradición investigadora del Departamento de Geografía Humana de la Universidad de Alicante en los ámbitos de la geografía urbana y los estudios sociodemográficos. Fruto de ese interés colectivo fueron publicados, entre otros, el *Atlas sociodemográfico de la ciudad de Alicante*<sup>1</sup>, en 1987, y un artículo de investigación sobre los espacios periurbanos en el área de Alicante-Elche<sup>2</sup>, en 1993. Justo ese año, 1993, comenzaba mis estudios en la recién creada Licenciatura de Geografía, sin saber en aquel momento que estos dos trabajos iban a marcar de alguna forma mi devenir como investigador. El primero de ellos fue el germen de la Memoria de Licenciatura que defendí en abril de 1999, con el título *Atlas demográfico y social de la ciudad de Elche*<sup>3</sup>; un estudio, como el de Alicante, que trataba sobre la diferenciación social y demográfica de los espacios intraurbanos. Inicialmente, el Atlas de Elche debía ser también el pilar fundamental sobre el que construir mi tesis doctoral, ya que la misma partía de los cimientos conceptuales y metodológicos de la recién finalizada “tesina”, aunque aplicados al ámbito territorial del área Alicante-Elche. Por entonces (últimos años de la década de 1990), ya se hablaba con frecuencia del “área metropolitana de Alicante-Elche”, espacio analizado en el artículo mencionado con anterioridad (*Los espacios periurbanos en el área de Alicante-Elche*), que fue probablemente el primer trabajo geográfico en el que se abordaba la expansión periurbana y la conformación de la citada área.

Esos dos aspectos, crecimiento periurbano y configuración del espacio metropolitano, me despertaron un enorme interés, tanto, que acabaron por desplazar el eje central de la tesis doctoral de la diferenciación de los espacios sociodemográficos a la conformación y delimitación del área Alicante-Elche; un área que durante la década de 1990 había creado una enorme expectación. En efecto, la década de 1990 se inició con el alumbramiento del primer gran proyecto de integración metropolitana de la Provincia, el llamado “Triángulo Alicante, Elche y Santa Pola”<sup>4</sup>, al que le siguió ya en

---

<sup>1</sup> Gozávez Pérez, V. (dir.) (1987): *Atlas sociodemográfico de la ciudad de Alicante*, Instituto de Cultura Juan Gil-Albert, Alicante, 143 p.

<sup>2</sup> Gozávez Pérez, V., Ponce Herrero, G., Costa Mas, J., Canales Martínez, G. y Navarro Vera, J.R. (1993): «Los espacios periurbanos en el área de Alicante-Elche», *Investigaciones Geográficas*, nº 11, pp.171-188.

<sup>3</sup> Larrosa Rocamora, J.A. (2000): *Atlas demográfico y social de la ciudad de Elche*. Servicio de Publicaciones de la Universidad de Alicante, 286 p.

<sup>4</sup> Plan elaborado por un “Club de Inversores”, formado por empresarios de la Provincia de Alicante.

1996 un Plan de Acción Territorial (el PATEMAE<sup>5</sup>), que ampliaba el propósito de integración funcional y ordenación territorial al conjunto de las áreas urbanas de Alicante y Elche. Ambos han sido proyectos polémicos y frustrados, sobre todo por motivos políticos, pero también sociales, ya que ninguno fue asumido con plena satisfacción por todos los municipios afectados, sobre todo por Elche. ¿A qué se debía este rechazo? ¿Sería posible alguna vez implementar con éxito un proyecto de ciudad integrador e innovador para el conjunto del área? ¿El área Alicante-Elche respondía fielmente al concepto de área metropolitana? Estas fueron las primeras preguntas que me hice como investigador, pero también como habitante (implicado) de uno de los dos centros del área, la ciudad de Elche. La presente tesis doctoral es, en consecuencia, el fruto de las inquietudes que me despertaron los primeros estudios geográficos del área Alicante-Elche y los proyectos de integración frustrados en la década de 1990.

### 1.1. Justificación y objetivos

Durante la primera década del siglo XXI se han multiplicado en España los estudios sobre las áreas funcionales urbanas, gracias sobre todo a las aportaciones que en el ámbito de la movilidad cotidiana introdujo el Censo de Población de 2001. Los datos de los desplazamientos de la población, sobre todo del lugar de residencia al lugar de trabajo, han sido claves para abundar en el conocimiento de las interrelaciones que desencadenan los nuevos procesos urbanos, que están dando lugar a una ampliación y “complejización” de las áreas urbanas polinucleares.

En este contexto, parece consolidarse la denominación de “área metropolitana” para el espacio urbano (y sus expansiones suburbanas y periurbanas) que “comparten” Alicante (334.329 habitantes en 2011) y Elche (230.354), segunda y tercera localidad en población de la Comunidad Valenciana, a las que sólo le separan algo más de 20 km. “Área metropolitana” es como llama el Plan de Acción Territorial “PATEMAE” al área Alicante-Elche, y esta denominación es la que empleó también el MOTPMA en 1994<sup>6</sup>, y el Ministerio de Vivienda en sus Atlas Estadísticos de 2004 y 2007<sup>7</sup>. En estos últimos

---

<sup>5</sup> Plan de Acción Territorial del Entorno Metropolitano de Alicante-Elche; Generalitat Valenciana, 1996.

<sup>6</sup> Ministerio de Obras Públicas, Transportes y Medio Ambiente (1994): *Plan director de infraestructuras, 1993-2007*, MOTPMA, Madrid, 427 p.

<sup>7</sup> Ministerio de la Vivienda (2004): *Atlas Estadístico de las Áreas Urbanas de España 2004*, Ministerio de Vivienda, Secretaría General Técnica, Madrid, 226 p.

Ministerio de la Vivienda (2007): *Atlas Estadístico de las Áreas Urbanas de España 2006*, Ministerio de Vivienda, Secretaría General Técnica, Madrid, 326 p.

trabajos, se utiliza este mismo término para el área (metropolitana) de Madrid, Valencia y Bilbao (“Bilbao Metropolitano”). Sin embargo, para otras realidades urbanas se emplean denominaciones como “región metropolitana” (Barcelona), “aglomeración urbana” (Sevilla y Málaga), “comarca metropolitana” (Zaragoza) o área urbana (Bahía de Cádiz, Vigo-Pontevedra, Murcia y Las Palmas de Gran Canaria). ¿A qué se debe esta diversidad de términos? ¿Responden verdaderamente a realidades distintas? Curiosamente, el área Alicante-Elche comparte categoría “metropolitana” (según estos estudios<sup>8</sup>) con algunas de las grandes aglomeraciones españolas, como Madrid, Barcelona, Valencia o Bilbao, a pesar de que se trata de un espacio de naturaleza muy distinta a la de los casos mencionados. De hecho, una primera y somera “radiografía” de sus rasgos esenciales, parece alejar el área Alicante-Elche del concepto clásico de área metropolitana.

Un área metropolitana es un espacio formado por un centro, la metrópoli (ciudad con rango alto y diversificación funcional elevada), y una sucesión de anillos exteriores integrados funcionalmente a la ciudad central, con una estructura bien jerarquizada (Precedo, 1990). El área metropolitana constituye en esencia una aglomeración humana polinuclear, con un mercado de trabajo diversificado, una posición preponderante de dominio y una fuerte interrelación interna (Vinuesa y Vidal, 1991), que es consecuencia, fundamentalmente, de la integración de los mercados de residencia y de trabajo, siendo éste su elemento más distintivo (Feria, 2006; Susino, 2001). El área de Alicante-Elche, empero, no responde a la jerarquización ni a la lógica monocéntrica de las áreas metropolitanas clásicas, aunque podríamos aceptar como válida la excepcionalidad de la bipolaridad. Sin embargo, hay un requisito indispensable que el área parece no cumplir, al menos en los niveles que suele exigírsele a un área metropolitana. Se trata de la integración funcional. En efecto, Alicante y Elche no conforman un único mercado de trabajo y residencia. No hace falta recurrir a complejos trabajos estadísticos para darse cuenta de ello, ya que el comportamiento (espacial) cotidiano de los habitantes de Elche y de Alicante lo demuestra de forma meridiana<sup>9</sup>.

---

<sup>8</sup> El Área Metropolitana de Alicante-Elche está compuesta, según estos Atlas de publicación periódica elaborados por el Ministerio de la Vivienda, por sólo seis municipios: Alicante, Elche, Sant Joan, San Vicente, Mutxamel y Santa Pola. Resulta curioso comprobar como en estos trabajos se olvidan de manera reiterada de otras localidades fuertemente integradas (desde el punto de vista urbano y funcional) en el área Alicante-Elche, como El Campello (respecto a Alicante) o Crevillent (respecto a Elche).

<sup>9</sup> Hay infinidad de detalles que se perciben cuando se reside en una de estas ciudades. Por ejemplo, las inmobiliarias de Alicante no ofrecen viviendas en Elche, y viceversa; las grandes marcas empresariales que copan los centros comerciales (Leroy Merlin, Media Markt, Decathlon, El Corte Inglés, Carrefour, etc.) se ubican en las dos ciudades (o en su defecto, en las dos áreas urbanas), para no perder cuota de

No obstante, tampoco podemos pasar por alto que estas dos ciudades han crecido mucho en las últimas décadas, tanto desde el punto de vista demográfico como urbano, lo que está llevando a una lenta pero progresiva integración física de ambas localidades. Esta aproximación urbana, que deriva de la expansión residencial, pero sobre todo del desarrollo de nuevos espacios empresariales, de negocio y de ocio, está haciendo aumentar los desplazamientos de una a otra ciudad, que son la base de una posible (futura) integración funcional, aunque hoy todavía no podemos afirmar que ésta sea una realidad inmediata.

Si el área Alicante-Elche no es un área metropolitana, ¿por qué se ha consolidado esta denominación?; y en tal caso, ¿qué tipo de área es? Para la primera pregunta no tengo una respuesta clara, aunque la contigüidad de dos áreas urbanas tan pobladas puede haber incidido de manera decisiva en su consideración como espacio metropolitano, por una razón de rango y tamaño demográfico.

La segunda cuestión constituye uno de los objetivos principales de esta tesis doctoral. A este respecto, considero conveniente precisar el término que mejor se ajusta a la realidad descrita, ya que si prescindimos de la palabra, del nombre, podemos caer en una deriva conceptual que haga vano nuestro esfuerzo por conocer y reconocer una entidad urbana, que en última instancia, debe ser definida de acuerdo a unos parámetros establecidos y validados a nivel científico. ¿Qué es el área Alicante-Elche? ¿Un área metropolitana poco convencional?, ¿Una aglomeración urbana? ¿Un área urbana integrada? ¿Una conurbación? ¿Dos áreas urbanas contiguas pero independientes en lo funcional? Sin duda, sólo este propósito ya tiene un gran interés académico. No obstante, debo subrayar que el objetivo mencionado no es el fin de mi tesis doctoral, ni siquiera su propósito central, puesto que parto de la base de que esta área, como el resto de aglomeraciones urbanas, no es igual a ninguna otra. Si dedico todo mi esfuerzo a buscar el nombre exacto para definir esta realidad, puedo encontrarme en la situación de no dar con el término preciso, dentro de las tipologías al uso, o lo que es peor, de forzar la realidad para adecuarla a un término de mi conveniencia. Como dicen Fermín Rodríguez y Jacobo Blanco, «no se trata de encontrar la esencia precisa de la ciudad tras sesudas y divertidas discusiones, para una vez descubierta la definición objetiva, consultar el “vademécum” y proponer la solución recomendada por los tratadistas» (Rodríguez, en Blanco, 2004), «sino de estudiar y comprender los procesos dominantes

---

mercado; y parte del empleo local, sobre todo en Elche, sigue teniendo un componente especializado que dificulta la incorporación de trabajadores de otros ámbitos.

que determinan la estructura del área urbana; cuya definición surgirá como una consecuencia lógica de estos procesos» (Blanco, 2004).

**El objetivo central de esta tesis es conocer la dinámica del área Alicante-Elche, así como su cohesión interna, a través de los flujos de movilidad** (residencial, laboral, estudiantil, etc.) y, **a partir de éstos, intentar ofrecer una delimitación de la misma** más coherente (desde el punto de vista geográfico) que las propuestas realizadas hasta el momento. A este respecto, conviene adelantar que existen multitud de criterios para delimitar áreas urbanas funcionales, todos “válidos” según el propósito que se busque: político, administrativo, censal, fiscal, científico, etc. En este trabajo, he aplicado criterios de movilidad para determinar las áreas de trabajo y de vivienda (principal y secundaria) de los habitantes de Alicante y Elche, ya que la integración de los mercados residencial y laboral constituye la base de cualquier área urbana polinuclear cohesionada, no sólo de las definidas como metropolitanas.

El conocimiento de la realidad debería servir, asimismo, como base de futuros proyectos estratégicos de ciudad, que aúnen las capacidades de Alicante y Elche, para evitar la dispersión de esfuerzos de estas dos ciudades, y que ayuden a lograr una planificación territorial no necesariamente conjunta, pero al menos sí coordinada, con la que superar unas fronteras administrativas férreas en lo político, pero cada vez más endebles para la población. Sabiendo qué somos, sin duda será más fácil evitar el fracaso secular de las políticas y de los proyectos que desde principios de la década de 1990 han afectado al área Alicante-Elche; y de los cuáles se realiza en esta tesis doctoral una recopilación, desde los Planes Generales de los años 1960 hasta la Estrategia Territorial Valenciana de 2011. Partiendo del conocimiento del área, de qué somos y cómo somos, también será mucho más fácil saber qué queremos ser, qué tipo de “ciudad” o de espacio nos gustaría representar y, por último, hasta dónde queremos llegar.

Por último, debo señalar que estoy plenamente convencido de la oportunidad de este trabajo, ya que el tema propuesto no ha sido abordado hasta el momento con este grado de detalle. La única investigación completa sobre el área de Alicante es un estudio de Martín Mateo y Allende Landa<sup>10</sup>, de 1986, aunque en el mismo no se contemplaba el área urbana de Elche. Posteriormente, se han realizado estudios diversos, casi siempre dentro de los proyectos de planificación del área, aunque en ellos

---

<sup>10</sup> Martín Mateo, R. y Allende Landa, J. (1986): *El área metropolitana de Alicante: Un reto de futuro*, Universidad de Alicante, Ayuntamiento de Alicante, 175 p.

apenas se han utilizado los criterios de movilidad, que en la actualidad son considerados como indispensables para abordar los nuevos procesos urbanos y el dinamismo de los espacios resultantes.

## **1.2. Contexto teórico e hipótesis de trabajo**

Desde la década de 1950, la ocupación urbana del territorio ha crecido de forma exponencial en España; en una primera etapa, que va de 1950 a 1980 (especialmente entre 1960 y 1975), al ritmo de las necesidades de suelo residencial que demandaba la población inmigrada llegada de forma masiva a las ciudades más dinámicas; a continuación, de 1980 a la actualidad (sobre todo entre 1985 y 2008, año de comienzo de una crisis que ha frenado por completo la construcción de viviendas<sup>11</sup>), de forma explosiva, muy por encima de los niveles de crecimiento demográfico experimentados por nuestras ciudades. Es decir, en las dos últimas décadas se ha urbanizado mucho suelo, más de lo estrictamente “necesario” de haber continuado con el modelo de crecimiento urbano de las décadas anteriores. Ello se debe básicamente a la ruptura de la ciudad compacta, o lo que es lo mismo, al desarrollo de un modelo de expansión urbana caracterizado por la fragmentación y por la dispersión espacial de las unidades construidas, dando lugar así a nuevos espacios urbanos, de densidades más bajas y con infinidad de espacios intersticiales, bien “vacíos” o bien incorporados en el sistema general de dotaciones (zonas verdes, aparcamientos, viarios, etc.). Este fenómeno, además, no sólo afecta a las grandes ciudades, sino también a urbes de tamaño medio y a otras más modestas.

La dispersión urbana está asociada a la construcción cada vez más extensiva de las nuevas áreas industriales, los parques vallados de oficinas, los equipamientos deportivos, universidades, centros comerciales, etc., pero sobre todo, a la construcción de áreas residenciales de baja densidad, tanto de vivienda unifamiliar como de agrupaciones colectivas, dando lugar todo ello a piezas cada vez más autónomas, que se yuxtaponen de forma discontinua sobre el territorio (Monclús, 1998). Este proceso implica un desplazamiento de población desde la ciudad central, y en ocasiones también

---

<sup>11</sup> Las licencias para construir viviendas se reducen de 634.098 en 2007 (737.186 en 2006, año record de la serie 1990-2010) a 268.435 en 2008 (91.645 en 2010, el peor dato de la serie). INE, Estadísticas de la Construcción.



desde los primeros cinturones suburbanos, a periferias cada vez más lejanas, que se ven revitalizadas demográficamente con la llegada de los nuevos habitantes.

La evolución experimentada por la ciudad desde mediados del siglo XX, a juicio de estudiosos como Hall, Chesire, Van der Berg, R. Drewett, responde en última instancia a las **fases sucesivas (y procesos) de un “ciclo de vida urbano”**, iniciado con la *urbanización*, seguido por la *suburbanización* y por la *desurbanización*, y finalizado con la *reurbanización* (Dematteis, 1998). En la primera (*urbanización*), la ciudad central aglutina población y recursos, densificándose y expandiéndose hacia su periferia inmediata; en la segunda (*suburbanización*), se produce un descenso demográfico de la ciudad central y un aumento paralelo de la población de la periferia suburbana; en la tercera (*desurbanización*), “decrecen” las zonas metropolitanas (ciudad central y espacio suburbano) en beneficio de las zonas rurales colindantes o de ciudades medias más alejadas; y por último, en la cuarta fase (*reurbanización*), el centro de la ciudad se recupera y se revitaliza en términos de actividad y empleo (Valenzuela, 1988-1989; Mas Hernández, 1999). Desde el punto de vista de la dinámica acumulación-“desacumulación” (población, recursos, etc.), las tres primeras fases también pueden ser analizadas a través de los procesos de concentración, desconcentración y descentralización.

Resulta difícil valorar la situación exacta en la que se encuentran las ciudades españolas, ya que no todas siguen de manera idéntica la misma trayectoria ni se ven afectadas de igual forma por los procesos descritos, puesto que cada ciudad es distinta, y su dinámica socioeconómica y caracterización morfológica pueden condicionar su desarrollo urbano. No obstante, tal y como hemos señalado al comienzo de este epígrafe, estamos en una fase en la que predomina la expansión suburbana y periurbana, aunque hay ciudades pequeñas que todavía no han superado la primera fase, mientras que otras más grandes y dinámicas parecen aproximarse a la tercera. A este respecto, podemos adelantar que el desarrollo urbano de Alicante y Elche se halla en un periodo claro de suburbanización, aunque este fenómeno se encuentra mucho más avanzado en la capital provincial que en la localidad ilicitana.

Todos los procesos descritos parten del concepto básico de la *urbanización*, es decir, «de la acción y el efecto de urbanizar»<sup>12</sup>, que en un sentido estricto implica la ocupación artificial del territorio con unidades urbanas, así como el espacio

---

<sup>12</sup> Definición adoptada por la Real Academia de la Lengua Española.

(urbanizado) resultante, que puede ser, pero no siempre, un núcleo residencial (con frecuencia de vivienda unifamiliar), acepción muy popularizada en España. Cuando la urbanización afecta a las primeras periferias de la ciudad compacta se puede hablar de *suburbanización*, mientras que el espacio resultante es el área suburbana, que constituye una zona donde los procesos de ocupación de suelo son muy intensos y donde, en consecuencia, el paisaje es marcadamente urbanizado; en cambio, cuando la urbanización se desplaza a una periferia más lejana de la ciudad, en la que la presión urbana es menor, es más preciso hablar de *periurbanización*, aunque conviene aclarar que ambos fenómenos pueden circunscribirse a un espacio amplio que de manera general recibe el nombre de espacio periurbano (Mas Hernández, 1999). La raíz *urbanización*, también se utiliza para describir el proceso de integración de elementos urbanos discontinuos en espacios rurales más alejados de la ciudad. En este caso, hablamos de *rururbanización*.

La *urbanización*, además, puede dar lugar a un fenómeno que va mucho más allá de lo físico o de lo morfológico, el *proceso de metropolización*, o simplemente *metropolización*, cuya naturaleza es “esencialmente” funcional. Con el término *metropolización* se quiere indicar la tendencia a la *integración* “completa” (comprende actividades económicas, relaciones sociales, cultura, “vida cotidiana”, etc.) de varios conjuntos urbanos e incluso de los territorios de urbanización difusa, reproduciendo de alguna manera la ciudad (o, de una forma exagerada, “salvándola”, ya que la metropolización evita que la dispersión urbana, con la que está estrechamente unida, empobrezca la vida social e individual) (Indovina, 2007). La metropolización, aunque en el plano físico es generada por la dispersión urbana (vinculada a procesos como la suburbanización, la periurbanización y la rururbanización), también supone la concentración de riquezas humanas y materiales y, por lo tanto, la acumulación de funciones superiores, así como el funcionamiento en red (Ascher, 2004; Blanco, 2004).

Algunos de los procesos mencionados llevan fraguándose desde hace décadas, mientras que otros son mucho más recientes. En consecuencia, existen multitud de **términos para distinguir los tipos de estructuras urbanas** (dinámicas incluidas), casi siempre polinucleares, a los que estos fenómenos han dado lugar, al mismo tiempo que se acuñan otros nuevos con los que se intenta captar mejor una realidad urbana (o realidades) siempre cambiante y cada vez más compleja. Entre los conceptos “clásicos” propuestos para definir los espacios polinucleares afectados por la urbanización en todas

sus modalidades (urbanización, suburbanización, periurbanización y rururbanización), podemos destacar los siguientes (Precedo, 1990):

- *Área urbana*: Es la aglomeración más simple. Se define como una ciudad rodeada de una extensa periferia edificada, económicamente dependiente de la ciudad central, adoptando, por lo tanto, una estructura espacial y funcional monocéntrica. Su formación es resultado de la expansión de las actividades urbanas siguiendo los ejes de comunicación, pero también (sobre todo en las dos últimas décadas) de la suburbanización residencial. Es la estructura típica de las ciudades medias españolas, como por ejemplo Girona (Castañer, *et al.*, 1998) o Tarragona (Casadevall; 2012).
- *Área metropolitana*: Es un conjunto formado por una ciudad central, con rango elevado y diversificación funcional, y una sucesión de anillos exteriores integrados a la ciudad central, con la que conforma un único mercado de trabajo y de residencia. Como el área urbana, su dinámica social y funcional ha sido tradicionalmente monocéntrica. Además, las áreas metropolitanas tienen una estructura interna bien jerarquizada. Un ejemplo que se adapta muy bien a la definición enunciada es el del área metropolitana de Valencia (Delios, 1993).
- *Conurbación*: Es un área urbanizada continua, formada por la coalescencia de dos o más asentamientos urbanos, separados y autónomos en su fase inicial. En este tipo de espacio las ciudades (o aglomeraciones) son distintas, y aún después de “conurbadas”, tras un proceso de urbanización paralelo, mantienen esa distinción. En la provincia de Alicante el ejemplo más claro es el protagonizado por las localidades de Elda y Petrer (Cutillas, 2006).
- *Región urbana* (o metropolitana): Es un término algo más confuso que los anteriores, aunque puede entenderse como un espacio regional organizado por una gran ciudad, o bien como una gran área metropolitana de grandes dimensiones, con una extensión regional. Como ejemplo, podríamos citar los casos de Madrid (Zárate, 2003) y Barcelona (Miralles, Tulla, 2012), con sus respectivas áreas metropolitanas.
- *Megalópolis*: El atributo fundamental es la extensión e intensidad espacial de la urbanización, alcanzando dimensiones suprarregionales, y con una estructura espacial y funcional marcadamente polinuclear, de la que forman

parte otros elementos compuestos de menor rango (áreas urbanas, áreas metropolitanas, conurbaciones y regiones urbanas) y elementos simples aislados, formando un tejido urbano tan extenso como profundamente fragmentado y discontinuo. Siguiendo la tradición de los manuales al uso, citaremos como ejemplo la estructura urbana del noreste de Estados Unidos.

Algunas de estas definiciones clásicas de las estructuras urbanas, tan características de los libros de texto de geografía humana (no por sabidas, menos necesarias para ubicar correctamente el objeto de estudio), han sido puestas recientemente en entredicho, ya que no se adaptan del todo bien a las nuevas realidades urbanas surgidas de los recientes procesos de urbanización. Por ejemplo, hay autores que comienzan a considerar obsoleto o limitado el mismo término de “área metropolitana”, al mostrarse incapaz de dar cuenta de las nuevas situaciones urbanas y territoriales derivadas de la suburbanización y la eventual disolución de la ciudad compacta, debido a la urbanización dispersa y fragmentada (Indovina; Ascher; Corboz; en Monclús, 1998; De Miguel, 2008). Sin embargo, otros autores, entre los que se encuentran alguno de los citados, también parecen reconocer en estas nuevas realidades urbanas, alteraciones “naturales” inherentes a una nueva fase del proceso de metropolización. Por ejemplo, Indovina señala que las áreas metropolitanas tradicionales tienden a pasar en estos últimos años de una jerarquía *hard* (fuerte) a una jerarquía *soft* (débil) (Indovina, 1999); bajo una tendencia que ya no se caracteriza por la concentración de las funciones principales, las economías y los servicios superiores en un único punto (la ciudad central), sino más bien por la distribución en el territorio amplio de puntos de especialización, diversificados pero integrados entre sí, que hacen, por decirlo así, un todo (Indovina, 2007).

En cualquier caso, desde la irrupción de los nuevos procesos urbano-metropolitanos y de las nuevas formas de ciudad polinuclear, no han dejado de acuñarse nuevos términos para describir la realidad urbana actual, como *ciudad global* (Sassen, S.), *postmetrópolis* (Soja, E.), *Megacity* (Castells, M.), *Ciudad postmoderna* (Amendola, G.), *archipiélago metropolitano* (Indovina, F.), *Edge Cities* (Garreau, J.), *Tecnourbes* (Fishman, R.), etc. Hay muchos más, pero dos de ellos resumen bastante bien las tendencias “conceptuales” al respecto. El primero de ellos es el de *Ciudad difusa* (Indovina, F.), que es una “ciudad” de baja densidad (dispersa), si bien este concepto se centra más en la organización del espacio que en un tipo de arquitectura y

de construcción; el segundo es el de *metápolis* (Ascher, F.), que abunda en la nueva ciudad metropolitana, o metrópolis de metrópolis, fragmentada en lo físico pero muy bien interconectada con los avances en las comunicaciones y las telecomunicaciones. Con más detalle, se pueden definir de la siguiente manera:

- *Ciudad difusa* (Indovina, 2006): Es una forma urbana y de urbanización de baja densidad, caracterizada por la existencia de formas de residencia variadas y articuladas, actividades de servicios y de producción y una red de infraestructuras amplia; todo ello no concentrado en un área limitada, sino esparcido por el territorio. Esta combinación no es el resultado del ensanchamiento del área territorial considerada, sino una constante de cada uno de sus componentes. Por ello, la jerarquía funcional resulta aquí mucho menor que en las áreas metropolitanas, pues los elementos estructurantes no parecen guiados por tensiones centrípetas, sino que siguen la tendencia a la dispersión. Así, la ciudad difusa parece una red, con puntos clave o nodos de distinto nivel, mientras que el territorio interno a estos puntos clave se muestra edificado de un modo que bien podemos definir como «difuso». Se trata, no obstante, de un fenómeno urbano, sobre todo por sus elementos organizativos, funcionales, sociales y de uso.
- *Metápolis* (Ascher, 1995): Es el conjunto de espacios (con sus habitantes, actividades económicas y territorios) integrados en el seno del funcionamiento cotidiano de una o varias metrópolis, que constituyen un único mercado de empleo, residencia y actividades. Los espacios característicos de la metápolis son profundamente heterogéneos y no necesariamente contiguos a la ciudad tradicional. Bajo la denominación de metápolis adquieren atributos urbanos todos aquellos espacios que, perteneciendo a la ciudad o no, cumplen la condición de tributar sus recursos, fuerzas de trabajo y hábitat a la metrópolis, garantizando su funcionamiento cotidiano. Los fenómenos que dan lugar a la metápolis sobrepasan la escala metropolitana, constituyendo un sistema polarizado de metrópolis globales interconectadas, gracias al avance de los medios de comunicación, con fragmentos urbanos territorialmente discontinuos.

La *ciudad difusa* y la *metápolis*, como otros de los conceptos mencionados, no anulan, al menos desde mi punto de vista, la valía y el vigor actual de estructuras polinucleares clásicas, como las áreas urbanas o las metropolitanas. Estas últimas representan formas y organizaciones básicas, mientras que aquellas pueden considerarse como estructuras evolucionadas de éstas. Las primeras hacen especial hincapié en los nuevos procesos de urbanización, caracterizados por la dispersión y las bajas densidades de los espacios resultantes. Sin embargo, a una escala pequeña (o grande cartográficamente hablando) las estructuras básicas permanecen, con una mayor o menor jerarquía interna o con más o menos funciones centrales en la cabecera, pero siguen estando presentes, ya que éstas trascienden lo morfológico para adentrarse en el ámbito de lo funcional, del que derivan relaciones (entre núcleos) que, por lo general, no han hecho más que afianzarse en las últimas décadas.

De todas las realidades urbanas, “viejas” y nuevas estructuras polinucleares, me interesa especialmente aquella o aquellas que constituyen verdaderas unidades funcionales, ya que de unidad, o de la existencia o no de integración, trata en esencia la presente tesis doctoral. Por eso, para estudiar el área Alicante-Elche me apoyo, a modo de hipótesis de partida, en los dos conceptos más sencillos, el de *área urbana* y el de *área metropolitana*, que son las unidades funcionales básicas de la escala urbana, sin tener en cuenta, claro está, la ciudad simple o individual. Además, como área urbana o área metropolitana, según el caso, considero igualmente la *conurbación*, siempre que las localidades “conurbadas” tengan un fuerte grado de cohesión interna. De cualquier modo, cada vez más autores ven, bajo la piel morfológica de este tipo de áreas urbanas funcionales, una estructura que desde el punto de vista de las personas que la viven, la disfrutan o la sufren, no difiere en exceso de la ciudad tradicional, es decir, del *espacio-lugar* reconocido y reconocible por sus habitantes. Por este motivo, también se puede hablar, bajo una perspectiva más vivencial o incluso sociológica, de *ciudad real* (Borja, 1990, en Castañer, 1994) o de *espacio de vida* (Corgeau, 1988), conceptos sobre los que profundizaré en el apartado de las “transformaciones territoriales y la movilidad”, pero que ilustran una realidad social y funcional integrada, más allá de los límites administrativos.

¿Es Alicante-Elche un *espacio de vida* colectivo, una *ciudad real* (sea ésta una área urbana, una área metropolitana “singular” u otro tipo de estructura)? No es mi propósito en estos momentos avanzar el término o los términos más adecuados para nombrar la relación existente entre Alicante y Elche, cuestión que dejaremos para las

conclusiones de la tesis doctoral, aunque debo avanzar que a lo largo de este trabajo se emplean con frecuencia denominaciones como área urbana, área funcional o área metropolitana, según el caso; pero sin ser denominaciones concluyentes, sino una concepción apriorística, quizás no precisa pero sí correcta, de la realidad que he intentado estudiar y analizar.

Otro de los aspectos fundamentales vinculados a los conceptos con los que se intenta explicar la realidad urbana es el referente al de **la delimitación de las áreas o de las estructuras resultantes**. Sin duda, se trata de un tema problemático, un verdadero obstáculo que superar, debido a la inexistencia de criterios y variables comunes o comparables para definir y delimitar las nuevas realidades; y, a partir de ello, disponer de información estadística relevante para realizar los análisis requeridos (Feria, 2004). Además, de acuerdo a la variedad conceptual del fenómeno urbano, los ejercicios de delimitación pueden ser, llevado al extremo, casi infinitos. Bajo este punto de vista, cada variable de delimitación utilizada por cada autor, daría lugar a una definición y a un concepto concreto. A este respecto, Nel.lo (1998) clasifica las variables en cinco tipos de parámetros (cinco “familias” de estructuras): el estatuto jurídico, las definiciones morfológicas, los espacios funcionales, la estructura económica y la jerarquía de los servicios. De todos ellos, los correspondientes a las áreas o espacios funcionales son, sin duda, los que más se están utilizando en las últimas décadas, ya que la *ciudad real*, cualquiera que sea su estructura concreta, es ante todo un espacio funcional.

En el caso de las áreas metropolitanas, por ejemplo, se han utilizado a lo largo del siglo XX criterios de tipo formal (ocupación del suelo, tipologías de las viviendas, densidad de población, etc.), sociodemográfico (tamaño demográfico, crecimiento de la población, sectores de actividad económica, etc.) y funcional, aunque estos últimos han acabado por “imponerse”<sup>13</sup>. La razón es muy sencilla. Si entendemos la ciudad metropolitana como un ámbito unitario de mercado de trabajo y vivienda, “un espacio de vida colectivo” (Susino, 2001), se puede fácilmente colegir que es la movilidad de las personas que “viven” en ese espacio la variable fundamental para aproximarnos a dicha realidad (Bericat, 1994; en Feria, 2010). Además, los nuevos procesos urbanos están modificando en muchos casos las estructuras urbanas polinucleares, hasta el punto

---

<sup>13</sup> Los criterios también han sido clasificados de la siguiente manera: criterios de “tamaño” (población de la ciudad central), criterios “metropolitanos” (densidad de población, ocupación, etc.), y criterios de “integración” (entre la ciudad central y los ámbitos contiguos) (Feria, 2004).

de hacer difícil la distinción entre lo urbano y lo rural, ya que con la dispersión y la fragmentación de la “ciudad”, se están alterando con rapidez e intensidad los aspectos morfológicos más característicos de estas áreas (densidades elevadas, cierta contigüidad, etc.). En otros casos, la expansión de la urbanización, del espacio construido, parece estar muy alejada de la creación de “ciudad”, tal y como ocurre en algunas urbanizaciones turísticas de Alicante (Ponce, 2006). Es decir, la “forma”, aún siendo un rasgo distintivo de la nueva realidad urbana, cambia a gran velocidad, al mismo tiempo que ha dejado de ser un síntoma inequívoco de metropolización. En un contexto como este, es fácil de comprender la enorme utilidad de las variables funcionales, ya que si existe un denominador común para la ciudad real (cualquiera que sea su tipo) es la integración de los núcleos que la conforman, aunque haya podido variar el papel y la jerarquía de la ciudad central y de los nodos suburbanos y periurbanos.

Por lo tanto, los criterios funcionales, medidos fundamentalmente a través de la movilidad de la población, son los más utilizados entre los investigadores, no sólo para comprobar la existencia o no de un área metropolitana, y conocer así su delimitación, sino también como base de estudios enfocados a áreas más modestas, como las áreas urbanas generadas por el dinamismo de algunas ciudades medias<sup>14</sup>. Entre los muchos autores españoles que han utilizado este criterio (un breve repaso de la bibliografía da buena cuenta de ello), podemos mencionar, entre otros, a Feria, Susino, Castañer, Salom, Módenes, Natera, Roquer, Casado, Pitarch, etc.; aunque también hay ejemplos de autores que han usado variables “formales” recientemente, como Salom y Albertos Puebla (2010)<sup>15</sup>, De Oliveira e Ibáñez (2010)<sup>16</sup>, Ruiz i Almar (2010)<sup>17</sup> y Blanco (2004)<sup>18</sup>, etc.

---

<sup>14</sup> Un ejemplo ilustrativo del uso de una variable funcional en la delimitación de un área urbana modesta es el de «Assaig de definició de l'àrea urbana de Girona», de Castañer, Vicente, Comas y Boix (1998); en *Documents d'Anàlisi Geogràfica*, nº 33, pp. 81-90.

<sup>15</sup> Salom, J. Y Albertos, J.M. (2010): «Densidad de la red viaria y forma urbana: Delimitación del espacio urbano en ocho aglomeraciones españolas», en Feria Toribio, J.M., y Albertos Puebla, J.M. (coord.) (2010): *La ciudad metropolitana en España: procesos urbanos en los inicios del siglo XXI*, Civitas, Pamplona, pp. 49-94.

<sup>16</sup> De Oliveira Neves, G. e Ibáñez López, J.E. (2010): «Formas y organización de las aglomeraciones metropolitanas», en Feria Toribio, J.M., y Albertos Puebla, J.M. (coord.) (2010): *La ciudad metropolitana en España: procesos urbanos en los inicios del siglo XXI*, Civitas, Pamplona, pp. 95-123.

<sup>17</sup> Ruiz i Almar, E. (2010): «Las grandes aglomeraciones urbanas de Europa y España», en Feria Toribio, J.M., y Albertos Puebla, J.M. (coord.) (2010): *La ciudad metropolitana en España: procesos urbanos en los inicios del siglo XXI*, Civitas, Pamplona, pp. 125-148.

<sup>18</sup> Blanco Fernández, J. (2004): *La emergencia de las nuevas ciudades en la era global*, Gijón, Ediciones Trea, 262 p.



En el caso que nos ocupa, el estudio del área Alicante-Elche, la decisión sobre el criterio de delimitación a adoptar ha sido muy fácil, ya que, al margen de la efectividad “científica” de las variables funcionales, la temática que deseaba tratar “pedía” este tipo de variables. En efecto, de todos los aspectos posibles que se pueden abordar sobre este espacio, el que más me atraía era el de las relaciones de “vecindad” (laboral, residencial, comercial, estudiantil, de ocio, etc.) entre la población de una y otra ciudad, cuestión que se ubica en el ámbito de las relaciones funcionales. Además, debo recordar que inicialmente, mi intención era abordar el área a partir de los espacios sociales y sus relaciones internas. Aunque el eje central de la tesis se ha “desplazado” ligeramente, como ya comenté al inicio de esta introducción, la aplicación de criterios funcionales (movilidad de personas) me permitía mantener una aproximación a las características sociodemográficas de la población.

Sin embargo, la utilización de variables funcionales no está exenta de problemas, tal y como ocurre con el resto de criterios. Uno bastante lógico es el de la selección de la variable concreta que se desea aplicar. A este respecto, conviene recordar que cada función urbana tiene un espacio propio que, además, varía en el tiempo, por lo que la ciudad real (polinuclear), más que una red, es una red de redes de geometría variable (Nel.lo, 1998). Una variabilidad con efectos en el espacio, pero también en el tiempo, ya que algunas funciones humanas generan una movilidad cambiante a lo largo de la semana o del año; por ejemplo, las funciones vinculadas al ocio alcanzan una extensión territorial mucho más amplia en los periodos de descanso de la población que en los de actividad laboral<sup>19</sup>. Bajo este punto de vista, la delimitación de un área urbana o metropolitana está sometida, en teoría, a un principio de indeterminación en sus límites. Sin embargo, en la práctica podemos encontrar infinidad de métodos y de criterios de delimitación de áreas funcionales, urbanas o metropolitanas, ya que se trata de una tarea de enorme interés, cuando no absolutamente necesaria (creación de entidades de gestión, proyectos estratégicos, planificación supralocal, etc.), con independencia de las dificultades o de las imprecisiones que este ejercicio pudiera acarrear, tanto en el proceso como en el resultado final.

Las relaciones funcionales urbanas son, efectivamente, muy numerosas, pero existe un cierto consenso en destacar que la movilidad diaria de la población desde el

---

<sup>19</sup> Una buena reflexión sobre este aspecto, es la realizada por Antón i Clavé, S. e Ibarguren Aizpurua, B. (1993): «Espacios periurbanos de ocio, espacio y uso metropolitano del espacio en Barcelona», *Mediterrané*, nº 1.2, pp. 61-64.

lugar de residencia al de trabajo (*movilidad laboral*), sintetiza como ninguna otra las relaciones entre la ciudad central y los núcleos contiguos. La movilidad laboral, de hecho, se ha utilizado como criterio en la delimitación de las áreas metropolitanas de Estados Unidos (las Áreas Metropolitanas “Estándar” y “Estadísticas”) desde la década de 1950-1960, y en la actualidad es el criterio fundamental de delimitación metropolitana en la mayor parte de países desarrollados. En España, en cambio, esta variable no ha llegado a usarse de forma sistemática, ni en el ámbito institucional ni en el académico, quizás por las dificultades para medir dichos desplazamientos, puesto que hasta 2001 el Censo de Población no recoge para toda España datos de movilidad laboral. A partir de este Censo, de hecho, se han multiplicado los estudios sobre unidades (territoriales) funcionales basadas en este criterio, como los trabajos dedicados a los *mercados laborales locales* (Casado, Salom, Albertos Puebla, etc.), a las *áreas de cohesión* (Castañer, Salom, Natera, etc.), o a la definición y delimitación de las áreas metropolitanas españolas (Feria, Susino, etc.).

En este último tipo de trabajo (áreas metropolitanas), se ha empleado también otra variable funcional, la *movilidad residencial*, o movilidad por cambio de residencia dentro de un área en la que estos cambios no suponen una ruptura con los espacios de vida anterior (trabajo, escuela, ocio, amigos, etc.). El uso de la movilidad residencial como variable funcional se debe a su valía para explicar el fenómeno metropolitano (recordemos que un área metropolitana conforma un mercado único de trabajo y de vivienda), así como su dinámica y organización (Feria, 2010b). Al mismo tiempo, al considerar en la práctica el crecimiento del parque de viviendas (además de la integración funcional), la movilidad residencial constituye un indicador bastante efectivo de los procesos de urbanización y transformación física, pudiendo sustituir, de hecho, el uso de variables más formales en los estudios urbanos, como la densidad o el volumen de población, con las que se intenta evitar la equiparación inequívoca entre integración funcional (medida a través de la movilidad laboral) e integración metropolitana. La movilidad residencial, en definitiva, parece definir con mucha precisión la realidad metropolitana, aunque en última instancia, la mayoría de investigadores siguen utilizando la movilidad laboral como criterio fundamental para determinar la existencia (previa) de la unidad funcional. Es decir, la movilidad residencial, en estos casos, es usada de forma complementaria a la movilidad laboral.

Existen otros muchos criterios funcionales, aunque ninguno se ha utilizado tanto como el de la movilidad laboral (sobre todo) y el de la movilidad residencial. No

obstante, los movimientos de la población por ocio, los realizados por compras, los motivados por los estudios o los que tienen como objetivo disfrutar de una segunda residencia, constituyen elementos de gran interés para comprender mucho mejor las relaciones entre las localidades de un área. Por ese motivo, no conviene menospreciarlos, aunque su uso dependa de la profundidad del estudio que sea deseado llevar a cabo y de la disponibilidad de fuentes estadísticas que hagan factible su empleo.

En esta tesis doctoral sobre «El área urbana-metropolitana de Alicante-Elche», he empleado como criterios funcionales de estudio y delimitación, la movilidad laboral (método de las *áreas de cohesión*) y la movilidad residencial (método propuesto por Feria, 2008). Además, he realizado una propuesta de uso de la movilidad por segundas residencias para delimitar la función metropolitana del ocio, tradicionalmente olvidada en este tipo de trabajos, a pesar de constituir una parte cada vez más central en la vida de los habitantes de la ciudad (Antón e Iburguren, 1993). Por último, no se ha dejado la oportunidad de estudiar los desplazamientos por estudios, los motivados por las compras y otros definidos por la localización de equipamientos colectivos, como los sanitarios y los judiciales. Estos últimos no resultan imprescindibles para abordar el funcionamiento de un área urbana o metropolitana, pero ayudan mucho a la comprensión de su dinámica y de sus rasgos característicos.

Junto con el estudio de los *procesos*, las *estructuras urbanas* y su *definición y delimitación*, merece la pena concluir con algunos esbozos sobre **la necesidad de la planificación integrada supramunicipal**. Antes, lógicamente, se debe delimitar la realidad urbana, tal y como señala Roca Clareda (2003; en Valenzuela, 2010): «Para ordenar y gobernar el territorio metropolitano es previo el esfuerzo de delimitarlo, aunque el resultado sea siempre provisional, dado el carácter dinámico de los procesos que lo animan». Sin embargo, aunque sería lo deseable, en la práctica los proyectos y planes metropolitanos no tienen por qué coincidir con la realidad delimitada con criterios “científicos”, ya que los objetivos que mueven estos proyectos pueden tener intenciones muy alejadas de lo académico.

En cualquier caso, cada vez se antoja más necesario coordinar las políticas locales de las áreas urbanas polinucleares, que funcionan *de facto* como un todo integrado, como una única ciudad; es decir, como un *espacio de vida colectivo*, en el que la población traspasa diariamente las fronteras administrativas, sin importar demasiado el término municipal de origen o de destino, porque por encima de todo se halla la *ciudad real*, que no es sólo un mercado de trabajo y de vivienda integrado, sino

un espacio de identidad compartida. Se trata, por lo tanto, de hacer coincidir la planificación y la gestión administrativa con un ámbito que ya actúa de hecho como una entidad integrada, aunque de límites imprecisos. Cuando no se hace, o cuando las estructuras creadas resultan inoperantes o poco eficaces, se revelan una serie de problemas fácilmente reconocibles. La mayoría están relacionados con dos ámbitos concretos: el de la prestación de servicios públicos y el de la ordenación territorial. En el primero de ellos, al que pertenecen los servicios de recogida de basuras, abastecimiento de agua o transporte público, entre otros, los problemas más comunes son la duplicación de esfuerzos, el solapamiento de funciones y el encarecimiento de los servicios para el ciudadano. En el segundo (la ordenación del territorio), se pueden llegar a producir fuertes tensiones territoriales, casi siempre por una cuestión de descoordinación entre los ayuntamientos del área, bien sea por la existencia de una visión extremadamente localista, por prevalecer la competencia por encima de la colaboración o, simplemente, por desconocimiento del resto de entidades que forman la *ciudad real*. Sea por un motivo u otro, en muchas de nuestras áreas urbanas y metropolitanas podemos apreciar rupturas vergonzosas en la planificación de los usos del suelo: zonas protegidas junto a otras urbanizables, corredores verdes cortados por grandes equipamientos, polígonos industriales que se hacen la competencia, reservas de suelo para infraestructuras viales sin continuidad espacial, etc.

La historia del fracaso de los proyectos metropolitanos en España es la historia misma de la planificación metropolitana en nuestro país, ya que jamás se ha alcanzado plenamente una verdadera gestión urbana integrada, ni en el periodo predemocrático, ni en el de las comunidades autónomas, aunque nunca se ha estado tan dotado legalmente e instrumentalmente como ahora (Valenzuela, 2010; De Miguel, 2008). Las causas del fracaso son varias, aunque en la mayoría de casos coincide el recelo de las localidades afectadas, con el desinterés de los gobiernos regionales, que son los que ostentan la competencia para desarrollar este tipo de planes, proyectos y entidades supramunicipales.

Sin embargo, para superar los problemas generados por el desarrollo difuso de la ciudad, y escapar del dictado de los intereses privados, hay que dotarse de un proyecto colectivo capaz de ordenar el desarrollo urbano en beneficio de la mayoría de la población; un proyecto de diseño, de planeamiento y de estrategia colectiva, que debe ser tanto social y económico, como ambiental y urbanístico, ya que la ciudad ilimitada sólo será, pues, ciudad, si incorpora un proyecto de ciudad futura (Nel.lo, 1998). En el

área Alicante-Elche se han puesto en marcha multitud de iniciativas de coordinación, tanto en el ámbito de la planificación estratégica como de la planificación territorial coordinada, aunque ninguna de ellas ha llegado a buen puerto (ni a puerto alguno), a pesar de que las primeras de estas iniciativas datan de finales de la década de 1980.

Así pues, asistimos a la consolidación de una ciudad cada vez más dispersa, cada vez más ilimitada física y funcionalmente, pero plagada de límites desde el punto de vista administrativo. «La paradójica realidad de la ciudad sin confines, que es, al mismo tiempo, la ciudad de los confines»; sabias palabras de Oriol Nel.lo (1998), con las que finalizo este breve contexto teórico, que se completa con las introducciones conceptuales de cada uno de los capítulos propuestos.

### **1.3. Delimitación del área y del periodo de estudio**

La delimitación del área (o las áreas) de Alicante-Elche forma parte de los objetivos de la tesis doctoral, junto con el análisis de la dinámica de este espacio y de sus rasgos sociodemográficos, en relación con los flujos de movilidad adoptados como variables principales; movilidad laboral, movilidad residencial y movilidad por uso de segundas residencias, a partir de las cuales se ofrece una propuesta de delimitación; y movilidad por estudios, desplazamientos por compras y otros relacionados con la existencia de equipamientos sanitarios o judiciales, que sirven de complemento a los anteriores.

Sin embargo, me ha parecido oportuno acotar previamente el ámbito de estudio, con el objetivo de adoptar un área “fija” de trabajo, más amplia que la que debía resultar de la aplicación de los criterios y de los métodos de delimitación seleccionados. El propósito principal es profundizar con mayor “desahogo” y capacidad prospectiva en las relaciones que Alicante y Elche mantienen con los municipios de su entorno, aunque daba por hecho que alguno de ellos no formaría parte del área o de las áreas definitivas. Se puede considerar, por lo tanto, como una decisión práctica, ya que resulta más sencillo partir siempre de un área previa fijada, sobre la que realizar los análisis y estudios oportunos, para finalizar con la aplicación de las variables funcionales de delimitación. A la hora de abordar esta primera definición espacial, me fijé como objetivo que el área no debía ser ni muy grande ni muy pequeña, para evitar que los vínculos se diluyeran por exceso de localidades, o que resultaran siempre demasiado intensos y homogéneos por estimar un número de municipios demasiado reducido.

Además, debía responder a un criterio basado en las relaciones de la población, para poder hablar con cierta propiedad de área funcional, aún dando por hecho que el área no sería enteramente un área (urbana o metropolitana) funcional integrada. Después de estudiar varias alternativas<sup>20</sup>, decidí basarme en los resultados de los flujos laborales de centralidad<sup>21</sup>, considerando como localidades integrantes del área todas aquellas que tuvieran como primer destino (flujo de centralidad) Alicante o Elche, siempre que se cumpliera además con el criterio de la contigüidad espacial<sup>22</sup>.

Otra cuestión importante fue la decisión de adoptar desde el principio no un área, sino dos áreas separadas, una por cada ciudad central. En los planteamientos previos a la realización de este trabajo, tenía la idea de abordar el área Alicante-Elche bajo una única entidad espacial, pero los primeros análisis estadísticos evidenciaron rápidamente que las localidades que se hallaban bajo la influencia de Elche tenían muy pocas relaciones con Alicante, y viceversa. Con esta premisa, carecía de sentido el propósito inicial, ya que en ese caso iba a disponer de un área muy compleja para ser estudiada, al concentrar ésta, relaciones muy intensas con otras casi inexistentes, además sobre dos cabeceras o ciudades centrales de referencia. Por este motivo, el trabajo se plantea desde el comienzo sobre dos áreas funcionales, la de Alicante y la de Elche, aunque sin renunciar a encontrar puntos de encuentro y relaciones entre ambas cabeceras y áreas. De hecho, en el título de la tesis doctoral he preferido mantener la denominación Alicante-Elche, cuya existencia (o el tipo de “existencia”) intento verificar; pero en parte también porque es sobre esta “área”, que puede ser considerada como la suma de dos áreas de relaciones crecientes, sobre la que se están redactando planes y proyectos de ordenación y gestión integrada y sobre la que, por lo tanto, ha crecido el interés de la opinión pública.

Así pues, podemos concretar que las áreas “funcionales” de Alicante y Elche, que sirven de marco previo al estudio propuesto, están integradas por las siguientes localidades:

---

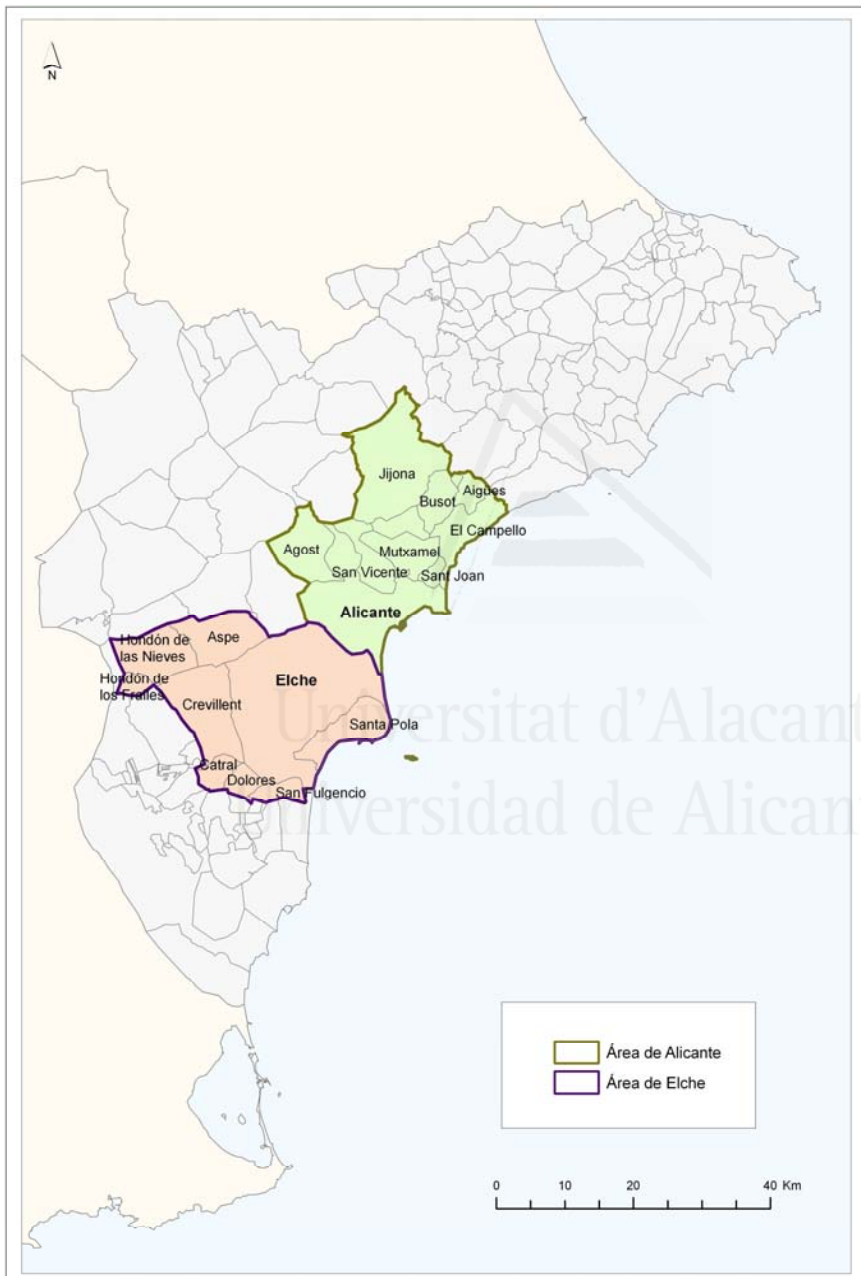
<sup>20</sup> Por ejemplo, la delimitación del área funcional propuesta por la “Estrategia Territorial Valenciana” para Alicante-Elche; desechada por ser muy excluyente por lo que respecta a las relaciones de Elche con los municipios próximos, y demasiado extensa en el caso de Alicante, sobre la que se integran localidades marcadamente rurales, ajenas por completo a la dinámica de la capital provincial.

<sup>21</sup> El primer flujo de desplazados (por número de trabajadores) con destino a un municipio diferente al de residencia.

<sup>22</sup> Este criterio no ha modificado apenas el área resultante, puesto que sólo ha afectado a la incorporación de la localidad de Granja de Rocamora, cuyo flujo laboral principal se dirige a Elche (y también a Orihuela, ya que en 2001 ambas reciben el mismo número de trabajadores desde este pequeño núcleo de la Vega Baja). Al tratarse de un municipio separado de Elche y de las otras localidades del área, no ha sido finalmente considerado.

1. Área de Alicante: Alicante, Sant Joan, San Vicente del Raspeig, Mutxamel, El Campello, Busot, Aigües, Jijona y Agost.
2. Área de Elche: Elche, Crevillent, Santa Pola, Aspe, Hondón de las Nieves, Hondón de los Frailes, Catral, Dolores y San Fulgencio.

Mapa 1.1. *Áreas funcionales de Alicante y Elche*



Fuente: Elaboración propia.

Como se puede ver, ambas áreas cuentan con nueve localidades, por lo que resultan muy equilibradas. De todas ellas, sólo una ha sido tenida en cuenta sin cumplir el criterio de la centralidad laboral. Se trata de Aspe, en el área de Elche. Este municipio

de la comarca del Medio Vinalopó desplaza más ocupados a Novelda (363 en 2001) que a Elche (299)<sup>23</sup>, que se sitúa de esta manera como segundo destino laboral en importancia para la población de Aspe. Sin embargo, desde 2001 las relaciones entre ambas localidades se han estrechado de forma considerable, tanto en el ámbito de las actividades económicas como en el de las relaciones residenciales. Por ejemplo, el polígono industrial “Tres Hermanas”, en Aspe, acoge desde hace algunos años a bastantes empresas de Elche, debido a los procesos de descentralización económica que afectan a esta ciudad, lo que sin duda repercutirá al alza en los datos de movilidad laboral (centro-periferia) que publiquen los próximos Censos de Población. Además, los complejos residenciales de baja densidad construidos en Aspe recientemente están atrayendo a muchos habitantes de Elche, hecho que ya se puede constatar en los últimos datos publicados en la Estadística de Variaciones Residenciales (EVR), según la cual, Aspe se ha colocado como el segundo destino residencial preferido para los ilicitanos, tras Santa Pola<sup>24</sup>. Se trata de una movilidad residencial ya consolidada, que probablemente dé lugar también a un incremento de la movilidad laboral de Aspe a Elche, ya que la mayor parte del empleo de los nuevos residentes se mantiene en la ciudad de origen (Elche). Realidades manifiestas, certezas todas ellas que me han llevado a considerar a Aspe como localidad integrante del área de Elche.

En cuanto al periodo de estudio, debo indicar que éste viene marcado por la necesidad y la actualidad estadística, ya que para analizar los desplazamientos de la población, sobre todo los de índole laboral, resulta imprescindible el Censo de Población. Dado que la publicación de los resultados definitivos del Censo se suele “retrasar” unos dos o tres años desde la recogida de los datos, me ha sido imposible disponer de las cifras actualizadas del Censo de 2011 (un Censo, por cierto, más “pobre” que su antecesor), por lo que la fuente principal de esta tesis ha sido, como se puede comprender, el Censo de 2001. No obstante, también he utilizado el Censo de 1991 y la EVR de 2000 a 2011, con el propósito de introducir en mi trabajo el carácter evolutivo de los desplazamientos, y comprobar así la tendencia de los mismos a lo largo del tiempo; cuestión básica si se desea saber cómo y cuál es la dinámica de las áreas de estudio. Por lo tanto, la presente tesis doctoral ha sido realizada, básicamente, con datos estadísticos que van de 1991 a 2011, aunque el grueso corresponde a 2001.

---

<sup>23</sup> INE, Censo de Población de 2001.

<sup>24</sup> Cerca de 2.000 ilicitanos han cambiado su residencia de Elche a Aspe en el periodo 2000-2011, una cifra que sólo es superada por Santa Pola, que sobrepasa las 5.000 altas desde Elche. INE, Estadística de Variaciones Residenciales, 2000-2011.



#### 1.4. Estructura del trabajo y metodología

El presente trabajo de investigación, además de este capítulo de introducción, así como los dedicados al marco territorial, a las conclusiones, el anexo y la bibliografía, está estructurado en cinco capítulos básicos. El primero de éstos es un capítulo eminentemente teórico, en el que se explica y contextualiza la relación entre el fenómeno de la movilidad de la población y las recientes transformaciones territoriales. Los tres siguientes están dedicados a la movilidad laboral, a la residencial (cambios de vivienda principal y movilidad por segundas residencias) y a otros tipos de desplazamientos habituales, entre los que se incluyen la movilidad por estudios, la movilidad por compras y ocio, y la movilidad motivada por la presencia de servicios colectivos para la población (sanidad y justicia). El último de los cinco capítulos básicos trata sobre los intentos de planificación y de gestión del área Alicante-Elche, desde los años 1960 hasta 2011.

El *capítulo 3*, dedicado al **papel de la movilidad en las transformaciones territoriales** causadas por los nuevos procesos urbanos, constituye el verdadero tronco teórico de esta tesis doctoral. En el mismo se explican con mucho más detalle de lo realizado en esta introducción, los conceptos clave referidos a la movilidad cotidiana, así como las fuentes principales para estudiarla. Entre éstas, se destaca la importancia del Censo de Población de 2001, con el que se introduce el concepto de *población vinculada*, clave para abordar desde el punto de vista estadístico el análisis de los *espacios de vida colectivos*, que pueden ser ciudades tradicionales, pero también *ciudades reales* polinucleares, como las *áreas urbanas y metropolitanas*. Además, se aborda la función de la movilidad en los procesos de organización territorial, que para algunos autores representa un asunto central (Ascher, 1995), puesto que la movilidad puede llegar a considerarse como un factor causal de los nuevos procesos urbanos, aunque otros investigadores ponen un mayor énfasis en su papel como consecuencia necesaria de esos procesos.

Sea factor causal o consecuencia directa, o bien ambos (tal y como defienden otros muchos autores), la movilidad (laboral) es la variable más utilizada en la actualidad en los estudios metropolitanos, debido a que sintetiza como ninguna otra las relaciones funcionales que se manifiestan en el territorio, al poner en relación el lugar de trabajo (emplazamiento de las actividades económicas) y el lugar de residencia

(emplazamiento de la vivienda); ambos afectados por fenómenos como el de la suburbanización o la periurbanización. Por ese motivo, también dedico un espacio en este capítulo al uso de la movilidad como variable de estudio de las estructuras metropolitanas, sin olvidar los problemas que pueden derivarse de su uso como indicador en este ámbito de la investigación urbana.

El *capítulo 4* es el más extenso de la tesis doctoral, puesto que es el dedicado a la **movilidad laboral**, variable fundamental en estudios como el que nos ocupa. La misma, se usa inicialmente para caracterizar los espacios de trabajo de la provincia de Alicante, a través de índices como los de la autosuficiencia laboral o el de equilibrio funcional (Roquer, 2009). A continuación, he realizado un ejercicio de delimitación de áreas funcionales, utilizando como base los datos de los desplazamientos de los trabajadores desde las localidades de origen hasta las de destino; datos que han sido adquiridos al Instituto Nacional de Estadística *ex profeso* para esta investigación. Las áreas funcionales resultantes son las definidas por los *flujos de centralidad* y por el método de las *áreas de cohesión*. Los flujos de centralidad me han servido fundamentalmente para delimitar las áreas funcionales básicas de Alicante y Elche, que constituyen el marco territorial sobre el que he realizado el resto de análisis. Las áreas de cohesión, por su parte, representan en sí mismo un procedimiento de definición de espacios polinucleares integrados funcionalmente a partir de la movilidad laboral. Un área de cohesión es, por así decirlo, un *espacio de vida colectivo* hallado a partir de la citada variable, sobre la que se aplica un umbral de selección o integración. El resultado puede ser utilizado como referencia bastante precisa de un área urbana polinuclear o de un área metropolitana, aunque conviene adelantar que no todas las áreas de cohesión representan morfológicamente este tipo de estructuras.

En la segunda parte del capítulo 4 se presta más atención a las relaciones internas de las áreas de Alicante y Elche, haciendo especial hincapié en el papel que las ciudades centrales juegan en estas relaciones, en cuestiones como el poder de atracción, la descentralización productiva o el grado de cohesión que cada cabecera es capaz de implementar en el seno de las áreas respectivas. Otro de los aspectos importantes del capítulo es el dedicado a la caracterización de los flujos laborales. Para ello, he realizado un recorrido por los movimientos laborales de 1981 a 2001 (dos etapas; 1981-1991 y 1991-2001), con el propósito de conocer mejor la dinámica de cada una de las áreas. También he profundizado en los rasgos de la población ocupada protagonista de estos desplazamientos, en relación con dos rasgos esenciales: la actividad económica del

empleo desempeñado y el tipo de ocupación. Esta parte del capítulo 4 ha resultado muy interesante, ya que me ha dado numerosas pistas sobre la realidad socioeconómica de las localidades estudiadas, y lo que es más importante, sobre la relación entre la capacidad de atracción y vertebración territorial de la ciudad central y su estructura socioeconómica (actividades económicas, oferta de empleo, etc.). Este apartado finaliza con una aproximación a los vínculos existentes entre Alicante y Elche, a partir de la entidad o “tamaño” de la movilidad laboral, de los rasgos socioeconómicos de los flujos y de la comparación de esta relación con otras similares que se pueden detectar en el resto de España: Tarragona-Reus, Oviedo-Gijón, Cádiz-Jerez, etc.

El *capítulo 5* aborda la movilidad residencial y los desplazamientos por segundas residencias, entre los que existen, por cierto, estrechas relaciones. La **movilidad residencial** no debe confundirse con la movilidad derivada del fenómeno migratorio, ya que la primera se produce en el seno de un *espacio de vida colectivo*, por lo que el cambio de vivienda no genera ninguna ruptura con el lugar (de trabajo, de estudios, de compras, etc.) en el que se residía con anterioridad, mientras que la migración se da entre lugares claramente diferenciados y distanciados, lo que provoca un cambio, con frecuencia radical, del espacio en el que el hogar migrado vivía. Respecto a este tipo de movilidad, me he centrado fundamentalmente en el estudio y caracterización de sus rasgos y dimensiones básicas, tanto en Alicante como en Elche, para finalizar con su uso como criterio de delimitación de áreas metropolitanas. Para ello, me ha sido de enorme ayuda el método propuesto por Feria (2008) en el estudio que este autor realiza sobre la definición y delimitación de las áreas metropolitanas andaluzas. Sin renunciar a la aplicación de la variable de la movilidad laboral, Feria se apoya en la movilidad residencial con el propósito de restringir el ámbito funcional a aquellas localidades cuyo mercado de vivienda sea sustancialmente metropolitano, y no sólo local. El resultado es un área urbana o metropolitana más reducida, más restrictiva y, por lo tanto, más cohesionada internamente que la definida de manera exclusiva por la movilidad laboral.

La **movilidad por segundas residencias**, por su parte, suele quedar relegada a un plano más secundario en los estudios metropolitanos. Antón e Ibarguren (1993) ya manifestaban a comienzos de la década de 1990 la paradoja que constituye que la mayoría de investigadores de la realidad urbana actual, de la que se eleva como protagonista una sociedad cada vez más “ociosa”, prescindan de este rasgo esencial en los estudios de delimitación de áreas urbanas y metropolitanas, más si cabe teniendo en

cuenta que son las externalidades negativas de la ciudad (tráfico, ruido, etc.) las que coadyuvan a necesidades de ocio cada vez mayores. Ciertamente es una variable muy interesante, pero de aplicación un tanto compleja, ya que el ocio de segundas residencias genera un uso del espacio muy flexible, que además varía a lo largo del año; «se contrae en los periodos de trabajo y se dilata en los de vacaciones» (Antón e Ibarguren, 1993). Aún así, he optado finalmente por su utilización, primero, como elemento protagonista y distintivo de no pocos procesos de urbanización metropolitana en Alicante y Elche, en un contexto provincial caracterizado por la intensidad de la construcción de vivienda secundaria, sobre todo turística; segundo, como variable de delimitación metropolitana. Para abordar este último aspecto, debido a la escasez de trabajos al respecto, he optado por “idear” un método sencillo a partir del cual pudiera discernir los espacios metropolitanos (de Alicante y Elche) vinculados al uso de las segundas residencias, de otros espacios que pudiendo atraer este tipo de ocio, están lejos de presentar la cohesión interna de los anteriores.

La movilidad laboral (capítulo 4), la movilidad residencial (capítulo 5) y la generada por segundas residencias (capítulo 5) son, por lo tanto, los criterios básicos utilizados para delimitar los espacios urbanos o metropolitanos de Alicante y Elche. Los demás tipos de movilidad cotidiana considerados, que se estudian en el capítulo 6, constituyen elementos de análisis de enorme interés, aunque no hayan servido para definir las áreas de Alicante y Elche, debido a diferentes circunstancias (casi siempre relacionadas con la poca trascendencia o la imprecisión de los resultados a que darían lugar), sobre las que abundo en los apartados correspondientes.

El *capítulo 6* comienza con el análisis de la **movilidad por estudios**, haciendo especial hincapié en los rasgos generales de los desplazamientos y en las implicaciones territoriales a las que éstos dan lugar. El interés de la movilidad se ciñe, lógicamente, a los desplazamientos intermunicipales, ya que los mismos ponen de manifiesto relaciones funcionales entre las localidades de residencia de los estudiantes y aquellas que acogen el centro o los centros escolares de destino. Sin embargo, al tratarse de un servicio obligatorio y universal, la localización de los centros escolares está fuertemente condicionada por las políticas públicas, que tienen como objetivo acercar el equipamiento a la demanda, sobre todo en los ciclos de escolarización obligatoria (hasta los 16 años). En consecuencia, la movilidad (intermunicipal) de los escolares menores de 16 años es bastante reducida, sobre todo en provincias como Alicante, debido a la concentración de la demanda en una densa red de ciudades de tamaño medio. En ciclos

superiores, como el universitario, la movilidad se convierte casi siempre en una necesidad irrenunciable para la mayoría de estudiantes, aunque estos desplazamientos tampoco llegan a constituir un síntoma inequívoco de cohesión metropolitana entre municipios, ya que las universidades, debido a su escaso número, tienen un área de influencia muy extensa. Es decir, atraen a estudiantes de lugares muy diversos, con lo que las relaciones funcionales entre la ciudad universitaria y las localidades de origen de los estudiantes, desbordan con mucho el espacio metropolitano.

En cualquier caso, la movilidad de los estudiantes constituye un fenómeno de gran interés en los estudios geográficos, tanto como variable en los análisis sociodemográficos como en los trabajos centrados en los procesos territoriales y las nuevas relaciones entre la población y el territorio (Alberich, 2009; Reques, 2009, etc.); a este respecto, conviene recordar que los centros de enseñanza, sobre todo los que imparten ciclos altos, constituyen equipamientos de fuerte centralidad urbana, por lo que su presencia suele ser “obligada” en las áreas metropolitanas.

Por lo que respecta a la **movilidad por comercio**, incluida en este capítulo, me he centrado, en primer lugar, en el análisis de las áreas comerciales de Alicante y Elche propuestas por el *Anuario Económico de España* (2010) y por el *Plan de Acción Territorial Aplicado a la Distribución Comercial* (PATECO, 1998). A continuación, se abordan las características comerciales de las localidades de las áreas de estudio, a través de indicadores como el Índice de Dotación Comercial o el de Superficie Comercial, calculados a partir de los datos extraídos del Anuario Económico de La Caixa (2010). Por último, se analizan los desplazamientos por comercio y ocio (vinculado) realizados por la población de los municipios de los que disponemos de información, que son aquellos que tienen aprobado un Plan de Acción Comercial: Aspe, Catral, Crevillent y Elche, en el caso del área ilicitana; y El Campello, Sant Vicent y Alicante, en el área de la capital provincial. No obstante, debo señalar que en este caso la movilidad no ha podido ser estudiada directamente a través de los flujos de personas, al no disponer de información al respecto, sino a partir de la evasión del gasto calculado para cada localidad, teniendo en cuenta el destino del gasto evadido. Junto a la movilidad por comercio se aborda también, aunque con menor grado de detalle, la **movilidad vinculada a los servicios colectivos para la población**, tomando a modo de “muestra” dos ejemplos: la sanidad y la justicia. Como en el caso de los desplazamientos por estudios, aquí también se aprecia una fuerte influencia de la administración pública autonómica, que es la responsable de decidir la construcción de

los equipamientos (sanitarios públicos y judiciales), y la configuración de las áreas a las que éstos deben de prestar el servicio correspondiente. El resultado en la Comunidad Valenciana son sendos “mapas”, el de los departamentos de salud y el de los partidos judiciales, que no siempre coinciden con las áreas de Alicante y Elche.

No obstante, conviene recordar que el objetivo de esta investigación no es estudiar las áreas de influencia comercial, ni los “mapas” de la salud y la justicia, sino aprovechar la atracción ejercida por todos estos equipamientos, públicos y privados, para profundizar en el estado de las “ciudades reales” de Alicante y Elche, con el propósito último de avanzar un poco más hacia su caracterización, y así valorar con más argumentos la valía de las delimitaciones propuestas.

El último capítulo del tronco central de esta tesis doctoral es el *capítulo 7*, y está dedicado a los **instrumentos de regulación, ordenación y planificación territorial**, con especial incidencia, claro está, en los que han afectado al área Alicante-Elche. La secuencia seguida es la siguiente. Primero se propone un contexto (teórico) donde queda reflejada la necesidad de adaptar la gestión de los servicios públicos y la ordenación y planificación territorial a las nuevas estructuras urbanas polinucleares, entre las que siguen destacando las áreas metropolitanas. A continuación he realizado una síntesis de las políticas metropolitanas que han tenido lugar en España, con el propósito de comprobar las enormes dificultades de implementación que éstas han tenido desde mediados del siglo XX, cuando surgen los primeros intentos de “metropolización administrativa” en nuestro país. Junto al marco teórico, se propone seguidamente un marco normativo específico para el caso del área de Alicante-Elche, en el que se repasa la legislación al respecto: desde la ley de Bases de Régimen Local (1985) a la fallida Ley de Creación y Gestión de las Áreas Metropolitanas de la Comunidad Valenciana (2001), pasando por la legislación general valenciana en materia de ordenación del territorio (LOT, LRAU, LOTPP, etc.)

Una vez definido el marco teórico y normativo de análisis, me he centrado en las políticas y proyectos “metropolitanos” que se han ido proponiendo para el área Alicante-Elche a lo largo de estas últimas décadas. Como no son pocos los intentos, he tenido que realizar un ejercicio de síntesis bastante severo. Los planes analizados son los siguientes:

- El “Triángulo Alicante-Elche-Santa Pola” (1990-1996);
- El “Plan de Desarrollo Urbanístico de la Comunidad Valenciana” (1995), en lo que concierne a las directrices y propuestas para Alicante-Elche;

- El “Plan de Acción Territorial del Entorno Metropolitano de Alicante-Elche” (1996-¿?), el “famoso” pero todavía inconcluso PATEMAE;
- La Estrategia Territorial de la Comunidad Valenciana (2011), surgida de la Ley de Ordenación del Territorio y Protección del Paisaje (2004), que dedica un bloque específico al área Alicante-Elche;
- El Programa Innovación + Territorio 2009, impulsado por la Diputación Provincial de Alicante, que también dedica un espacio a las estrategias necesarias para impulsar el área Alicante-Elche,
- Y las políticas sectoriales vinculadas a mancomunidades y consorcios, en especial las referidas a la Mancomunidad de L’Alacantí.

Este capítulo 7, por sus características y por su carácter reflexivo, representa en cierta medida un avance de las conclusiones de esta tesis, que formalmente son expuestas en el capítulo 8, con el que se cierra el presente trabajo.

### **1.5. Fuentes estadísticas**

El capítulo 3 de esta tesis doctoral (“Las transformaciones territoriales recientes y los estudios de movilidad”) dedica un apartado específico al Censo de Población de 2001, que sin duda es la fuente estadística más importante que tenemos en España para estudiar la *población vinculada* y la movilidad cotidiana con la que ésta se relaciona, es decir, la movilidad por motivos de trabajo, estudios o posesión de segundas residencias. El Censo de 2001 es, por lo tanto, esencial en trabajos de investigación como el presente, que difícilmente podría haber llegado a buen término sin disponer de los datos de desplazamientos intermunicipales ofrecidos por esta fuente sociodemográfica. En el resto de capítulos también se realiza un breve apunte de las estadísticas utilizadas, de manera que la explicación de las fuentes se va introduciendo a lo largo de los capítulos de este trabajo, ya que las temáticas propuestas son diversas y exigen, desde mi punto de vista, un tratamiento individualizado de las fuentes con las que las estudiamos. Por ese motivo, no corresponde aquí hacer un análisis detallado de la fiabilidad, las ventajas o los inconvenientes de los datos empleados y de las fuentes que los proporcionan. He preferido recapitular en este apartado, a modo de sumario, las diferentes fuentes manejadas, las materias o aspectos para las que se han utilizado y la forma de obtención de los datos.

1. **Censos de Población** (Instituto Nacional de Estadística).

- Censos de 1960, 1970, 1981, 1991 y 2001. Se han utilizado para conocer las cifras de población de las localidades estudiadas, y así poder realizar una evolución demográfica de las mismas. Los Censos de 1991 y 2001 me han facilitado, asimismo, datos dispares de carácter sociodemográfico (población según edad, población ocupada según tipo de actividad, ocupación, etc.). Los datos se han extraído de la web del Instituto Nacional de Estadística (Censo de 1991 y 2001) y de los volúmenes provinciales de los Censos depositados en la Biblioteca del Instituto Universitario de Geografía de la Universidad de Alicante (1960, 1970 y 1981).
- Censo de Población de 2001. Este censo también es indispensable, como ya hemos comentado, para estudiar la movilidad de la población por motivos de trabajo, estudios y segundas residencias. Los valores generales por localidades han sido conseguidos a través de la web del INE. Sin embargo, para las cifras pormenorizadas de desplazados (personas, para la movilidad laboral y estudiantil; y hogares, en el caso de la movilidad por segundas residencias) según municipio de origen y destino, se han tenido que solicitar personalmente al INE, que los proporciona bajo pago<sup>25</sup>.
- Los Censos de Población de 1991 y 2001 me han proporcionado también la información necesaria para estudiar la movilidad residencial, gracias a la pregunta del cuestionario censal referida al lugar de residencia en la anterior fecha censal (10 años antes). Estos datos, al precisarse la localidad concreta de residencia anterior, también han tenido que ser solicitados bajo pago al Instituto Nacional de Estadística.

2. **Padrón de Habitantes** (Instituto Nacional de Estadística). Se han utilizado varios años, pero sobre todo el último disponible (2011), casi siempre para ilustrar un dato de población actual o una evolución demográfica reciente.

---

<sup>25</sup> El precio depende de la cantidad de datos solicitados y de su grado de “depuración” o manipulación; siendo algo más económico para los investigadores.



3. **Estadística de Variaciones Residenciales –EVR–** (Instituto Nacional de Estadística). La EVR es una fuente de gran interés para estudiar los movimientos residenciales de la población (altas y bajas en los padrones de habitantes), sean estos movimientos migratorios o estrictamente “residenciales” (movimientos de proximidad). Los años de la EVR que he manejado van de 2000 a 2010, con el propósito de llenar el “espacio vacío” de la primera década del presente siglo, de la que no tenemos datos censales, al no haberse publicado todavía el Censo de 2011. Como en el caso de los datos de movilidad del Censo de 2001, las cifras globales de altas y bajas residenciales por municipio se pueden consultar por Internet (incluido desglose por sexo, edad, lugar de nacimiento y nacionalidad), pero cuando se desea saber el lugar de procedencia de la “alta” o el lugar de destino de la “baja”, hay que adquirir los datos al INE, que los ofrece en “bruto”, pero también mediante tratamiento estadístico; por ejemplo, ordenados en cuadros por localidades, según el municipio de procedencia del “alta” o el municipio de destino de la “baja”.
  
4. **Censo de Viviendas de 2001** (Instituto Nacional de Estadística). De este Censo he extraído los datos de viviendas (según tipo) de las localidades de nuestro ámbito de estudio, necesarios para caracterizar los parques residenciales de las áreas de Alicante y Elche, y contextualizar con ello los desplazamientos por segundas residencias que se dan en su seno. Con las cifras del Censo, podemos saber el número (la oferta) de viviendas *principales*, *secundarias* y *vacías* que tienen los municipios que nos interesan, e incluso conocer para cada una de estas “clases”, rasgos muy interesantes del contexto geográfico y urbano en el que se hallan, como el ámbito territorial (núcleo o diseminado), el tipo de zona (urbana o rural) o el número de plantas del edificio al que pertenece la vivienda<sup>26</sup>. Así, por ejemplo, resulta mucho más sencillo indagar en las tipologías predominantes de vivienda secundaria, hecho que puede tener relación con la demanda potencial y con su procedencia (metropolitana, turística, etc.). Para los datos

---

<sup>26</sup> Estos datos se extraen fácilmente mediante las opciones de filtro (de variables) incorporadas a la versión web del Censo de Viviendas, que también están disponibles en los Censos de Población y Edificios y Locales.

apuntados, la consulta se puede realizar sin ningún problema a través de la página web del INE; además, de forma gratuita.

5. **Anuario Económico de España** (La Caixa), 2010-2011. El Anuario “de La Caixa” ofrece a nivel municipal interesantísimos datos sobre población (variaciones demográficas, desempleo, etc.), dotaciones de telecomunicaciones (teléfonos fijos, líneas de Internet de banda ancha, etc.), parque de vehículos (tipos y evolución), dotaciones financieras, etc. De todos ellos, han sido de enorme utilidad en este trabajo de investigación los relacionados con las actividades comerciales. En concreto, he utilizado las cifras de actividades y superficies comerciales minoristas, a partir de las cuáles he podido calcular dos índices básicos: el Índice de Dotación Comercial y el Índice de Superficie Comercial. Esta información ha sido muy útil para caracterizar con detalle la oferta comercial, que es el paso previo al análisis de los desplazamientos por comercio y ocio vinculado en las áreas de Alicante y Elche. En el marco territorial de este trabajo de investigación (capítulo 2), también se han utilizado datos del Anuario, concretamente datos de “paro registrado” y de “actividades económicas”, con los que he realizado varios mapas de caracterización general de la provincia de Alicante y de las áreas de estudio en cuestión. Todos estos datos se pueden consultar y descargar fácilmente a través de la web del Anuario.

Estas son las fuentes estadísticas generales, pero junto a ellas han sido absolutamente imprescindibles muchas otras fuentes de carácter bibliográfico sin las que hubiera sido imposible realizar esta tesis doctoral. Me refiero a disposiciones legales (leyes, decretos, etc.), estudios, planes y proyectos realizados por la administración pública, pero sobre todo a obras de referencia de investigadores españoles y extranjeros, cuya relación se adjunta al final de este trabajo.

## 2. MARCO TERRITORIAL. LAS ÁREAS DE ALICANTE Y ELCHE EN EL CONTEXTO PROVINCIAL

### 2.1. Marco territorial general: Población y características sociodemográficas

La provincia de Alicante (141 municipios en 2012) forma parte de la Comunidad Valenciana, junto con las provincias de Castellón (135 municipios) y Valencia (266 municipios). Su estructura municipal (mapa 2.1) apenas ha cambiado en los últimos 50 años, periodo en el que tan solo se han producido unas pocas segregaciones y anexiones. Las nuevas localidades surgidas en estas últimas décadas en la provincia de Alicante son tres: Pilar de la Horadada (22.1067 habitantes en 2011), segregada de Orihuela en 1986, Los Montesinos (5.199 habitantes), que se independiza de Almoradí en 1990, y San Isidro (1.934 habitantes), que hace lo propio respecto a Albuera en 1993; todas ellas en la comarca de la Vega Baja del Segura. Anteriormente habían desaparecido dos, una en 1971, por la unión de las localidades de Setla-Mirarroza y Mirafior, que da lugar a Els Poblets<sup>27</sup> (en La Marina Alta), y otra en 1974, debido a la anexión de la “Puebla de Rocamora” por parte del municipio de Daya Nueva (en la Vega Baja).

Los 141 municipios de la Provincia de Alicante están agrupados en nueve comarcas: La Marina Alta, La Marina Baixa, El Comtat, L’Alcoià, L’Alacantí, El Alto Vinalopó (L’Alt Vinalopó), El Vinalopó Mitjà (El Vinalopó Medio), El Baix Vinalopó y La Vega Baja (El Baix Segura)<sup>28</sup> (mapa 2). Las comarcas valencianas tienen una cierta tradición, al tratarse de estructuras territoriales con una base geográfica e histórica. No obstante, los primeros intentos de comarcalización “oficial” datan de la década de 1930. La primera propuesta la elabora Felip Mateu i Llopis en 1933. Después llegarían las realizadas por Querol Rosso en 1946, Rosselló en 1964, Sanchis i Guarner en 1966 y Juan Soler en 1977 (entre otros), siendo esta última la más aceptada (Tormo, 2011). La propuesta de Soler, de hecho, sirve de base a las *Demarcaciones Territoriales Homologadas*, que es la (aséptica) denominación utilizada por la Generalitat Valenciana para evitar hablar de *comarcas*, ya que éstas sólo se pueden institucionalizar a través de una ley todavía sin aprobar, pero prevista en el Estatuto de Autonomía.

---

<sup>27</sup> También llamada Setla-Mirarroza y Mirafior.

<sup>28</sup> Siguiendo la denominación recogida en el Banco de Datos Municipal del Instituto Valenciano de Estadística.

El Estatuto de Autonomía de la Comunidad Valenciana (2006), efectivamente, define las comarcas como «circunscripciones administrativas de la Generalitat y Entidades Locales determinadas por la agrupación de municipios para la prestación de servicios y gestión de asuntos comunes (Artículo 71.2.)... reguladas por Ley de Les Corts..., después de ser consultadas las entidades locales afectadas (Artículo 71.3.)». Sin embargo, la mencionada Ley nunca ha llegado a resolverse por lo que el uso y la delimitación de las comarcas en la Comunidad Valenciana sigue lo establecido en el libro “*Proposta de demarcacions territorials homologades*” (Generalitat Valenciana, 1988), realizado a partir de un Decreto aprobado en 1985, en el que se establece el procedimiento para crear las «demarcaciones funcionales con incidencia territorial»<sup>29</sup>. Dichas demarcaciones se formulan con tres niveles o categorías territoriales, siendo la segunda la equivalente a las comarcas; la primera a los municipios y la tercera a las provincias<sup>30</sup>.

Las comarcas valencianas, por lo tanto, no tienen reconocimiento jurídico, por lo que carecen de estructura administrativa y marco competencial, a diferencia de las comarcas de otras comunidades autónomas, como las de Cataluña, dotadas de consejos de gobierno con representación política: los Consells Comarcals. No obstante, en la Comunidad Valenciana las comarcas han sido utilizadas como marco territorial de referencia para la descentralización de algunos servicios; sanidad, educación, agricultura, pactos territoriales para el empleo, etc. (Martínez, 2010). Ese marco territorial, o área sobre la que se presta un servicio, no coincide siempre con el ámbito comarcal, aunque cuando se puede se tiende a mantener una delimitación acorde a la de las comarcas “oficiales”. El respeto a este nivel de demarcación territorial llega incluso a la ordenación y planificación territorial, tal y como queda patente en la recién aprobada Estrategia Territorial Valenciana (Generalitat Valenciana, 2011). En este amplio documento, se habla por ejemplo de *parques comarcals de innovació* y de *centros de polaridad comarcal*. En el mismo, se señala que las *Áreas Funcionales del Territorio –AFT–* (mapa 7.9), que tienen como finalidad establecer ámbitos territoriales que permitan orientar la planificación de los equipamientos y servicios de las administraciones sectoriales y ser, al mismo tiempo, una referencia espacial para la planificación subregional, constituye un modelo que, «al margen de satisfacer los

---

<sup>29</sup> Decreto 170/1985, de 28 de octubre, del Consell de la Generalitat Valenciana, sobre procedimiento en la creación de demarcaciones funcionales con incidencia territorial.

<sup>30</sup> Generalitat Valenciana, 1988.

requisitos anteriores, optimiza la accesibilidad a las cabeceras proveedoras de bienes y servicios, además de mantener una **cierta tradición comarcal-histórica del territorio**» (Generalitat Valenciana, Estrategia Territorial Valenciana, Sistema de Ciudades, 2011).

Mapa 2.1. Comarcas y municipios de la Provincia de Alicante



Fuente: Elaboración propia.

Las comarcas en las que están integradas las ciudades de Alicante y Elche son l'Alacantí y el Baix Vinalopó, respectivamente. La primera de ellas tiene 10 municipios (9 de ellos integrados en mi propuesta inicial de Área funcional de Alicante), mientras que la segunda sólo cuenta con tres municipios (Santa Pola, Crevillent y Elche); una circunstancia que afecta a la influencia territorial de Elche, ya que algunos equipamientos públicos de carácter supramunicipal, circunscriben su ámbito de servicio a sólo estas tres localidades.

### *2.1.1. Población. Características demográficas básicas*

La provincia de Alicante cuenta con 1.934.127 habitantes en 2011, siendo la cuarta más poblada de España, sólo superada por Madrid (6.489.680 habitantes), Barcelona (5.529.099) y Valencia (2.578.719)<sup>31</sup>. Esos casi dos millones de personas (el 4,1% de la población española) se distribuyen de una forma extraordinariamente equilibrada en el territorio provincial (5.817 km<sup>2</sup>, el 1,1% de la superficie de España), haciendo de esta característica un rasgo esencial de la demografía y el poblamiento alicantino, que es el resultado de un largo proceso histórico, pero sobre todo de la evolución demográfica del siglo XX, y especialmente del periodo posterior a 1960 (Gozálvez *et al.*, 1993). Basten las siguientes cifras para corroborarlo: en la provincia de Alicante hay tres municipios con más de 100.000 habitantes, cinco entre 50.000 y 100.000, dieciocho entre 20.000 y 50.000, y trece entre 10.000 y 20.000. En total, 39 localidades de la provincia superan los 10.000 habitantes, que es el umbral clásico a partir del cual se suele hablar en España de “ciudad”. Es decir, 39 “ciudades” en una provincia de 5.817 km<sup>2</sup>, más ciudades de más de 10.000 habitantes que en toda Castilla y León y Aragón juntas<sup>32</sup>, que representan el 28,1% de la superficie total del país; y la misma cantidad –39– que Castilla-La Mancha (15,7% de la superficie de España).

El (elevado) tamaño demográfico y la distribución equilibrada de la población en el territorio, rasgo que Alicante comparte con sólo unas pocas provincias, como Girona y Cádiz, se debe fundamentalmente a los procesos seculares de desarrollo endógeno que han tenido lugar prácticamente en todas las comarcas alicantinas. Entre estos procesos cabe destacar los de tipo industrial, basados en el uso intensivo de la mano de obra

---

<sup>31</sup> INE, Padrón de Habitantes de 2011.

<sup>32</sup> Concretamente, Castilla y León tiene 25 municipios con más de 10.000 habitantes, mientras que Aragón se queda en 13 localidades (INE, Padrón de Habitantes de 2011).

(calzado, juguetes, textil, alfombras, industria agroalimentaria, etc.), cuyo auge derivó en un incremento demográfico extraordinario, gracias a los aportes de inmigrados que se dieron en la segunda mitad del siglo XX. Ciudades como Elche, Elda, Alcoy, Villena, Ibi, etc., experimentaron este fenómeno, mientras que otras localidades de la provincia, ausentes en los procesos de industrialización, comenzaban por esas mismas fechas a beneficiarse de otro tipo de desarrollo, el originado por la llegada masiva de turistas. El turismo de “sol y playa”, en efecto, dinamizó la economía de las localidades litorales de la provincia, dando lugar con ello a un incremento de la población de los núcleos costeros, tanto con trabajadores inmigrados, como con “turistas residenciales” asentados de forma permanente. De esta manera, comenzaron a crecer a un ritmo vertiginoso ciudades como Torrevieja, Benidorm, Santa Pola, Denia, Calpe, Guardamar, Altea, etc.

La capital de la provincia, en cambio, nunca ha tenido una especialización productiva de carácter endógeno tan extrema como las citadas anteriormente, ni en la industria ni en la construcción; ni siquiera en el turismo, a pesar de que esta actividad ha contribuido como ninguna otra a consolidar su imagen social. Una imagen de ciudad turística tras la que, sin embargo, se esconde una localidad que ha apostado, como otras muchas del entorno, por un modelo de claro sesgo inmobiliario, postergando los hoteles a modalidad de mínima relevancia, y condicionando el escaso interés por otras iniciativas, por lo que no se ha generado en torno al turismo una actividad con verdaderas expectativas de futuro (Vera, 2011). En este contexto, la ciudad de Alicante ha continuado siendo una entidad portuaria de tamaño medio, que se ha beneficiado de su condición de capital provincial, lo que, a la postre, ha ayudado a dinamizar toda la gama de actividades terciarias, tanto las vinculadas a la función administrativa, como las relacionadas con los servicios privados demandados por el conjunto de la provincia: entidades financieras, comercios, etc.

Alicante, en definitiva, carece del peso (enorme) de otras capitales, en provincias de tamaño demográfico similar, como Valencia, Sevilla, Málaga, etc. En la localidad alicantina sólo residen el 17,3% de los habitantes de la provincia (334.329 habitantes), una cifra muy reducida, que sitúa a Alicante en el puesto número 44 (del total de 50 capitales/provincias) en concentración demográfica provincial<sup>33</sup>. Es decir, sólo seis capitales están por detrás de Alicante siguiendo este parámetro: Tarragona (16,5%), Ciudad Real (14,1%), Girona (12,8%), Toledo (11,8%), Cádiz (10%) y Pontevedra

---

<sup>33</sup> Porcentaje de población con residencia en la capital sobre el total de la población provincial.

(8,6%). El tamaño modesto de la capital alicantina, sobre todo si la comparamos con la envergadura poblacional de la provincia, ha influido negativamente, además, en al menos dos cuestiones. Primero, en su capacidad de vertebración territorial, disminuida por la influencia de dos capitales provinciales de rango funcional elevado, Murcia (442.203 habitantes en 2011), al sur, y sobre todo Valencia (798.033 habitantes), al norte; segundo, por los efectos sobre la “visibilidad” de la provincia, cuya importancia (demográfica, económica, etc.) no es acorde a su proyección exterior desde el punto de vista social, económico y político, hecho que podría achacarse, al menos en parte, al papel “modesto” que juega su capital.

En cambio, el equilibrio demográfico del que goza la provincia de Alicante también lleva aparejado no menos beneficios territoriales, sobre todo desde el punto de vista ambiental y social. Una red urbana equilibrada reduce la necesidad de desplazarse muchos kilómetros para ir a trabajar, ir al cine o abastecerse de los bienes de uso diario y otros de tipo ocasional, ya que el grueso de la población tiene en su entorno próximo la mayor parte de los servicios esenciales, siendo menores las distancias a recorrer, lo que a su vez redonda en el tiempo de desplazamiento. Sirvan de ejemplo los siguientes datos: El 81,7% de la población alicantina emplea menos de 30 minutos para ir de la residencia al trabajo, frente a una media nacional del 69,9%; y sólo el 28,2% de los ocupados de la provincia de Alicante se desplaza fuera de su municipio de residencia para trabajar, casi 10 puntos menos que la media nacional (37,6%), lo que sitúa a nuestra provincia en la posición número 39 (de 50) en desplazamientos intermunicipales por trabajo, a pesar de que todos los estudios indican que la movilidad laboral guarda una relación proporcional con el tamaño demográfico (a más población, más movilidad).

Las características enunciadas hasta el momento, entre las que sobresale la referida al equilibrio territorial de la población, quedan reflejadas con total nitidez en el mapa de la distribución de la población municipal de la provincia de Alicante en 2011 (mapa 2.2). Como se puede ver, salvo en el sector interior del tercio norte de la provincia, caracterizado por la existencia de montañas y relieves abruptos, que han condicionado tradicionalmente el poblamiento (Cortés, 2009), se pueden apreciar un gran número de localidades de más de 5.000 habitantes distribuidas de forma proporcionada por el conjunto del territorio. No obstante, si se observa con detenimiento, podemos detectar algunas bolsas principales de población. Una de ellas se da en corredor litoral, gracias al desarrollo económico impulsado por el turismo de “sol



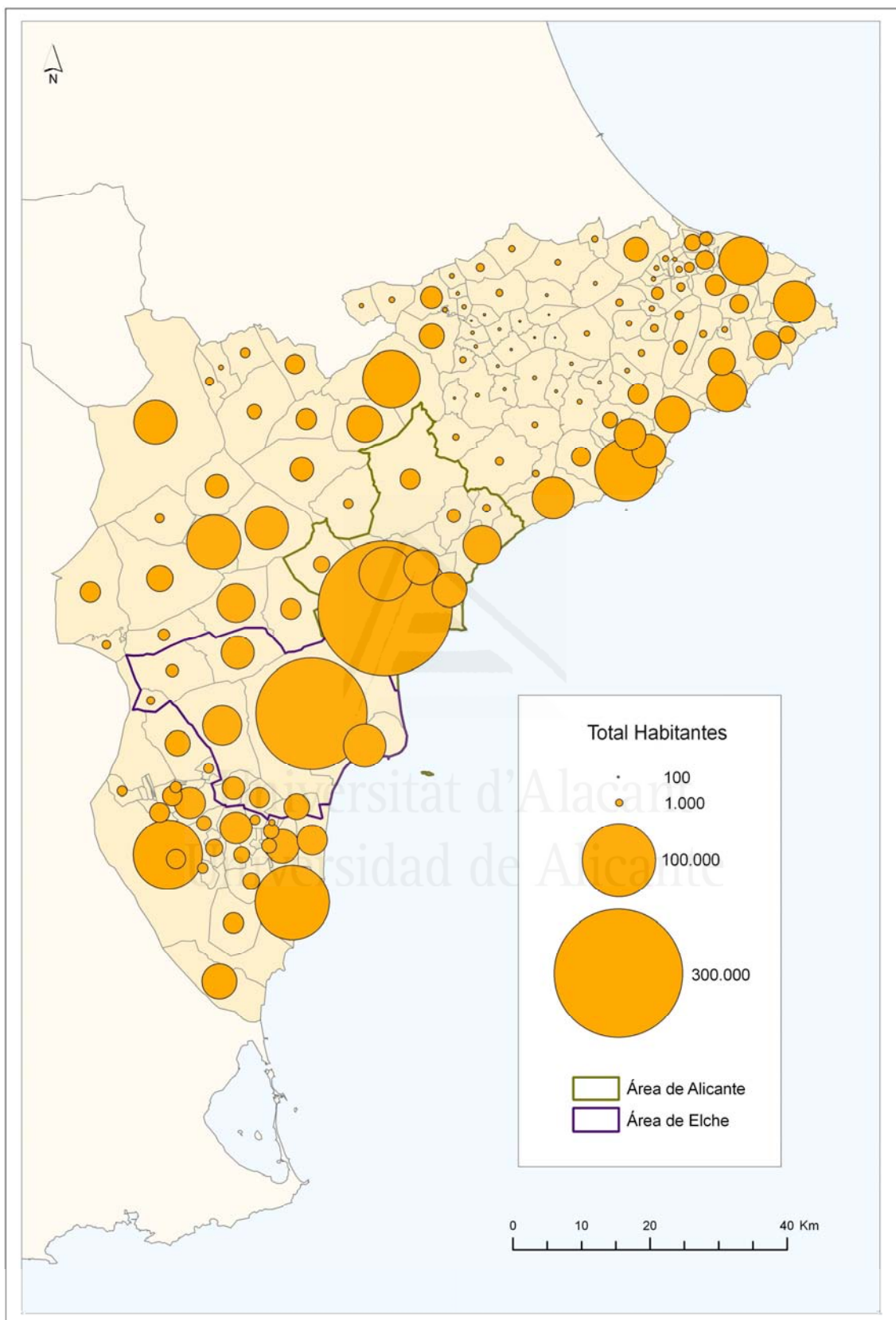
y playa". Otra recorre sectores interiores, como el eje del Vinalopó o los valles principales de l'Alcoià y El Comtat, donde el desarrollo urbano es paralelo al dinamismo de las actividades industriales. Una más se sitúa en el extremo sur, en la Vega Baja, comarca con poblamiento denso, fruto sobre todo de los años del *boom* turístico-residencial, aunque algunas de sus ciudades siempre han tenido un importante peso demográfico en la red urbana de la provincia, debido al desarrollo secular de la agricultura de regadío (Orihuela, Almoradí, etc.) (Canales, 1995). La última zona de concentración demográfica aparece en el centro del mapa, y corresponde a las dos ciudades principales de la provincia, Alicante y Elche, que aglutinan entre ambas casi el 30% del total de la población de la provincia.

Estos grandes focos de concentración demográfica quedan resaltados de manera más clara si cabe en el mapa de las densidades de población (mapa 2.3). En efecto, en este mapa se pueden distinguir a la perfección los corredores industriales del interior, los núcleos del litoral y la densamente poblada comarca de la Vega Baja. La mayor parte de las localidades de estos espacios tienen densidades superiores a 250 hab/km<sup>2</sup>, que es el límite mínimo propuesto en un estudio metropolitano para poder hablar de *municipios urbanos*<sup>34</sup> (Ruiz i Almar, 2010). Bajo esta premisa, sólo los municipios urbanos con densidades de población igual o superior a 250 hab/km<sup>2</sup>, podrían formar parte de alguna área urbana o metropolitana; un criterio que no ha sido aplicado en este trabajo, ya que está pensado más para definir aglomeraciones urbanas de grandes dimensiones que áreas urbanas y metropolitanas convencionales.

---

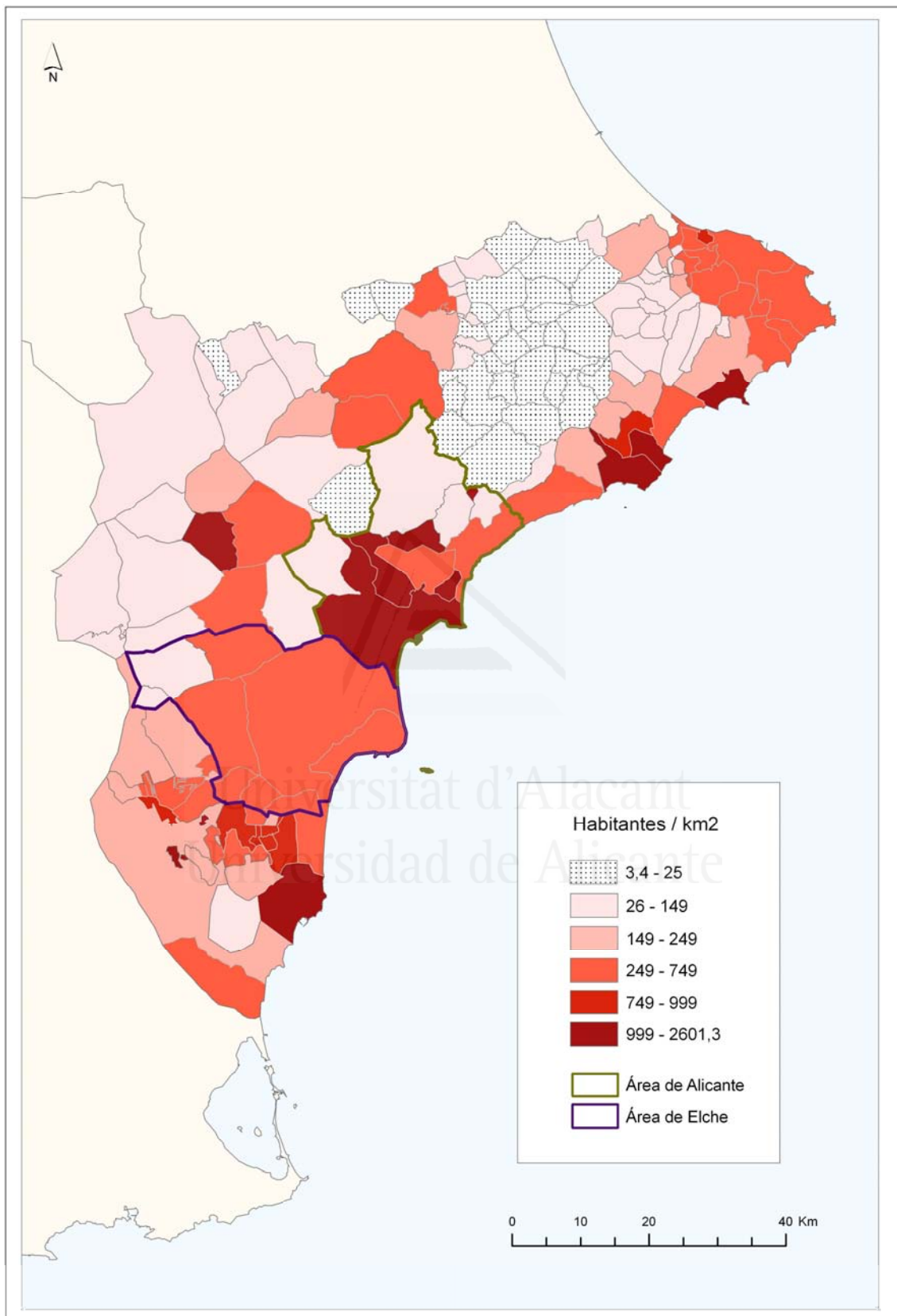
<sup>34</sup> Ruiz i Almar (2010), menciona un estudio realizado por él mismo, junto con Serra y Otero, sobre las Grandes Aglomeraciones Metropolitanas Europeas, realizado en el seno de la Mancomunitat de Municipis del Àrea Metropolitana de Barcelona. En el citado estudio aplican una metodología basada en las *densidades de población*, la existencia de *contigüidad geográfica* y la *intensidad urbana* de las entidades municipales. Además de los criterios mencionados, se considera necesario para poder hablar de gran aglomeración urbana que la ciudad central tenga más de 100.000 habitantes y una densidad superior a 1.500 hab/km<sup>2</sup>, una densidad mínima que se aplica igualmente al conjunto de la aglomeración resultante. No obstante, conviene recordar que este estudio está enfocado a la detección y delimitación de grandes aglomeraciones urbanas, a una escala europea.

Mapa 2.2. Población municipal, 2011



Fuente: INE, Padrón de Habitantes 2011. Elaboración propia.

Mapa 2.3. Densidades de población, 2011



Fuente: INE, Padrón de Habitantes 2011. Elaboración propia.

De entre todas las localidades de la provincia de Alicante destacan, con más de 1.000 habitantes/km<sup>2</sup>, los siguientes municipios:

- Municipios turísticos. Calpe (1.264,6 hab/km<sup>2</sup>), en La Marina Alta; Benidorm (1.862,1 hab/km<sup>2</sup>) y Alfaz del Pi (1.134,6 hab/km<sup>2</sup>), en La Marina Baixa; y Torreveja (1.430,5 hab/km<sup>2</sup>), en La Vega Baja;
- Municipios industriales. Elda (1.195 hab/km<sup>2</sup>), en el Medio Vinalopó;
- Municipios “metropolitanos”. Alicante (1.657,6 hab/km<sup>2</sup>), Sant Joan (2.349,4 hab/km<sup>2</sup>) y San Vicente (1.339,8 hab/km<sup>2</sup>), en L’Alacantí.

Otras localidades muy pobladas de la provincia, como Villena (34.966 habitantes en 2001), Alcoy (61.093), y sobre todo Orihuela (88.714) y Elche (230.354), quedan situadas en “escalones” de densidad algo inferiores, debido a la enorme extensión de sus respectivos términos municipales, un aspecto, el del tamaño de los municipios, de importante consideración cuando se aborda el análisis de las áreas urbanas supramunicipales, debido a su capacidad para condicionar (y limitar) los procesos de integración urbana y funcional. En cuanto a las localidades menos densamente pobladas, podemos destacar tanto los municipios rurales del interior norte de la provincia, que a pesar de su reducida dimensión no superan los 150 hab/km<sup>2</sup> (la mayoría no alcanza siquiera los 25 hab/km<sup>2</sup>), como muchos municipios de las comarcas del Medio y Alto Vinalopó, así como del interior de L’Alacantí.

Por lo que respecta a las localidades de las áreas de Alicante y Elche, no todas sobrepasan el umbral de 250 hab/km<sup>2</sup> (no lo alcanzan Busot, Aigües, Agost y Jijona, en el área de Alicante; y Hondón de las Nieves y Hondón de los Frailes, en el área de Elche), aunque sí la cifra de población absoluta de 1.000 habitantes, que es el nivel mínimo de tamaño demográfico establecido en el *Atlas Estadístico de las Áreas Urbanas en España* (Ministerio de la Vivienda, 2004 y 2007) para que un municipio pueda integrar un área urbana. Como se puede ver en el cuadro 2.1, las localidades más pequeñas son Aigües, Busot y Agost, en el área de Alicante, y Hondón de los Frailes y Hondón de las Nieves, en la de Elche. Por encima de 10.000 habitantes, se encuentran Sant Joan, Mutxamel, El Campello y San Vicente del Raspeig, en Alicante, y San Fulgencio, Aspe, Crevillent y Santa Pola, en Elche.

La breve caracterización demográfica descrita sirve igualmente para explicar la evolución de la población municipal desde mediados del siglo XX (mapas 2.4 y 2.5), así como algunos rasgos de la estructura de la población (mapas 2.6 y 2.7). En relación a la

evolución demográfica, podemos diferenciar dos etapas, una entre 1960 y 1981, y otra entre 1991 y 2011. La primera viene marcada por el periodo del “desarrollismo” (entre 1960 y 1975), caracterizado a nivel urbano por la inmigración, la concentración de la población y el consiguiente crecimiento de las ciudades. La segunda constituye la reciente fase del *boom* inmobiliario, del crecimiento vinculado al “ladrillo” que tan graves consecuencias económicas ha traído, y que en nuestra provincia especialmente (aunque también en el resto de la región y de España) ha dado lugar a crecimientos urbanos, suburbanos y periurbanos extraordinarios.

Cuadro 2.1. Población y densidades en los municipios de las áreas de Alicante y Elche

	Densidad Hab./Km <sup>2</sup>	1960	1970	1981	% 60-81	1991	2001	2011	% 91-11
<b>Área de Alicante</b>									
Agost	72,4	2.622	3.362	3.772	43,9	3.966	4.193	4.831	21,8
Aigües	60,4	720	489	377	-47,6	372	541	1.118	200,5
Busot	97,8	718	629	652	-9,2	971	1.683	3.314	241,3
El Campello	490,9	4.512	5.767	8.278	83,5	10.802	19.237	27.345	153,1
Jijona	45,4	6.439	8.113	8.785	36,4	7.890	7.247	7.429	-5,8
Mutxamel	495,2	4.031	5.373	8.058	99,9	10.281	15.558	23.522	128,8
Sant Joan	2.349,4	5.019	7.202	9.813	95,5	13.555	16.585	22.554	66,4
San Vicente	1.339,8	8.799	16.333	23.350	165,4	29.225	39.666	54.531	86,6
Alicante	1.657,6	121.832	181.550	245.963	101,9	265.473	284.580	334.329	25,9
<b>Total</b>	751,0	154.692	228.818	309.048	99,8	342.535	389.290	478.973	39,8
<b>Área de Elche</b>									
Aspe	286,2	10.399	13.320	15.291	47,0	16.013	16.631	20.292	26,7
Catral	456,9	4.306	4.022	4.246	-1,4	4.478	5.295	9.092	103,0
Crevillent	271,9	14.256	17.172	20.940	46,9	22.694	24.786	28.362	25,0
Dolores	391,4	6.041	5.516	6.017	-0,4	5.817	6.267	7.398	27,2
Hondón de las Nieves	43,8	1.788	1.690	1.562	-12,6	1.426	1.660	3.010	111,1
Hondón de los Frailes	96,6	574	556	528	-8,0	548	622	1.217	122,1
San Fulgencio	630,3	1.602	1.545	1.562	-2,5	1.591	4.039	12.354	676,5
Santa Pola	572,4	6.505	9.121	12.010	84,6	14.957	19.782	33.372	123,1
Elche	707,0	73.720	123.716	164.779	123,5	188.062	194.767	230.354	22,5
<b>Total</b>	494,1	119.191	176.658	226.935	190,4	255.586	273.849	345.451	135,2

Fuente: INE, Censos de Población de 1960, 1970, 1981, 1991 y 2001; Padrón de Habitantes de 2011. Elaboración propia.

Entre 1960 y 1981 la población de la provincia crece casi un 60%, a un ritmo anual de más del 2%, superior al de la región y al del conjunto nacional. En estos veinte

años se pasa de 718.915 habitantes a 1.149.178, gracias a los aportes de la corriente inmigratoria procedente, sobre todo, de Murcia, Castilla-La Mancha y Andalucía. No obstante, el aumento de población de estos años también es causa del crecimiento natural, derivado del incremento de la tasa de natalidad a partir de 1956, que se estabiliza en torno al 20 por mil durante los años 1960-1970, en un contexto de reducción progresiva de la tasa de mortalidad (Gozálvez, 1998).

Sin embargo, este fuerte crecimiento encierra enormes contrastes espaciales, porque el proceso de industrialización y urbanización se concentró en una parte concreta del territorio, mientras que no pocos sectores fueron afectados por un despoblamiento intenso (Burriel y Salom, 2001). En efecto, durante esta etapa, las localidades más beneficiadas fueron los municipios industriales del Vinalopó y de l'Alcoià (Elche, Elda, Petrer, Alcoy, Ibi, etc.), algunas localidades turísticas de la mitad norte de la provincia (Benidorm, Calpe, Denia, Altea, etc.), donde se desarrolló más tempranamente esta actividad, y el área urbana y suburbana de Alicante (Alicante, San Vicente, Sant Joan, Mutxamel y El Campello). Por el contrario, muchos municipios perdieron población, debido a un éxodo rural que contribuyó de manera destacada al crecimiento de las áreas mencionadas. Las pequeñas localidades del interior montañoso del tercio norte de la provincia fueron las más afectadas, pero también algunos municipios agrícolas del Medio y Alto Vinalopó, y muchos otros de la Vega Baja, la comarca alicantina que más emigrantes desplazó a Elche durante esos años (Larrosa, 2000).

En el segundo periodo, que va de 1991 a 2011, la población de la provincia sigue creciendo a un ritmo acelerado, aunque algo menor que en la etapa anterior (crece un 32,3%, frente a un 59,8% entre 1960-1981). De 1991 a 2011 se pasa de 1.292.563 habitantes a 1.934.127, gracias sobre todo a los aportes de la inmigración, que en este periodo es básicamente de origen extranjero; tanto la de tipo "laboral", que en parte también redundaba en el crecimiento de la población por fecundidad, como la que tiene el "ocio" como motivación principal (ingleses, alemanes, rusos, etc.). La provincia suma, pues, casi dos millones de habitantes, una cifra que la sitúa como la cuarta más poblada de España, superando a la de Sevilla, que ocupaba ese puesto hasta 2001. Sin embargo, el periodo de 1991-2011 no ha sido desde el punto de vista demográfico un periodo estable ni de crecimiento homogéneo. Esta etapa viene precedida de una década (1981-1991) de crecimiento demográfico moderado, que en realidad se inicia con la crisis económica de 1975, y que se extiende hasta prácticamente la finalización del siglo XX. Durante estos últimos años, las localidades industriales que tanto habían crecido en las

décadas anteriores entran en una fase de estancamiento (Elda, Ibi, etc.), cuando no de recesión (Alcoy, por ejemplo, pierde 8.000 habitantes entre 1981 y 2001), debido al largo proceso de ajuste productivo por el que están atravesando las actividades industriales tradicionales (calzado, juguete y textil)<sup>35</sup>. En efecto, las industrias alicantinas pasan de la integración vertical de la fase de organización *fordista*, en un momento de mercado asegurado, a la desintegración y la articulación flexible de la producción, con el fin de atenuar los efectos de las fases regresivas de los ciclos del mercado (Ponce, 2003); una estrategia de supervivencia empresarial “eficaz”, pero que no ha servido para impedir ni el estancamiento inicial de la población ni el aumento espectacular de las tasas de paro.

En la década de 1980, en cambio, se inicia el despegue del turismo residencial masivo en la comarca de la Vega Baja, cuyo máximo exponente es la localidad de Torrevieja. Los municipios del litoral sur de la provincia de Alicante ya no han dejado de crecer hasta la actualidad, enlazando los años 1980 y 1990 con la “década prodigiosa” de la construcción (2000-2010), que afecta a los territorios turísticos, como no podía ser de otra manera, pero también a algunos “viejos” entramados industriales y a entidades urbanas mucho más modestas. Así, tal y como se puede ver en el mapa 2.5, casi todos los municipios de la provincia presentan saldos demográficos positivos. Los más destacados se alcanzan en: 1) La comarca de la Vega Baja, por la fijación de residentes “turísticos”, o de “turistas” residentes (primera, segunda y tercera línea de litoral), y por el desarrollo económico vinculado a la construcción y al auge de la agricultura intensiva; 2) Los municipios de primera y segunda línea de litoral de las comarcas de las “Marinas” (Alta y Baja), donde el crecimiento urbano-residencial ha dinamizado sectores vinculados, como la construcción y los servicios, afectando de manera positiva a la población de buena parte de sus respectivos *hinterland* montañosos; y 3) Los municipios de la orla urbana-metropolitana de la capital, hacia donde se han desplazado miles de alicantinos de la ciudad central, sobre todo jóvenes emancipados y familias con hijos, en busca de nuevos modelos residenciales o de viviendas más baratas.

Durante este periodo, por lo tanto, son pocas las localidades de la provincia que pierden población, casi todas ellas situadas en los sectores montañosos del interior. Por

---

<sup>35</sup> La mayoría de ciudades industriales, no obstante, continúan ganando población, debido a un relativo saneado crecimiento natural, herencia de la inmigración joven y “natalista” procedente del sur (sobre todo de Andalucía y Murcia) (Gozálvez, 1995).

lo que respecta a las localidades de las áreas de Alicante y Elche, merece la pena destacar el cambio de tendencia de las pequeñas localidades periféricas (Aigües y Busot, en Alicante, y Hondón de los Frailes y Hondón de las Nieves, en Elche), que pasan de perder población en 1960-1981 a situarse entre las primeras de la provincia en crecimiento demográfico, situación a la que no es ajena su vinculación con las ciudades centrales (sobre todo en el caso de Alicante), de las que salen centenares de residentes todos los años, pero que también responde a la existencia de un importante flujo inmigratorio, protagonizado por turistas-residentes, sobre todo extranjeros. Respecto a las dos ciudades centrales, cabe señalar el mayor crecimiento experimentado en la primera etapa de *concentración* urbana (1960-1975). En el segundo periodo (1991-2011), tanto Alicante como Elche crecen alrededor de un 20%, aunque conviene recordar que parte del incremento demográfico experimentado por las localidades de las áreas respectivas depende en buena medida de la dinámica de las dos “capitales”, con las que en algunos casos llegan a formar una sola ciudad, una “ciudad real”.

Factores como el desarrollo demográfico, la inmigración y la procedencia de los extranjeros, entre otros, han tenido una enorme repercusión en la composición de la población alicantina, en especial en la estructura por edades. Aunque de manera muy sintética, la serie de mapas de población joven y población “mayor” (2.6, 2.7, 2.8 y 2.9) es suficientemente ilustrativa de estas estructuras, cuya evolución marca una tendencia clara hacia el envejecimiento. Al margen de los condicionantes históricos<sup>36</sup>, podemos señalar que, por regla general, la población joven es más numerosa en los municipios de inmigración laboral y en los receptores de los desplazamientos residenciales de proximidad. Los protagonistas de estos dos movimientos son adultos jóvenes, que al “nutrir” con su llegada las cohortes en edad de procrear, han favorecido el incremento de la natalidad, dando lugar, en consecuencia, a un rejuvenecimiento de las pirámides de edades de las poblaciones de acogida. Este es el caso de localidades como Crevillent, Petrer, Aspe, San Vicente, Sant Joan, etc. En cambio, el mapa del envejecimiento se ciñe al espacio rural de interior, deprimido desde el punto de vista demográfico por la pérdida de los adultos jóvenes que emigraron a las ciudades; y también a algunas localidades del litoral (o próximas) especializadas en el turismo residencial, como San

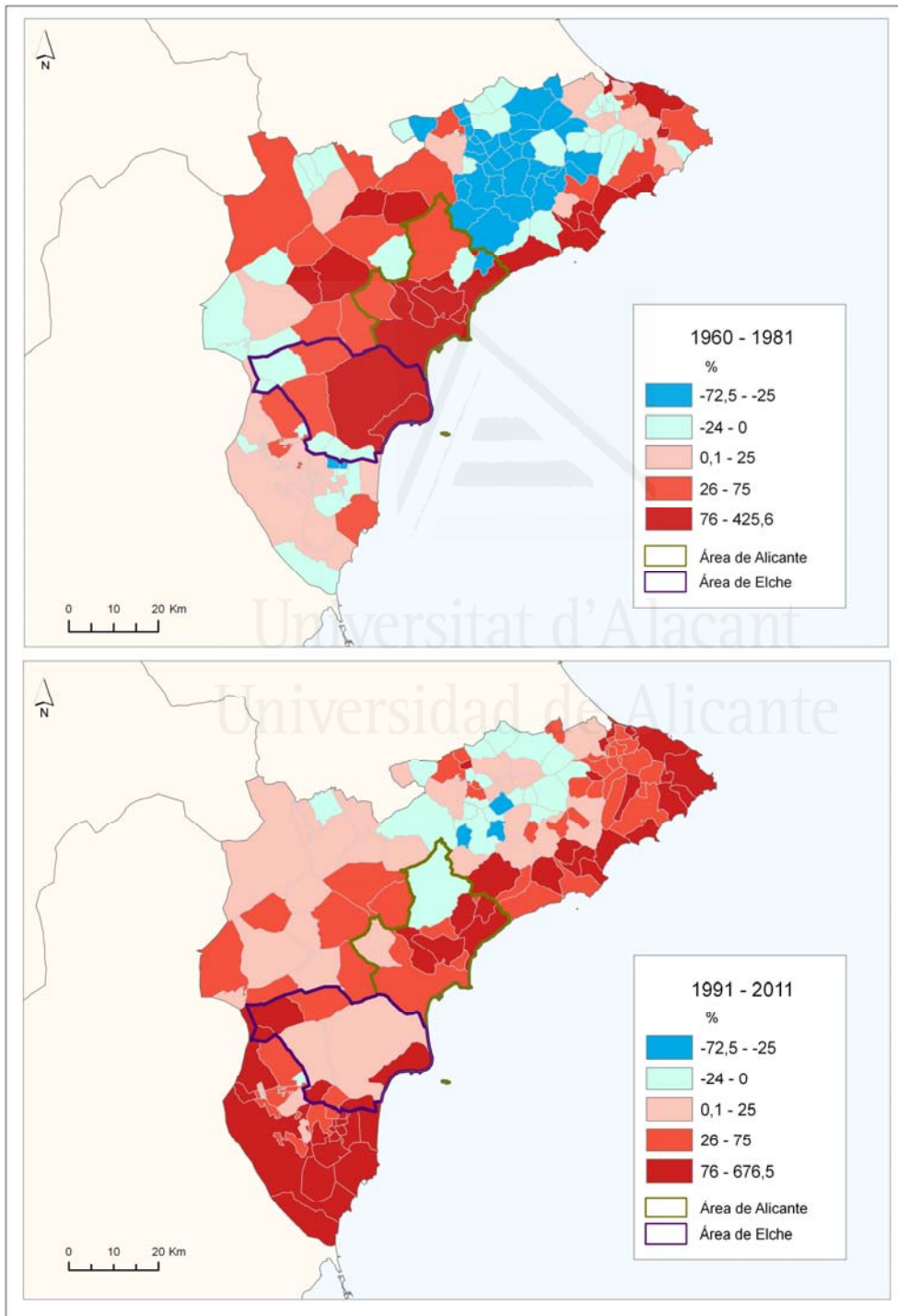
---

<sup>36</sup> Después de 1960, los movimientos migratorios de los adultos jóvenes, pero también motivos culturales, entre otros, han influido en la fecundidad, con índices que suelen ser más altos en las comarcas del sur de la provincia de Alicante que en las del norte; en las localidades de agricultura de regadío que en las de secano; en las grandes entidades urbanas que en los pequeños núcleos del medio rural, etc. (Gozálvez, 1998).



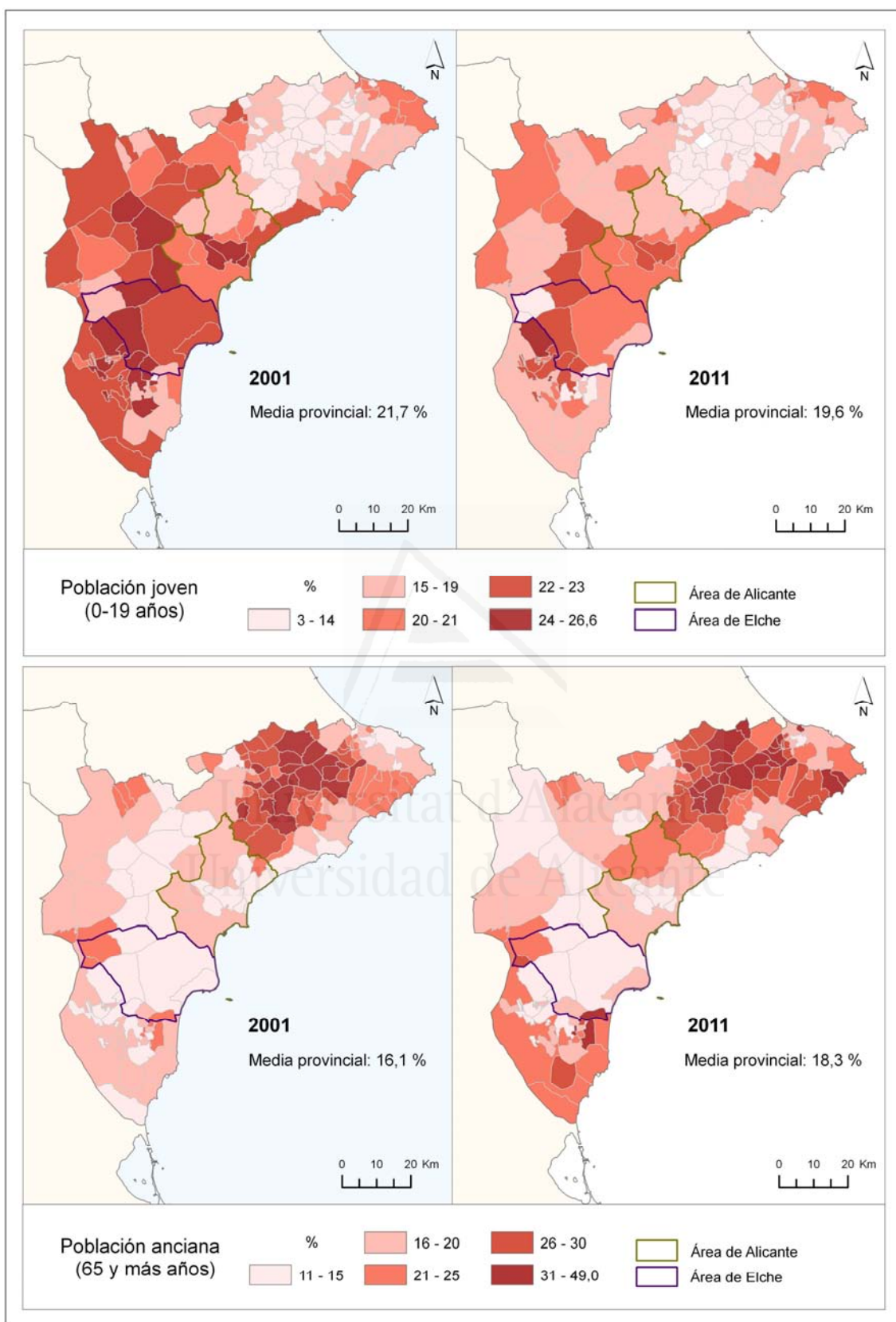
Fulgencio y Rojas en La Vega Baja, o Calpe y Teulada-Moraira en La Marina Alta. La causa del envejecimiento de estos municipios es la inmigración “ociosa” protagonizada por personas de edad más bien avanzada (muchos de ellos jubilados europeos), que buscan en estas localidades un “retiro” que les ofrezca buen clima y, en definitiva, calidad de vida.

Mapas 2.4 y 2.5. *Evolución demográfica, periodos 1960-1981 y 1991-2011*



Fuente: INE, Censos de Población 1960-2001, y Padrón de Habitantes 2011. Elaboración propia.

Mapas 2.6, 2.7, 2.8 y 2.9. Población joven y población envejecida, 2001



Fuente: INE, Censo de Población 2001. Elaboración propia.

### 2.1.2. Población y actividades económicas

La ocupación laboral de la población de la provincia de Alicante es el resultado de una serie de procesos territoriales (económicos, sociodemográficos, etc.) que se han ido sucediendo a lo largo del siglo XX, con especial incidencia de los que han tenido lugar desde 1960: industrialización, inmigración, éxodo rural, *boom* turístico, urbanización, etc. A grandes rasgos, el empleo ofertado en la provincia de Alicante, según actividad económica, sigue los pasos del conjunto regional y nacional. En todos estos ámbitos se repite la misma dinámica a partir de mediados del siglo XX: disminuye de manera vertiginosa la ocupación agrícola; aumenta la industrial, sobre todo entre 1960 y 1980, para luego descender de manera progresiva; se estabiliza al alza el empleo en la construcción, aunque con ligeros vaivenes, según la coyuntura de cada momento; y se incrementa de forma extraordinaria la ocupación en las actividades terciarias, que alcanza en 2001 el 57% del empleo provincial (el 58% en la Comunidad Valenciana y el 63,5% en el conjunto de España).

Los mapas de la ocupación en 2001 representan de manera diáfana la situación del empleo y de la actividad económica en la provincia de Alicante. En conjunto son dos series de cuatro mapas (un mapa por cada rama de actividad principal). En la primera serie de mapas (2.10, 2.11, 2.12 y 2.13) aparecen reflejadas las cifras de población ocupada en la agricultura, la industria, la construcción y los servicios; mientras que en la segunda (2.14, 2.15, 2.16 y 2.17) se destacan los municipios más especializados en cada una de las actividades económicas, siguiendo el Índice de Nelson. A modo de complemento, se ha considerado también la conveniencia de cartografiar el volumen de actividades económicas por municipio (industria, construcción, comercio y restauración), así como las “tasas de paro” municipal, que están estrechamente unidas a las coyunturas y dinámicas económicas del momento, pero también a los rasgos estructurales de la economía de cada localidad.

Conviene recordar que el propósito con este apartado sobre la población ocupada no es analizar con detalle los rasgos del empleo municipal, ni profundizar en los procesos históricos y geográficos que han dado lugar al desarrollo de unas actividades económicas frente a otras, sino ofrecer un marco básico de la ocupación y de las estructuras económicas locales. La conveniencia de abordar, aunque someramente, estos aspectos, además, radica en la influencia que la ocupación y las actividades económicas tienen sobre la movilidad laboral y los procesos de urbanización. Hay empleos más

proclives a los desplazamientos, como los vinculados a la construcción, y otros sin embargo han permanecido tradicionalmente arraigados al espacio local, como los empleos agrícolas (Roquer, 2007). Además, algunas actividades económicas llevan décadas dispersándose por las periferias urbanas, contribuyendo, con ello, a la suburbanización y a la periurbanización, así como a la descentralización del empleo, con lo que se obliga a los trabajadores a recorrer distancias cada vez más grandes para llegar al lugar de trabajo. Todos estos fenómenos no hacen más que incidir en las relaciones funcionales que se dan en el territorio, favoreciendo en muchos casos la formación y consolidación de las *ciudades reales* polinucleares. De manera resumida, podemos distinguir cuatro tipos de espacios en la provincia de Alicante, uno por cada rama de actividad principal de la ocupación laboral.

1. *Espacios ocupacionales de la agricultura*<sup>37</sup>. Este sector representa en 2001 el 4,8% de la ocupación provincial (28.115 ocupados), una cifra algo inferior a la media regional (5,7%) y nacional (6,3%). La agricultura alicantina ha generado la mayor parte del empleo allí donde esta actividad económica ha tenido un desarrollo secular intenso, asociado a cultivos de alta rentabilidad: horticultura tradicional y “bajo plásticos”, frutales, uva de mesa, planta ornamental, etc. Es decir, en las comarcas de La Vega Baja del Segura, el Baix Vinalopó, en las localidades viticultoras del Medio Vinalopó y en algunos municipios litorales, en los que también hay presencia de actividad pesquera. A nivel municipal, las localidades con más población ocupada en la agricultura son Orihuela (2.544 ocupados), asentada sobre la rica huerta del Segura, y Elche (2.458 ocupados), sobre el cono aluvial del Vinalopó; ambos municipios con una enorme extensión superficial de llanura y piedemonte, un hecho que sin duda repercute en la generación de empleo agrícola. Si nos atenemos a la importancia de la ocupación agrícola respecto al conjunto del empleo local, el mapa cambia sustancialmente. En términos relativos, las localidades más agrícolas son las pequeñas localidades rurales del interior montañoso, en las que todavía hay pocas alternativas laborales a la agricultura tradicional de secano (almendros, olivos, cerezos, etc.). También destacan algunos municipios del Medio Vinalopó, como Monforte del Cid, cuya economía gira en buena medida en

---

<sup>37</sup> Se incluye también aquí la pesca, sector modesto a nivel provincial, pero con una incidencia nada despreciable sobre el empleo local en algunos municipios, en especial en Santa Pola.

torno a la uva de mesa “embolsada”<sup>38</sup>, y otros de la Vega Baja, como Cox, Granja de Rocamora y, sobre todo, Pilar de la Horadada, la localidad situada más al sur de la provincia (prácticamente en “campo de Cartagena”), donde se ha desarrollado una moderna actividad hortofrutícola en invernaderos. Estos municipios son, sin duda, los más especializados de la provincia de Alicante en el sector agrícola, tal y como refleja el Índice de Nelson (mapa 2.14).

2. *Espacios ocupacionales de la industria.* La provincia tiene casi 150.000 trabajadores en la industria, un 25,3% del total de ocupados; porcentaje similar al de la Comunidad Valenciana (24,1%), pero algo más elevado que el del conjunto de España (18,4%). Aunque la relevancia del trabajo industrial tiende a disminuir en términos relativos desde la década de 1980<sup>39</sup>, las cifras indicadas ponen de manifiesto la existencia en la provincia de Alicante de actividades industriales muy importantes, tanto en producción como en generación de empleo. La mayor parte de estas actividades se apoyaron en su génesis en artesanías de base local, que durante el *desarrollismo* (1960-1975) se fueron concretando en cada territorio bajo la fórmula de especializaciones productivas; entre éstas destacan las del calzado, el textil y los juguetes, tanto por el volumen de empleados como por el número de empresas (Ponce, 2003). Como resultado, se han ido formando una serie de áreas de especialización industrial, o *sistemas productivos locales* desarrollados a partir de procesos endógenos<sup>40</sup>. Tanto el volumen de empresas (mapa 2.18) como la ocupación industrial, medida en cifras totales, en términos relativos (mapa 2.12) o a partir de indicadores de especialización (mapa 2.15), reflejan de manera fiel la existencia de estos sistemas locales y de sus recientes expansiones territoriales. Las comarcas alicantinas más industriales son las del Alto, Medio y Bajo Vinalopó (distritos industriales del calzado), El Comtat y L’Alcoià (distrito industrial del textil) y la subcomarca de la Foia de Castalla (distrito industrial del juguete). A nivel

---

<sup>38</sup> Se trata de una uva con denominación de origen “Uva de mesa embolsada del Vinalopó”, cuyo peculiar sistema de protección y maduración (una bolsa de papel) permite la comercialización de la uva hasta bien entrado el invierno.

<sup>39</sup> La pérdida de importancia relativa de la industria en el ámbito del empleo se debe al desarrollo de los servicios demandados por las sociedades modernas, pero también a la progresiva “terciarización” del empleo industrial, sobre todo en industrias de producción “fragmentada”, como el calzado, que ha externalizado muchas de las tareas (terciarias) que hace sólo unas décadas estaban integradas en la gran fábrica: transporte, marketing, limpieza, etc. (Ponce, 2003).

<sup>40</sup> La vinculación de los sistemas productivos locales con el territorio ha fomentado tradicionalmente su estudio geográfico: Gozávez Pérez, 1976; Bernabé Maestre, 1975; Ponce Herrero, 1989; Miranda Encarnación, 1991; Valero Escandell, 1992; Martínez Puche, 1998, etc.

municipal, destacan por nivel de especialización, Bañeres (textil), Onil (juguetes), Sax, Salinas, Monóvar y Petrer (calzado), Ibi (juguetes), etc. No obstante, en número de empresas y en empleo industrial (total), Elche es, con diferencia, la localidad más importante de la provincia en este sector de actividad (34.610 ocupados, el 43,1% del total de ocupados), gracias al desarrollo del calzado y de las industrias afines. Por lo que respecta al área de Alicante, la capital es, por una cuestión de tamaño demográfico, la que más ocupados en actividades industriales presenta (11.962; el 10,4% del total; sobre todo en industrias de “alimentación” y “fabricación de productos metálicos”), y la segunda a nivel provincial, aunque las localidades de mayor tradición industrial son San Vicente del Raspeig (3.200; 18,7%) y Jijona (1.968; 62,1%), famosa por la industria turroneira<sup>41</sup>.

3. *Espacios ocupacionales de la construcción.* En 2001, 75.183 alicantinos trabajaban en la construcción, lo que equivale a un 12,8% del total de ocupados, aunque en la actualidad deben ser bastante menos, debido a que la actual crisis económica-laboral se ha cebado especialmente con este sector. En la Comunidad Valenciana y en España el porcentaje de ocupados en la construcción es similar, un 11,9% y un 11,7% respectivamente. La construcción en la provincia de Alicante depende en buena medida del desarrollo del turismo residencial, que ha afectado en las últimas décadas a todo el litoral de la provincia (uno de los más urbanizados de España), en oleadas sucesivas desde la costa hacia un interior cada vez más imbuido por los procesos de urbanización turística. También se ha construido, y mucho, en las ciudades que se hallan más o menos al margen de las actividades turísticas (Elche, Alcoy, Elda-Petrer, Villena, San Vicente del Raspeig, Mutxamel, etc.). En éstas residen “bolsas” importantes de ocupados en la construcción (de acuerdo al tamaño demográfico de la localidad), ya que este sector incluye todo un abanico de “microactividades” profesionales vinculadas a la construcción e instalación de equipamientos internos (electricidad, fontanería, calefacción, etc.), que dependen de una demanda residencial local relativamente estable. Sin embargo, la mayor parte de las empresas de construcción (mapa

---

<sup>41</sup> La fama del turrón de Jijona, no obstante, ha dejado en un segundo término a la mayor empresa del municipio, que no es agroalimentaria, sino dedicada al cuidado de la higiene personal. La empresa *Arbora* y *Ausonia*, en efecto, tiene en Jijona una de las mayores plantas de fabricación de pañales de España; y la mayor empresa industrial de toda la provincia, con más de 500 trabajadores. *Diario La Verdad*, 24 de agosto de 2012.

2.19) y de la población (relativa) ocupada en este sector (mapa 2.12), así como los mayores niveles de especialización laboral (mapa 2.16), se encuentran en el litoral y en los *hinterlands* de las localidades costeras, donde la construcción se ha desarrollado más como una “industria”, que como un “servicio” de un bien necesario (la vivienda). Especialmente llamativo es el grado de especialización laboral que se alcanza en algunos municipios interiores de las comarcas de La Marina Alta (Benimeli, 39,8% de ocupados en la construcción; Beniarbeig, 33,6%; Benitachell, 29%, etc.), y de La Vega Baja (Bigastro, 35%; Benijófar, 31,1%, Rafal, 30,5%, etc.). Por lo que respecta a las áreas de Alicante y Elche, destacan por encima del resto las dos ciudades centrales, que por tamaño demográfico son, a su vez, las dos primeras de la provincia en número de empresas y de ocupados en la construcción (11.643 ocupados en Alicante –el 10,1% del total–; y 7.393 en Elche –el 9,2%–); en términos relativos, sin embargo, este sector de actividad es más importante en San Fulgencio y Dolores (área de Elche, pero localizadas en el Vega Baja), y en Agost y Mutxamel (área de Alicante).

4. *Espacios ocupacionales de las actividades terciarias.* Los servicios emplean al 57,1% de los ocupados alicantinos, un porcentaje algo menor al alcanzado por la región (58,2%) y por el conjunto de España (63,6%), debido al peso que la industria tiene en la estructura económica y laboral de la provincia. Los servicios reúnen una gran cantidad y variedad de actividades, como el comercio, la hostelería, la educación, la administración pública, las actividades sanitarias, las financieras, etc. Algunas de ellas están directamente relacionadas con las necesidades básicas de la demanda local, como el comercio<sup>42</sup> (mapa 2.20); otras dependen de la función administrativa de la ciudad, como las vinculadas a la administración pública; y otras se orientan con facilidad a la demanda externa (por ejemplo la turística), como la hostelería (mapa 2.21). Así pues, el empleo en las actividades terciarias suele ser más numeroso en las ciudades de mayor tamaño demográfico (Alicante, Elche, Alcoy, San Vicente, etc.) y en las de rango funcional y turístico elevado, alcanzándose en estas dos últimas, además, una mayor especialización laboral. En la provincia de Alicante, por lo tanto, los servicios destacan a nivel empresarial y laboral en los municipios turísticos del

---

<sup>42</sup> En especial, el llamado comercio cotidiano (bienes básicos de alimentación, higiene personal, etc.).

litoral y en la capital. Entre los primeros hay que mencionar el área urbana de Benidorm (compuesta por Benidorm, Finestrat, Alfaz del Pi y La Nucia), que debido a su mayor orientación turística hotelera, ha desarrollado una amplísima gama de servicios (comercio, hostelería, restauración, guías turísticos, ocio familiar, etc.), que dan empleo a más de 25.000 trabajadores sólo en Benidorm (el 84% de los residentes en el municipio de Benidorm). Por lo que respecta a la capital provincial, la ocupación en los servicios roza el 80%, un porcentaje elevado, que sitúa a Alicante como ciudad muy especializada en este tipo de actividades; especialización que, sin llegar a ese nivel, afecta por igual a algunas de las localidades de su área de influencia, como Sant Joan (74,3% de ocupados en servicios), El Campello (69,3%) o San Vicente (64,8%). Del área de Elche sobresale la capital ilicitana, aunque “sólo” en términos absolutos (35.873 ocupados; el 44,7%), y especialmente Santa Pola (4.839; el 66,1%), por su condición de ciudad de ocio (turístico y “metropolitano”) de segundas residencias.

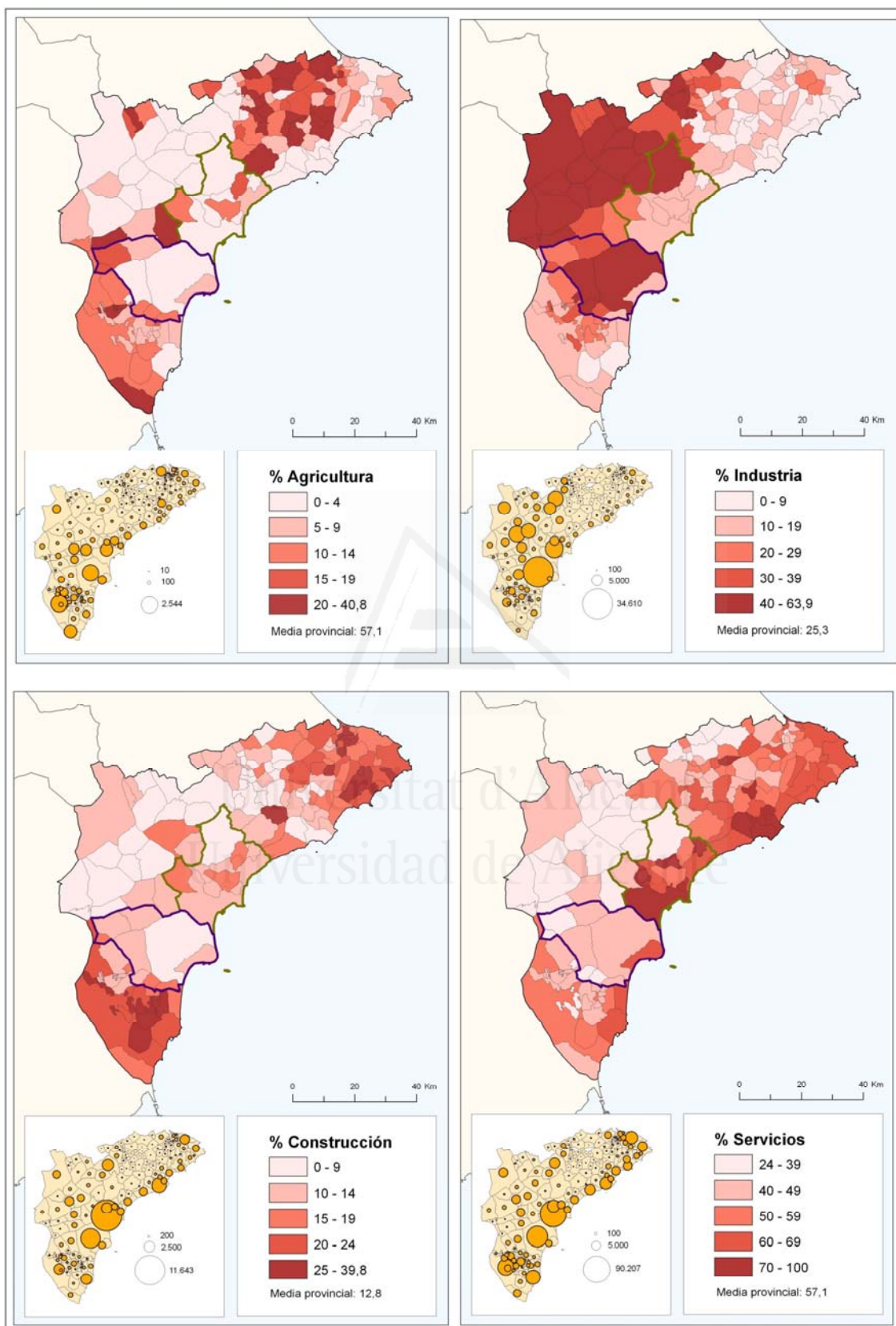
Respecto a las cifras de paro (mapas 2.22 y 2.23), obtenidas del Anuario Estadístico de La Caixa<sup>43</sup>, cabe destacar la enorme diferencia entre las reducidas “tasas” de 2001 (en pleno apogeo económico) y las elevadísimas de 2011 (metidos de lleno en la crisis económica). Sin embargo, estas diferencias desaparecen cuando el análisis se traslada al plano territorial, ya que el paro siempre suele afectar más, de manera tradicional, a las comarcas industriales, sobre todo a raíz de la reestructuración productiva iniciada en la segunda mitad de la década de 1970. Al tratarse de espacios concretos en los que una buena parte de la población activa se emplea, de forma directa o indirecta, en el mismo tipo de industria (Ponce, 2003), el desempleo puede llegar a afectar de manera masiva a localidades enteras. Los porcentajes más elevados se alcanzan en Crevillent, Monóvar, Salinas, Elda, Elche, etc.; y en otros municipios especializados en la construcción (el sector más perjudicado por la crisis), como Bigastro, Redován o Rafal.

---

<sup>43</sup> No se trata de verdaderas tasas de paro, ya que el porcentaje de cada municipio representa el “paro registrado” en las oficinas de empleo (no el real), sobre la población potencialmente activa (los mayores de 16 años, entre los que deben haberse incluido a los estudiantes).

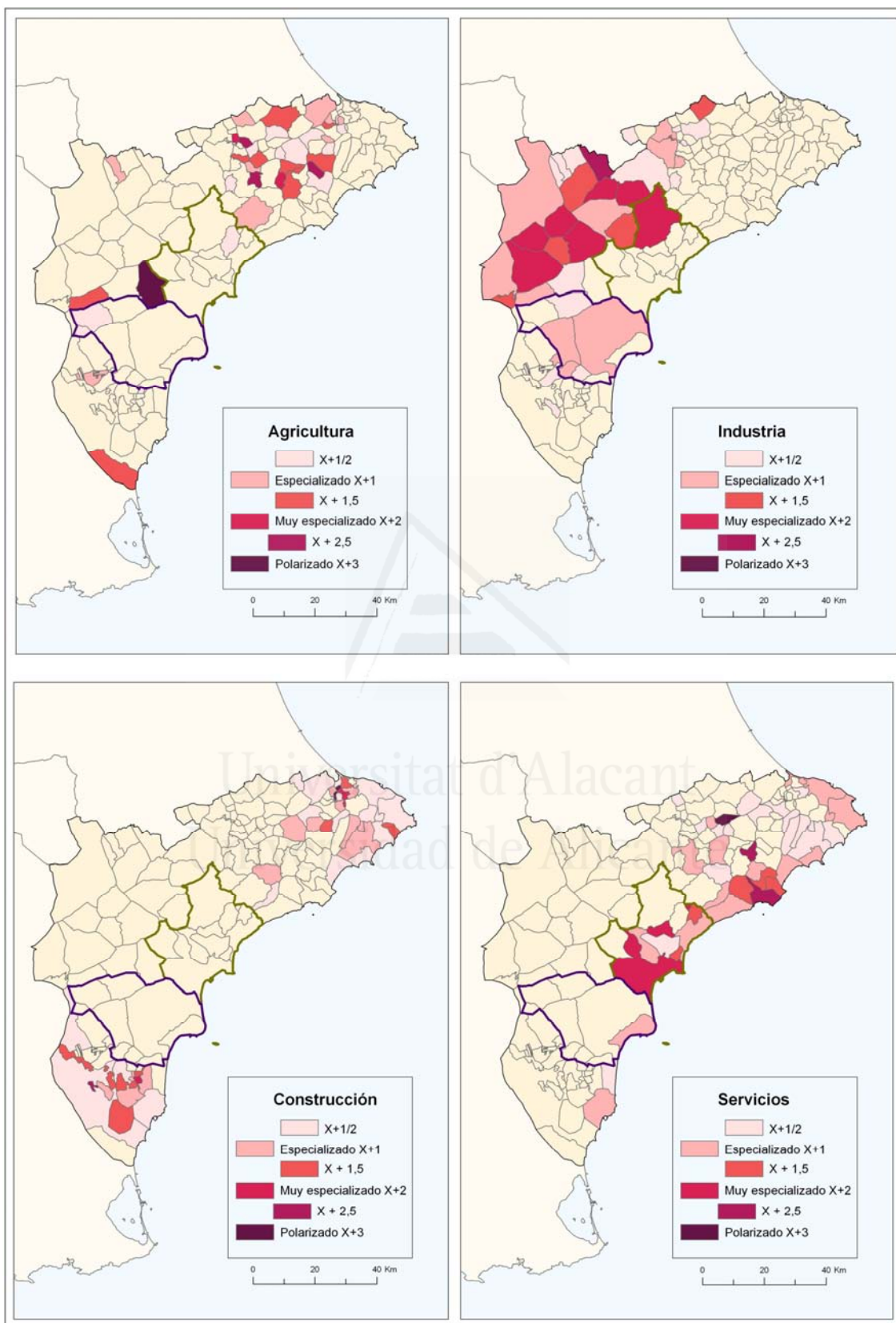


Mapas 2.10, 2.11, 2.12 y 2.13. *Ocupados por ramas de actividad* \*, 2001



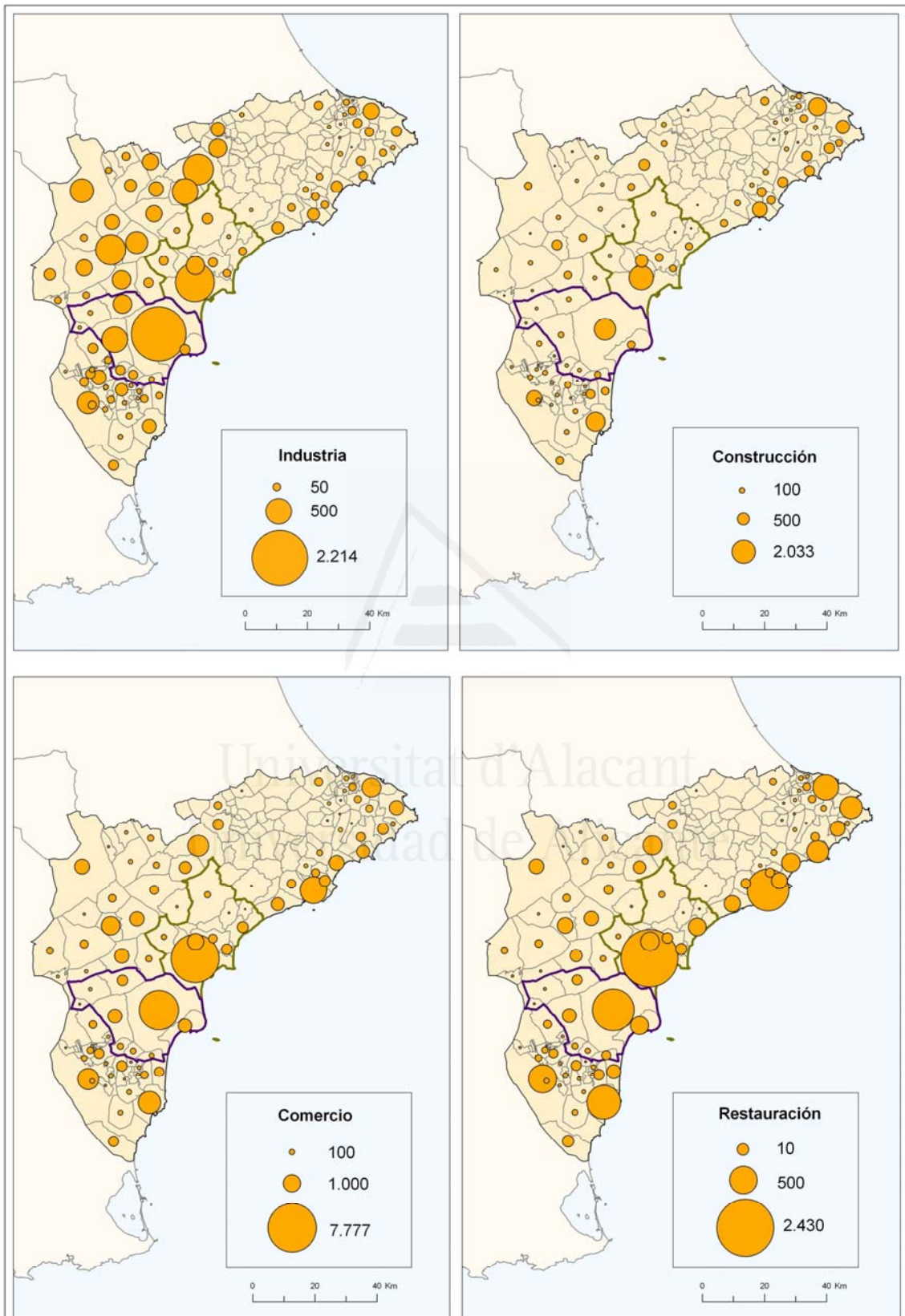
\* Totales y porcentaje de ocupados en cada rama de actividad sobre el total de ocupados de cada municipio  
 Fuente: INE, Censo de Población 2001. Elaboración propia.

Mapas 2.14, 2.15, 2.16 y 2.17. Ocupados por ramas de actividad, 2001. Especialización municipal (Índice de Nelson)



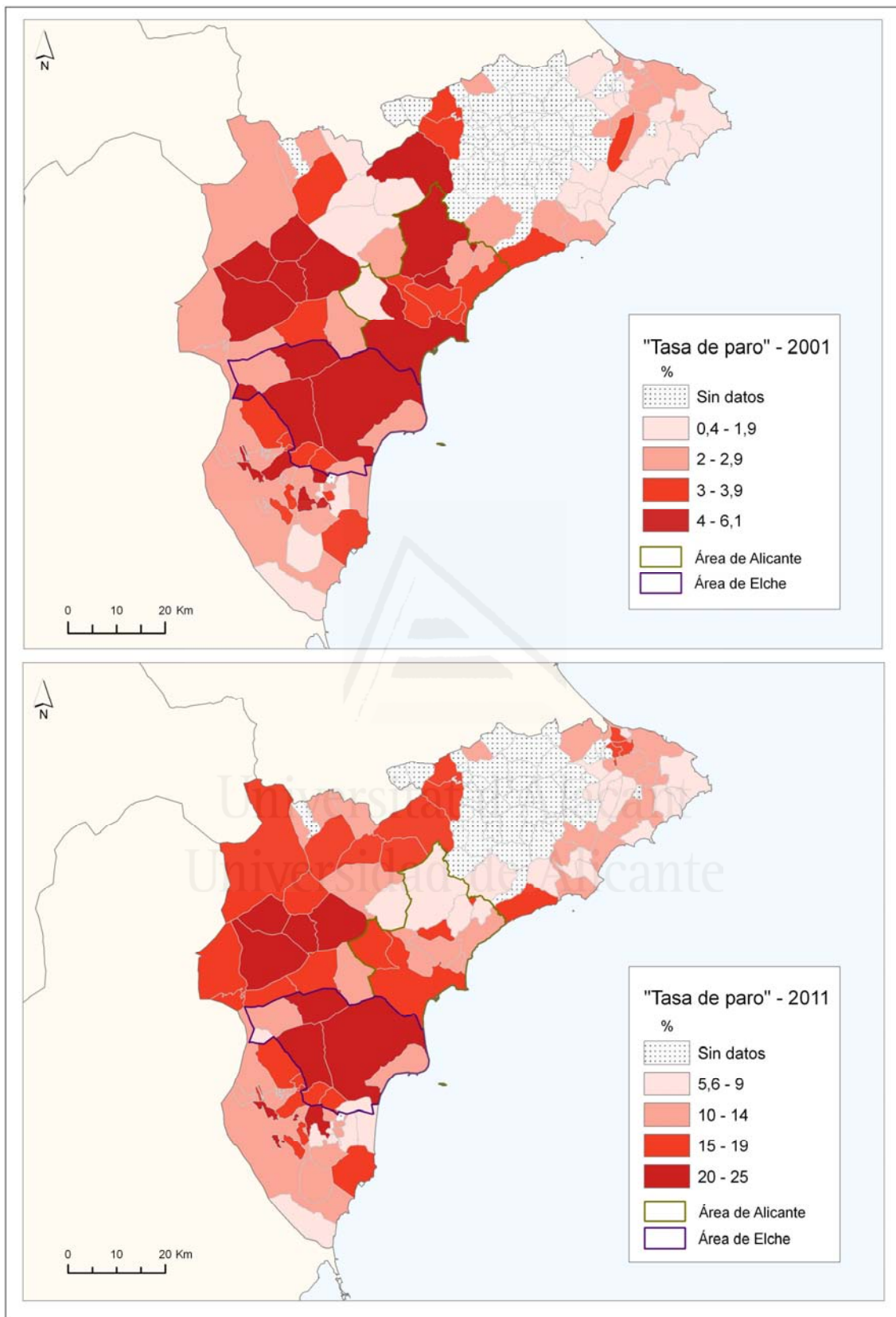
Fuente: INE, Censo de Población 2001. Elaboración propia.

Mapas 2.18, 2.19, 2.20 y 2.21. *Actividades económicas\* en industria, construcción, comercio y restauración, 2011*



\* Actividades económicas: Entidades sujetas al Impuesto de Actividades Económicas (IAE).  
 Fuente: La Caixa, Anuario Estadístico 2012. Elaboración propia.

Mapas 2.22 y 2.23. Desempleo, 2001 y 2011



Fuente: La Caixa, Anuario Estadístico. Elaboración propia.

## 2.2. Ocupación, usos del suelo, procesos y tipologías periurbanas

Las transformaciones territoriales responden en buena medida a las dinámicas sociodemográficas y económicas. Entre 1960 y 1975 se produjo un fuerte crecimiento económico, cuya extrema polarización urbana benefició sobremanera a las grandes ciudades (y a algunas de tamaño medio, como Elche o Alicante), dando lugar a un desarrollo urbano caracterizado por la concentración espacial y la acumulación demográfica. La fase en la que nos encontramos<sup>44</sup>, después de una primera mitad de la década de 1980 de estancamiento económico y de cierta estabilidad en las expansiones urbanas, se inicia aproximadamente con la entrada de España en la Unión Europea (1986). A partir de este momento se asiste a una recuperación económica que se ha prolongado, salvando la crisis del periodo 1992-1994, hasta los últimos años de la primera década del siglo XXI. La etapa de crecimiento económico que acabamos de abandonar es también una etapa de cambios sociales y de nuevos procesos y dinámicas espaciales. Entre estos últimos destacan, en la esfera urbana, los siguientes: la dispersión de la población en el territorio, la desconcentración y descentralización de las actividades productivas y un crecimiento sin precedentes de las dotaciones y las infraestructuras de comunicación y transportes (Sorribes y Romero, 2001).

Algunos de estos rasgos característicos han afectado intensamente las escenografías urbanas de nuestras ciudades, alterando su imagen “tradicional” y transformado, cuando no “aniquilando”, muchos paisajes agrícolas y naturales de interés cultural y ambiental, que todavía sobrevivían en el periurbano de multitud de ciudades españolas (huertas de Valencia, Murcia, Alicante, etc.). Esta sucesión de cambios en los usos del suelo son fácilmente apreciables a través de las clásicas fotografías aéreas y de las más actuales *ortofotos* digitales e imágenes de satélite, que gracias a las TIC (Tecnologías de la Información y la Comunicación), como Internet, se hallan al alcance de cualquier interesado. Entre estas últimas fuentes de información hay que mencionar necesariamente el proyecto europeo *CORINE Land Cover* (CLC)<sup>45</sup>, que ha abierto una serie de posibilidades extraordinarias en este campo. El proyecto CLC tiene como

---

<sup>44</sup> Como tal, consideramos la situación experimentada desde principios de la década de los 90, aunque la actual crisis económica, iniciada en 2008, ya está teniendo efectos en el desarrollo urbano; lo que quizás sea un síntoma de cambio de ciclo, es decir, de la finalización de una etapa (de enorme expansión urbana) y del comienzo de otra (de estancamiento), sobre la que todavía existirían, en cualquier caso, muchas incógnitas.

<sup>45</sup> La Agencia Europea de Medio Ambiente es la responsable del proyecto, en el que colaboran los gobiernos nacionales de los estados integrantes de la Unión. En España, el proyecto *Corine Land Cover* es competencia del Ministerio de Medio Ambiente, Medio Rural y Marino.

objetivo principal la creación de una base de datos sobre las coberturas y los usos del territorio, utilizando para ello imágenes de satélite “fotointerpretadas”, que se irán actualizando periódicamente. Si bien la escala de la base de datos resultante es muy pequeña (1:100.000) para realizar estudios de detalle, lo que la hace poco útil para la planificación y la ordenación del territorio en ámbitos urbanos, resulta de enorme valía para analizar y estudiar las transformaciones territoriales a escala nacional, regional, provincial e, incluso, comarcal. La primera base de datos fue finalizada en el año 1990, aunque con imágenes de satélite de 1987. Posteriormente se han realizado dos actualizaciones más, una en 2000 y otra en 2006 (con imágenes captadas en 2005 y 2006).

La publicación de CLC de la base de datos de usos del suelo con imágenes de 1987 y, posteriormente, de 2006, nos ha permitido comprobar cuáles han sido los cambios territoriales provocados por los procesos urbanos que han tenido lugar durante ese periodo, que constituye la etapa de mayor crecimiento urbano en España. Para ello, he realizado una serie de cuadros y mapas comparativos (1987-2006), con los que se visualizan con suma nitidez dichos cambios. El más sustancial es, sin duda, el que atañe al crecimiento de las superficies urbanas (residenciales, industriales, comerciales, dotacionales, etc.), cuya extraordinaria expansión es consecuencia directa de los procesos característicos de esta fase: dispersión demográfica, descentralización y desconcentración productiva, incremento dotacional y de infraestructuras de todo tipo, etc. Así, en algo menos de 20 años, el suelo artificial de la provincia de Alicante ha pasado de 250 km<sup>2</sup> a 490 km<sup>2</sup>. Es decir, se ha multiplicado prácticamente por dos; ha crecido un 95,8%, por “sólo” un 38% la población entre 1991 y 2006. Sin embargo, este crecimiento se ha realizado sobre un modelo de desarrollo urbano-territorial preexistente, por lo que a simple vista, los mapas de las coberturas del suelo de 1987 y 2006 no difieren demasiado, salvo, claro está, por la ampliación de las llamadas “superficies artificiales”<sup>46</sup>.

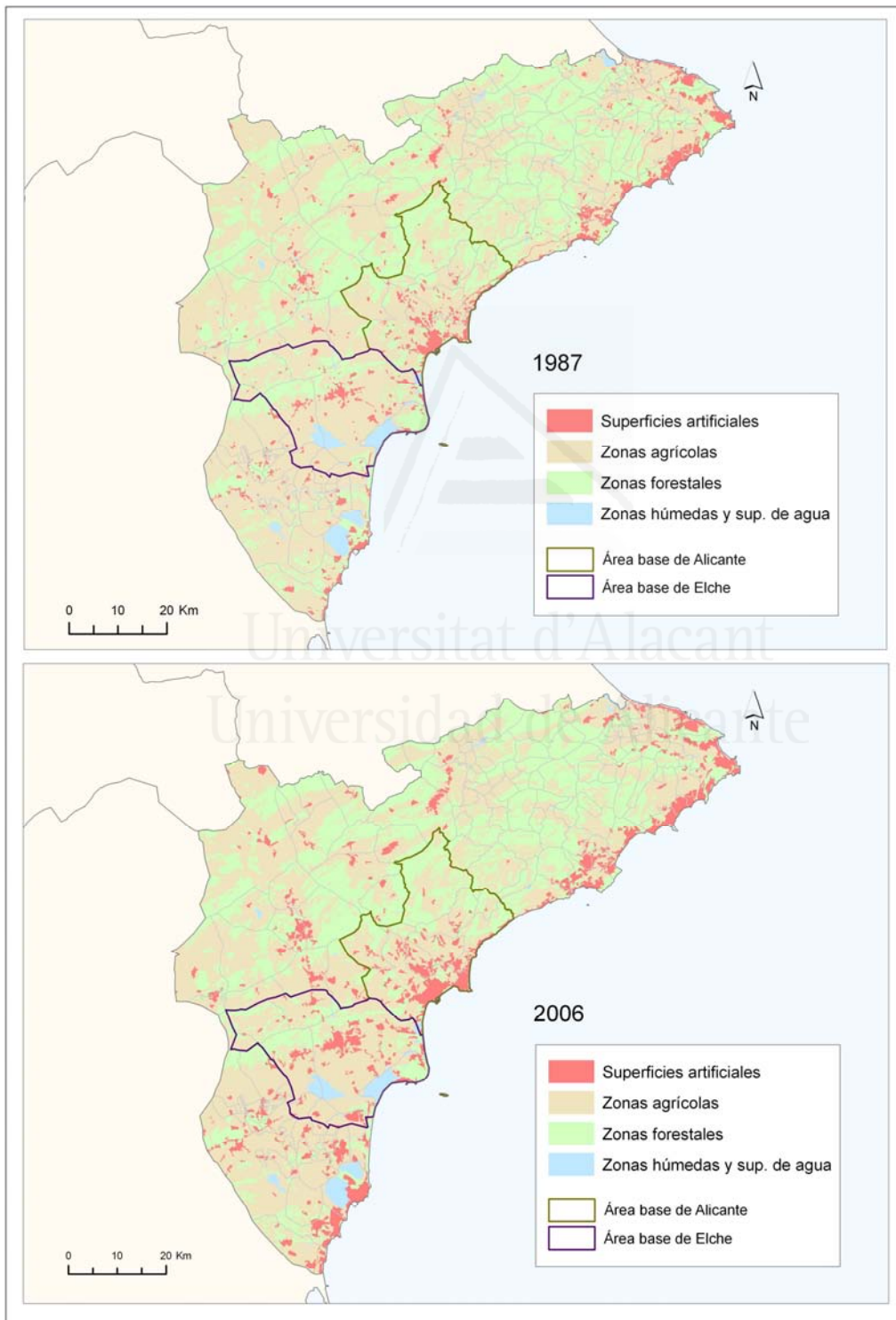
A grandes rasgos, la expansión urbana de las últimas décadas ha reforzado, tal y como se puede apreciar en los mapas 2.24 y 2.25, el desarrollo de los dos grandes espacios urbanos de la provincia de Alicante: el litoral turístico, al que pertenece la capital provincial y su área urbana, y los valles industriales del interior, en el que podemos situar a Elche y a algunas de las localidades de su área funcional (sobre todo

---

<sup>46</sup> Suelo urbano (continuo y discontinuo), industrial, comercial, dotacional, infraestructuras de transporte, zonas verdes dotacionales y campos de golf, escombreras, etc. Proyecto *Corine Land Cover*.

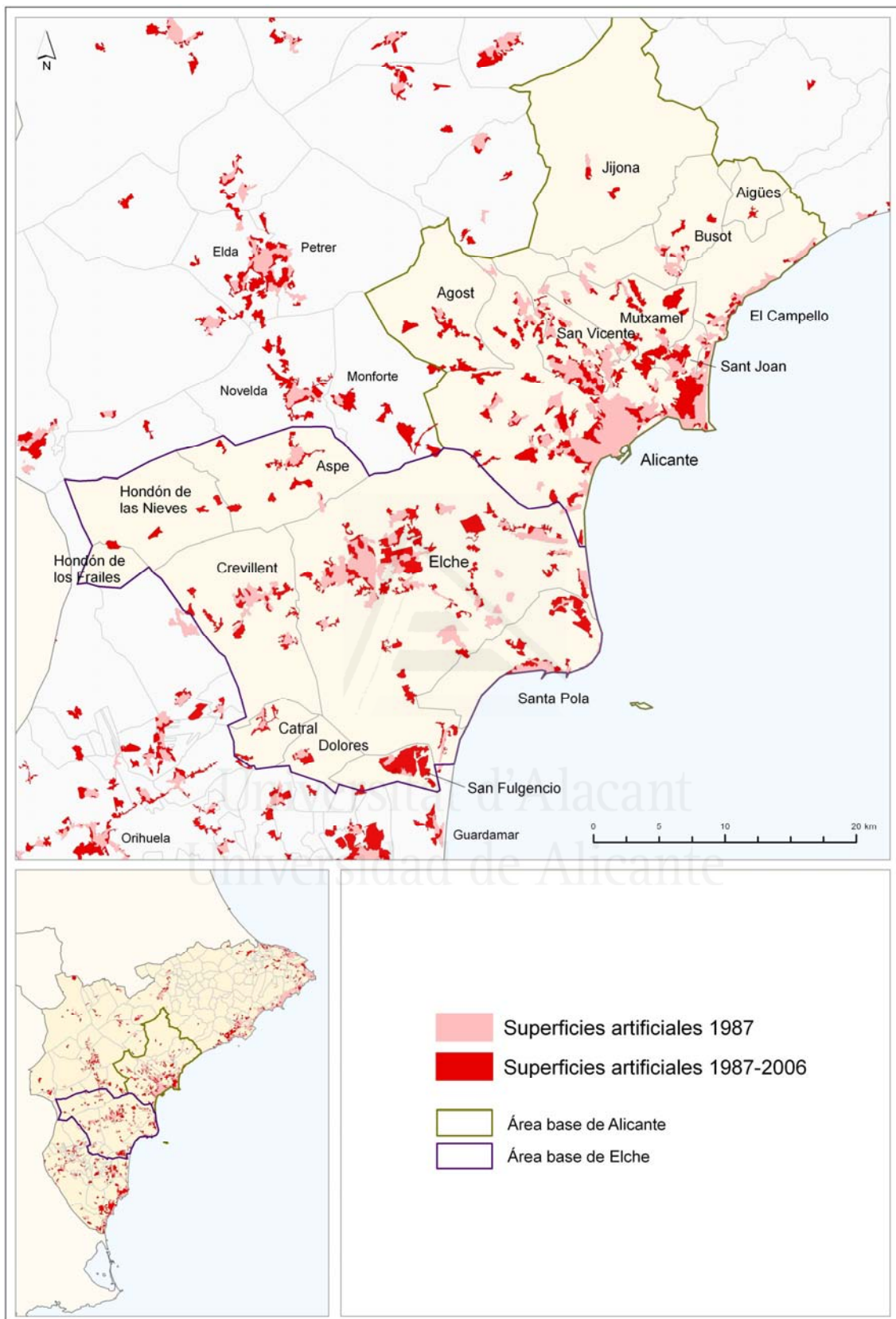
Crevillent y Aspe). A estos dos espacios, se suma una comarca entera, la de la Vega Baja, que a pesar de su rico pasado agrícola se está urbanizando a pasos agigantados, debido a la construcción masiva de urbanizaciones de turismo residencial, que parecen haber encontrado en este territorio un enclave privilegiado.

Mapas 2.24 y 2.25. Usos del suelo principales, 1987 y 2006



Fuente: *Corine Land Cover*, 1987 y 2006. Elaboración propia.

Mapa 2.26. Evolución del suelo artificial en las áreas de Alicante y Elche, 1987-2006



Fuente: Corine Land Cover, 1987 y 2006. Elaboración propia.



En las áreas de Alicante y Elche, por su parte, la ampliación del suelo urbano artificial está fuertemente condicionada por las dinámicas (expansivas) y por los modelos de crecimiento de las ciudades centrales. En el área de Alicante, por ejemplo, la intensidad de las transformaciones territoriales inherentes a la adopción de nuevos usos, está directamente relacionada con la configuración de un espacio metropolitano, cuyo factor principal de organización del territorio es el suelo residencial, en permanente expansión por la demanda de la población de la capital (Vera, Torres; 2000). Alicante ha crecido siguiendo un modelo radioconcéntrico, apoyado en los ejes viales de la red estatal de carreteras, a partir de los cuales se ha ido “suburbanizando” el territorio en anillos sucesivos, aunque de escaso alcance. En efecto, en comparación con otras ciudades dinámicas, como Valencia, la dispersión urbana de Alicante es de radio muy corto, alcanzando plenamente a sólo cuatro municipios vecinos (las antiguas pedanías de San Vicente, Sant Joan, Mutxamel y El Campello), que acogen la función residencial que huye de la ciudad central, mientras que las demás actividades siguen por lo general acantonadas en el municipio de Alicante (Ponce, 2006). No obstante, en el periodo de referencia (1987-2006), como se puede ver en el mapa 2.26, además de densificarse el tejido suburbano, se asiste a una extensión de la periurbanización, que ya alcanza a las localidades de Agost, Busot y Aigües, con una urbanización dispersa y fragmentada, pero todavía plenamente polarizada por la capital. A este crecimiento ha contribuido la función residencial, tal y como se ha puesto de manifiesto, pero también las actividades terciarias, sobre todo las de índole comercial, que desde hace unos años han comenzado a implantarse también fuera del municipio central.

Como resultado de estas dinámicas, el suelo artificial en el área funcional de Alicante ha pasado de 52 km<sup>2</sup> en 1987 a 91,6 km<sup>2</sup> en 2006 (cuadro 2.2); es decir, se ha incrementado un 76,3% durante esos años, un porcentaje elevado, pero algo inferior al del conjunto provincial (95,8%), un dato que podría llamar la atención si no fuera por la intensidad de los procesos urbanos que tradicionalmente ha acogido la provincia de Alicante, que es uno de los “epicentros” nacionales del *boom* del turismo residencial. Otro dato llamativo es la relativa concentración de la expansión urbana dentro de los límites municipales de la capital. De los 39,6 km<sup>2</sup> de suelo artificial ganados entre 1987 y 2006 en el área de Alicante, algo más de 20 km<sup>2</sup> (el 51%) corresponden a crecimientos urbanos dentro del municipio central, que es un municipio grande (201,3 km<sup>2</sup>), donde, por lo tanto, todavía tienen cabida muchos desarrollos urbanos y suburbanos. No obstante, tal y como se puede apreciar en el cuadro correspondiente (cuadro 2.2), el

peso de la capital (en términos espaciales) en la urbanización del territorio del área se ha reducido entre 1987 y 2006. Esta evolución, como se puede intuir, no es fruto del agotamiento del suelo del municipio central, sino de las ventajas comparativas que ofrecen las localidades próximas, donde junto a las nuevas promociones residenciales, se construyen, además, infraestructuras, equipamientos y dotaciones, de acuerdo a las necesidades de los nuevos habitantes. Así pues, la capital continúa creciendo a un ritmo acelerado (63,6%), pero menor que el del conjunto del área (76,3%), y muy inferior al experimentado por localidades vecinas como Mutxamel (246,5%), que es la que más ha crecido en términos absolutos después de la ciudad central.

Cuadro 2.2. *Superficies artificiales (km<sup>2</sup>) en el área de Alicante, 1987 y 2006.*

Municipios	1987 km <sup>2</sup>	2006 km <sup>2</sup>	2006-1987 km <sup>2</sup>	2006/1987 (%)
Área Alicante				
Agost	0,4	3,7	3,3	833,2
Aigües	0,0	0,3	0,3	-
Busot	1,4	2,5	1,2	85,1
El Campello	5,6	7,0	1,4	26,0
Jijona	0,3	1,0	0,7	271,0
Mutxamel	2,5	8,8	6,3	246,5
Sant Joan	2,3	4,4	2,1	91,5
San Vicente del Raspeig	7,8	12,0	4,2	53,2
Alicante	31,7	51,9	20,2	63,6
<b>TOTAL</b>	<b>52,0</b>	<b>91,6</b>	<b>39,6</b>	<b>76,3</b>
<b>% de la ciudad central respecto al total</b>	61,0	56,7	51,0	

Fuente: Corine Land Cover, 1987 y 2006. Elaboración propia.

En Elche, por su parte, la expansión urbana y periurbana ha estado muy condicionada por su estructura y dimensión municipal. El enorme tamaño del término municipal ilicitano ha contenido internamente buena parte del crecimiento suburbano que ha tenido lugar en las últimas décadas. Por ese motivo, las localidades “periféricas” han estado menos expuestas a las dinámicas urbanas (y también socioeconómicas) originadas en Elche, por lo que su predisposición a acoger, por ejemplo, áreas residenciales destinadas a una demanda “central” (ilicitana), ha sido mucho menor que en el caso de Alicante. De cualquier forma, en Elche también se deja entrever un modelo de crecimiento urbano próximo al radioconcéntrico, sustentado por las carreteras principales y por la densa red viaria que estructura el campo de Elche (el cono aluvial del río-rambla Vinalopó). Sin embargo, desde mi punto de vista quizás es más

preciso hablar de un modelo básico de ejes de dispersión urbana, organizado a partir de dos carreteras, la Nacional 340, que une Elche con Crevillent y Alicante, y la Comarcal 865-84, que hace lo propio con Santa Pola y Aspe. Estos dos ejes se han convertido en los últimos años en aglutinadores del crecimiento urbano y suburbano de Elche, pero también en catalizadores de una intensa dispersión urbana, protagonizada por la construcción tanto de viviendas unifamiliares y unidades fabriles aisladas, como de grandes urbanizaciones residenciales.

La concentración de buena parte de los procesos urbanos dentro del término municipal ilicitano, podría hacernos pensar que las localidades del área de Elche no se han beneficiado de la dinámica expansiva de la ciudad central y que, por lo tanto, apenas han experimentado crecimientos urbanos significativos. Nada más lejos de la realidad. En el área de Elche la ocupación del territorio entre 1987 y 2006 con suelos artificiales ha sido incluso superior que en el área de Alicante, debido al crecimiento de la ciudad central (20,2 km<sup>2</sup>; un 87,6% entre 1987 y 2006), pero también, y de manera destacada, por la expansión urbana que ha afectado a los municipios vecinos. Éstos han acogido más del 50% de las nuevas urbanizaciones (residenciales, industriales, etc.) del área, un porcentaje superior al de las localidades análogas del área de Alicante. Parte de este crecimiento está relacionado con dinámicas territoriales propias de la capital ilicitana, sobre todo en lo que concierne a la expansión del suelo industrial, que lleva décadas de descentralización, pero sobre todo es fruto de procesos urbanos locales, relacionados con la situación y el modelo de desarrollo económico en cada caso. En este sentido, merece ser destacada la extensión alcanzada en el periodo 1987-2006 por la urbanización turística, que se ha centrado especialmente en Santa Pola y en San Fulgencio; 10 km<sup>2</sup> de superficie artificial entre ambas, una cuarta parte del crecimiento urbano experimentado en el área de Elche. Esta última localidad ha multiplicado por siete el suelo urbano entre 1987 y 2006, debido a las sucesivas expansiones de la urbanización “La Marina”, en la que residen miles de ciudadanos extranjeros. En cualquier caso, en el área de Elche la ciudad central todavía concentra casi el 60% del suelo urbanizado, aunque aquí la pérdida relativa de importancia de la ciudad central en la expansión de las superficies artificiales ha sido mayor que en Alicante.

Cuadro 2.3. Superficies artificiales (km<sup>2</sup>) en el área de Elche, 1987 y 2006.

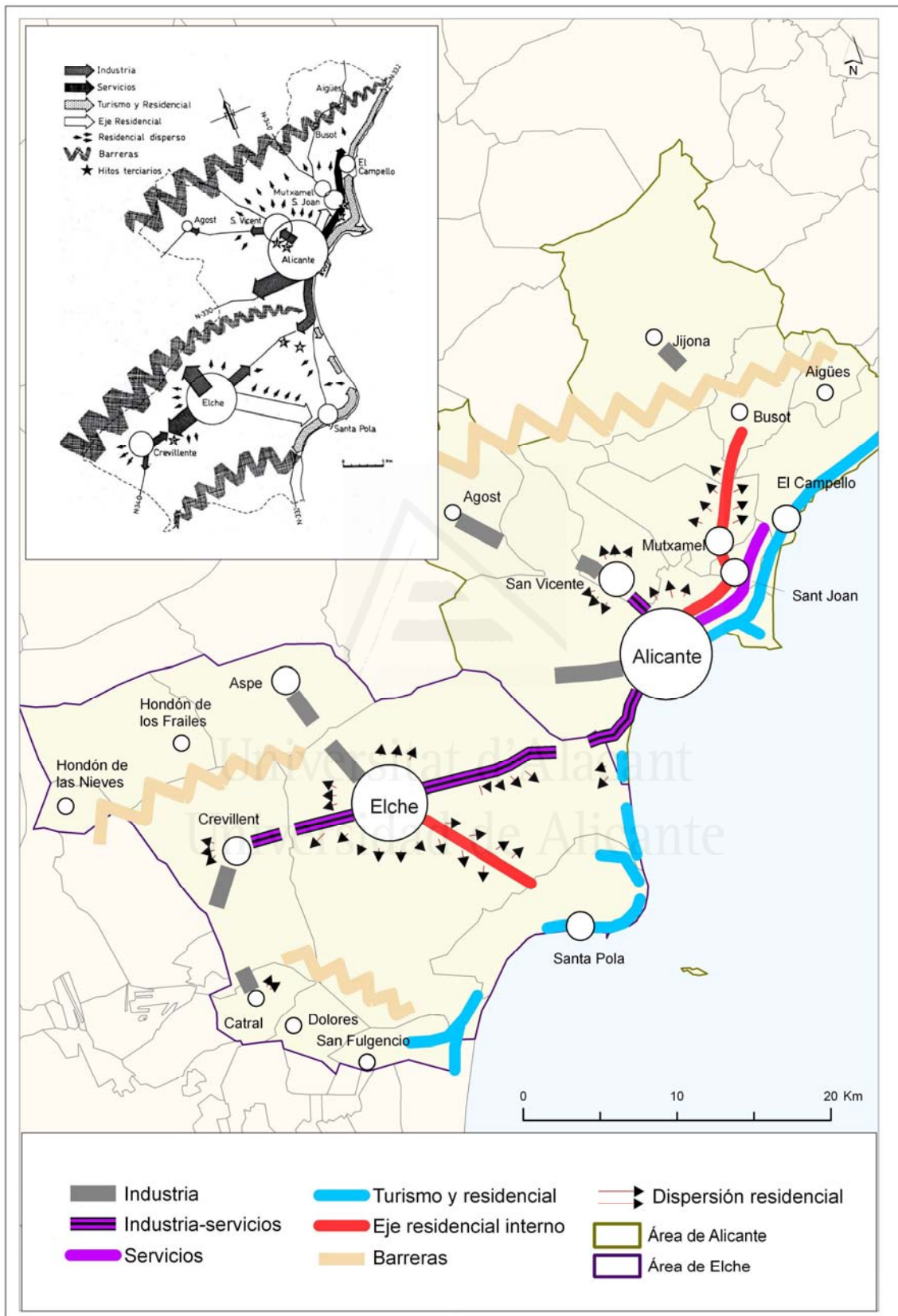
Municipios	1987 km <sup>2</sup>	2006 km <sup>2</sup>	2006-1987 km <sup>2</sup>	2006/1987 (%)
Área Elche				
Aspe	1,6	4,8	3,1	193,6
Catral	0,5	1,6	1,1	197,5
Crevillent	3,7	7,8	4,1	112,2
Dolores	0,5	1,2	0,7	136,7
Hondón de las Nieves	0,0	1,5	1,5	-
Hondón de los Frailes	0,0	0,1	0,1	-
San Fulgencio	0,7	6,3	5,5	769,4
Santa Pola	2,7	7,7	5,0	181,0
Elche	23,1	43,3	20,2	87,6
<b>TOTAL</b>	<b>32,9</b>	<b>74,3</b>	<b>41,4</b>	<b>125,6</b>
<b>% de la ciudad central respecto al total</b>	70,2	58,3	48,8	

Fuente: Corine Land Cover, 1987 y 2006. Elaboración propia.

### 2.2.1. Evolución de los usos del suelo y tipologías de periurbanización

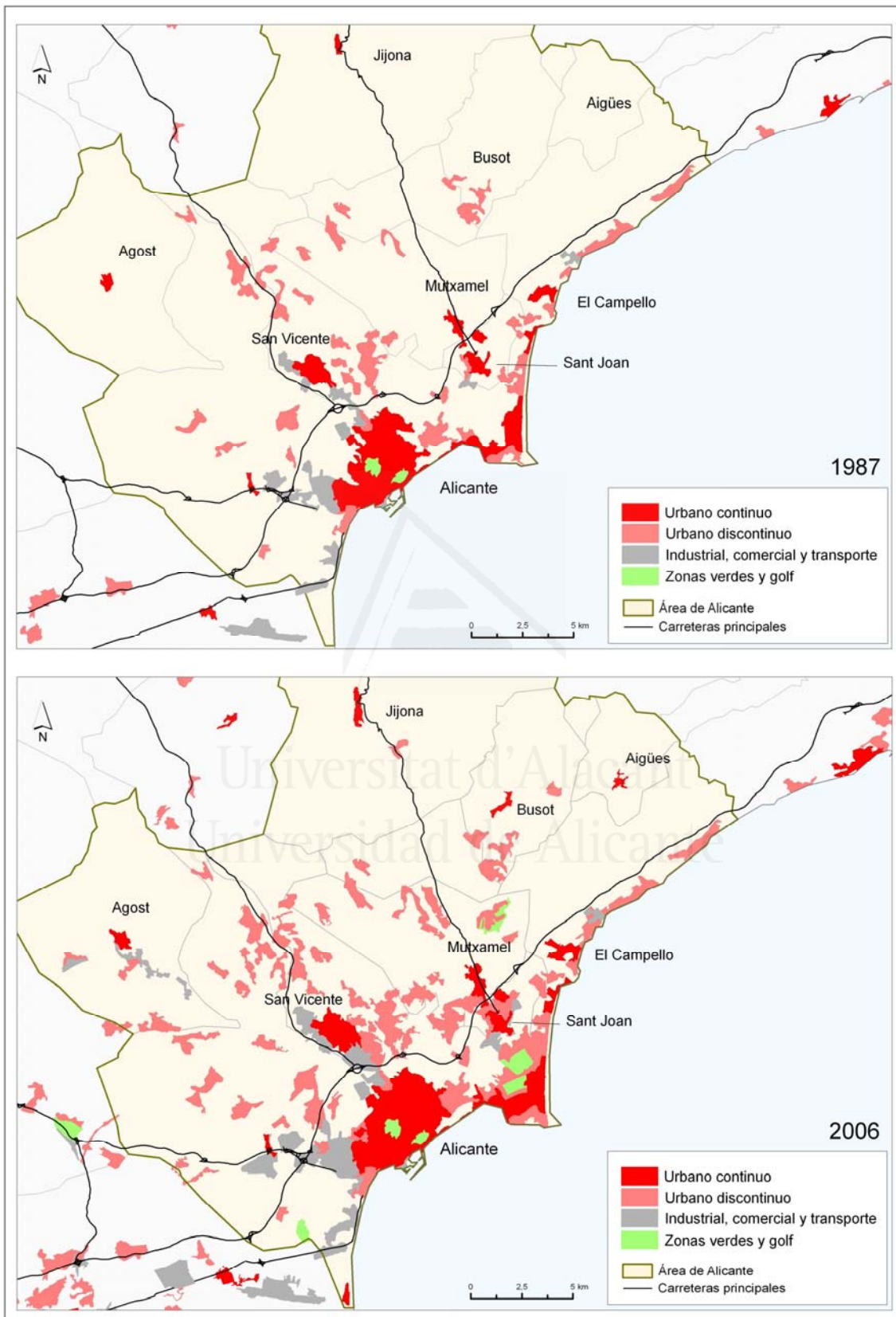
Según las morfologías de la edificación y, sobre todo, los tipos de usos del territorio, en las áreas de Alicante y Elche se pueden diferenciar tres tipologías básicas de periurbanización, cuya representación en cada ámbito espacial depende de las características socioeconómicas de las dos ciudades principales, pero también de las peculiaridades físicas de sus respectivos espacios periurbanos, de antiguos procesos de ocupación del suelo y de la red viaria, como elementos más influyentes (Gozálvez, *et al.*, 1993). Estas tipologías, propuestas hace ya casi veinte años, mantienen todavía su vigencia, ya que los modelos económicos y las dinámicas de expansión urbana asociados apenas han variado en estas áreas, salvo por la intensidad de los fenómenos urbanos y por la magnitud espacial de las superficies artificiales a las que han dado resultado, tal y como hemos puesto de manifiesto. Tras readaptar el modelo y el esquema de interpretación propuesto por los profesores Gozálvez, Ponce, Costa, Canales y Navarro (1993) a las nuevas áreas delimitadas de Alicante y Elche, y ajustar y actualizar algunos ejes del territorio (2.27), podemos caracterizar los siguientes espacios periurbanos (áreas suburbanas y periurbanas), sobre los que ofrecemos algunos detalles sobre su evolución (1987-2006):

Mapa 2.27. Distribución esquemática de las tipologías de periurbanización en las áreas de Alicante y Elche, 1992 y 2012



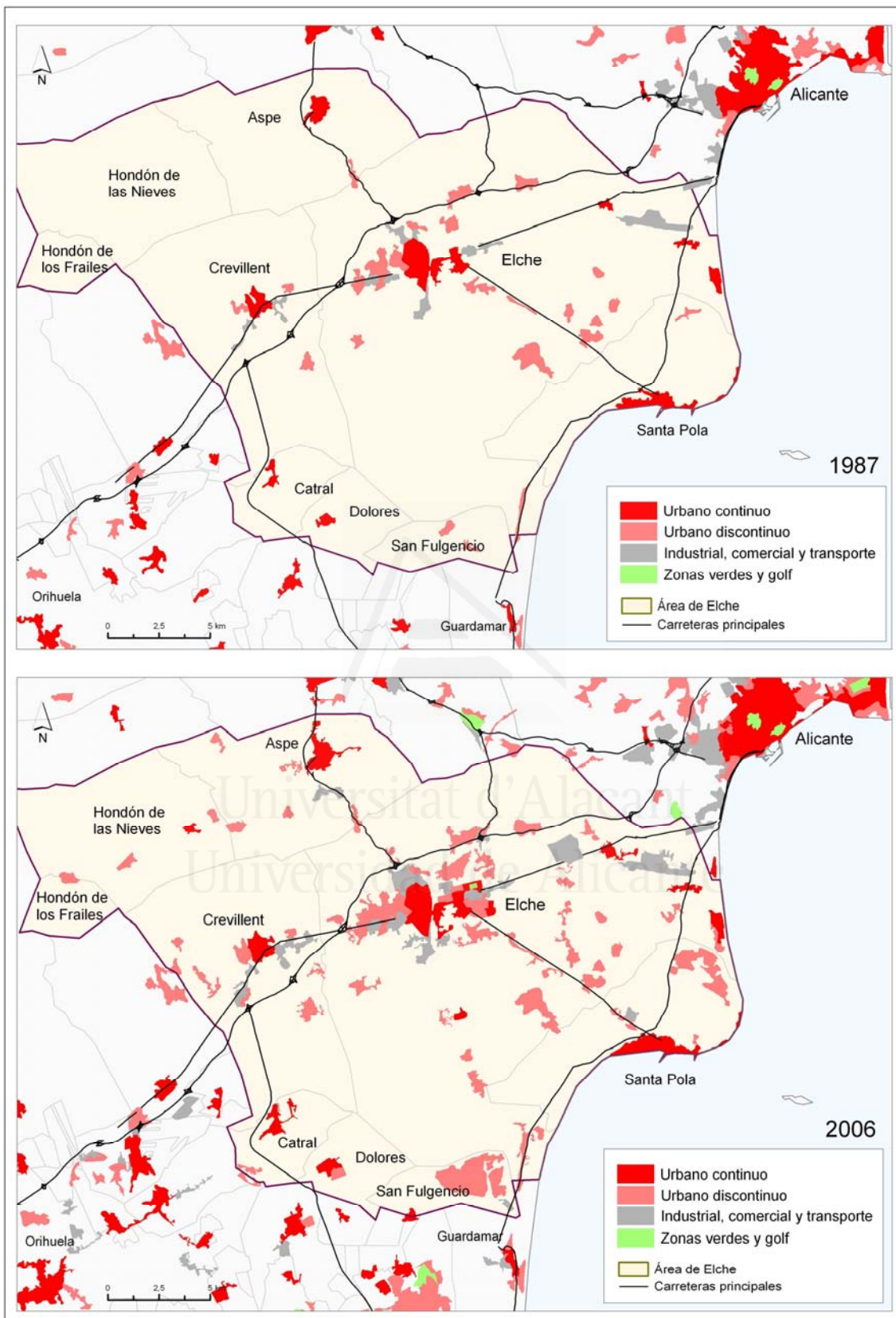
Fuente: Gozávez, *et al.*, 1993. Adaptación propia.

Mapas 2.28 y 2.29. Evolución del suelo artificial según tipo. Área de Alicante, 1987-2006



Fuente: Corine Land Cover, 1987 y 2006. Elaboración propia.

Mapas 2.30 y 2.31. Evolución del suelo artificial según tipo. Área de Elche, 1987-2006



Fuente: Corine Land Cover, 1987 y 2006. Elaboración propia.

### 2.2.1.1. La franja costera: periurbanización turístico-residencial

La edificación de la franja costera, que ocupa buena parte del frente litoral y de algunos espacios interiores anexos (*hinterland* de proximidad), adopta características de ocupación periurbana, debido a la cercanía a las ciudades de Alicante y Elche (Gozálvez, *et al.*, 1993). Básicamente se trata de urbanizaciones turísticas de segunda residencia, orientadas principalmente a una demanda de proximidad (demanda metropolitana), pero también regional, nacional y extranjera, según el caso. La proximidad a las dos grandes ciudades del área (o de las áreas), está haciendo, además, que algunos de estos espacios se estén transformando poco a poco en espacios residenciales de primera residencia; circunstancia que se da en el litoral del área de Elche, pero sobre todo, y de manera más intensa, en las urbanizaciones litorales próximas a la capital provincial.

Los espacios propios de esta tipología, que se reparten por los municipios de El Campello, Alicante, Elche, Santa Pola y San Fulgencio, han experimentado una evolución dispar entre 1987 y 2006 (mapas 2.28 y 2.29 –área de Alicante–; y 2.30 y 2.31 –área de Elche–). En el área de Alicante no ha habido demasiados cambios. En El Campello la ocupación artificial del suelo ha ido colmatando los escasos vacíos que quedaban en su litoral, pero sin afectar a las sierras interiores de la localidad, que han quedado al margen del proceso. En consecuencia, el crecimiento urbano en este municipio costero ha sido más bien modesto (1,4 km<sup>2</sup> nuevos de suelo urbanizado entre 1987 y 2006; un crecimiento del 26%, la cifra más baja del área Alicante-Elche), debido a que se trata de un litoral ya muy consolidado. Algo parecido ha ocurrido en Alicante, donde las iniciativas se han dirigido hacia los espacios intersticiales existentes a las espaldas de los desarrollos de la primera línea de playa (en el tramo norte), con promociones de morfología variada, aunque con predominancia de chalets unifamiliares y adosados, algunos de ellos anexos a hoteles y campos de golf.

En el área de Elche, sin embargo, las transformaciones de los espacios periurbanos costeros asociados al turismo residencial han sido muy relevantes. La ciudad central, Elche, ha apostado por el continuismo del modelo residencial “alicantino”, al que se ha sumado sin “rubor”, con urbanizaciones sobre formaciones dunares fósiles en Arenales del Sol (su único complejo turístico hasta hace bien poco, situado en el tramo litoral norte) y con complejos residenciales de nueva planta en el litoral de la partida rural de La Marina (al sur), que se había preservado



“milagrosamente” hasta ahora de la vorágine urbanística de las últimas décadas; crecimientos, que parecen consolidar y ampliar los últimos planes generales de ordenación urbana (mapas 2.32 y 2.33).

No obstante, son Santa Pola y San Fulgencio los municipios que han protagonizado las mayores expansiones urbanas vinculadas a esta tipología. Además, en contextos territoriales y bajo desarrollos morfológicos similares. Así, mientras Santa Pola se ha volcado hacia el macrocomplejo de “Gran Alacant”, asentado sobre el reborde montañoso norte de la antigua albufera de Elche, San Fulgencio ha hecho lo propio con la urbanización de “La Marina”, que se dispone en similares condiciones sobre la elevación que cierra por el sur la citada albufera. Dos urbanizaciones enormes, desgajadas de los núcleos principales de los municipios, con una edificación unifamiliar de chalés y adosados dispersos, en las que se han asentado tanto residentes temporales como permanentes, con una alta proporción de extranjeros (ingleses, alemanes, holandeses, etc.). Como resultado, la evolución del suelo urbano entre 1987 y 2006 ha sido espectacular en ambas localidades. En efecto, los nuevos espacios residenciales han disparado la ocupación de suelo urbano tanto en Santa Pola como en San Fulgencio (mapas 2.30 y 2.31 y cuadro 2.3), sobre todo del tipo “urbano discontinuo”, lo que nos da una idea de las características de los nuevos crecimientos: promociones residenciales dispersas, algunas ya realizadas y otras por hacer, profusión de vacíos reservados para nuevos desarrollos residenciales, dotaciones y equipamientos que difícilmente serán ejecutados en los próximos años, zonas verdes “sobre plano” que se corresponden con descampados *in eternum*, etc. Una realidad que, lejos de estabilizarse, parece consolidar a medio y largo plazo la planificación urbana vigente (mapas 2.32 y 2.33).

Esta tipología de espacio periurbano, adosada tradicionalmente a las franjas costeras, comienza a darse en espacios cada vez más lejanos del litoral, con lo que, desde hace un tiempo, la periurbanización turística-residencial de las áreas de Alicante y Elche ha entrado en contacto con la siguiente tipología, la de los espacios no-costeros de periurbanización unifamiliar.

#### 2.2.1.2. Espacios no-costeros: periurbanización con viviendas unifamiliares

En la zona de estudio se individualizan dos grandes áreas con esta tipología de periurbanización laxa, en torno a las ciudades de Alicante y Elche. La primera se extiende por el propio municipio de la capital y los contiguos de Sant Joan, Mutxamel,

San Vicente y El Campello (en menor medida), aunque en las últimas décadas esta urbanización también ha penetrado en los términos de Busot y de Aigües<sup>47</sup> y, más tímidamente, en Agost y Jijona (Gozálvez, *et al.*, 1993). Las zonas afectadas (la antigua huerta de Alicante, secanos contiguos y vacíos no cultivados cada vez más lejanos de la capital), constituyen el espacio tradicional de la expansión residencial alicantina, por lo que, junto a las nuevas urbanizaciones planificadas, encontramos una serie de asentamientos espontáneos de vivienda unifamiliar; dando como resultado la formación de auténticas constelaciones periurbanas (Gozálvez, *et al.*, 1993). En este caso, el proceso que ha dado lugar a la periurbanización es de origen netamente metropolitano, por lo que los nuevos espacios residenciales construidos en las localidades mencionadas están destinados a una demanda interna, sobre todo de primera residencia, aunque en décadas pasadas también fue muy relevante la demanda de residencias secundarias. Los nuevos habitantes de estos complejos, jóvenes y familias con niños, la mayoría procedente de la ciudad central, están contribuyendo, además, a consolidar las relaciones funcionales entre los municipios del área, algunos de los cuales ya funcionan, *de facto*, como una “ciudad real”.

En esta área de periurbanización residencial (unifamiliar) se han dado los crecimientos de suelo artificial más sobresalientes del área de Alicante en el periodo estudiado (1987-2006). En efecto, tal y como se puede apreciar a simple vista en los mapas 2.28 y 2.29, la expansión del suelo urbano discontinuo, que corresponde básicamente a urbanizaciones residenciales con vivienda unifamiliar (chalés y adosados), ha densificado de forma extraordinaria la periferia próxima de Alicante, que cada vez es menos suburbana y más urbana. El conjunto resultante, sin embargo, es el de una ciudad extensa, fragmentada y de límites imprecisos. A ello ha contribuido el crecimiento urbano-residencial de localidades como Sant Joan (2,1 km<sup>2</sup> nuevos entre 1987 y 2006; un 91,5% de incremento entre una y otra fecha), San Vicente (4,2 km<sup>2</sup> nuevos; un 53,2% más entre 1987 y 2006), Busot (1,2 km<sup>2</sup>; un 85,1% más) y, sobre todo, Mutxamel (6,3 km<sup>2</sup>; un 246,5% más); un crecimiento basado casi exclusivamente en la urbanización “discontinua”, que cada vez tiene más relevancia en el conjunto del suelo urbano del área de Alicante y de cada una de las localidades que la integran (cuadro 2.4).

---

<sup>47</sup> La planificación urbana vigente parece consolidar el eje Alicante-Mutxamel-Busot-Aigües, ya que sobre el mismo se han reservado importantes bolsas de suelo urbanizable, residencial y terciario (mapas 2.30 y 2.31).

En Elche la periurbanización con residencia unifamiliar ocupa un extenso y difuminado espacio a partir del primer anillo suburbano, compacto y estrecho, ocupado en buena parte por la industria. El espacio de periurbanización residencial se extiende por los espacios agrícolas de su extenso término municipal, en chalés dispersos o agrupados en urbanizaciones (Gozálvez, *et al.*, 1993), con un origen que se remonta al decenio 1965-1975, momento en el cual se populariza entre las clases medias ilicitanas la moda de la segunda residencia de proximidad. Como resultado, se construyeron miles de viviendas en el campo de Elche (6.000 chalés hasta 1980, unas 1.200 hectáreas en apenas 15 años), la mayoría sin planificar y otras muchas de manera ilegal (Sevilla, 1985). En fechas más recientes, el PGOU de Elche (1998; mapas 2.32 y 2.33) ha adoptado la estrategia de canalizar la demanda de este tipo de vivienda, considerada cada vez más como primera residencia, hacia el perímetro de la ciudad, las proximidades de los pequeños núcleos rurales del campo y las urbanizaciones consolidadas de mayor tamaño, con el objetivo de reducir la presión de la demanda de viviendas unifamiliares sobre el suelo no urbanizable. Esta estrategia, que ha dado lugar a un modelo más racional, en el que los antiguos núcleos rurales y los nuevos conjuntos de viviendas actúan como una unidad funcional donde se comparten infraestructuras y dotaciones básicas, ha consolidado al mismo tiempo el trasvase de población de la ciudad al campo (Larrosa, 2003).

La suburbanización residencial vinculada a la dinámica de la capital ilicitana, por lo tanto, se ha quedado en buena parte dentro de los límites municipales, por lo que la expansión de los suelos artificiales en esta localidad resulta sumamente relevante. Elche, en efecto, es el municipio que más crece desde el punto de vista urbano del área (o de las áreas) Alicante-Elche, tanto en términos absolutos como relativos. Además, dispone de más suelo urbano “discontinuo” que la capital provincial (cuadro 2.4), ya que la suburbanización residencial, como sabemos, tiende a favorecer la dispersión y la fragmentación urbana. Al no disponer de municipios próximos de “acogida” residencial, como sí ocurre en el caso de Alicante, la localidad ilicitana ha absorbido, consiguientemente, toda esa fragmentación<sup>48</sup>.

En el resto del área de Elche también hay espacios periurbanos de vivienda unifamiliar, la mayoría de ellos vinculados a procesos locales internos, en los que el papel de la ciudad central ha sido poco o nada relevante. Sin embargo, esta situación

---

<sup>48</sup> Este rasgo característico ha sido puesto de manifiesto recientemente en otra investigación realizada en el seno de la Universidad de Alicante (Ivanez, *et al.* 2010).

parece haber cambiado algo en los últimos años (hasta la irrupción de la crisis en 2008), ya que cada vez es más habitual encontrar en las localidades periféricas promociones orientadas, al menos en parte, a una demanda procedente de la ciudad central. Ocurre en Crevillent, Santa Pola (bajo otros modelos de periurbanización) y, especialmente en Aspe, cuyos desarrollos residenciales más recientes, siguiendo la tipología de vivienda unifamiliar (chalés y adosados), está sujeta en buena medida a esta demanda “metropolitana”, aunque sin llegar a la situación de dependencia observada en los municipios análogos de Alicante.

La tipología de periurbanización con viviendas unifamiliares, en conclusión, se ha extendido de manera extraordinaria en las dos últimas décadas, tanto en el área de Alicante como en la de Elche, siguiendo un modelo de urbanización dispersa, a partir del cual se han ofertado viviendas con un uso destinado cada vez más a primera residencia; cuyo éxito radica en la consecución del llamado por algunos autores (Ponce, 2006), “sueño valenciano”, consistente en la posesión de una vivienda unifamiliar con parcela o jardín.

#### 2.2.1.3. Los ejes industriales y terciarios

Los espacios periurbanos industriales de la ciudad de Alicante se localizan casi en su totalidad al sur y oeste de la conurbación Alicante-San Vicente, apoyados sobre las carreteras principales, tal y como se puede ver en los mapas 2.28 y 2.29; en los que el suelo industrial aparece con la misma categoría que el terciario y el vinculado a los transportes, debido a la metodología utilizada en el proyecto *Corine Land Cover*. Los ejemplos más destacados son los siguientes (Gozálvez, *et al.*, 1993): 1) Los espacios industriales que bordean la N-330 (autovía hacia Madrid), con polígonos tanto espontáneos como planificados (Pla de la Vallonga y Las Atalayas); 2) El eje Alicante-San Vicente, en el que se instalaron industrias cerámicas a principios del siglo XX, y que en la actualidad está experimentando un proceso de terciarización; 3) La carretera entre San Vicente y Agost, en cuyos extremos se sitúan sendas cintas industriales; y 4) La carretera N-340 (salida hacia Elche), donde se ubican las industrias más “duras” de la ciudad de Alicante (aluminio, metálicas, etc.), a pesar de su privilegiada situación frente al mar. A estos cuatro ejes industriales habría que añadir uno más de carácter terciario, el eje Alicante-Sant Joan, sobre la N-332 dirección Valencia.

Por lo tanto, la ubicación tradicional de los espacios industriales y sus recientes expansiones vinculadas a la dinámica de la ciudad central, afectan de manera relevante a sólo tres localidades del área. En primer lugar a la capital, que concentra en su término municipal la mayor parte del suelo industrial del área (10,6 km<sup>2</sup> en 2006<sup>49</sup>; el 20,5% del suelo artificial de Alicante y casi el 70% de la totalidad de suelo industrial-terciario del área –cuadro 2.4–), así como los mayores incrementos absolutos de 1987 a 2006. En segundo lugar a San Vicente del Raspeig, que cuenta con 2,3 km<sup>2</sup> de suelo urbano industrial-terciario en 2006, un 70% más que en 1987, casi todo ello concentrado en las salidas de las carreteras hacia Alicante y Agost. Y por último, a la localidad de Agost, donde en las dos últimas décadas se han ido colmatando los espacios industriales de la carretera de San Vicente, lo que ha permitido su distinción a partir de las imágenes de satélite fotointerpretadas por el proyecto *Corine Land Cover*, ya que hasta la actualización de 2006 esta zona industrial no había sido considerada en la base de datos de este proyecto, debido a la (baja) precisión de la escala utilizada. Junto a Alicante, San Vicente y Agost, merece la pena señalar dos ciudades más: el caso de Sant Joan, que acoge algunos de los desarrollos terciarios más importantes del área, con presencia de grandes equipamientos comerciales, hospitales, zonas de ocio, restauración, etc.; y el de Jijona, que cuenta, aunque *Corine Land Cover* no lo recoja, con una amplia zona industrial (de base local) alrededor de la carretera N-340, como se puede ver en el mapa 2.33.

En el caso de Elche, la actividad industrial prácticamente envuelve la ciudad central, una ciudad en la que tradicionalmente han convivido los usos residenciales con los industriales (Larrosa, 1999). El anillo industrial que rodea Elche está formado por polígonos planificados (Altabix y Carrús) y por sectores urbanos periféricos de “tolerancia industrial”<sup>50</sup>, a los que hay que añadir una amalgama de pequeños talleres manufactureros y fábricas dispersas<sup>51</sup>, situadas dentro de la ciudad, en su periferia y en

---

<sup>49</sup> Cifra en la que, recordemos, se computa el suelo terciario.

<sup>50</sup> Estos sectores de tolerancia industrial son las llamadas “Zonas Rurales Limítrofes”, creadas en 1962 mediante una figura de ordenación con la que se delimitaba una zona comprendida entre el límite exterior de la ciudad y 200 metros, en la que se podían construir naves industriales en parcelas de 5.000 m<sup>2</sup> de superficie mínima. Como estas zonas no fueron planificadas ni eran de uso exclusivo industrial, la mayoría de fábricas se situaron en los bordes de las carreteras, dando lugar en algunos casos a grandes concentraciones industriales, que con el tiempo han sido incorporadas al planeamiento urbano como suelo urbano y urbanizable industrial, con el fin de dotar a estos espacios de unos servicios urbanos mínimos e intentar ordenar los espacios intersticiales que han quedado sin ocupar (Larrosa, 2003; Sevilla, 1985).

<sup>51</sup> La dispersión fabril es una de las características más relevantes del paisaje industrial del municipio de Elche, junto con la proliferación de asentamientos industriales construidos de forma ilegal, donde con frecuencia se practica una actividad industrial también irregular; desde 1973 está prohibido construir

amplios sectores del campo de Elche. En la actualidad, la periurbanización industrial de Elche se orienta, como se puede apreciar en los mapas 2.30 y 2.31, en tres direcciones (Gozálvez, *et al.*, 2003: 1) Al norte, sobre la comarcal CV-84 que enlaza Elche con Aspe; 2) Hacia Crevillent, alrededor de la Nacional 340, que ha servido de eje estructurante de la conurbación de las dos ciudades (Elche y Crevillent); y 3) En dirección a Alicante, también sobre la N-340, donde se ha desarrollado el llamado “Elche Parque Empresarial”, un espacio innovador en el que conviven industrias con actividades terciarias complementarias, jalonadas por los elementos de un parque edilicio y de un urbanismo de alta calidad<sup>52</sup> (Ponce, Larrosa, 2002). En conjunto, los espacios industriales-terciarios de Elche suman casi 10 km<sup>2</sup>, es decir, el 22,45% de todo el suelo artificial de Elche.

Como se puede ver, la mayor parte del suelo industrial del área se ha concentrado en la localidad ilicitana, debido a las posibilidades que ofrece su extenso término municipal. Sin embargo, el proceso de retención industrial ha sido más débil que el descrito para el caso de la periurbanización residencial con viviendas unifamiliares, ya que la industria ilicitana, desde la reestructuración productiva sufrida a mediados de la década de 1970, no ha dejado de “expulsar” unidades de producción a los municipios vecinos. Entre ellos destaca sin duda Crevillent (2,5 km<sup>2</sup> de suelo industrial-terciario en 2006; más del 30% del suelo artificial de esta localidad, que es el porcentaje más alto de todos los municipios de las áreas de Alicante y Elche), que a pesar de ser una ciudad cuyo desarrollo se ha basado en un proceso de industrialización endógeno (la manufactura de alfombras), acoge a muchas de las industrias ilicitanas afectadas por los procesos de desconcentración y descentralización productiva.

Otras localidades con presencia de industria de Elche son Catral y Aspe, aunque en estos casos no se había dado previamente un desarrollo industrial relevante, al menos en Catral. En Aspe existía algo más de industria (muebles, calzado, electrodomésticos,

---

naves industriales en el campo de Elche, aunque esta prohibición no ha significado el cese definitivo de esta práctica. Las siguientes cifras son bastante elocuentes: entre 1986 y 1991 se construyeron en el municipio 309 naves de manera irregular —lo que arroja una media de 51,5 al año— frente a 251 legales; de 1992 a 1998 el número de naves de nueva planta levantadas ilegalmente ha descendido a 236 —cerca de 42 al año—, aunque en 1997 más de la mitad del área industrial de Elche todavía se construía de forma ilegal. En conjunto, en los últimos 13 años, se han construido 545 naves ilegales, todas en suelo no urbanizable y, en algunos casos, en áreas de interés paisajístico/ecológico (Larrosa, 2003). Esta práctica, no obstante, parece haberse detenido en los últimos años.

<sup>52</sup> Este parque empresarial, unido a la instalación de otros grandes equipamientos (*Ciudad de la Luz*, en Alicante; o el hiper *Bricodepot*, en Crevillent, entre otros), está haciendo que el eje Crevillent-Elche-Alicante sea cada vez más terciario y menos industrial (mapa 2.22).

etc.), aunque casi toda ella fue desmantelada después de la gran crisis de la década de 1970, convirtiéndose el monocultivo de la uva de mesa en la actividad refugio para los trabajadores locales; situación que cambia radicalmente con la entrada en vigor del PGOU de 1995, que contempla los primeros grandes polígonos industriales de la localidad (Martínez, 2010). Estos polígonos son “Tres Hermanas 1” (1995) y “Tres Hermanas 2” (2004), construidos en sendas parcelas a ambos lados de la comarcal CV-84 que une Aspe con Elche. Entre los dos suman más de 700.000 m<sup>2</sup> de suelo industrial, prácticamente la totalidad del suelo industrial-terciario de Aspe en 2006 (cuadro 2.4). Estos polígonos, por su ubicación, dependen en buena medida de la demanda empresarial ilicitana.

Cuadro 2.4. Superficies artificiales (km<sup>2</sup>) según tipo en las áreas de Alicante y Elche, 1987 y 2006.

	1987									2006										
	Tot Art	Urbano				Indust. /comer.		Zonas verdes			Tot Art	Urbano				Indust. /comer.		Zonas verdes		
		Continuo		Discontin.		T	%	T	%	T		%	Continuo		Discontin.		T	%	T	%
		T	%	T	%								T	%	T	%				
Área Alicante																				
Agost	0,40	0,38	94,7	0,02	5,3	0,00	0,00	0,00	0,0	3,71	0,56	15,0	1,61	43,3	1,55	41,7	0,00	0,0		
Aigües	0,00	0,00	-	0,00	-	0,00	-	0,00	-	0,27	0,27	100,0	0,00	0,0	0,00	0,0	0,00	0,0		
Busot	1,38	0,00	0,0	1,38	100,0	0,00	0,00	0,00	0,0	2,55	0,37	14,7	2,18	85,3	0,00	0,0	0,00	0,0		
Campell	5,55	1,05	18,9	4,10	73,9	0,40	7,26	0,00	0,0	7,00	1,60	22,8	5,40	77,2	0,00	0,0	0,00	0,0		
Jijona	0,27	0,27	100,0	0,00	0,0	0,00	0,00	0,00	0,0	1,02	0,62	60,7	0,40	39,3	0,00	0,0	0,00	0,0		
Mutxam.	2,54	0,62	24,4	1,92	75,6	0,00	0,00	0,00	0,0	8,82	0,92	10,4	7,32	83,0	0,00	0,0	0,58	6,6		
S. Joan	2,27	1,29	56,8	0,90	39,6	0,08	3,61	0,00	0,0	4,35	0,65	14,9	2,89	66,5	0,81	18,7	0,00	0,0		
S. Vicent	7,82	1,78	22,8	4,68	59,9	1,36	17,38	0,00	0,0	11,98	2,55	21,3	7,14	59,6	2,28	19,1	0,00	0,0		
<b>Alicante</b>	<b>31,72</b>	<b>14,72</b>	<b>46,4</b>	<b>10,04</b>	<b>31,7</b>	<b>6,11</b>	<b>19,25</b>	<b>0,85</b>	<b>2,7</b>	<b>51,89</b>	<b>17,37</b>	<b>33,5</b>	<b>20,93</b>	<b>40,3</b>	<b>10,65</b>	<b>20,5</b>	<b>2,94</b>	<b>5,7</b>		
<b>Total</b>	<b>51,96</b>	<b>20,12</b>	<b>38,7</b>	<b>23,05</b>	<b>44,4</b>	<b>7,95</b>	<b>15,30</b>	<b>0,85</b>	<b>1,6</b>	<b>91,59</b>	<b>24,90</b>	<b>27,2</b>	<b>47,87</b>	<b>52,3</b>	<b>15,29</b>	<b>16,7</b>	<b>3,52</b>	<b>3,8</b>		
Área Elche																				
Aspe	1,62	1,34	82,8	0,28	17,2	0,00	0,00	0,00	0,0	4,76	2,26	47,5	1,78	37,5	0,71	15,0	0,00	0,0		
Catral	0,54	0,54	100,0	0,00	0,0	0,00	0,00	0,00	0,0	1,62	1,02	63,0	0,35	21,3	0,25	15,6	0,00	0,0		
Crevillen	3,69	1,47	39,8	1,15	31,1	1,07	29,10	0,00	0,0	7,83	1,66	21,1	3,72	47,5	2,46	31,4	0,00	0,0		
Dolores	0,51	0,51	100,0	0,00	0,0	0,00	0,00	0,00	0,0	1,20	0,79	65,6	0,41	34,4	0,00	0,0	0,00	0,0		
Hondó N	0,00	0,00	*	0,00	*	0,00	*	0,00	*	1,46	0,29	19,9	1,17	80,1	0,00	0,0	0,00	0,0		
Hondó F	0,00	0,00	*	0,00	*	0,00	*	0,00	*	0,14	0,00	0,0	0,14	100,0	0,00	0,0	0,00	0,0		
S. Fulge.	0,72	0,00	0,0	0,72	100,0	0,00	0,00	0,00	0,0	6,26	0,16	2,5	5,84	93,4	0,26	4,1	0,00	0,0		
S. Pola	2,74	2,37	86,7	0,35	12,7	0,02	0,59	0,00	0,0	7,69	3,05	39,7	4,26	55,3	0,38	5,0	0,00	0,0		
<b>Elche</b>	<b>23,10</b>	<b>6,08</b>	<b>26,3</b>	<b>11,76</b>	<b>50,9</b>	<b>5,26</b>	<b>22,79</b>	<b>0,00</b>	<b>0,0</b>	<b>43,32</b>	<b>8,61</b>	<b>19,9</b>	<b>24,69</b>	<b>57,0</b>	<b>9,70</b>	<b>22,4</b>	<b>0,33</b>	<b>0,8</b>		
<b>Total</b>	<b>32,92</b>	<b>12,3</b>	<b>37,4</b>	<b>14,3</b>	<b>43,3</b>	<b>6,4</b>	<b>19,30</b>	<b>0,0</b>	<b>0,0</b>	<b>74,28</b>	<b>17,83</b>	<b>24,0</b>	<b>42,37</b>	<b>57,0</b>	<b>13,76</b>	<b>18,5</b>	<b>0,33</b>	<b>0,4</b>		

Nomenclatura según el proyecto *Corine Land Cover*:

*Urbano Continuo*: Tejido urbano continuo.

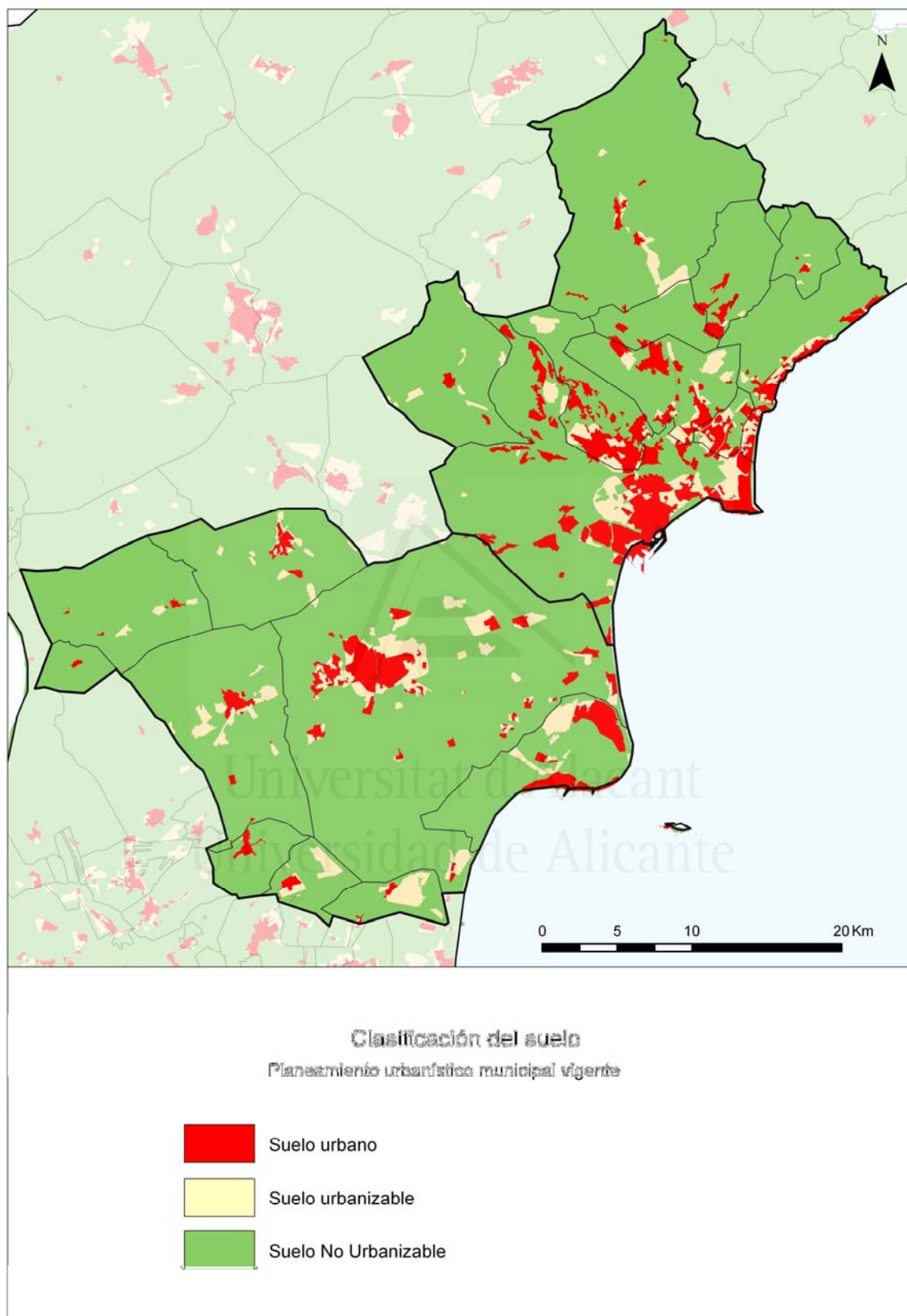
*Urbano Discontinuo*: Incluye estructuras urbanas abiertas y urbanizaciones exentas y/o ajardinadas. Hemos considerado también como discontinuo las zonas de extracción minera, las escombreras y vertederos, y las zonas en construcción, que el proyecto *Corine* las contempla como un tipo específico de suelo artificial.

*Indust./comer.*: Zonas industriales o comerciales (grandes superficies de equipamientos y servicios), redes viarias, ferroviarias y terrenos asociados, aeropuertos y zonas portuarias.

*Zonas verdes*: Zonas verdes urbanas e instalaciones deportivas y recreativas (incluido campos de golf).

Fuente: Ministerio de Fomento, *Proyecto Corine Land Cover*, 1987 y 2006. Elaboración propia.

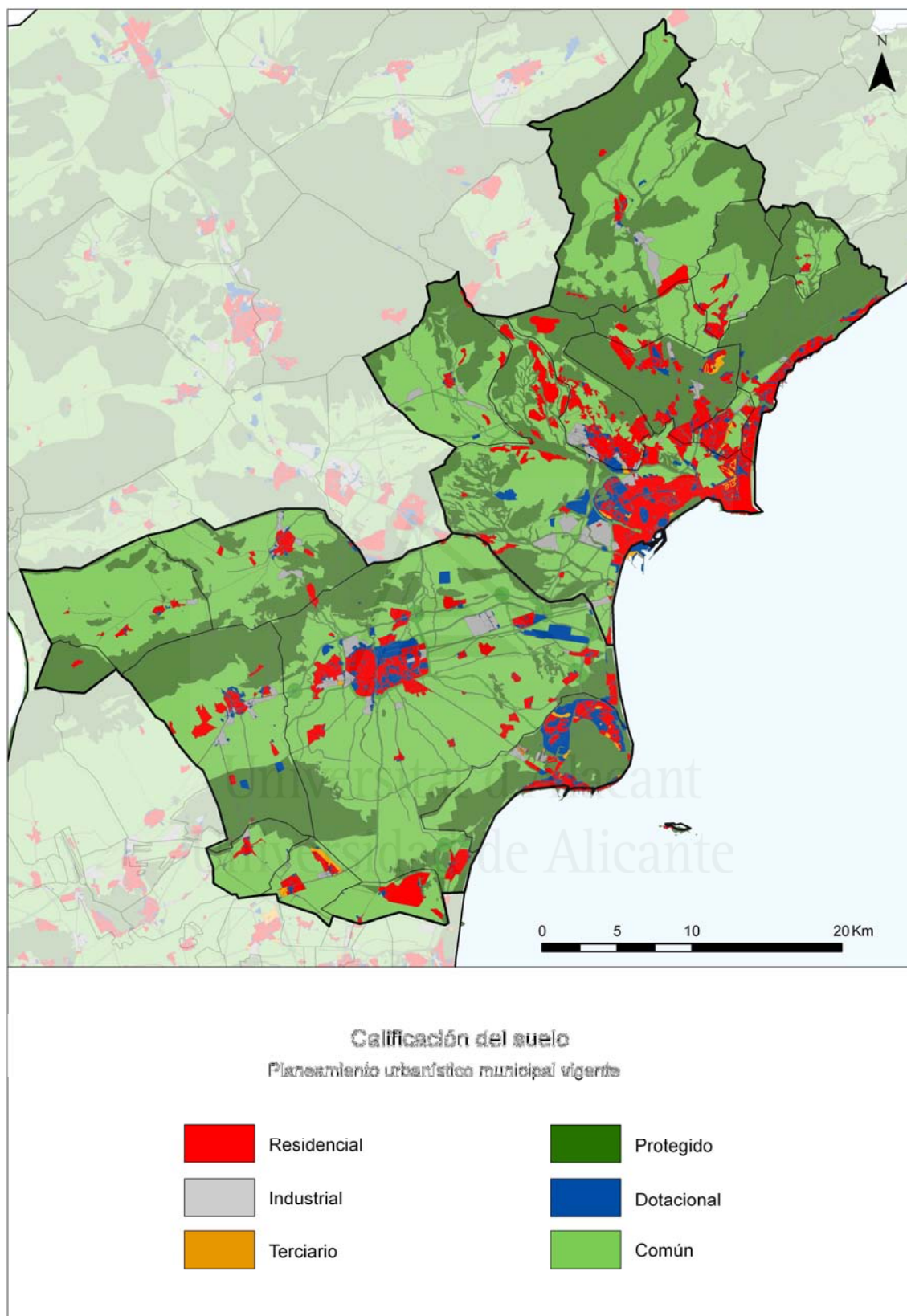
Mapa 2.32. Clasificación del suelo en las áreas de Alicante y Elche (planeamiento vigente hasta 2011)



Fuente: Conselleria de Infraestructuras, Territorio y Medio Ambiente. Elaboración propia.



Mapa 2.33. Calificación del suelo en las áreas de Alicante y Elche (planeamiento vigente hasta 2011)



Fuente: Conselleria de Infraestructuras, Territorio y Medio Ambiente. Elaboración propia.

### 3. LAS TRANSFORMACIONES TERRITORIALES RECIENTES Y LOS ESTUDIOS DE MOVILIDAD

#### 3.1. Conceptos y fuentes básicas en los estudios de la movilidad cotidiana

En el ámbito general de la movilidad espacial, entendida ésta como los desplazamientos realizados por individuos o grupos de individuos en el contexto de un espacio físico, sea cual sea la duración o la distancia de esos desplazamientos, se pueden distinguir, *grosso modo*, los movimientos migratorios (internacionales e internos) y los desplazamientos temporales. Con más profundidad, Kauffmann (Kauffmann, 2006; en Módenes, 2009) distingue entre la *movilidad cotidiana* (alta frecuencia, desplazamiento dentro del espacio de frecuentación cotidiana), la *movilidad residencial* (baja frecuencia, desplazamiento dentro del espacio de frecuentación cotidiana), el *viaje* (frecuencia relativamente alta, larga distancia) y la *migración* (baja frecuencia, larga distancia). Sin embargo, los términos propuestos a partir de esta clasificación no deberían entenderse como “conceptos estanco”, ya que los avances en materia de infraestructuras, transportes y comunicaciones están posibilitando nuevas formas de movilidad en las que se ponen en relación rasgos propios de tipos de movilidad muy diferentes. Es lo que sucede con los viajes pendulares de larga distancia (en avión o en trenes de alta velocidad) o con algunas formas de turismo de proximidad (turismo de fin de semana a lugares situados en entornos suburbanos) (Módenes, 2009). En cualquier caso, la clasificación propuesta por Kauffmann nos acerca a conceptos de enorme interés, como los de *movilidad cotidiana* o *movilidad residencial*, los cuales son utilizados en multitud de estudios en los que se trata de una u otra forma la movilidad espacial.

Dentro del marco general de los desplazamientos temporales, en el que podríamos situar los referidos a la *movilidad cotidiana* de Kaufmann, el investigador Daniel Courgeau establece otra distinción más detallada (Courgeau, 1988):

- Desplazamientos semi-permanentes. Incluyen los desplazamientos realizados por uno o más miembros de la familia durante un largo periodo de tiempo, normalmente con el objetivo de trabajar en un lugar diferente donde se encuentra la residencia familiar habitual.
- Desplazamientos periódicos o estacionales. Estos desplazamientos suelen estar inducidos por una demanda estacional de trabajo, en particular por la

agricultura (por ejemplo los movimientos de trabajadores vinculados a la vendimia) o por el nomadismo.

- Desplazamientos temporales “no regulares” (“aperiódicos”, en término de Courgeau). Generalmente son desplazamientos de corta duración y corresponden a trabajos irregulares (construcción de una carretera, por ejemplo), visitas familiares, viajes de peregrinación, desplazamientos turísticos (también de segunda residencia), etc.
- Desplazamientos temporales muy cortos (cuya consideración por nuestra parte es de “menos de una jornada”). Son los desplazamientos temporales más limitados, habitualmente de sólo unas horas, aunque pueden ocupar buena parte del día. Dentro de estos podemos distinguir, entre otros, los movimientos residencia-trabajo, la movilidad escolar diaria (también puede haber movilidad escolar semi-permanente, estacional y no periódica), los desplazamientos por compras, ceremonias religiosas o políticas, asuntos administrativos, etc.

En esta propuesta los criterios de clasificación se basan en la duración y la periodicidad de los desplazamientos. Entre los cuatro tipos citados, son los desplazamientos temporales de menos de una jornada los que aparecen de forma más frecuente en la ciudad y en los modos de vida urbanos, con lo que su estudio es muy importante para poder abordar de manera íntegra los procesos urbano-metropolitanos, muy especialmente cuando se trata de establecer límites físicos a estos procesos. La movilidad cotidiana a la que está sujeta la población de las ciudades actuales puede considerarse como una consecuencia (también como un factor clave) de la dispersión urbana y de la especialización funcional de los territorios. Un análisis más detallado nos permite caracterizar ciertos tipos de movilidad, así como conocer tanto la fuente estadística de referencia en España para el estudio de esta variable (el Censo de Población de 2001), como algunos conceptos clave; *población vinculada*, *espacios de vida*, etc.

### *3.1.1. Tipos de movilidad relevantes en las áreas urbana-metropolitanas*

La movilidad cotidiana más relevante en las áreas urbano-metropolitanas es la **movilidad residencia-trabajo**, cuyo origen y desarrollo está relacionado tanto con la atracción laboral ejercida por la ciudad tradicional, aglutinadora habitual del empleo,

como con los posteriores procesos de dispersión territorial de actividades económicas y construcciones residenciales, causantes de fenómenos como la suburbanización o la periurbanización. La movilidad laboral propia de las áreas urbanas-metropolitanas comienza a evidenciarse en los años 1950 con la incorporación de la población de los entornos rurales a un modo de vida y a un mercado de trabajo urbano. A partir de 1970 la movilidad laboral se dispara, en un periodo denominado de metropolización inicial (Precedo, 1996), en el que se consolidan los flujos laborales que van de la periferia (en muchos casos todavía eminentemente rural) al centro (de carácter urbano). Sin embargo, durante esta década también se sientan las bases de la movilidad actual, mucho más compleja, ya que desde entonces la periferia urbana ha acogido buena parte de los desarrollos residenciales y de la expansión de las actividades económicas, debido en buena medida (aunque no sólo) al precio del suelo, menor en estos sectores que en los “espacios centrales” de la urbe.

La colonización de la periferia urbana por parte de las actividades económicas comienza con la salida de la ciudad de las fábricas de actividad industrial, que deslocalizan su emplazamiento central, en beneficio de las periferias urbanas, donde encuentran suelo, abundante y barato, y normas menos restrictivas para su funcionamiento. En este sentido, conviene recordar que el éxito de los postulados racionalistas en el ámbito del urbanismo trajo, entre otras medidas, el endurecimiento de las normas que regulan la implantación de actividades consideradas como poco compatibles con la función residencial, dentro de las cuales se encuentran no pocas de las actividades industriales. “Expulsadas” de los tejidos urbanos centrales, muchas fábricas han sido realojadas en las periferias urbanas y en los núcleos urbanos periféricos, donde la regulación de estas actividades no es tan severa. A las industrias le siguieron otras actividades económicas, sobre todo terciarias, grandes equipamientos y dotaciones. La reubicación y la nueva implantación periférica de actividades y equipamientos ha afectado de forma directa a la localización de los empleos, muchos de los cuales se van alejando cada vez más de la ciudad central, donde todavía reside la mayor parte de la población. Esta circunstancia constituye, por lo tanto, una causa directa de los desplazamientos diarios de la residencia al trabajo: los llamados *commuters* o *navetteurs*<sup>53</sup>.

---

<sup>53</sup> Son los términos utilizados tradicionalmente en los países anglosajones (*Commuters*) y Francia (*Navetteurs*) para designar a las personas que se desplazan diariamente de la residencia al trabajo.

Por lo que respecta a la expansión residencial y la llegada de población a las áreas periurbanas, existe un precedente claro en la implantación, planificada o no, de segundas residencias, sobre todo en forma de casas tipo chalet de fin de semana. Después se establecerían los polígonos residenciales, ocupados por población mayoritariamente inmigrada, en esos años (años 1960-1980) procedente sobre todo de las regiones españolas más desfavorecidas (de Andalucía, Murcia y Castilla-La Mancha en el caso de la provincia de Alicante). Sin embargo, la verdadera invasión de los espacios periurbanos y suburbanos se da en fechas más recientes, debido a la proliferación de las grandes operaciones residenciales, con las que se proponen nuevos modelos de vida a una población esencialmente urbana. Se trata del proceso por el cual una población antes residente en una ciudad con límites espaciales claros, traslada su residencia fuera de la ciudad con carácter permanente, siguiendo vinculada a ella a través del trabajo y de otras actividades cotidianas (Susino, 2001). No estamos, por lo tanto, ante una verdadera ruptura respecto al espacio donde se desarrolla la vida de esa población. Tan solo es un cambio de vivienda, un “movimiento residencial” al margen de los límites administrativos, dirigido mayoritariamente del centro a la periferia.

Es difícil saber con exactitud las causas de esos cambios residenciales, aunque muchos puedan estar relacionados con la necesidad de crear nuevos núcleos familiares. Con todo, esta circunstancia no explica la elección del lugar escogido para vivir. Podría pensarse que la ubicación del lugar de trabajo es un factor de peso en la toma de decisión, sobre todo teniendo en cuenta que cada vez hay más empleo suburbano, tal y como hemos podido comprobar. Sin embargo, todo parece indicar que el lugar donde se encuentra el trabajo es un motivo secundario a la hora de elegir nueva residencia. De hecho, analizado detenidamente, parece muy difícil, cuando no imposible, hacer depender el lugar de residencia del empleo, teniendo en cuenta la enorme inestabilidad que caracteriza tanto el trabajo actual como los patrones de emplazamiento empresarial. Hay, por lo tanto, motivos ajenos al trabajo en la explicación de los cambios residenciales. Ascher apunta al respecto otros factores de localización residencial de importancia creciente: el modo o tipología del hábitat, el espacio social simbólico donde se ubica la nueva residencia, la accesibilidad a equipamientos y dotaciones (por ejemplo escolares), la reproducción de un modelo cultural y familiar, etc. (Ascher, 1995). De todo ello se desprende que las personas que cambian de residencia dentro del espacio en el que transcurre la vida de la familia no se acercan al lugar de trabajo, sino al contrario (Ajenjo, 2004), con lo que la movilidad habitual por motivos de trabajo está

relacionada, no sólo con la dispersión espacial de las actividades económicas, sino también con la construcción de complejos residenciales en la periferia urbana y con los cambios residenciales que esta construcción conlleva.

Los fenómenos de expansión residencial, como hemos podido constatar, generan un tipo muy interesante de movilidad (aunque no sea propiamente una movilidad temporal), la **movilidad residencial**, que tiene lugar cuando un hogar cambia de residencia dentro de las “fronteras” del espacio en el que se desarrollan las vidas de sus miembros. La movilidad residencial nos acerca así al concepto de *espacio de vida* (en el que nos detendremos más adelante), con el que se define una realidad espacial más compleja y completa, en la que el *lugar de residencia* deja de ser el único lugar de referencia para la unidad familiar. La movilidad residencial, aún no tratándose de un tipo de movilidad cotidiana, como sucede con la movilidad laboral, constituye un fenómeno cuyo estudio en los trabajos de investigación de áreas urbanas-metropolitanas es de enorme interés, tanto por la incidencia directa que esta movilidad tiene sobre la movilidad diaria de índole laboral, como ya hemos visto, como por su capacidad para identificar mercados unitarios de vivienda. A este respecto, conviene anticipar que la formación de mercados residenciales más allá de los límites municipales es una característica inherente a la metropolización, ya que los mercados de vivienda, que se unifican en una fase posterior a los mercados de trabajo, constituyen la constatación material y funcional del fenómeno metropolitano. De hecho, para algunos autores no cabe hablar de procesos metropolitanos sin que haya evidencias de movilidad residencial dentro del espacio en cuestión, aún constatándose en el mismo, desplazamientos residencia-trabajo plenamente consolidados. En este sentido, la movilidad residencial constituiría un factor más determinante en el alcance y conformación de las dinámicas espaciales metropolitanas, aunque los vínculos por movilidad residencial (desplegados en el espacio en un sentido centro-periferia) son por regla general menos intensos y de menor alcance espacial que los de movilidad residencia-trabajo (mayoritariamente periferia-centro), no sólo por ser el principal condicionante de las decisiones de los actores sociales sino también porque a través de la movilidad residencial se materializan las nuevas y concretas formas urbanas (no hay que olvidar que la construcción de viviendas genera forma y espacio urbano) (Feria, 2010).

En el ámbito de las “movilidades residenciales” podemos considerar también los desplazamientos cotidianos que realiza parte de la población desde la residencia

habitual hasta el lugar en el que se ubica la residencia secundaria. Este tipo de movilidad podríamos denominarla **movilidad por residencia secundaria**. Estos desplazamientos pueden considerarse como desplazamientos temporales de tipo estacional, aunque en los entornos urbano-metropolitanos son también frecuentes los de tipo temporal “no regular”, ya que las infraestructuras de transporte en estos entornos territoriales pueden acercar considerablemente la población a las viviendas secundarias situadas en el campo, la montaña o en la playa, a las que se les puede dar un uso más intensivo y, por consiguiente, menos sujeto a los periodos y las estaciones “vacacionales”.

La movilidad por residencia secundaria tiene su origen en la incapacidad de la mayoría de aglomeraciones urbano-metropolitanas para garantizar algunas de las múltiples necesidades de ocio de sus habitantes (entre ellas las relacionadas con la evasión); por ese motivo, coincidiendo con los periodos de recreo y vacaciones, una parte importante de la población se desplaza hacia espacios periurbanos con objeto de consumir una serie de bienes y recursos de ocio (Antón, Ibarguren, 1993). Este desplazamiento se convierte en habitual para aquellas familias que deciden localizar en estos espacios periurbanos sus residencias secundarias (Antón, Ibarguren, 1993). La movilidad de segunda residencia, como otras vinculadas al ocio, apenas ha sido considerada en los estudios de delimitación de áreas urbano-metropolitanas. Los espacios metropolitanos han sido definidos sobre todo a partir de las relaciones funcionales inherentes a la movilidad diaria residencia-trabajo, aunque ésta no represente más que la mitad de la movilidad cotidiana total en muchas grandes aglomeraciones<sup>54</sup>. Por este motivo, y también por la necesidad de abarcar el ámbito del ocio de la población, casi siempre dejado en un segundo plano, hemos creído conveniente tener en cuenta en este trabajo la movilidad que realizan las familias para llegar a los lugares donde se localizan sus segundas residencias, lugares con los que se establece una relación de *vinculación*<sup>55</sup>.

La **movilidad habitual por ocio** (comercio, servicios, etc.) también puede incluir muchos de los desplazamientos cotidianos realizados para comprar y disfrutar de bienes y servicios. Estos desplazamientos se han intensificado tras la revolución comercial iniciada en España a partir de la segunda mitad de la década de 1970, con la

---

<sup>54</sup> Ascher (1995) realiza esta aseveración para el caso de las aglomeraciones urbano-metropolitanas de Francia.

<sup>55</sup> “Vinculación” es el término que utiliza el Instituto Nacional de Estadística en el Censo de Población de 2001 para designar ese tipo de relación.

que emergen nuevas fórmulas comerciales periurbanas (hipermercados, centros comerciales, parques de ocio, etc.), en detrimento del comercio de proximidad, tanto central como de barrio. En la actualidad los desplazamientos por ocio y comercio constituyen uno de los desplazamientos cotidianos más importantes de las familias urbano-metropolitanas españolas. Así por lo menos se desprende de los datos publicados en las últimas encuestas de “Presupuestos Familiares” y de “Empleo del Tiempo”, que realiza el Instituto Nacional de Estadística. Valgan los siguientes cifras: en 2008 los hogares españoles gastaban el 17% de su presupuesto en “Ocio, espectáculos y cultura” y “Cafés, restaurantes y hoteles” (5.300 euros al año por hogar); en 2009 casi el 60% de la población aseguraba dedicar casi dos horas diarias a “Vida social y diversión”, mientras que casi el 40% empleaba un tiempo diario similar al “Deporte y el ocio al aire libre”. Estos datos nos aproximan a una realidad compleja, ya que la movilidad habitual por ocio y compras presenta importantes variaciones según las categorías sociales, los tipos de espacios residenciales, los lugares de trabajo, etc. (Desse, 1999). En cualquier caso, para realizar los gastos y dedicar el tiempo mencionado a las “compras” y al ocio, la población urbana actual tiene que recurrir cada vez más a la movilidad diaria, ya que en las ciudades actuales, de límites tan difusos como dilatados, las dotaciones comerciales y lúdicas tienden a ocupar emplazamientos cada vez más periurbanos.

No podemos olvidar, por último, la **movilidad por estudios**, que implica el desplazamiento del estudiante desde su residencia habitual hasta el lugar en el que se encuentra el centro escolar. Esta movilidad puede ser *estacional*, fruto de la realización de los estudios a una distancia de la residencia familiar que obligue al estudiante a disponer de una residencia más próxima al centro educativo, o bien *diaria*, al estar situado el centro escolar dentro del *espacio de vida* de la unidad familiar.

La movilidad por estudios puede tener lugar tanto por la desigual distribución de los equipamientos educativos en el espacio como por las diferentes preferencias personales de los implicados en la elección del centro en el que estudiar. En el primer caso, la desigual localización de los centros en el espacio, hay que tener en cuenta, por un lado, la tendencia lógica a que los equipamientos sean menos numerosos a medida que la educación es más especializada y de nivel más alto; y, por otro, la política territorial que en cada caso haya presidido la localización y distribución de los centros educativos (Salom, etc., 1995). A este respecto, conviene mencionar también la normativa sobre el sistema educativo, que puede hacer variar las edades de



escolarización y, consiguientemente, las políticas de construcción y localización de los centros<sup>56</sup>.

De lo mencionado se desprende que la movilidad cotidiana por estudios tiene poca trascendencia en la enseñanza obligatoria, ya que los centros escolares que imparten estos niveles se suelen situar próximos a la demanda potencial. Por el contrario, la movilidad por estudios en los niveles de enseñanza más avanzados, fundamentalmente bachillerato y universidad, puede llegar a ser muy importante en algunos casos, ya que las administraciones competentes no pueden ofrecer centros de este tipo de enseñanza en todas las poblaciones por igual, al no tratarse de estudios obligatorios y, por lo tanto, ser menor la demanda de estudiantes en esos niveles de instrucción. Por norma general, podemos deducir que los municipios con más población disponen de centros educativos más especializados, con lo que la movilidad por estudios en los ámbitos urbano-metropolitanos suele ser menor (proporcionalmente) que la que se da en localidades de menor “rango” urbano.

Las preferencias personales a la hora de elegir un centro de estudios también puede ser un factor generador de flujos de movilidad significativos. En este caso las preferencias a la hora de elegir un centro de estudios pueden afectar de manera indiferente a cualquier nivel de enseñanza. Con frecuencia la elección de centros en infantil, primaria y secundaria obligatoria fuera del ámbito en el que se encuentra la residencia habitual suele estar motivada por la percepción que se tiene de la calidad de los centros. Buena parte de la movilidad diaria escolar de carácter intermunicipal protagonizada por los estudiantes menores de 16 años (edad máxima de escolarización obligatoria), tiene como protagonista la atracción que algunos centros privados (también algunos públicos) generan en determinadas clases sociales (Salom, etc., 1995). En los niveles no obligatorios la preferencia en la elección de los centros también puede dar lugar a una movilidad obligada por motivos de estudios. Sin embargo, como la oferta de centros de estudios especializados (no obligatorios) es menor, la preferencia en la elección del centro como causa generadora de movilidad escolar pasa a un segundo plano. Efectivamente, en niveles como el universitario, en el que la provincia de Alicante cuenta con cuatro centros, tres públicos (uno de ellos de educación a distancia)

---

<sup>56</sup> Un buen ejemplo es la entrada en vigor de la LOGSE (Ley Orgánica de Ordenación General del Sistema Educativo de España) en 1990, que introdujo la enseñanza secundaria obligatoria, causando una fuerte reestructuración de los centros a nivel organizativo y territorial. Una consecuencia inmediata fue la habilitación de centros de secundaria en muchas localidades en las que hasta ese momento no existían institutos de enseñanzas medias, lo que evidentemente ha tenido consecuencias en la movilidad escolar intermunicipal, que en estas edades ha tendido a disminuir.

y uno privado, la mayoría de estudiantes universitarios se desplazan forzosamente de municipio para poder estudiar.

Por otra parte, y aún teniendo en cuenta que la política de localización de los centros escolares no se rige por los habituales criterios de rentabilidad económica, no podemos olvidar que cada vez más colegios e institutos ocupan espacios periurbanos y suburbanos, al igual que ocurre con otras dotaciones y equipamientos públicos y privados, actividades económicas o construcciones residenciales. La mayor disponibilidad de suelo y la presencia cada vez mayor de residentes en estos espacios sin duda justifican esta localización periférica, aunque la misma también puede dar lugar a desplazamientos de población más intensos y a mayores distancias.

### *3.1.2. El Censo de Población de 2001 y el concepto de “población vinculada”*

Durante las últimas décadas la información estadística referida a la población española ha mejorado, sobre todo en lo que respecta a la desagregación espacial, con un enriquecimiento de la información censal disponible para las escalas de mayor detalle (Gozálvez Pérez, V. 2005), y al acceso a los datos, algo a lo que no es ajeno el avance extraordinario alcanzado por la informática y las TICs (Tecnologías de la Comunicación y la Información), en especial Internet. Sin embargo, hasta fechas muy recientes aspectos más cualitativos como la movilidad cotidiana de la población han quedado en un segundo plano, a pesar de que los desplazamientos de la población, cada vez más numerosos y a mayores distancias, están haciendo que nos replanteemos el verdadero uso que se da al territorio, o dicho de otro modo, la verdadera carga real que éste soporta. Afortunadamente el Censo de Población de 2001 ha incorporado a su base nuevos datos sobre desplazamientos cotidianos de la población, con lo que se da un paso muy importante en el conocimiento de un fenómeno tan complejo como el de la movilidad, que está emparentado directamente con los nuevos procesos urbanos<sup>57</sup>. De especial relevancia ha sido la obtención de información sobre los municipios de destino de los desplazamientos de la población, lo que ha permitido introducir y abordar un nuevo concepto, el de *población vinculada*.

---

<sup>57</sup> Aunque la movilidad por motivos de trabajo se ofrece como información nueva en el Censo de Población de 2001, preguntas censales similares ya fueron hechas en los cuestionarios del Censo de Población de 1981, pero nunca fueron explotadas (Gozálvez Pérez, 2005).

La *población vinculada* es el nuevo concepto propuesto por el Instituto Nacional de Estadística (INE) para conocer mejor la magnitud que el conjunto de la población (los residentes y los no residentes) puede llegar a tener en los municipios españoles. La *población vinculada*, que contabiliza sólo a los individuos que mantienen de forma permanente algún tipo de relación con el territorio, sustituye a la *población de hecho*, concepto que aglutinaba toda la población (flotante) de un lugar determinado, incluidos aquellos habitantes con vínculos territoriales débiles o de carácter temporal. La *población de hecho* a menudo aparecía sobredimensionada y además ya no se utilizaba en los Padrones de Población (Vinuesa, 2005), por lo que el INE ha decidido eliminar este concepto, junto con el estudio de los llamados *transeúntes*, que eran las personas no residentes que se encontraban en un municipio determinado en el momento en que se realizaba el censo (constituyen, por lo tanto, la porción no “empadronada” de la población de hecho). Para simplificar la situación el INE cambia el concepto de *habitante* (que incluía a los transeúntes más los ausentes y presentes) por el de *residente*, que se define como la persona física que en el momento censal tiene su residencia habitual en una determinada división político-administrativa española. Los residentes de una determinada circunscripción político-administrativa forman su población residente o, simplemente, población, que coincide con lo que hasta ahora se denominaba *población de derecho* (Proyecto Censal, Censo de Población de 2001).

Para conseguir una mejor estimación de la *carga real* de población que debe soportar, por ejemplo, cada municipio, el Proyecto Censal justifica la creación del nuevo concepto de *población vinculada*, cuyo objetivo sería, en consecuencia, obtener una aproximación de la población que realmente utiliza un determinado territorio a partir de la movilidad habitual desde su lugar de residencia al lugar de trabajo, estudio o de segunda residencia (Alberich, 2006). La *población vinculada* es, por lo tanto, «el conjunto de personas censables (es decir, con residencia habitual en España) que tienen algún tipo de vinculación habitual con el municipio en cuestión, ya sea porque residen allí, porque trabajan o estudian allí, o porque, no siendo su residencia habitual, suelen pasar allí ciertos periodos de tiempo (veraneos, puentes, fines de semana...)» (Proyecto Censal, Censo de Población de 2001). Conviene subrayar que la población vinculada incluye tanto a los residentes de un municipio como a aquellos que sin ser residentes mantienen algún tipo de relación con el mismo, aunque el uso y la popularización del término parece que ha hecho fortuna como sinónimo de “no residentes con algún tipo de vinculación”.

Como hemos podido comprobar, las posibilidades de “vinculación” (al margen de la vinculación por residencia) con un territorio determinado recogidas en el Censo de Población de 2001 son tres, definidas de la siguiente manera (Proyecto Censal, Censo de Población de 2001):

- *Porque trabaja allí*: Personas de 16 años o más que en el momento censal no tienen su residencia habitual en el territorio estudiado, pero han tenido un trabajo por cuenta ajena o han ejercido una actividad por cuenta propia en él.
- *Porque estudia allí*: Personas que en el momento censal no tienen su residencia habitual en el territorio estudiado, pero han estado recibiendo algún tipo de enseñanza (incluso en guarderías, academias...) en él.
- *Porque tiene una segunda vivienda allí*: Personas que en el momento censal no tienen su residencia habitual en el territorio estudiado, pero tienen una vivienda que suelen usar de forma temporal (en vacaciones, fines de semana, etc.) en él.

Estas opciones nos acercan a tres tipos de movilidad cotidiana de gran relevancia en las áreas urbano-metropolitanas, la movilidad laboral, la movilidad estudiantil y la movilidad por segundas residencias. Las dos primeras han sido abordadas desde el Censo de Población de 2001 a partir de cuatro preguntas: el lugar de trabajo o estudio, el modo de transporte utilizado, el número de viajes realizado a lo largo del día y la duración de los desplazamientos. La primera de esas preguntas, el lugar de trabajo o estudio, es crucial para los estudios de movilidad, no sólo porque gracias a ella se ha podido introducir y “medir” la *población vinculada*, sino porque, además, nos ha permitido trazar los desplazamientos diarios de la población en el territorio, al disponer de información sobre los municipios de origen y destino de esos movimientos. Gracias a ello, podemos “visualizar” mucho mejor las complejas relaciones funcionales que se dan en el territorio, mejorando considerablemente las posibilidades de estudio y delimitación de las áreas urbano-metropolitanas, cuya cohesión interna depende, no nos olvidemos, de la existencia de un único mercado de vivienda y trabajo.

Por otra parte, la disponibilidad de información sobre la población vinculada por motivos laborales nos ha permitido también conocer la oferta de empleo local de los

municipios españoles, o lo que es lo mismo, los *Puestos de Trabajo Localizados*<sup>58</sup>, gracias a lo cual se pueden calcular índices de tanto interés como el de *Autoocupación* (o tasa de Autosuficiencia según PTL) o el de *Equilibrio Funcional* (o *Job ratio*), sobre los que profundizaremos más adelante.

Respecto a la movilidad por segundas residencias, las posibilidades de estudio tropiezan con algún inconveniente. El principal es que la pregunta sobre tenencia de residencia secundaria fue planteada en el cuestionario de la vivienda, de modo que la respuesta es única para cada hogar, sin que se pueda averiguar realmente cual de sus miembros la utiliza y con qué frecuencia (Alberich, 2006). Por otra parte, el Censo de Población de 2001 no ofrece datos sobre la duración del viaje o trayecto para acceder a la segunda residencia, aunque esta carencia puede quedar mitigada por la existencia de información sobre el número de días que se utiliza la vivienda y el municipio donde se encuentra.

Sin duda, el concepto de *población vinculada* y los nuevos datos incorporados al Censo de Población de 2001 han enriquecido considerablemente los estudios de la población y sus interrelaciones con el territorio. De igual manera, se ha solventado un déficit de información que arrastraba de manera “vergonzosa” la estadística oficial española, la falta de datos de desplazamientos de población residencia-trabajo, que son base fundamental de muchas investigaciones de geografía urbana y geodemografía en otros países desarrollados desde hace ya algunas décadas. Sin embargo, por desgracia el Censo de Población de 2001 parece haberse olvidado de otros tipos de desplazamientos, de otras variantes de la movilidad cotidiana, como los movimientos de población por compras, ocio, gestiones administrativas, médicas, etc., que constituyen una parte cada vez más sustancial y menos voluntaria de los desplazamientos realizados en entornos urbano-metropolitanos. Si uno de los objetivos de la adopción del concepto *población vinculada* es estimar la carga real de población que soporta cada municipio, se antoja fundamental que en lo sucesivo los censos de población profundicen en el conocimiento de esas otras variables.

---

<sup>58</sup> Los Puestos de Trabajos Localizados (PTL) de un municipio determinado se calculan sumando su población vinculada por motivos laborales con su población residente ocupada cuyo trabajo se encuentra en el mismo municipio de residencia.

### 3.1.3. El concepto de “espacio de vida”

El concepto de *espacio de vida* fue acuñado por Daniel Courgeau en 1988, quien lo define como «la porción del espacio donde el individuo realiza sus actividades; esta noción no engloba solamente los lugares de paso o de estancia, sino también todos aquellos con los cuales el individuo tiene relación» (Courgeau, 1988). Así, se pueden cuantificar numerosas localizaciones o territorios “de vida” de un individuo, los cuales, a su vez, son cambiantes a lo largo del tiempo, de acuerdo con los ciclos de vida de una persona<sup>59</sup>. Los espacios de vida simplificados, es decir, aquellos correspondientes a algunas facetas relevantes de la vida de un individuo, suelen corresponder básicamente con los siguientes: la residencia principal, el lugar de trabajo o de estudio, la residencia secundaria y/o los lugares de vacaciones habituales, los espacios de relaciones de parentesco y amistad, los lugares de compras y los de uso de servicios públicos y gestiones administrativas. No obstante, conviene resaltar que el *espacio de vida* de un individuo no constituye una única localización, sino que representa la suma de todos los territorios con los que se relaciona.

El concepto de *espacio de vida*, como el de *población vinculada*, con el que guarda una fuerte relación, nos aleja de la noción tradicional de la distribución de la población en el espacio, que con frecuencia nos ha llevado a estudiar a los individuos aferrados a un único territorio, el que preside el lugar de residencia habitual, erigido como centro estructurador de la vida cotidiana de la familia. Como han expuesto algunos expertos (Módenes, 2009), no se pretende poner en duda el principio de la asignación residencial de personas a territorios y poblaciones, aunque esta asignación revela una realidad territorial cada vez más incompleta. Tal y como se puede constatar, las experiencias territoriales de los individuos no hacen más que multiplicarse, con una frecuentación creciente de espacios cada vez más diversos y no forzosamente próximos entre sí, y, consiguientemente, con un peso menor del lugar de residencia habitual como ámbito central de las actividades cotidianas (Alberich, 2009). Esta percepción de individuos “móviles” o desanclados del territorio se hace más patente en las ciudades,

---

<sup>59</sup> Daniel Courgeau denomina las diferentes etapas por las que puede pasar el espacio de vida de un individuo, de acuerdo a su ciclo vital, de la siguiente manera: *difusión* (por ejemplo cuando un individuo comienza a trabajar, incorporando ese lugar a sus espacios de vida, dentro de los cuales se mantienen lugares de relaciones anteriores) *deslizamiento* (cuando el espacio de vida gana nuevos territorios y pierde otros), *transplantación* (ocurre cuando ninguno de los lugares del espacio de vida de un individuo se mantiene) y *contracción* (por ejemplo cuando un individuo se jubila y pierde las relaciones territoriales con el trabajo) (Courgeau, 1988).

pero sobre todo en las áreas urbanas-metropolitanas, en las que los desplazamientos cotidianos de la población multiplican el uso del territorio más allá de los límites administrativos.

El lugar de residencia no debe considerarse, en todo caso, como un lugar secundario o de importancia menor dentro del *espacio de vida* de un individuo. El concepto de *espacio de vida* pone de relevancia la existencia de múltiples lugares (cotidianos) en la vida de una persona, pero no debemos de pasar por alto que estos espacios se siguen organizando en buena medida alrededor de la residencia familiar. Una traslación de ésta fuera del espacio de relaciones habituales supondría, de hecho, una verdadera trasplatación del *espacio de vida* a otro territorio, con lo que entraríamos en el ámbito conceptual de los movimientos migratorios. Así pues, el emplazamiento de la residencia principal constituye todavía hoy un vínculo territorial muy importante para la mayor parte de la población, aunque ello no nos debe ocultar una realidad en la que se impone el uso de espacios cada vez más variados y distanciados entre sí, al amparo del desarrollo de los medios y las infraestructuras de transporte.

El *espacio de vida* de un individuo, que se constituye a partir de la agregación de espacios de vida parciales o simplificados (alrededor de la residencia), es un concepto ya integrado y consolidado en nuestra tradición científica (Módenes, 2009). En los últimos años se han realizado estudios que abordan este concepto desde diferentes puntos de vista: desde una perspectiva histórica, geodemográfica, sociológica, etc. De acuerdo a los objetivos principales de este estudio geográfico, entre los cuales se encuentra la delimitación de un área (o áreas) urbana-metropolitana alicantina, el concepto de *espacio de vida* es más interesante como agregación de espacios de vida individuales. El espacio resultante es un *espacio de vida colectivo* (Susino, 2001), o *territorio útil* (Alberich, 2009), en el que están implicados todos los habitantes de un área, sea esta un municipio, un área metropolitana, una provincia o una región. Así, se puede hablar de los espacios de vida (colectivos) de los habitantes de Alicante, de los madrileños, de los catalanes o del conjunto de los españoles (sobre catalanes y españoles, Alberich ha realizado estudios muy completos de sus espacios de vida; Alberich, 2006 y 2009). Una cuestión clave en el estudio de los *espacios de vida colectivos* es qué variables utilizar en su delimitación y cómo obtenerlas. Muchos trabajos se han realizado a partir de múltiples indicadores de movilidad obtenidos mediante encuestas *ad hoc* (Módenes, 2009). Sin embargo, en nuestro caso hemos utilizado exclusivamente la información sobre movilidad cotidiana disponible en el

Censo de Población de 2001, en concreto los datos de vinculación por movilidad laboral, movilidad por estudios y movilidad por segundas residencias.

Uno de los propósitos fundamentales de este trabajo es conocer mejor el funcionamiento de aquellos entornos en los que la agregación de flujos de movilidad (entre otras variables) pone de relieve la existencia de una cohesión interna. La agregación de estas movibilidades nos debe permitir identificar *los espacios de vida colectivos* de los habitantes de Alicante y Elche. Consideramos, *a priori*, que toda área urbana o metropolitana, como espacio de fuertes interrelaciones desde el punto de vista funcional, debe constituir un *espacio de vida colectivo* suficientemente cohesionado e individualizado del resto del territorio.

### **3.2. El papel de la movilidad en los procesos de organización territorial**

La movilidad cotidiana de la población está más presente que nunca en la configuración y en la morfología de nuestras áreas urbanas, aunque siempre ha sido un elemento condicionante del poblamiento humano. Las ciudades antiguas tenían calles estrechas y altas densidades residenciales. Las viviendas se apiñaban unas a otras, dejando escasos espacios vacíos. A veces esa característica forma urbana era el resultado de las limitaciones espaciales derivadas de la presencia de murallas defensivas o de la existencia de límites físicos difíciles de salvar (ríos, ramblas, etc.). Quizás era la única forma que podía adoptar el caserío en emplazamientos difíciles (promontorios rocosos, colinas, etc.). En cualquier caso, las ciudades de la época crecían “exprimiendo” al máximo el espacio físico que le servía de emplazamiento. Al margen de los factores mencionados, no cabe duda de que la inexistencia de unos medios de transporte eficientes, que pudieran desplazar a la población de forma rápida a grandes distancias, ha sido y es un condicionante decisivo en la forma de la ciudad. Es cierto que en muchos casos la vivienda de la época aunaba residencia y lugar de trabajo, con lo que la movilidad regular por motivos laborales era muy baja en las sociedades “urbanas” antiguas. Sin embargo, la satisfacción de las necesidades básicas de la familia (comida, ropa, utensilios, servicios, etc.) obligaba a realizar desplazamientos cotidianos en la ciudad, desplazamientos que no podían (ni debían) ser muy largos, dada la ineficacia de los medios de transporte de la época.

La llegada de la Revolución industrial y la consiguiente aparición de la fábrica como unidad de trabajo, obliga a una parte muy importante de la población a realizar



desplazamientos diarios por motivos laborales, al quedar definitivamente separado el lugar de residencia del lugar de trabajo. Sin duda este es uno de los rasgos característicos de la ciudad contemporánea, aunque la movilidad laboral no afecta a todos los estratos sociodemográficos por igual. En efecto, en el siglo XIX y en buena parte del siglo XX los grupos populares, y especialmente las mujeres, han seguido utilizando el domicilio como lugar de trabajo, sobre todo de tipo informal (Capel, 2003). No obstante, desde el siglo XIX la movilidad diaria residencia-trabajo se ha convertido en el tipo de movilidad cotidiana con más trascendencia en los nuevos procesos de organización territorial, sobre todo en el ámbito urbano (aunque no exclusivamente). La Revolución industrial desencadena una importante movilidad residencia-trabajo en las grandes ciudades europeas, pero el verdadero *boom* de la movilidad laboral se produce en realidad a mediados del siglo XX, cuando las fábricas “deslocalizan” definitivamente su ubicación (que se mantenía cerca de las viviendas de los trabajadores), gracias, entre otros factores, al desarrollo y a la popularización de los nuevos medios de transporte y comunicación.

La salida de las actividades industriales de la ciudad central no es, en cualquier caso, un hecho aislado, sino que forma parte de un proceso de transformación territorial más amplio, que se consolida en las décadas de 1960 y 1970. Las causas y efectos de ese proceso son muy variados. Desde el punto de vista sociodemográfico, lo más destacable es el fuerte éxodo de la población rural, que se desplaza en busca de trabajo a los núcleos urbanos más dinámicos. La inmigración y las altas tasas de natalidad y fecundidad de la época provocan un aumento extraordinario de la población urbana en España en las décadas de 1960 y 1970. Desde el punto de vista urbano, muchas ciudades experimentan un gran crecimiento interno (aumentan las densidades de población) y una incipiente expansión suburbana, debido tanto a la construcción de nuevos barrios para acoger a la población inmigrada, como a la dispersión fabril (planificada o espontánea) y al inicio del fenómeno de la segunda residencia, que comienza a generalizarse entre las clases medias. Por último, desde el punto de vista económico, se asiste a una ampliación de los mercados locales de trabajo, que desbordan los límites municipales, integrando laboralmente a la mano de obra de las áreas rurales y de los núcleos urbanos próximos a las ciudades más dinámicas. Además, las actividades económicas se vuelven más flexibles, tanto por lo que respecta a su emplazamiento como a las necesidades de mano de obra.

Asistimos, por lo tanto, a un fenómeno espacial caracterizado por la concentración (demográfica, económica, etc.), que afecta a las grandes ciudades españolas, pero también a ciudades dinámicas de tamaño medio, como Alicante o Elche. A una escala grande (a una escala urbana por ejemplo), la concentración característica de este periodo genera, sin embargo, procesos de dispersión y periurbanización (sobre todo de tipo fabril y residencial), derivados, como no, de la inercia expansiva de la ciudad central. Como consecuencia, la ciudad deja de ser una entidad “cerrada”, tanto desde el punto de vista espacial como funcional. En efecto, muchos núcleos urbanos, pequeñas ciudades y áreas rurales quedan “anexionadas” física y funcionalmente a las ciudades más grandes y dinámicas de su entorno. Algunos municipios son absorbidos por la ciudad central, incluso administrativamente. Otros son integrados funcionalmente, al depender el empleo de sus habitantes de las actividades económicas surgidas de la ciudad central, donde además los habitantes de la periferia han de recurrir para satisfacer muchas de sus necesidades básicas (compras, servicios, ocio, etc.). Además, se afianza una incipiente movilidad residencial, visible (desde el punto de vista de la ocupación del suelo) en el crecimiento urbano-residencial que comienzan a experimentar los municipios que conforman la corona metropolitana. En este nuevo escenario la movilidad cotidiana se multiplica y se hace más compleja y necesaria.

Durante esta etapa la movilidad se apoya en un sistema de transporte caracterizado por el uso mayoritario del automóvil, y en una red de infraestructuras viarias de tipo radial. Los flujos son, básicamente, unidireccionales. En efecto, los movimientos residencia-trabajo generan una movilidad diaria periferia-centro, aunque algunas actividades económicas (sobre todo las industriales) tiendan a salir de la ciudad central, tal y como ocurre con la función residencial, que con la consolidación de los procesos metropolitanos, se “desplaza” siguiendo una dinámica marcadamente centrífuga (Feria, 2010). En este contexto, muchas ciudades españolas (no sólo las más grandes) inician una fase de “metropolización”, en la que la movilidad juega un papel crucial.

Si en las décadas de 1960-1970 la movilidad se afianza en la vida de los habitantes de la ciudad, de la que sin duda constituye una seña de identidad, en los últimos años (1980 hasta la actualidad) la movilidad se ha convertido en un elemento clave de las transformaciones territoriales y de los nuevos procesos urbanos que nos afectan. Conviene avanzar que para algunos autores la movilidad es fundamentalmente una consecuencia, bastante compleja, de los nuevos procesos territoriales, mientras que

para otros es un principio básico de la metropolización. No es propósito de este trabajo tratar con detalle los procesos urbanos recientes y las nuevas formas de organización territorial, aunque conviene apuntar algunas de sus características esenciales:

- En las ciudades grandes y en algunas medianas se afianza el fenómeno de la desconcentración de la población. Las ciudades centrales pierden peso demográfico en beneficio de los núcleos urbanos periféricos. No se trata tanto de una pérdida real de habitantes (aunque en algunas grandes ciudades españolas sí ocurre), sino de una reducción significativa del crecimiento demográfico, en beneficio de las periferias residenciales, donde los precios del suelo (y consiguientemente de las viviendas) son más bajos. Paralelamente, los centros históricos de muchas ciudades pasan de una situación de crisis sociodemográfica y degradación urbana a otra de “redescubrimiento” y “gentrificación”.
- Se consolida la deslocalización de las actividades económicas, iniciada algunas décadas antes por la actividad industrial, que es la primera actividad eminentemente urbana que sale de la ciudad. En la década de 1980 y sobre todo en 1990 y 2000, los servicios acompañan a la industria en su “huida” de la ciudad central. No sólo se trata de los comercios que buscan una ubicación próxima a las vías de comunicación (a modo de vías escarpate), sino sobre todo, de la construcción de grandes complejos comerciales y de servicios en la periferia urbana. Las formas más características son los centros comerciales y de ocio, los parques empresariales y los edificios de oficinas.
- Aumenta la construcción de grandes dotaciones y equipamientos para la población en emplazamientos periféricos. De hecho, podemos constatar que España ha experimentado una verdadera revolución “dotacional” en las últimas décadas, ya que en la mayoría de áreas urbanas españolas de cierta entidad se han construido hospitales, universidades, centros deportivos, “palacios” de justicia, etc. La recurrente denominación “ciudad de” (“la justicia”, “la salud”, “el deporte”, etc.), ejemplifica de forma clara que estamos ante grandes equipamientos, con una ubicación suburbana (cuando no rururbana) y con una área de influencia supramunicipal. Estos rasgos convierten a muchos de los “megaequipamientos” de reciente

construcción en nuevas entidades disociadas (físicamente) de la ciudad tradicional.

- Se produce una ampliación y modernización del sistema y de los medios de transporte. Durante las dos últimas décadas se ha disparado la construcción de nuevas infraestructuras de comunicación, sobre todo viarias: autovías, autopistas, circunvalaciones de gran capacidad, rondas urbanas, etc, con las que se ha superado el “viejo” entramado radial. En las grandes ciudades (y en algunas medianas como Alicante), además, se han puesto en marcha nuevos medios de transporte, como metros, trenes de cercanías o tranvías urbano-metropolitanos.

El resultado de este proceso va mucho más allá de un mero cambio morfológico de la expansión urbana. Estamos ante la transformación definitiva de la ciudad tradicional, de límites físicos y funcionales más o menos definidos. En efecto, los procesos de reorganización territorial que experimentan muchas ciudades dinámicas no sólo provocan una urbanización difusa o la urbanización de espacios rurales más o menos próximos a los núcleos urbanos. No estamos ante un mero proceso de urbanización, sino ante un nuevo tipo de ciudad, que podríamos identificar, en algunos casos, con el concepto de **ciudad difusa** (Indovina, 1998):

«...podemos asumir que la ciudad difusa es aquella forma de organización del espacio en la cual están presentes elementos de la constitución “física” de la ciudad, pero que no presenta las características de densidad, intensidad y solución de continuidad típicos de la ciudad..... La ciudad difusa pertenece a la familia de fenómenos urbanos, no sólo por ciertas connotaciones morfológicas, sino sobre todo por sus elementos organizativos, funcionales y de uso».

También con la que para muchos autores es la ciudad verdadera, la llamada **ciudad real** (Borja, 1990; en Castañer, 1994):

«... que surge en contraposición de la ciudad administrativa, dado que la ciudad real es la unidad social y funcional de residencia, de trabajo y de consumo, la colectividad con identidad cultural e imagen de marca, el ámbito de gestión de los servicios básicos y la construcción material y simbólica de los ciudadanos... Esta es casi siempre plurimunicipal o metropolitana».

Otros conceptos, como el de la **metápolis** de las grandes áreas metropolitanas (Ascher, 1995), o el más socio-geográfico de **espacio de vida** (Coourgeau, 1988), pueden igualmente ilustrar esta nueva realidad. No nos detendremos en este apartado sobre las (complejas) causas que han desatado estos nuevos procesos urbanos, pero

conviene recordar que la ciudad difusa, la ciudad real, la metápolis o los nuevos espacios de vida, son resultado de una serie de transformaciones socioeconómicas a múltiples escalas: cambios de las estructuras productivas, mutaciones de los mercados de trabajo, revolución tecnológica (en transporte, producción, construcción, etc.), efectos del proceso de globalización en la posición y función de las ciudades, cambios en las condiciones socioeconómicas de las familias, etc.

Estamos pues, ante una nueva realidad urbana, compleja y cambiante, en la que el empleo, la vivienda y las actividades humanas en general pueden reorganizarse espacialmente más fácil y más rápido que nunca, debido a lo que Giddens llama “desanclaje de las relaciones de sus contextos espacio-temporales” (Giddens, en Susino, 2001). Cabría preguntarse al respecto qué papel juega la movilidad; ¿Es un elemento central del proceso de reorganización funcional y territorial al que asistimos? ¿O es una simple consecuencia (necesaria) del mismo? Algunos autores ponen un mayor énfasis en la explicación de la movilidad como resultado de la configuración territorial desencadenada en las últimas décadas. Desde este punto de vista, la movilidad cotidiana por razón de trabajo, por ejemplo, no sería sino la consecuencia de otros procesos más sustantivos, que están detrás tanto del desarrollo de los procesos metropolitanos, como de otros procesos de reorganización espacial en ámbitos menos urbanizados (Susino, 2001). Esos procesos sustantivos, definidos en complejas transformaciones económico-laborales (fundamentalmente), afectan de forma directa a la morfología y la estructura interna de los espacios urbano-metropolitanos, cuya característica (física) más relevante es quizás la dispersión en el espacio de empresas y viviendas. Ni que decir tiene que la dispersión espacial del trabajo y la residencia es una de las causas directas de la movilidad obligada de la población, con lo cual ésta sería, efectivamente, una consecuencia de los procesos y las estructuras físicas o morfológicas resultantes.

En cambio, para otros autores (Ascher, 1995), la movilidad está en el centro de los procesos de urbanización. Bajo esta perspectiva, la movilidad constituiría un principio básico de la metropolización, y no una simple consecuencia de la misma. Indudablemente, los nuevos procesos territoriales han tenido un efecto directo sobre la movilidad de la población, pero a su vez, la existencia de medios e infraestructuras de comunicación y transporte ha sido protagonista del despliegue formal y funcional de esos procesos. Es decir, la movilidad de la población puede ser entendida como una consecuencia de la realidad espacial, mientras que la “posibilidad de la movilidad” (la seguridad de contar con un sistema que garantice la movilidad de la población) es un

condicionante previo de las transformaciones territoriales, al menos tal y como se han plasmado en el espacio. En efecto, sin la “posibilidad de la movilidad”, las estrategias espaciales de los agentes socioeconómicos que están detrás de los nuevos procesos territoriales no habrían sido las mismas y, por lo tanto, la ciudad quizás no habría adoptado la “forma” de ciudad real, ciudad difusa o metápolis.

Una indagación más profunda, denota que la mayoría de autores (entre los que se encuentran Susino, J. y Ascher, F.) consideran la movilidad como un fenómeno complejo, que en parte puede ser entendido como causa y consecuencia de los nuevos procesos territoriales. Así lo entiende Feria (Feria, 2010), para el que la movilidad laboral y la movilidad residencial son elementos de primer orden a la hora de explicar y entender los nuevos procesos espaciales, ya que ambas variables son a la vez factores que explican la conformación y alcance de tales procesos como una manifiesta consecuencia de los mismos.

En cualquier caso, y a los efectos de este trabajo, hemos de contemplar la movilidad como un fenómeno de enorme importancia, tanto por lo que respecta a sus características espaciales (las características de los flujos en relación a los puntos de origen y destino) como por su capacidad demostrada para explicar, mejor que cualquier otra variable, las relaciones funcionales propias de los espacios urbano-metropolitanos, hasta el punto de ser considerada como una variable fundamental en los procesos de delimitación de áreas espaciales funcionales muy diversas (urbanas, metropolitanas, etc.).

### **3.3. El incremento reciente de la movilidad: causas y efectos territoriales**

Con la revolución industrial y la aparición de la fábrica se afirma una fuerte tendencia a la separación entre trabajo y residencia (Capel, 2003), dando lugar a una movilidad (cotidiana) creciente de la población. En la mayor parte de países del mundo este tipo de movilidad, como otros muchos, se ha incrementado en las últimas décadas (Salom, Casado, 2007), al mismo tiempo que se ha ido extendiendo el desarrollo urbano en todo el mundo. Se puede afirmar, de hecho, que las sociedades más urbanas son, por regla general, las que presentan tasas de movilidad habitual más elevadas. Además, el incremento de la movilidad en relación al fenómeno urbano afecta a prácticamente todos los tipos de desplazamientos habituales, no sólo a los “laborales” (residencia-trabajo). Así, la movilidad cotidiana por ocio o por compras, que están tan sujetas como

la movilidad laboral a los nuevos procesos urbanos, también han experimentado una fuerte expansión en las últimas décadas, aunque su medición, como hemos podido comprobar, es más compleja que la de la movilidad residencia-trabajo o la residencia-estudios.

Cuadro 3.1. *Movilidad laboral de la población en Alicante y Elche, en 1991 y 2001*

Ámbito territorial	Ocupados en municipio de residencia		Ocupados fuera de municipio de residencia		Tasa de movilidad (%)	
	1991	2001	1991	2001	1991	2001
Municipio de Alicante	73.993	90.117	7.433	25.139	9,1	21,8
Municipio de Elche	48.570	68.566	1.773	11.768	3,5	14,6
“Área de Alicante”	13.731	44.715	10.561	20.096	43,5	55,1
“Área de Elche”	15.481	19.389	3.168	9.674	17,0	33,3

“Área de Alicante”: Aigües, Busot, El Campello, Mutxamel, Sant Joan, San Vicente, Agost y Jijona.

“Área de Elche”: Crevillent, Catral, Dolores, Hondón de las Nieves, Hondón de los Frailes, San Fulgencio, Santa Pola y Aspe.

Fuente: INE, Censos de Población de 1991 y 2001. Elaboración propia.

Durante el periodo intercensal 1991-2001 la movilidad laboral intermunicipal experimentó en la Comunidad Valenciana un importante aumento; en términos absolutos los flujos de movilidad residencia-trabajo se han multiplicado por un factor de 2,1, hasta alcanzar a más de 653.000 personas en 2001, lo que supone un ritmo de crecimiento del 8,1% acumulativo anual, mientras que en términos relativos, el porcentaje de población ocupada que trabaja en un municipio diferente al de residencia –tasa de movilidad- ha pasado del 25% al 38,1% (Albertos, Noguera, Pitarch, Salom, 2007). La tasa del 38,1% es un valor similar al del conjunto español en 2001 (37,6%) e inferior al del País Vasco (50,4%), Navarra (47,8%), Cataluña (45,7%), Cantabria (44,5%), Madrid (41,4%) y Galicia (38,8%), aunque superior al de Castilla-La Mancha (33%), Andalucía (29,3%), Murcia (25,6%) o Aragón (24,5%). En Andalucía, por ejemplo, la población ocupada que trabaja en otro municipio distinto al de residencia ha pasado de 429.414 en 1991 a 732.988 en 2001 (del 23% al 29%) (Susino, Casado, Feria, 2007). En nuestra zona de estudio también aumenta la movilidad laboral en el intercensal 1991-2001. En el municipio de Alicante, la tasa de movilidad se ha incrementado del 9,1% al 21,8% de 1991 a 2001, mientras que en Elche se ha pasado del 3,5% al 14,6% en el mismo periodo. La evolución es igualmente positiva en las áreas de influencia de ambos municipios, con subidas de más de 10 puntos en el área de

Alicante (del 43,5% al 55,1% de 1991 a 2001) y de cerca de 17 puntos en el área de Elche (del 17% al 33,3% de 1991 a 2001).

Las causas generales del incremento de la movilidad habitual por motivos de trabajo, de ocio, de compras, de estudios o la derivada de las relaciones sociales (familia, amigos, etc.), son similares en buena parte del mundo, aunque conviene recordar que las especificidades territoriales pueden introducir variaciones de tipo causal en la explicación del fenómeno de la movilidad cotidiana. De forma genérica, las causas del aumento de la movilidad las podemos agrupar en cuatro tipos o categorías: causas vinculadas a los procesos de expansión urbana y de reorganización funcional del espacio, causas de naturaleza económico-laboral, causas de tipo sociodemográfico y causas vinculadas a la evolución de las infraestructuras y los medios de transporte y comunicación. Ni que decir tiene que los factores que inciden en la movilidad habitual están plenamente interrelacionados, aunque aparentemente sean de naturaleza diferente. Esta realidad queda de manifiesto al comprobar que en la mayoría de los casos el aumento de la movilidad es fruto de la convergencia de todos los factores señalados, con un mayor o menor peso de cada uno de ellos en función de las características del entorno espacial.

Las causas vinculadas a los procesos de expansión urbana y de reorganización funcional están relacionadas directamente con el crecimiento y el “desbordamiento” de la ciudad tradicional (periurbanización, suburbanización, metropolización, etc.). La dispersión espacial de buena parte de las actividades económicas y de la función residencial ha dado lugar a una expansión del fenómeno urbano-metropolitano. Como ya hemos comentado en apartados anteriores, se trata tanto de un aumento de la superficie urbanizada como, sobre todo, de un incremento de las relaciones funcionales entre espacios cada vez más alejados. La consecuencia más inmediata de este proceso de expansión urbana para los habitantes que viven en estos lugares, es la inevitable dilatación de los espacios en los que transcurre su vida (los *espacios de vida*), lo que irremediablemente lleva a un aumento de la movilidad cotidiana para poder abarcarlos. Junto a la expansión urbana se da una reorganización funcional, caracterizada por el aumento de la especialización de los diferentes territorios, al amparo del éxito de los criterios urbanísticos de zonificación de actividades y usos promovidos por la Carta de Atenas (1933). La especialización funcional, visible en las grandes áreas industriales, residenciales o de servicios de emplazamiento periférico, abunda en la separación física de las funciones humanas: el trabajo, la residencia, el ocio, etc. En consecuencia, la



población ha de desplazarse más y a distancias mayores para poder satisfacer todas esas funciones vitales.

Además, no debemos de olvidar que en los últimos años ha emergido un grupo significativo de ciudades de tamaño medio como nuevos centros de articulación funcional de la movilidad (Susino, Casado y Fera, 2007<sup>60</sup>). Se trata de cabeceras comarcales y de municipios que han experimentado un fuerte proceso de desarrollo local, como, por ejemplo, Ronda, El Ejido o Macael en Andalucía (Susino, Casado y Fera, 2007), o Benidorm, Torrevieja, Denia y Villena en Alicante. El dinamismo de estos núcleos de tamaño medio ha dado lugar a un incremento de la movilidad, sobre todo laboral, en sus respectivas áreas de influencia. Algo similar ocurre con algunos núcleos urbanos situados en las coronas metropolitanas de las grandes ciudades, cuyo reforzamiento funcional en los últimos años ha tenido un efecto directo en el aumento de la movilidad en los municipios periféricos más próximos.

Las causas económico-laborales del aumento de la movilidad afectan de manera decisiva a la movilidad cotidiana por motivos de trabajo. Entre estas causas destaca sin duda la creciente flexibilización del mercado de trabajo. Como apunta Capel, la aspiración a un empleo para toda la vida ha desaparecido del horizonte laboral de los trabajadores, sobre todo del de los jóvenes (Capel, 2003). La flexibilización del empleo, cuyo lado menos amable es efectivamente la precariedad y la inestabilidad laboral, acrecienta la movilidad profesional de los trabajadores. En las últimas décadas se han disparado las tasas de renovación de los trabajadores en las empresas, así como los contratos eventuales. En Francia, la renovación anual del personal de las empresas ha pasado del 12% al 20% de 1982 a 1990, mientras que se han multiplicado por cuatro los contratos temporales entre 1975 y 1992 (Ascher, 1995). En España, los trabajadores por cuenta ajena con contrato eventual o temporal han pasado de 1.228.630 en 1981 (el 11,5% del total de ocupados según el Censo de Población de 1981) a 4.492.801 en 2001 (el 27,5% del total de ocupados según el Censo de Población de 2001).

La inestabilidad de buena parte del empleo provoca cambios relativamente rápidos en las pautas de movilidad (Méndez, 2002). Ante la imposibilidad de cambiar de residencia al ritmo que se cambia de empleo, la mayoría de trabajadores sujetos a condiciones de inestabilidad laboral no tienen más remedio que aferrarse a la movilidad (a menudo intermunicipal) residencia-trabajo para mantenerse, al menos, en el *espacio*

---

<sup>60</sup> Esta apreciación está realizada sobre la base de la realidad andaluza, aunque, desde nuestro punto de vista, se puede extrapolar a muchos otros territorios.

*de vida* fijado por (y para) su hogar. Esta circunstancia se da con más crudeza en los territorios en los que el mercado de la vivienda en propiedad está más arraigado, tal y como ocurre en España, ya que la residencia en propiedad tiende a fijar con mayor fuerza la población en un lugar determinado. En cambio, la posesión de la vivienda en forma de alquiler flexibiliza el lugar de residencia, residencia que puede adaptarse más fácilmente al lugar de trabajo.

Entre las causas de tipo económico-laboral también se puede citar el aumento generalizado de la población activa, tanto en cifras absolutas como en términos relativos. España ha incorporado a su mercado laboral más de 6 millones de activos de 1981 a 2001. En ese periodo la tasa de actividad ha pasado del 46,8% al 55,6%. El incremento de activos se ha materializado de forma singular en la incorporación masiva de la mujer al trabajo. En 1981 había 3 millones de mujeres activas en España (tasa del 22,4%), mientras que en 2001 la cifra se acerca a los 8 millones (tasa del 43,7%). Con más trabajadores “en la calle”, en un contexto de flexibilización laboral creciente, la movilidad cotidiana por motivo de trabajo lógicamente se ha de incrementar.

Este último aspecto, el incremento de la población activa, enlaza de forma directa con las causas de tipo sociodemográfico que inciden en el aumento de la movilidad habitual. Si hay más activos ahora que hace 20 años es, entre otras razones, porque una de las generaciones más numerosas que ha dado España, la del *baby boom* (nacidos entre 1965 y 1975), ha llegado a la plena madurez laboral. Además, en el contexto actual, muchos hogares –sin duda la mayoría de los hogares constituidos en los últimos años– han de incorporar necesariamente más de un miembro a la actividad laboral para hacer frente a los costes de la vida (sobre todo en lo que se refiere a la vivienda). Al mismo tiempo, los individuos que forman los hogares actuales son más autónomos y su comportamiento espacial es, sin duda, más complejo que hace unos años. Un caso paradigmático es el de los jóvenes. Tradicionalmente la movilidad de este colectivo quedaba reducida a los desplazamientos diarios residencia-escuela y a los desplazamientos realizados en familia. Sin embargo, en las últimas décadas la autonomía de los jóvenes ha aumentado y con ella su movilidad habitual, tanto para acceder a “necesidades” como el ocio, el deporte o la formación extraordinaria, como para cultivar y mantener unas relaciones sociales (fuera del núcleo familiar) cada vez más intensas y variadas.

Por otra parte, conviene avanzar que los rasgos sociodemográficos de la población, como la edad, el sexo, el nivel de instrucción o la relación con la actividad

económica condicionan de forma decisiva la movilidad cotidiana. A este respecto, algunos autores (Ajenjo, Alberich, 2009; Roquer, 2007, etc.) destacan el papel de las características individuales en la configuración del territorio útil (los espacios de vida), señalando que las cohortes caracterizadas por niveles de instrucción altos, situación laboral activa y edades medias (adultos jóvenes de 35-39 años), cohortes cada vez más numerosas en la sociedad actual, presentan una movilidad más intensa, además de un uso más “extenso” del territorio.

La última de las causas generales señaladas como fundamentales en la explicación del incremento reciente de la movilidad es el avance en materia de infraestructuras y medios de transporte y comunicación. No se puede entender el aumento de la movilidad cotidiana de la población sin la mejora de los transportes. Es más, el progreso en materia de transportes y comunicaciones es la única forma de minimizar las limitaciones inherentes al “anclaje físico” del ser humano en el territorio. Dicho de otro modo, el avance de los medios de transporte en aspectos como la rapidez, la seguridad o la accesibilidad, facilita la movilidad de la población en el espacio, al disminuir el tiempo necesario para recorrer una distancia. Como consecuencia, los *espacios de vida* de la población pueden ampliarse. Un ejemplo de interés es la irrupción del AVE (tren de Alta Velocidad Española) en el sistema de transporte español, que ha permitido a muchas personas realizar desplazamientos diarios (por trabajo, estudios, etc.) de carácter intermunicipal, interprovincial e incluso entre diferentes comunidades autónomas.

En las últimas décadas el avance en materia de transporte y comunicaciones ha sido notorio en buena parte del mundo. No sólo han aumentado y mejorado las carreteras, los ferrocarriles o los sistemas de transporte urbano-metropolitanos (tranvías, metros, autobuses, etc.), sino que además los medios de comunicación, como Internet o el resto de Tecnologías de la Información y la Comunicación (las famosas TIC), han hecho posible que muchas personas puedan incluso prescindir de la movilidad diaria, al poder realizar las tareas laborales y otras tareas cotidianas desde la misma residencia. No obstante, conviene señalar que a pesar de los anuncios de la generalización de fenómenos como el del teletrabajo, parece que esa forma de actividad no aumenta según lo esperado (Capel, 2003<sup>61</sup>). Así, estaríamos todavía «muy lejos del confinamiento

---

<sup>61</sup> A este respecto, Capel (Capel, cosmópolis, pag. 219) se apoya en un estudio de Ellen & Hamstead, en el que se señala que hay pocas pruebas de que la difusión de las telecomunicaciones acelere la descentralización residencial y cambie los patrones residenciales de las familias de Estados Unidos.

residencial y el re-emplazamiento de los transportes por las telecomunicaciones» (Ascher, 1995), tal y como queda de manifiesto con el extraordinario incremento de la movilidad experimentado en los últimos años.

La movilidad (y en concreto el aumento de la movilidad), que puede ser entendida como causa y consecuencia de los nuevos procesos urbanos, tiene importantes repercusiones de índole territorial. Con el aumento de la movilidad, por ejemplo, suelen incrementarse las relaciones funcionales entre municipios próximos. Muchas ciudades de tamaño medio y grande han ampliado e intensificado en los últimos años su capacidad para articular un territorio cada vez más amplio. Los recientes estudios realizados en España sobre articulación territorial y movilidad (Castañer, Salom, Náquera, Casado, etc.), en los que se emplean métodos similares de delimitación funcional (fundamentalmente áreas de cohesión y mercados locales de empleo), evidencian un aumento tanto del número de municipios en las áreas urbano-metropolitanas consolidadas, como de nuevas áreas funcionales surgidas alrededor de núcleos dinámicos.

El aumento de la movilidad cotidiana, sobre todo de la movilidad diaria residencia-trabajo, ha servido, en efecto, para certificar la expansión territorial de muchas áreas funcionales. Sin embargo, el incremento de la movilidad no necesariamente implica una expansión del área. A este respecto, muchos organismos e investigadores han planteado elevar los umbrales utilizados para definir áreas funcionales, ya que el incremento de la movilidad puede evidenciar una aproximación hacia la dependencia o interdependencia funcional entre dos o más territorios, pero no necesariamente la conformación de un mercado laboral y residencial integrado, requisito indispensable para identificar y delimitar algunas áreas funcionales, como las áreas metropolitanas. Por otra parte, la consolidación y maduración de algunas áreas urbanas-metropolitanas, en las que la movilidad también ha crecido en las últimas décadas, no pasa por su expansión espacial indefinida, sino que va ligada a la intensificación y “complejización” de la organización espacial de dicha movilidad, al desarrollo de la movilidad residencial y a una más diversificada pauta de usos y actividades en el territorio urbano-metropolitano (Susino, Casado, Feria, 2007<sup>62</sup>). En el área de Alicante, por ejemplo, el aumento de la movilidad intermunicipal entre 1991 y

---

<sup>62</sup> Apreciación de Susino, Casado y Feria (2007) respecto a las áreas urbano-metropolitanas de Sevilla y Huelva, en las que las tasas de movilidad crecen en el intercensal 1991-2001, aunque sin repercusión en el número de municipios que las conforman.

2001 no ha significado (como veremos más adelante) un incremento del área en número de municipios, ni siquiera un reforzamiento de la cabecera en términos de dependencia laboral directa (movilidad periferia-centro).

Al margen de las repercusiones del aumento de la movilidad en las relaciones funcionales de los territorios, no debemos pasar por alto otras consecuencias de tipo social y ambiental. Entre las primeras podemos mencionar la pérdida de calidad de vida que representa el aumento del tiempo dedicado a la jornada laboral, ante la necesidad de realizar importantes desplazamientos para llegar al trabajo. Ese tiempo “perdido” en la carretera o en los vagones de un tren, un metro o un tranvía, acaba por sustraerse del tiempo dedicado al resto de actividades humanas, con especial gravedad cuando afecta a la vida familiar, cuya conciliación con el trabajo es una de las mayores preocupaciones de la sociedad española actual. La disposición de los trabajadores a recurrir a una movilidad residencia-trabajo cada vez mayor para poder posicionarse con opciones en un mercado laboral flexible e inseguro, sin duda facilita el “reclutamiento” de la mano de obra, tratada en muchos casos como una mercancía que ha de desplazarse a donde se necesite (Capel, 2003). Además, la dificultad de las capas sociales de rentas bajas para cambiar (y elegir) residencia al ritmo de los vaivenes del trabajo, redobla los mecanismos de especialización social de los espacios (segregación, fragmentación, etc.) (Ascher, 1995).

Entre las consecuencias de tipo ambiental, cabe destacar todas aquellas relacionadas con el uso masivo del automóvil, que es el vehículo de transporte fundamental con el que la mayoría de la población realiza sus desplazamientos cotidianos (según el Censo de Población de 2001, casi el 60% de la población española ocupada utiliza el coche para desplazarse al trabajo). El uso del automóvil, fomentado por el modelo de desarrollo urbano imperante (expansivo y depredador) y por los modos de vida que lleva consigo, ha provocado un aumento considerable de la intensidad del tránsito rodado en los últimos años. Buena parte de la “culpa” recae en la fragmentación y dispersión urbana de las periferias de las ciudades, en las que comienzan a consolidarse movimientos de tipo periferia-periferia (frente a los tradicionales centro-periferia), para los que son más difíciles de habilitar un transporte público rápido y eficaz (García Palomares y Gutiérrez Puebla, 2009). Como consecuencia del aumento del tráfico rodado, se aviva la necesidad de ocupar más suelo para construir nuevas carreteras e infraestructuras de transporte, al mismo tiempo que se elevan los niveles de contaminación atmosférica y acústica. Estamos pues imbuidos en un modelo de altos

costes ambientales y territoriales, que no ha recibido la respuesta esperada desde la planificación, que se nos antoja, como a Galiana y Vinuesa, débil, parcial y a remolque de la situación (Galiana Martín y Vinuesa Angulo, 2009).

#### **3.4. Los condicionantes de la movilidad. Problemas en el uso de la movilidad como indicador de áreas funcionales**

La movilidad (sobre todo laboral, pero también residencial, entre otras), que tal y como hemos podido comprobar es un elemento revelador de muchas de las relaciones funcionales que se dan en el territorio, se puede cuantificar fácilmente desde 2001 gracias a las preguntas incorporadas al cuestionario del Censo de Población de ese año. Esta circunstancia ha facilitado su uso como criterio básico en los estudios recientes elaborados en España sobre áreas funcionales. La metodología utilizada en estudios como los de *mercados locales de empleo, áreas de cohesión, flujos de centralidad, etc.*, sobre los que además se apoyan muchos trabajos de delimitación de áreas urbanas y metropolitanas, se construye sobre la base de los trabajadores que se desplazan del lugar de residencia diariamente para ir a trabajar. Sin embargo, existen algunos factores que condicionan el uso de la movilidad como indicador revelador de las relaciones funcionales que están detrás de los fenómenos urbano-metropolitanos. Consideramos como tales tanto los que influyen de manera directa en la movilidad como indicador, como otros que inciden en la dimensión de la movilidad, dimensión que en ocasiones no es reflejo de la magnitud del hecho urbano ni de su capacidad de vertebración del territorio.

Probablemente el condicionante más severo que afecta en este ámbito al nivel de la movilidad es el referente al de la delimitación y extensión del área de estudio realizada. A este respecto, podemos señalar varios problemas. Uno es el de la unidad espacial mínima de la que disponemos de datos de movilidad cotidiana por trabajo y cambio de residencia, que es el municipio. En el Censo de Población de 2001 la información sobre el lugar de trabajo está desglosada en las siguientes categorías: Domicilio propio, varios municipios, mismo municipio al de residencia, distinto municipio de la misma provincia, distinta provincia de la misma comunidad, otra comunidad y otro país. Como se puede apreciar, no aparece ninguna opción de “otro núcleo/pedanía del mismo municipio”, con lo cual la referencia territorial (mínima) de la movilidad para trabajar en estudios urbano-metropolitanos es la entidad municipal.

Tal y como señala Susino (Susino, 2001), utilizar como única referencia el municipio en la “operacionalización” de las medidas de la movilidad condiciona los propios conceptos de migración, movilidad residencial y movilidad cotidiana por trabajo. En efecto, las áreas urbanas-metropolitanas son realidades complejas en las que se debería de tener en cuenta la movilidad total del área, no sólo la de carácter exclusivamente intermunicipal. Además, la movilidad intermunicipal en áreas territoriales plenamente cohesionados puede llevar a explicaciones (con implicaciones conceptuales) equívocas, ya que esos entornos pueden funcionar como una entidad única, es decir, como un *espacio de vida* único para la población que lo habita. Es lo que sucede con los cambios de vivienda entre municipios vecinos integrantes de una misma área urbana-metropolitana, que no pueden confundirse con fenómenos como el de las migraciones, ya que en este caso el traslado de vivienda no implica ninguna ruptura con el lugar de residencia y trabajo.

Por otra parte, las características territoriales de los municipios son muy diversas. En España hay municipios muy extensos, casi tan grandes como algunas provincias españolas y municipios diminutos, de apenas unos pocos kilómetros cuadrados. Además, el tipo de poblamiento representado en las entidades municipales también puede variar. Hay municipios polinucleares, municipios con un único núcleo urbano, municipios con una fuerte presencia de poblamiento disperso, etc. Estos aspectos son de enorme importancia para poder realizar una valoración acertada del fenómeno de la movilidad cotidiana. Hay que recordar que la inmensa mayoría de trabajadores se desplazan diariamente del lugar de residencia al lugar de trabajo<sup>63</sup>, aunque nuestro interés por esa movilidad, en cuanto indicador de relaciones funcionales, se multiplica cuando implica un “salto” de límites administrativos (en parte por la mencionada falta de información a escala intramunicipal), por lo que conocer la “forma” (dimensión) y el “fondo” (poblamiento) de las entidades municipales es imprescindible para poder interpretar acertadamente las implicaciones territoriales del fenómeno de la movilidad.

De manera muy resumida, y sin tener en consideración otros muchos factores que sin duda interfieren en la movilidad, como la existencia y el estado de las

---

<sup>63</sup> Según el Censo de Población de 2001 el 96% de los ocupados de Elche y el 98% de los de Alicante trabajan fuera de su lugar de residencia, lo que implica que la mayoría de ocupados de los dos municipios recurren a la movilidad obligatoria para compaginar lugar de trabajo y de residencia.

infraestructuras de transporte, podemos señalar al menos cuatro relaciones causales entre “forma”/”fondo” del municipio y movilidad cotidiana:

1. Los municipios más extensos suelen disponer de tasas de movilidad intermunicipal más bajas, ya que la abundancia de suelo ayuda tanto a satisfacer la demanda de las empresas en esta materia como a contener en los límites municipales la expansión residencial. Dentro de esta categoría podemos señalar los casos de los municipios de Córdoba y Cartagena, así como de los alicantinos de Elche, Orihuela o Villena.
2. Los municipios más pequeños, con menos recursos en espacios, se ven abocados a una dependencia externa mayor, sobre todo en el ámbito del trabajo, con lo que la movilidad obligada puede llegar a dispararse en algunos casos. Esto suele ocurrir en municipios pequeños escasamente poblados, como en Benferri, Campo de Mirra o Benillup, todos ellos municipios alicantinos con más de un 60% de residentes ocupados fuera del municipio. Un caso excepcional es el de los municipios pequeños con núcleos de población dinámicos y densamente poblados, como ocurre con las ciudades de Cádiz, La Coruña, Salamanca o Pamplona. En todas ellas se ha dado un desarrollo anticipado de la periurbanización, con efectos directos sobre la movilidad intermunicipal, excepcionalmente alta.
3. Los municipios con más (y más variados) núcleos urbanos intramunicipales suelen ofrecer más posibilidades en el ámbito de la vivienda, gracias a lo cual pueden cubrir mucho mejor las demandas residenciales de la población, cada vez más diversas en tipologías, entornos y precios. De esta manera se limita la movilidad residencial (intermunicipal), es decir, la salida de habitantes del municipio (lo que tendría repercusiones en la movilidad cotidiana intermunicipal), por no encontrar dentro del mismo una oferta residencial concreta. Buenos ejemplos de ello son Orihuela y Elche, que cuentan con núcleos residenciales en el campo (huerta), en la sierra e incluso en la franja litoral. El municipio de Alicante también puede incluirse en esta lista.
4. Los municipios con poblamiento concentrado en un único núcleo urbano (y con escasa oferta residencial) pueden sufrir una pérdida de población en beneficio de municipios próximos donde existen más opciones en el



ámbito de la vivienda. En estos casos el lugar de trabajo no varía, al no alterarse el *espacio de vida* donde se radica la unidad familiar, con lo que la movilidad (intermunicipal) necesaria para abarcar residencia y trabajo aumenta. Un caso paradigmático de esta situación se da en Elda, municipio que lleva décadas “traspasando” población adulta-joven a la localidad vecina de Petrer (Cutillas, 2006).

Desde nuestro punto de vista es muy importante tener en consideración las características (dimensión y poblamiento) de los municipios en los estudios sobre la movilidad, algo que, por otra parte, no siempre ocurre. También conviene recordar, aunque pueda resultar obvio, que el análisis de la movilidad intermunicipal en un municipio concreto (de la movilidad de sus habitantes y de la capacidad del mismo para atraer trabajadores de otras poblaciones), debe prestar atención tanto a las características del municipio objeto de estudio como a las de los municipios vecinos.

Un buen ejemplo del efecto de las características territoriales sobre la movilidad intermunicipal es Elche, el segundo municipio más poblado de la provincia de Alicante y el tercero más extenso. Elche es un municipio grande y con un poblamiento variado, que integra núcleos dinámicos interiores como Torrellano (13.175 habitantes en 2011), y litorales como Arenales del Sol (1.774 habitantes)<sup>64</sup>. Estos rasgos, unido a la “autonomía laboral” de los municipios vecinos (Alicante, Santa Pola, Crevillent, Aspe, etc.), la mayoría de ellos de un tamaño medio, inciden de manera clara en la movilidad intermunicipal de los ilicitanos, excepcionalmente baja<sup>65</sup>, así como en la “limitada” capacidad de la ciudad para atraer trabajadores de otras poblaciones. En el lado opuesto podríamos señalar a muchos de los pequeños municipios del sector montañoso del norte de la provincia de Alicante, en los que se da una movilidad intermunicipal alta por escasez de recursos. Los trabajadores de estos municipios se desplazan a ciudades como Denia, Benidorm, etc., núcleos que, por otra parte, han aumentado gracias al turismo su capacidad de atracción de mano de obra, en forma tanto de contingentes de inmigrados (de otras regiones de España y del extranjero) como de *commuters* provenientes de esos pequeños municipios situados en sus proximidades. La escasa dimensión de los

---

<sup>64</sup> Las cifras de Torrellano hacen referencia al núcleo urbano y la pedanía (partida rural) asociada. Tanto los datos de Torrellano como los de Arenales del Sol han sido extraídos del Nomenclátor de 2011 (INE).

<sup>65</sup> Como veremos a lo largo de este apartado, existen otras razones que ayudan a explicar la baja tasa de movilidad intermunicipal de Elche (14,6% en 2001), aunque las características territoriales, tanto del municipio ilicitano como de sus vecinos, tienen un efecto claro sobre la misma.

municipios de la orla montañosa del norte de la provincia de Alicante incide, consiguientemente, tanto en la elevada movilidad intermunicipal de estos municipios como en la alta captación de flujos de movilidad de los municipios más dinámicos de sus alrededores (Denia, Benidorm, Alcoy, Cocentaina, etc.).

De estos ejemplos se desprende que la movilidad cotidiana (intermunicipal, que no se nos olvide) no siempre implica un fuerte dinamismo urbano. Ni el pequeño municipio de Famorca constituye un ejemplo de núcleo urbano dinámico por disponer de altas tasas de movilidad intermunicipal, ni Denia o Alcoy tienen un mayor “impacto” urbano que Elche (o Alicante) por atraer más flujos de movilidad laboral diaria de un mayor número de municipios. No obstante, en este último caso, la movilidad cotidiana, entendida en términos de captación de flujos de movilidad, sí es reveladora de una dependencia laboral, detrás de la cual se adivinan una serie de relaciones funcionales de gran interés, aunque éstas no siempre sean indicadoras de procesos territoriales de carácter urbano-metropolitano.

Otro problema en el uso de la movilidad como indicador de relaciones funcionales de tipo urbano-metropolitano es el referente al de los límites del área de estudio. La movilidad laboral intermunicipal es el índice más utilizado para establecer esos límites, sin embargo, su uso tropieza con dos obstáculos importantes, por un lado la elección del umbral sobre el que debe recaer la decisión de incluir o excluir un municipio de un área (funcional), y por otro la imposibilidad de fijar en el espacio y en el tiempo unos límites en constante movimiento. El criterio de utilizar un valor determinado (el 15% en el caso de las *áreas de cohesión* o el 75% en los *mercados locales de empleo*) recae sobre una decisión en la que existe una cierta carga de subjetividad. Ciertamente en la toma de decisión sobre el valor de uso nos apoyamos en otras experiencias, en otros estudios donde se ha podido comprobar la validez del mismo. Sin embargo, no debemos olvidar que cada territorio tiene sus peculiaridades (sociales, económicas, infraestructurales, urbanas, etc.) y que, por lo tanto, cometeríamos un error si consideráramos que existe un único indicador con validez universal. Además, en el “territorio real” los límites funcionales no son tan rígidos como los que genera un indicador, sobre todo cuando se trata de calibrar fenómenos como el metropolitano, cuya naturaleza expansiva pone en evidencia la inmutabilidad de los mismos. Desde este punto de vista, podríamos incluso asegurar que la realidad metropolitana no se define tanto por sus límites, como por sus gradientes y probabilidades (Susino, 2001).

Estas circunstancias no deben, en cualquier caso, menospreciar el valor de la movilidad como indicador de muchas de las relaciones funcionales que se dan en el espacio, sino poner en aviso sobre la existencia de una serie de condicionantes que se deben conocer. Además, existen fórmulas para minimizar esos problemas, como adaptar el umbral escogido a cada realidad territorial o/y establecer una corrección del mismo a lo largo del tiempo, de acuerdo a la evolución natural del fenómeno de la movilidad.

### **3.5. La movilidad en los estudios de delimitación de áreas urbanas-metropolitanas**

La ciudad actual no sólo volatiliza sus antaño claros límites físicos sino que en su proceso de extensión espacial traspasa límites administrativos, poniendo con ello en cuestión las formas convencionales de medir, entender, gestionar y organizar políticamente la ciudad; por esta razón existe una larga tradición de reflexión sobre la nueva forma de la ciudad y cómo denominar, definir y delimitar a ésta (Feria, 2006). Entre los intentos de “conceptualización” de la nueva ciudad se hallan planteamientos científicos muy diversos, aunque la mayoría de ellos, entre los que se encuentran conceptos como el de “campo urbano”, “espacio de vida”, “región urbana funcional”, “región metropolitana”, “metápolis”, “ciudad difusa” o el más conocido de “área metropolitana”, tienen en común el papel preponderante que se le otorga a la cohesión interna del territorio como criterio básico de definición y delimitación de la nueva realidad urbana. Ciertamente existen muchos otros criterios, lo que obedece, como es lógico, a los múltiples objetivos con los que se pueden realizar estudios de definición y delimitación de áreas urbanas: objetivos políticos, censales, administrativos, organizativos, etc. Sin embargo, en las últimas décadas se evidencia de forma generalizada una disminución progresiva del “peso” de los criterios más “formales” (densidad de población, tipología de las viviendas, tamaño demográfico, continuidad urbana, etc.) en favor de los criterios vinculados a la cohesión territorial, como son las relaciones funcionales (flujos de muy diverso tipo) o los factores de tipo sociológico (sentimiento de pertenencia, voluntad colectiva, etc.).

Ello se debe a que las recientes pautas de expansión y desarrollo urbano están cada vez menos sujetas al hecho concreto de la urbanización, es decir, de la ocupación física del suelo por conjuntos de viviendas, infraestructuras, dotaciones y actividades urbanas. Los nuevos procesos urbanos son, de hecho, cada vez más difusos, lo que nos “obliga” a centrarnos para su estudio en una de las consecuencias más evidentes de la

dispersión espacial: el aumento y la ampliación en el territorio de las relaciones funcionales. La cuestión clave es la persistencia en el área en cuestión de un mercado de trabajo y de vivienda unitario, que funciona de forma cohesionada a pesar de las dificultades que podría entrañar el aumento de las distancias a recorrer provocado por la mencionada dispersión espacial de viviendas, actividades económicas, etc. La existencia de un mercado único de trabajo y vivienda genera forzosamente estrechas relaciones de dependencia entre los distintos núcleos que integran el área. Las consiguientes relaciones funcionales que se desencadenan en el espacio son muy variadas, y pueden medirse de muy diferentes formas: transacciones monetarias desde el punto de vista económico, llamadas telefónicas desde la perspectiva de las comunicaciones, relaciones de amistad y familia en el ámbito de lo social o por ejemplo las conexiones de líneas de autobuses desde el punto de vista de la organización del transporte colectivo. Pero sin duda, son los desplazamientos cotidianos que realiza la población diariamente los que de manera más efectiva sintetizan y visualizan todos esos flujos que surgen de las relaciones funcionales que se dan en el área, sea ésta entendida como una región urbana, una ciudad difusa o un área metropolitana.

El uso de la movilidad cotidiana como referencia en los estudios de las nuevas realidades urbanas obedece, asimismo, a las posibilidades que ofrece la movilidad para conocer mejor realidades y procesos muy variados, como los relacionados con los cambios de residencia, los nuevos hábitos de consumo, las dinámicas territoriales en la localización de actividades económicas, los procesos de segregación social, las características sociodemográficas de la población, etc. Todo ello confiere una gran relevancia al estudio de la movilidad, tanto por su propia entidad como fenómeno espacial como por la posibilidad de ponerla en relación con el conjunto de la dinámica territorial; de hecho, contamos con pocos elementos que, como éste, permitan visualizar a escala regional un espacio de flujos que defina la organización y la estructura del territorio (Nel.lo, López y Piqué, en Albertos, Noguera, Pitarcha y Salom, 2007).

Un ejemplo paradigmático de la priorización de los criterios funcionales a la hora de delimitar las realidades urbanas se puede observar de forma clara en la evolución de los estudios realizados en todo el mundo, pero especialmente en Estados Unidos, de delimitación de áreas metropolitanas. Sobre éstas se han propuesto infinidad de definiciones en las últimas décadas, si bien todas ellas, aún con sus matices, coinciden en que básicamente se trata de un área urbana polinuclear con un mercado único de trabajo y de vivienda. Sin embargo, antes de la consolidación conceptual del

fenómeno metropolitano las denominaciones, definiciones y delimitaciones de este tipo de aglomeración urbana han experimentado cambios importantes.

Los primeros avances en esta materia se dieron en Estados Unidos, cuando la Oficina del Censo de este país propuso en 1910 la categoría estadística de “Distrito Metropolitano”, con el cual se designaba a todas las ciudades de más de 200.000 habitantes. En las décadas siguientes se mantuvo el criterio del tamaño demográfico, al que se sumó el de la densidad de población para delimitar las unidades que conformarían el distrito metropolitano. En 1950 se acuña el término de área metropolitana, concretamente “Área Metropolitana Estándar” (SMA<sup>66</sup>), que derivó unas décadas después en el de “Área Estadística Metropolitana estándar” (SMSA<sup>67</sup>), término con el que por primera vez se plantean de manera detallada criterios de delimitación. Estos criterios eran de tres tipos: poblacional, de carácter “metropolitano” y de cohesión interna. El primero de ellos servía para establecer el umbral mínimo demográfico de la ciudad central (50.000 habitantes). El criterio metropolitano agrupaba una serie de requisitos vinculados al sector de actividad predominante, cuyo fin era descartar de la realidad metropolitana los núcleos de base socioeconómica agraria, al mismo tiempo que establecía un límite de densidad de población<sup>68</sup>. Por último, el criterio de cohesión, con el cual se intentaba medir la integración metropolitana, es decir, la relación de integración entre la ciudad central y los ámbitos próximos, aportaba la variable de la movilidad residencia-trabajo. Esta base conceptual y operativa ha sido la que ha servido de referencia para la delimitación de áreas metropolitanas a efectos estadísticos no sólo en Estados Unidos, sino también, siguiendo su ejemplo, en otros países desarrollados (Feria, 2004).

Después de las Áreas Estadísticas Metropolitanas Estándar siguieron otras denominaciones, como las más recientes Áreas Metropolitanas (áreas urbanas de más de 50.000 habitantes) y Áreas Micropolitanas (áreas urbanas de 10.000 a 50.000 habitantes). En la categorización de estos dos tipos de áreas, introducidas a partir del Censo de 2000, se recortan los criterios de delimitación de tipo “metropolitano”, sobre todo en lo que se refiere a los requisitos de población activa agraria, ya que se entiende que el objetivo es exclusivamente estadístico, con lo cual deja de ser trascendente el

---

<sup>66</sup> Standard Metropolitan Area

<sup>67</sup> Standard Metropolitan Area Statistic

<sup>68</sup> Concretamente se hacía mención a que más del 75% de la población activa fuera no agrícola, hubiera más de 50 habitantes por Km<sup>2</sup> en las zonas menos densas, un número de trabajadores no agrícolas inferior al 10% de los trabajadores no agrícolas de la ciudad central, o la existencia en el conjunto del área de más de 10.000 trabajadores no agrícolas (Sorribes, J., 1999).

carácter rural de la población. Por otra parte, las unidades geográficas de las que parten las propuestas de delimitación pasan a ser las áreas urbanas (bien sean áreas urbanizadas o agrupaciones urbanas, independientemente de si incluyen o no población rural), con lo cual, el centro de la cuestión recae en la dimensión geográfica-funcional de los procesos (urbanos), de tal forma que partiendo de la realidad material de la expansión física de los procesos de urbanización, se entienden éstos, a efectos de su consideración como unidades estadísticas relevantes, a partir de su integración funcional (Feria, 2004). Dicha integración funcional es medida en términos de movilidad diaria residencia-trabajo, aunque se deja abierta la posibilidad de recurrir en caso necesario (cuando los requisitos no sean concluyentes) a otras fuentes, como la circulación de periódicos, las cifras de tráfico o las líneas de transporte público, sin olvidar la opinión de la propia población y de sus representantes en las instituciones políticas (Blanco, 2004).

Como se puede comprobar, los criterios funcionales se convierten en criterios básicos a la hora de delimitar las aglomeraciones urbanas, siendo la variable de la movilidad laboral, es decir los desplazamientos diarios residencia-trabajo, la más significativa, tanto en Estados Unidos como en el resto de países desarrollados. Sin embargo, no existe un criterio homogéneo de delimitación a nivel internacional, ni una única variable y, ni mucho menos, un umbral fijo de desplazamientos residencia-trabajo para todos los países, ni siquiera en el ámbito europeo, a pesar del interés que tendría contar con un marco de referencia unitario, no sólo con fines estadísticos o para realizar estudios comparados, sino para armonizar la organización del territorio europeo (Precedo, 1996). Baste señalar, a modo de ejemplo de tal disparidad, los siguientes umbrales de movilidad laboral utilizados en algunos países para decidir la integración de un territorio determinado en un área urbana-metropolitana (Blanco, 2004):

- *Estados Unidos*. El 25% de la población ocupada de los núcleos periféricos trabaja en la ciudad central (y viceversa).
- *Canadá*. El 40% de la población ocupada de los núcleos periféricos trabaja en la cora (centro) urbanizada; y el 25% de la fuerza de trabajo de ese municipio vive en la cora urbanizada.
- *Gran Bretaña y Países Bajos*: El 15% de la población ocupada con residencia en los núcleos periféricos trabaja en el centro.
- *Bélgica*: El 25% de la población ocupada con residencia en los núcleos periféricos trabaja en el centro.
- *Luxemburgo*: El 50% de la población ocupada con residencia en los núcleos periféricos trabaja en el centro.
- *Francia*: El 40% de la población ocupada con residencia en los núcleos periféricos trabaja en el centro o en los subcentros atraídos por él.

Esta variedad de criterio en torno al umbral de delimitación propuesto responde fundamentalmente a la existencia de realidades territoriales diferentes en cada uno de esos países, pero también a la desigual respuesta dada por los organismos competentes al incremento generalizado de los desplazamientos residencia-trabajo. Además, no debemos olvidar que en ocasiones los objetivos de delimitación de áreas urbano-metropolitanas no son exactamente idénticos y que, por otra parte, las exigencias conceptuales referidas a la cohesión territorial también pueden ser dispares. No se pueden establecer las mismas exigencias de integración funcional en una conurbación, en un área metropolitana o en una región urbana, por poner sólo algunos ejemplos de tipos de áreas urbanas utilizados habitualmente en algunos países.

En España, en cambio, los criterios funcionales en general apenas han sido utilizados hasta fechas muy recientes en los estudios de delimitación de áreas urbano-metropolitanas. En los intentos de delimitación desarrollados tanto por instituciones públicas como por profesionales científicos hasta principios de la década de 1990 ha predominado el uso de criterios de tipo formal, sin duda, debido a la falta de datos de movilidad residencia-trabajo con los que “medir” las relaciones funcionales inherentes a los nuevos procesos urbanos. Con motivo de la realización del Censo de Población de 1991, algunas comunidades autónomas (Cataluña, Comunidad Valenciana, Andalucía, Asturias, Murcia y País Vasco) introdujeron en el cuestionario preguntas sobre movilidad laboral. Así, por primera vez algunas regiones contaban con información fiable sobre los desplazamientos residencia-trabajo de la población, incluyendo los municipios de origen y destino. Esta información ha permitido realizar las primeras investigaciones territoriales, desde diferentes enfoques metodológicos (fundamentalmente mercados locales de trabajo, áreas de cohesión y áreas metropolitanas), sobre la base de un criterio de tipo funcional. No obstante, es a partir de la publicación de los resultados definitivos del Censo de Población de 2001 cuando se generaliza la utilización de los datos de movilidad laboral, ya que este Censo es el primero que de manera general recoge para toda España este tipo de información.

La movilidad laboral diaria pone en relación los mercados de residencia y trabajo, constituyendo por eso mismo una realidad indisociable a todo fenómeno metropolitano (aunque no únicamente), lo que sin duda ha motivado su uso generalizado como indicador de los nuevos procesos urbano-metropolitanos. Sin embargo, no es el único tipo de movilidad que permite indagar en los mencionados procesos. Al margen de los desplazamientos cotidianos por compras y los realizados por

motivos de estudios, que no han sido tan utilizados en los trabajos de definición y delimitación de áreas urbano-metropolitanas, cabe destacar el papel que puede jugar la movilidad residencial en el análisis del fenómeno metropolitano (Feria, Susino, etc.). A este respecto, Susino y Feria proponen una serie de indicadores sobre movilidad residencial, que han sido aplicados en las áreas urbanas andaluzas (Susino, 2001; Feria, 2008). Tales indicadores miden la intensidad de la movilidad residencial intraurbana, la distribución de la movilidad residencial intermunicipal en función del origen y el destino y la relación entre la movilidad residencial y la inmigración; siendo la base de una propuesta de delimitación de “áreas metropolitanas restringidas” en Andalucía (Feria, 2008), cuyo método también ha sido aplicado en este trabajo.

La información que nos ofrece la movilidad residencial puede ser muy relevante, tanto por lo que respecta al funcionamiento del mercado de la vivienda como en lo que concierne a la configuración de los *espacios de vida* de la población urbana-metropolitana. Desde la óptica de la movilidad residencial, los *espacios de vida* de una colectividad, que no dejan de ser la suma de los espacios de vida individuales de cada uno de los habitantes de la urbe (de ahí su fuerte abstracción), se materializan en un área territorial, área en el que los hogares están dispuestos a trasladar su residencia sin que ello represente una ruptura con el lugar donde los miembros del hogar trabajan, estudian o van de compras. Los espacios de vida son, por lo tanto, ámbitos de relaciones funcionales, exactamente igual que las relaciones que se derivan del fenómeno metropolitano. De ahí el enorme interés de la variable movilidad residencial como indicador de los procesos urbanos en general, ya que, al igual que sucede con la movilidad laboral, nos puede ayudar a dibujar los ámbitos hasta donde llegan las relaciones funcionales derivadas del hecho urbano-metropolitano; y la propia expansión física de la “ciudad”, puesto que la movilidad residencial se intensifica al compás de la construcción de viviendas.

Algunos autores han propuesto, asimismo, el uso de otra variable de la movilidad cotidiana en los estudios metropolitanos, la referida a los desplazamientos realizados para acceder a una vivienda secundaria. Obviamente estos desplazamientos no son diarios, por lo que resulta mucho más flexible la localización de la vivienda (puede alejarse más de la residencia principal), lo que implica que el espacio de relaciones derivado de la localización de una segunda residencia puede exceder el ámbito “morfológico” o “formal” de lo metropolitano. Sin embargo, en muchos territorios las viviendas secundarias (y los espacios residenciales creados a tal efecto)



son esencialmente una necesidad (de ocio, relax, etc.) derivada de las condiciones de vida de la metrópoli. Constituyen, por lo tanto, un espacio de ocio conectado a las áreas urbanas-metropolitanas sin el que éstas quedarían “funcionalmente” incompletas. Cabría plantearse por qué obviar esta parte del ocio de la población urbana-metropolitana en el análisis de los procesos metropolitanos. A este respecto, Antón e Iburguren señalan que en la delimitación del espacio metropolitano se ha olvidado la existencia de periodos en los que la población no es productiva, es decir, periodos de ocio durante los cuales si bien disminuyen o desaparecen la concentración y los movimientos pendulares de carácter laboral, aparecen movimientos y procesos (desplazamiento y uso de espacios periurbanos de ocio) que, a pesar de que sólo pueden darse en relación a la existencia de una aglomeración urbana de carácter metropolitano, no se toman en consideración (Antón, Iburguren, 1993).

Por otra parte, no podemos olvidar que las viviendas secundarias en muchos casos han actuado como polos de atracción de la expansión urbana. En efecto, muchas urbes en su expansión territorial terminan por absorber los espacios periurbanos y suburbanos de ocio vinculados a la segunda residencia, que acaban siendo “fagocitados” por el área urbana, al mismo tiempo que cambian su función principal de lugares de ocio a lugares de residencia permanente. Con el tiempo, al amparo del avance de las infraestructuras de comunicación, territorios más alejados se convierten en los nuevos espacios de ocio (de segunda residencia) de la población urbana. Esto supone que a medida que los espacios periurbanos se incorporan al espacio metropolitano mejora su conectividad, captan población, así como determinadas infraestructuras, actividades productivas y servicios, y aumentan la conexión funcional (la movilidad residencia-trabajo) con el núcleo central metropolitano (González, 2003). En el área de Alicante-Elche comienza a evidenciarse ese proceso, tanto en áreas rurales próximas como en los litorales periurbanos, con lo que conviene dedicar a esta faceta de la metropolización la atención necesaria.

Así pues, el conocimiento de la movilidad por residencias secundarias puede ser de gran interés en los estudios de definición y delimitación de los espacios urbanos-metropolitanos, tanto por representar una faceta fundamental de los habitantes de la ciudad como por constituir un fenómeno conectado directamente con el desarrollo expansivo, funcional y morfológico, de lo metropolitano. Además, no podemos pasar por alto que el último Censo de Población publicado, el Censo de 2001, incorpora información estadística sobre la localización de las segundas residencias de los hogares

urbano-metropolitanos, gracias a lo cual se han comenzado a realizar en España los primeros estudios sobre la movilidad de la población por residencias secundarias (Ajenjo, Alberich, Hernández, etc.). Estos estudios no hacen más que corroborar la estrecha vinculación existente, al margen de las relaciones laborales que pudieran existir, entre la metrópoli y los municipios periféricos, en cuyos espacios residenciales disfrutaban muchas familias metropolitanas de sus segundas residencias.

Las áreas urbana-metropolitanas son espacios imprecisos, mutables, cuyas dinámicas expansivas no hacen más que dificultar su estudio, sobre todo cuando se trata de encerrar en unos límites “administrativos” precisos toda su dimensión, formal y funcional. Podría pensarse que dedicar energías en su estudio, sobre todo en lo que se refiere a la delimitación de una realidad tan compleja, no deja de ser un esfuerzo vano. Sin embargo, como han puesto de manifiesto algunos autores, las medidas de la movilidad son válidas y su uso en el intento de delimitar las nuevas realidades urbanas necesario, ya que los procesos metropolitanos son una realidad manifiesta y la movilidad de la población pertenece intrínsecamente a ellos (Susino, 2001).

## **4. LA MOVILIDAD HABITUAL RESIDENCIA-TRABAJO EN EL ÁREA ALICANTE-ELCHE. CARACTERÍSTICAS, EFECTOS TERRITORIALES Y COHESIÓN INTERNA**

### **4.1. Introducción**

Desde hace unas décadas se está consolidado en nuestro entorno un nuevo tipo de ciudad, la “ciudad real” de la población (Borja, 1990; en Castañer, 1994). Es la ciudad en la que se reside, pero también en la que se trabaja, se realizan las compras o se disfruta del tiempo de ocio. Esta ciudad, que tiende a suplantar como espacio de vida de la población a la ciudad administrativa, no suele adoptar una forma compacta como la ciudad tradicional, sino que se despliega en el territorio de manera más discontinua y fragmentada. Las causas que están detrás de la fragmentación y dispersión de la ciudad real ya han sido analizadas brevemente en apartados anteriores, aunque conviene recordar las más importantes, como el desarrollo espectacular de los medios de transporte y de las infraestructuras de comunicación, la aplicación de las políticas racionalistas en materia de urbanismo (segregación espacial de las funciones), el aumento de los precios en el interior de las ciudades compactas, las nuevas necesidades residenciales de la demanda, los problemas de saturación de la ciudad tradicional (densamente poblada y ocupada) y, por supuesto, las nuevas estrategias espaciales adoptadas por los agentes sociales y económicos que gobiernan la ciudad. En esta nueva entidad, la movilidad diaria se ha convertido en habitual para la mayor parte de la población. Los desplazamientos, con los que se superan los límites imprecisos de la ciudad, juegan un papel crucial en la cohesión de territorios que hasta hace sólo unas décadas se mantenían alejados tanto desde un punto de vista espacial como funcional.

La ciudad real es, por lo tanto, un espacio de vida colectivo, una entidad surgida al amparo de las relaciones de las personas que la habitan. Dependiendo de las características de la ciudad real y de los criterios adoptados, ésta puede identificarse mejor con el concepto de área urbana, área metropolitana o ciudad difusa, entre otros. En cualquier caso, lo que verdaderamente nos interesa en este apartado es iniciar la identificación en el territorio, de la ciudad real o las ciudades reales existentes en el espacio Alicante-Elche, independientemente de la “forma” que esta adopte (al menos por el momento). Para determinar la existencia y el alcance de una ciudad real es necesario recurrir a un parámetro que trascienda la ciudad administrativa y que

convierta en espacio cotidiano (en espacio de vida) la ciudad fragmentada actual (Castañer, 1994). Al tratarse de un área funcional nos hemos apoyado, tal y como hemos señalado en los capítulos anteriores, en el criterio (funcional) de la movilidad laboral.

Así pues, en este apartado vamos a profundizar de manera directa en los desplazamientos laborales que se dan en la provincia de Alicante y en particular en el área Alicante-Elche. No obstante, conviene puntualizar que nuestra intención no es tanto estudiar la movilidad laboral obligada como un fenómeno geodemográfico aislado, aún sabiendo el enorme interés que la movilidad tiene como elemento de relevancia sociodemográfica<sup>69</sup>. Lo que verdaderamente nos interesa en el marco de esta investigación es abordar los desplazamientos residencia-trabajo en la medida en que esos desplazamientos nos pueden ayudar a detectar, delimitar, explicar y caracterizar las áreas funcionales de Alicante y Elche, sin olvidarnos de las relaciones que estas ciudades tienen entre sí y con sus entornos más inmediatos.

Para conseguir ese objetivo en primer lugar realizaremos una caracterización de la movilidad laboral en el conjunto de la provincia de Alicante. Para ello nos apoyaremos en los indicadores de *autosuficiencia laboral*, con los cuales se puede realizar un diagnóstico rápido y sencillo de la situación del mercado de trabajo de cada uno de los municipios de la provincia, al relacionar la oferta de empleo local y la residencia de la población ocupada, es decir, trabajo y residencia, los dos nodos principales de este flujo diario. A continuación aplicaremos al ámbito provincial varios métodos de delimitación de áreas funcionales a partir de la movilidad laboral: los flujos de centralidad y las áreas de cohesión. Éstas últimas, que pueden asimilarse a los espacios de vida colectivos, medidos en términos de movilidad laboral, serán fundamentales para poder aproximarnos a las ciudades reales plurimunicipales de la provincia de Alicante. Finalmente profundizaremos en el área de Alicante y Elche, a partir de la magnitud y de las características de los desplazamientos residencia-trabajo que se dan en este espacio. Por último, intentaremos descifrar el tipo de relación que tienen Alicante y Elche a partir de la movilidad de sus trabajadores. ¿Los mercados de trabajo de estas dos ciudades se mantienen tan alejados como parece? ¿Evolucionan hacia la integración? ¿Es posible la unificación de los mercados de dos ciudades tan grandes, autosuficientes y con funciones principales tan distintas? ¿Qué sucede en otras

---

<sup>69</sup> Los trabajos de Ajenjo (2006), Alberich (2009) y Roquer (2007), entre otros, son un buen ejemplo de ello.

ciudades similares del resto de España? Son preguntas que intentaremos dar respuesta en este apartado.

#### **4.2. La *autosuficiencia* y los balances laborales de los municipios de la provincia de Alicante**

En las últimas dos décadas se han multiplicado los estudios que intentan abordar las características de los espacios de trabajo/empleo a una escala local, bien con el objetivo de constatar una realidad territorial concreta, que puede ser delimitada a través de los flujos diarios residencia-trabajo, bien con el propósito de conocer mejor el funcionamiento espacial de los mercados de trabajo, «que son los ámbitos en los que se buscan los empleos y se toman las decisiones respecto a ello» (Casado, 2000). En ambos casos se utilizan una serie de variables e indicadores claves, que han sido desarrollados, explicados y aplicados por multitud de especialistas en los últimos años (Castañer, Salom, Delios, Casado, Roquer, etc.). Las dos principales variables son la “Población Ocupada Residente” y los “Puestos de Trabajo Localizados”:

- La Población Ocupada Residente (**POR**) es la población ocupada de 16 y más años con residencia en el municipio de referencia. También es denominada como “población de noche”, ya que constituye el grueso de la población residente censada, con independencia del lugar en el que transcurre la jornada diaria de trabajo de estos residentes.
- Los Puestos de Trabajo Localizados (**PTL**) son los puestos de trabajo existentes en un municipio determinado. Se trata, por lo tanto, de la suma de la población ocupada residente con empleo en la localidad de residencia y de la población que, sin residir en ese municipio, desarrolla su trabajo en el mismo. Este último grupo se corresponde con el dato de “población vinculada” (a un municipio determinado) “porque trabaja allí”, siguiendo la nomenclatura utilizada en el Censo de Población de 2001, que es el primero que desarrolla el concepto de población vinculada. Los PTL también han sido denominados con los términos de “Oferta de Empleo Local” (OEL) y “población de día”, expresión esta última que nos aproxima mejor que ninguna otra a la carga real de población que soporta un territorio, en este caso durante la jornada diaria de trabajo.

A partir de la combinación de estas variables, que se pueden obtener fácilmente a partir del Censo de Población de 2001, podemos conocer a nivel municipal el grado de autosuficiencia laboral y el balance entre los POR y los PTL (Roquer, 2009). La autosuficiencia laboral puede ser medida a través de dos tasas. La primera de ellas es la Tasa de Autosuficiencia según POR, que indica la proporción de Población Ocupada Residente (POR) con empleo en el municipio de residencia sobre el total de POR municipal. La cara inversa de esta tasa, que también es conocida como Tasa de Autocontención, representa por lo tanto la proporción de ocupados que salen de la localidad de residencia para poder trabajar, es decir, el flujo laboral externo del municipio<sup>70</sup>. La segunda tasa mencionada es la Tasa de Autosuficiencia según PTL o de Autoocupación, con la que se obtiene la proporción de Puestos de Trabajo Localizados (PTL) de un municipio que son ocupados por población residente en el mismo. Las fórmulas de estas dos tasas son las siguientes:

$$\text{Tasa de Autosuficiencia según POR (Autocontención)} = \frac{\text{POR con empleo en el mismo municipio de residencia}}{\text{POR (Población Ocupada Residente)}} \times 100$$

$$\text{Tasa de Autosuficiencia según PTL (Autoocupación)} = \frac{\text{POR con empleo en el mismo municipio de residencia}}{\text{PTL (Puestos de Trabajo Localizados)}} \times 100$$

En ambos casos, la autosuficiencia laboral de un municipio es mayor cuanto más alta es la cifra reflejada en la tasa resultante. Así, una tasa de Autosuficiencia según POR cercana al 100 nos indica que casi todos los residentes ocupados trabajan dentro del municipio de residencia. Del mismo modo, una Tasa de Autosuficiencia según PTL próxima al 100, refleja una situación en la que prácticamente todos los empleos existentes dentro del municipio son ocupados por trabajadores con residencia en el

<sup>70</sup> El **Flujo Externo** equivale a la Población Ocupada Residente que sale fuera del municipio para ejercer su trabajo, en contraposición al **Flujo Interno**, que estaría formado por la Población Ocupada Residente que trabaja en el mismo municipio de residencia (Salom, Albertos, Delios y Pitarch, 1997). Otra forma de medir la diferencia entre Flujo Externo e Interno es el Índice de Movilidad Obligada (De Cos, Reques y de Meer, 2010), que se calcula de la siguiente forma: POR con empleo fuera del municipio de residencia / POR con empleo en el municipio de residencia X 100.

mismo. Tanto en un caso como en otro, el municipio en cuestión apenas participaría de intercambios laborales de tipo intermunicipal, por escasez de salidas (Autocontención) o por insuficiencia de entradas (Autoocupación). Así pues, los municipios con autosuficiencia laboral alta suelen tener una reducida dependencia exterior (desde el punto de vista de la autocontención o de la autoocupación). Las causas que explican la autosuficiencia alta pueden ser muy variadas, pero en la mayoría de casos se trata de situaciones caracterizadas por mercados de trabajo poco dinámicos o bien altamente especializados. El primer caso es más común en municipios rurales, mientras que el segundo se da con más frecuencia en localidades cuya economía gira alrededor de una única actividad, en muchas ocasiones de carácter tradicional (calzado, textil, etc.).

La relación de las variables POR y PTL, por otra parte, nos acerca al indicador de equilibrio funcional (o balance laboral) de una localidad, llamado también **Job Ratio**. Con la Job Ratio se mide la diferencia entre el número de empleos existentes en un municipio y el número de ocupados residentes en él. De esta manera se consigue establecer hasta qué punto un municipio actúa fundamentalmente como un centro de trabajo (con más población ocupada que entra de la que sale) o como un centro residencial, que por lo tanto ve salir más población ocupada de la que entra (Roquer, 2009). Los municipios con una Job Ratio por encima de 100 generan más trabajo que el que ocupan sus residentes, mientras que aquellos que se quedan por debajo de esa cifra representan situaciones de déficit de empleo, bien por insuficiencia del mercado de trabajo local, bien por especialización en el ámbito residencial. La fórmula de la Job Ratio puede ser expresada de la siguiente manera:

$$\text{Balance Laboral (Job Ratio)} = \frac{\text{PTL (Puestos de Trabajo Localizados)}}{\text{POR (Población Ocupada Residente)}} \times 100$$

La aplicación de las tasas mencionadas nos ha permitido caracterizar la situación laboral de los municipios de Alicante. Este es un paso previo a la delimitación de las áreas funcionales (centralidad y cohesión), utilizando la variable movilidad residencia-trabajo.

La Tasa de autosuficiencia según POR, aplicada a todos los municipios de la provincia de Alicante y posteriormente cartografiada, nos ofrece un mapa (Mapa 4.1)

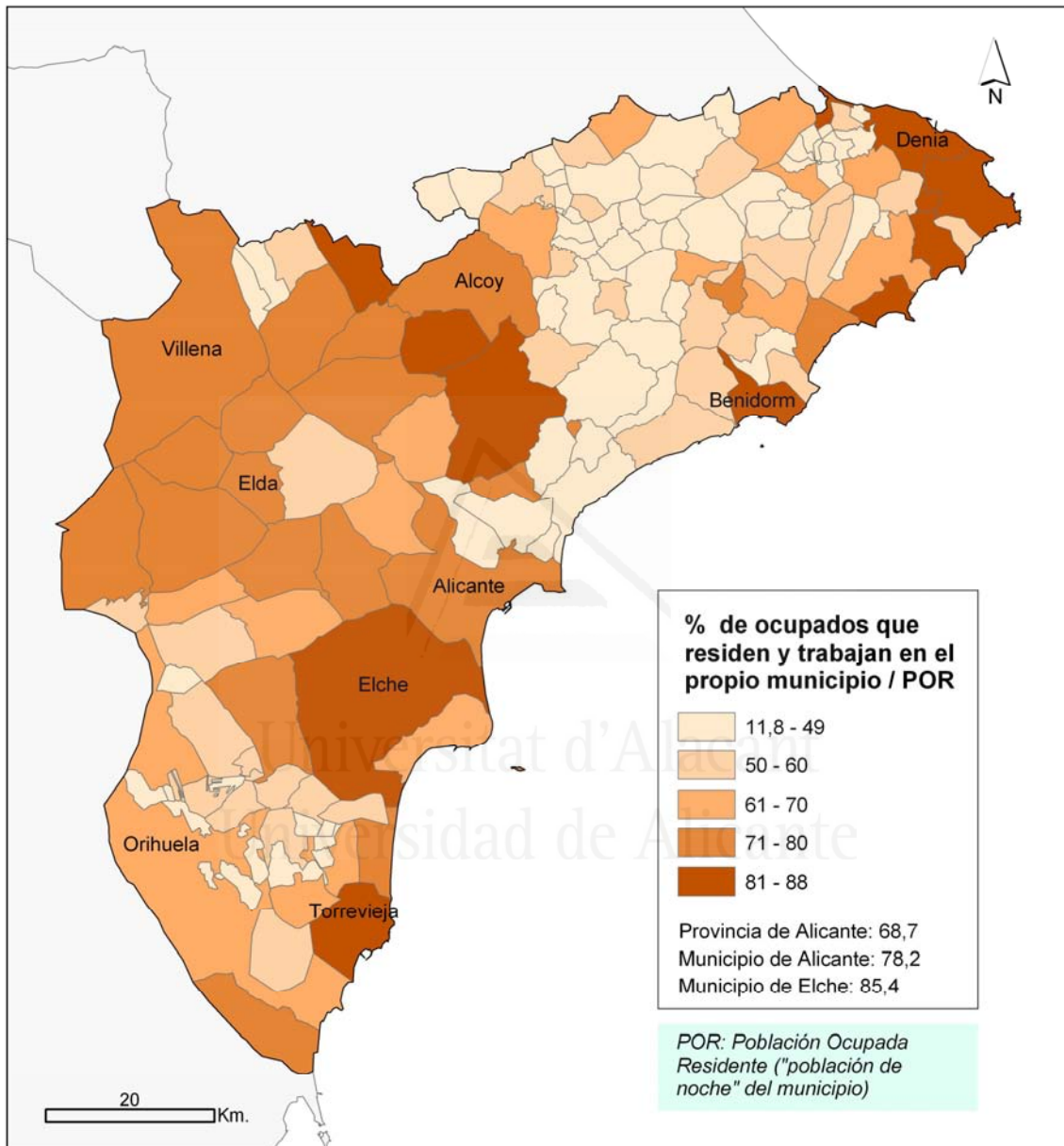
muy claro de los diferentes ámbitos laborales de la provincia. Así, entre los municipios con autocontención alta, podemos destacar tanto los que forman parte de los tradicionales ejes industriales de la provincia como aquellos situados en la orla litoral del “sol y playa” alicantino. Entre los industriales cabe mencionar los municipios del eje fabril del Vinalopó, casi todos ellos con tasas de autosuficiencia por POR superiores al 70%. De este ámbito sobresalen, con tasas altas, Elche (85,4% de autocontención), y con tasas bajas, Petrer, con solo un 58,1% de autocontención, en este caso, debido a la función residencial que en las últimas décadas ha ido asumiendo este municipio, donde se ubican muchas residencias principales de habitantes provenientes de la vecina Elda, localidad a la que regresan diariamente para trabajar. El otro gran foco industrial de la provincia, el constituido por los valles industriales de las comarcas de L’Alcoià y El Comtat, presenta igualmente cifras altas de autosuficiencia por POR. Las más elevadas se alcanzan en la localidad de Ibi (86,1% de autocontención), uno de los primeros centros de producción de juguetes de España, y en Bañeres (83,2% de autocontención), de fuerte tradición textil y papelera. Otros municipios de este sector, como Alcoy, Onil o Castalla, superan el 70% de autocontención.

La explicación de las altas tasas de autocontención de los municipios industriales de la provincia de Alicante se encuentra fundamentalmente en el proceso de industrialización y en el tipo de empleo generado. La mayoría de estos municipios han desarrollado economías industriales a partir de actividades manufactureras de carácter tradicional: artesanía de la alpargata (calzado), textiles, etc. Al tratarse de actividades de fuerte arraigo local, en las primeras fases de desarrollo los mercados de trabajo se estructuraron y crecieron apoyándose de manera exclusiva en los recursos laborales propios. Posteriormente, en una fase de fuerte expansión industrial (1965-1975), la demanda de trabajadores fue satisfecha mediante la llegada de grandes contingentes de obreros desde otras regiones españolas, como Andalucía, Murcia o Castilla-La Mancha, aunque los mercados de trabajo (oferta y demanda), una vez asentados estos nuevos habitantes, se han mantenido ceñidos al ámbito local. Desde entonces, la tasa de autocontención de la mayoría de estos municipios se ha mantenido alta, ya que la actividad industrial tradicional, que sustenta en la actualidad un trabajo fuertemente especializado, apenas ha desplazado unidades productivas desde el municipio matriz a otras localidades cercanas. Esta circunstancia, de haberse producido con mayor intensidad, hubiera hecho bajar las tasas de autosuficiencia de todos estos municipios,



ya que la salida de fábricas, talleres, almacenes, etc., suele arrastrar mano de obra, que no computaría como POR con trabajo en la localidad de residencia.

Mapa 4.1. *Tasa de autosuficiencia (o Índice de Autocontención) según Población Ocupada Residente (POR). Provincia de Alicante, 2001*



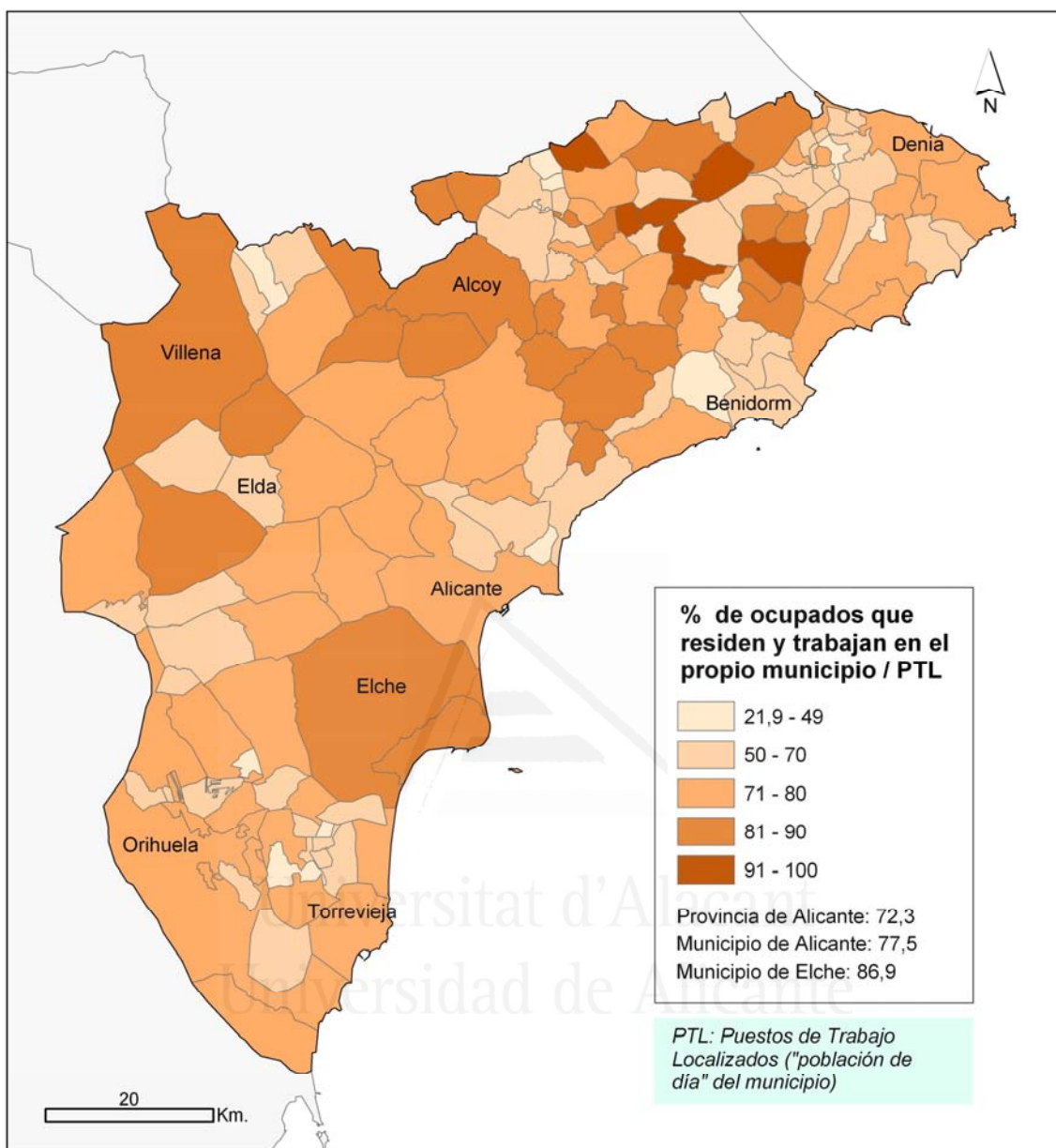
Fuente: INE, Censo de Población de 2001. Elaboración propia.

Otros mercados de trabajo autosuficientes desde el punto de vista de la Población Ocupada Residente son los mercados dinámicos vinculados al sector terciario, sobre todo los especializados en actividades relacionadas con el turismo de “sol y playa”. En este caso hablamos de municipios turísticos vacacionales, como Benidorm, y de municipios turísticos residenciales, como Torrevieja, Denia, Jávea, etc.

La localidad de Benidorm, con un 86,6% de tasa de autocontención, es un municipio vacacional clásico, en cuya oferta de alojamiento destaca, por sus efectos en la economía y en su mercado de trabajo, la oferta reglada, en especial la hotelera. El turismo que caracteriza el destino Benidorm ha dinamizado con fuerza el empleo alrededor de una amplia gama de servicios: hostelería, comercio, ocio, etc. En cambio, en Torrevieja (87,1% de autocontención), por poner un ejemplo paradigmático del otro modelo representado en la provincia de Alicante, el turismo es básicamente residencial, predominando como oferta de alojamiento las viviendas secundarias, cuyo levantamiento ha dinamizado en esta localidad y en las localidades próximas el empleo en el sector de la construcción. En ambos casos, el crecimiento económico ha permitido a la población local encontrar empleo dentro del municipio en el que residen, con lo cual las tasas de autocontención se presentan altas.

En el polo opuesto se encuentran buena parte de los pequeños municipios rurales del interior de la provincia, tanto los situados en el interior montañoso de la mitad norte, como algunos de la comarca del Bajo Segura, limítrofe con Murcia. En situación de aislamiento, los núcleos rurales suelen tener una autocontención elevada, ya que los mercados locales de empleo, reducidos y tradicionales, se adaptan a las posibilidades internas que ofrecen los recursos propios. Sin embargo, el medio rural que se encuentra próximo o dentro de un área de influencia urbana, donde se desarrollan actividades económicas dinámicas, tiende a disminuir su autosuficiencia por POR, debido a las posibilidades de empleo que ofrecen los polos urbanos. Esta es la situación que se da en la provincia de Alicante, en la que los mercados de trabajo rurales se hallan supeditados a la existencia en municipios cercanos de mercados laborales dinámicos (vinculados a la industria en el interior o al turismo en el litoral), que actúan como focos de atracción para miles de trabajadores de las localidades rurales vecinas. También presentan tasas de autocontención bajas municipios especializados en la función residencial. Es el caso de los municipios vinculados al área de expansión de la ciudad de Alicante, como Sant Joan, San Vicente del Raspeig, El Campello o Busot, todos ellos con tasas inferiores al 50% (frente a una media provincial del 75,5%), al tratarse de municipios donde residen muchos alicantinos con empleo en la capital. Todos ellos son, por lo tanto, municipios con flujos externos de población ocupada elevados y, por consiguiente, con tasas de autosuficiencia por POR extremadamente reducidas.

Mapa 4.2. Tasa de autosuficiencia (o Índice de Autoocupación) según Puestos de Trabajo Localizados (PTL). Provincia de Alicante, 2001



Fuente: INE, Censo de Población de 2001. Elaboración propia.

Por lo que respecta a la distribución municipal en la provincia de Alicante de la Tasa de autosuficiencia por Puestos de Trabajo Localizados (tasa de autoocupación), la situación se vuelve algo más compleja (mapa 4.2). Cabe señalar que esta tasa, al igual que sucede con la tasa de autocontención, es elevada en la mayoría de municipios industriales, ya que la oferta de empleo local vinculada a la expansión económica experimentada por estos municipios fue ocupada en buena parte por los flujos inmigratorios de población de los años 1960-1970, "fijados" como residentes permanentes, y no por flujos de *commuters* (trabajadores desplazados desde localidades

vecinas), supuesto que hubiera hecho bajar la tasa de autoocupación en estas localidades. Es el caso de Elche (86,9% de autosuficiencia por PTL), Villena, Alcoy, Onil o Ibi<sup>71</sup>. En todos ellos, además, y a pesar de las sucesivas crisis que han afectado a las actividades industriales tradicionales, el tejido empresarial apenas se ha diversificado, con lo cual se han reducido las posibilidades de incorporar nuevos trabajadores externos. En cambio, los municipios turísticos, que alcanzaban altas tasas de autocontención (al igual que los industriales), presentan, sin embargo, tasas de autoocupación bajas. Ello se debe a que, en estos casos, el dinamismo del turismo y de las actividades complementarias (transporte, comercio, etc.) genera una oferta de empleo que no es capaz de satisfacer por sí sola la demanda local, lo cual motiva la llegada de trabajadores de municipios próximos. En este sentido, es paradigmático el caso de Finestrat (27,3% de autoocupación), municipio situado en el entorno de Benidorm, donde se han localizado muchas empresas de servicios y comercio vinculados a la actividad generada por la capital del turismo.

En cuanto a los municipios rurales, la situación es diversa, en buena medida por lo reducido de los mercados locales de empleo, ya que la entrada o salida de apenas unas decenas de trabajadores puede hacer variar de forma considerable la tasa de autosuficiencia por PTL. No obstante, lo habitual es que la autosuficiencia por PTL sea elevada, ya que la escasa oferta de empleo local suele ser ocupada por población residente. Es el caso de Famorca, Tollos y Benimasot, con un 100% de autoocupación.

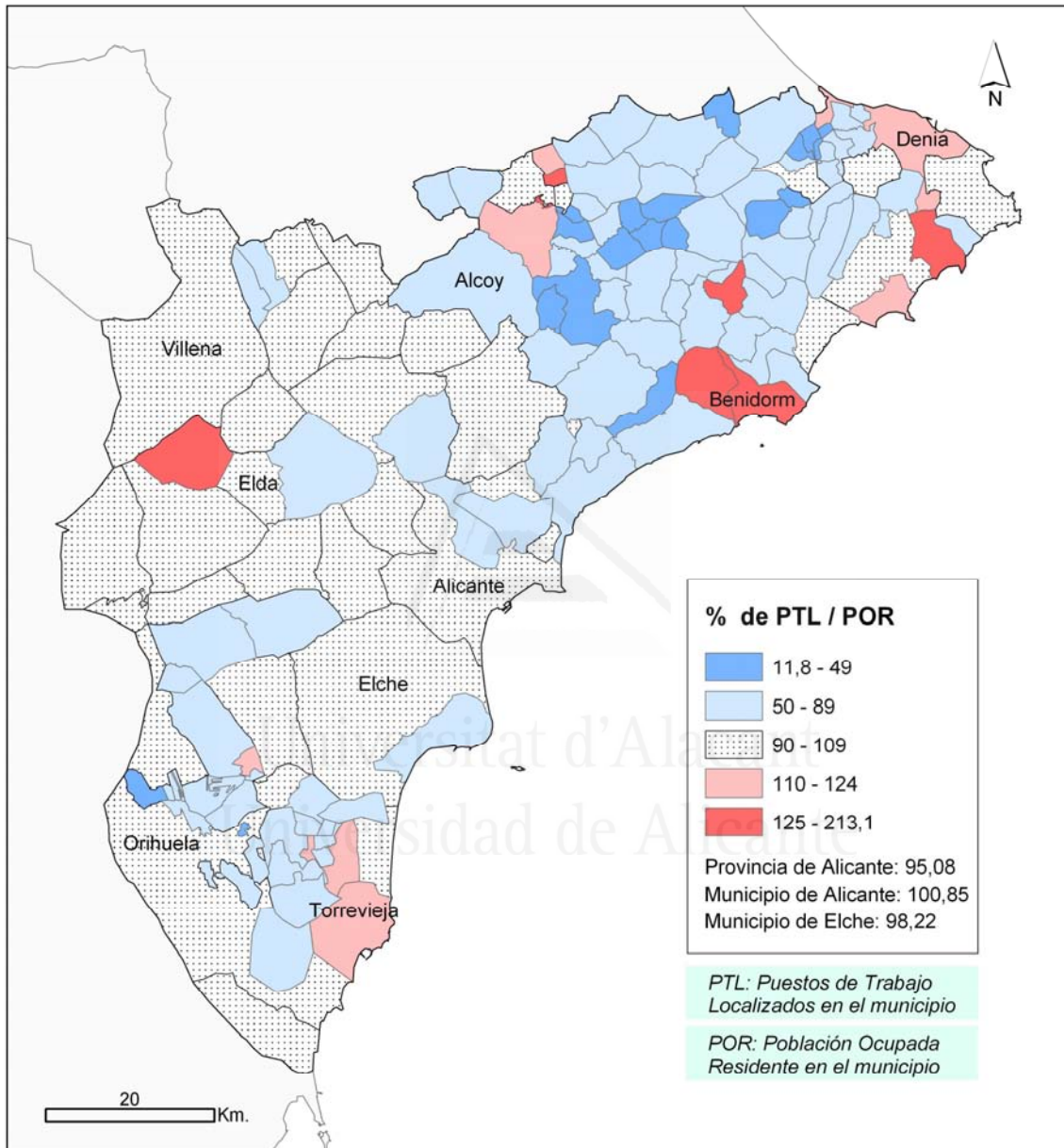
De mayor interés es la situación de Alicante y los municipios de su influencia. La capital provincial tiene un 77,5% de autosuficiencia por Puestos de Trabajo Localizados, una cifra que se sitúa por encima de la media provincial (75,5%), pero por debajo de la autoocupación de Elche (86,9%), que posee, por lo tanto, un mercado de trabajo más autárquico que el de Alicante. La tasa de autoocupación de la capital provincial representa que, de 100 empleos generados en el municipio, algo más de 77 son ocupados por población residente, mientras que el resto recae en trabajadores con residencia en otras localidades. Como veremos en los siguientes apartados, estas (otras) localidades son fundamentalmente las que constituyen su tradicional área funcional: Sant Joan, San Vicente del Raspeig, El Campello o Busot. Estos municipios mantienen fuertes relaciones laborales entre ellos mismos (y con Alicante), bien visibles en los

---

<sup>71</sup> No ocurre lo mismo en el municipio industrial de Elda, volcado en la fabricación de calzado, ya que esta población recibe de forma habitual trabajadores desde los espacios residenciales de la vecina Petrer, con la que forma una conurbación.

desplazamientos habituales de trabajadores, lo cual intensifica la interdependencia de los mercados de empleo locales, cuya tendencia lógica es hacia la integración en un gran mercado supramunicipal.

Mapa 4.3. Índice de equilibrio funcional (*Job ratio*). Provincia de Alicante, 2001



Fuente: INE, Censo de Población de 2001. Elaboración propia.

El mapa 4.3 (Índice de equilibrio funcional) nos permite visualizar en una única imagen el balance laboral de los municipios de la provincia de Alicante, acercándonos con ello a la (posible) especialización laboral o residencial de cada localidad. Antes de analizar la situación con detenimiento, conviene apuntar que el equilibrio funcional se

establece habitualmente en cifras que van de 90 a 110 (Puestos de Trabajo Localizados, por cada 100 ocupados residentes), mientras que la especialización laboral suele darse a partir de 110, y la residencial por debajo de 90 (Roquer, 2009). Como se puede ver en el mapa correspondiente, desde el punto de vista del alcance territorial, en Alicante predomina la situación de equilibrio funcional, tal y como corresponde a una provincia con una densa red de ciudades de tamaño medio. En conjunto, hay 32 municipios con un balance laboral o *Job ratio* equilibrado (de un total de 141). Estos concentran el grueso de la población alicantina (60%) y más de la mitad de la extensión superficial de la provincia (el 52%).

Como es lógico, las localidades urbanas de tamaño medio y medio-grande tienen un balance laboral más equilibrado que las ciudades y núcleos de población pequeños, en las que suele haber más Población Ocupada Residente que Puestos de Trabajo Localizados, por falta de dinamismo de la oferta de empleo local. Del mismo modo, la existencia de una gran macrocefalia urbana suele descompensar el balance laboral de los municipios próximos (rurales y urbanos), muchos de los cuales adquieren una función residencial, dentro de un área en la que la gran ciudad “se reserva” el papel principal de centro del trabajo. En la provincia de Alicante hay tres municipios con más de 100.000 habitantes (ninguno de ellos supera los 350.000), ocho con más de 50.000 y veintiséis con más de 20.000 (Padrón de Habitantes de 2010), lo que da una idea clara del equilibrio urbano provincial. Esta circunstancia conlleva la formación de mercados de trabajo locales ciertamente compensados, lo que, por otro lado, incide en el flujo laboral externo, menor de lo que podría suponerse en una provincia tan urbana y urbanizada como Alicante. En efecto, Alicante, que es la cuarta provincia más poblada de España, con cerca de 2 millones de habitantes en 2010, se encuentra en la posición número 38 en cuanto a flujo laboral externo, con una cifra de 28,2% en términos relativos (POR con empleo fuera del municipio de residencia / POR x 100), muy lejos de Vizcaya (59,8%), Guipúzcoa (48,9%), Navarra (47,8%), Guadalajara (47,8%), Barcelona (47,4%) o Valencia (45,5%)<sup>72</sup>.

Al margen de la situación de equilibrio funcional que predomina en muchos municipios de la provincia de Alicante, entre los cuales se encuentran Elche (98,22% de *Job ratio*) y Alicante (100,85%), cabe señalar la existencia de una gran foco de localidades con mercados de trabajo deficitarios. Nos referimos a los pequeños núcleos

---

<sup>72</sup> Censo de Población de 2001.

de la montaña norte alicantina, algunos de los cuales no superan el 50% de *Job ratio* (Benillup, Famorca y Benimasot no alcanzan siquiera el 20%), ya que muchos residentes de estas localidades se desplazan diariamente a trabajar a otros municipios (del interior y del litoral), dada la falta de dinamismo de las economías locales. En un escenario similar se hallan algunos municipios del entorno de Alicante, Elche y Torrevieja, debido básicamente a la especialización residencial que se les “ha asignado” en el reciente proceso de recomposición funcional del territorio. Es el caso de Mutxamel y Busot, constituidos como núcleos residenciales en un entorno urbano-metropolitano, o de Jacarilla, Algorfa y Benejúzar, residencia habitual de muchos empleados en la construcción de los complejos turístico-residenciales del litoral sur, cuyo epicentro, por otra parte, se desplaza poco a poco de la costa al interior. Este desplazamiento ha provocado, además, que municipios del entorno, como San Miguel de Salinas y Los Montesinos, hayan comenzado a sumar a los residentes habituales, residentes “ociosos” llegados de toda Europa en busca de unas mejores condiciones de vida, en especial por la bonanza del clima y la proximidad del mar.

En el polo opuesto se encuentran los municipios más dinámicos del “sol y playa” de Alicante, que en las últimas décadas se han convertido en auténticos focos de empleo, tanto por las necesidades laborales derivadas del desarrollo de los servicios turísticos (y afines), como por el tirón del sector de la construcción, motor clave en el despegue económico y demográfico de muchos municipios del litoral alicantino. Es el caso de localidades como Benidorm (124,92% de *Job ratio*), Torrevieja (118,2%), Calpe (110,47%) o Denia (110,14%). Algo parecido ocurre con las pequeñas localidades de Finestrat y Guadalest, que presentan las *Job ratio* más elevadas de la provincia de Alicante, con un 213,13% y un 168,42% respectivamente. En ambos casos se ha sabido aprovechar la situación estratégica que les confiere su proximidad a Benidorm, gracias a la cual han conseguido dinamizar de forma extraordinaria sus respectivas ofertas de empleo local. En el caso de Finestrat, gracias a la actividad turística generada en el tramo litoral de la “Cala”, que da continuidad a la playa de Poniente (Benidorm), y a su posicionamiento como plataforma logística, de comercio y de servicios, del área de Benidorm. En Guadalest, en cambio, debido a su especialización como destino excursionista de visita “obligada” para los turistas de la Costa Blanca, dando lugar con ello al desarrollo de una extraordinaria oferta comercial y de ocio de carácter minorista.

Por último, merece la pena señalar aquellos casos específicos de localidades en las cuales la construcción de polígonos y espacios industriales de alcance e influencia supramunicipal, ha disparado la oferta de empleo local. Es el caso de San Isidro (115,93%), en el Bajo Segura, de algunas localidades del entorno de Alcoy, como L'Alqueria d'Asnar (163,58%), y del municipio de Salinas (158,73%), en el Medio Vinalopó, cuyo polígono industrial ha atraído a muchas empresas de Sax y Elda.

### **4.3. Delimitación de áreas funcionales a partir de la movilidad habitual residencia-trabajo: los flujos de centralidad y las áreas de cohesión**

#### *4.3.1. Los flujos de centralidad en la provincia de Alicante*

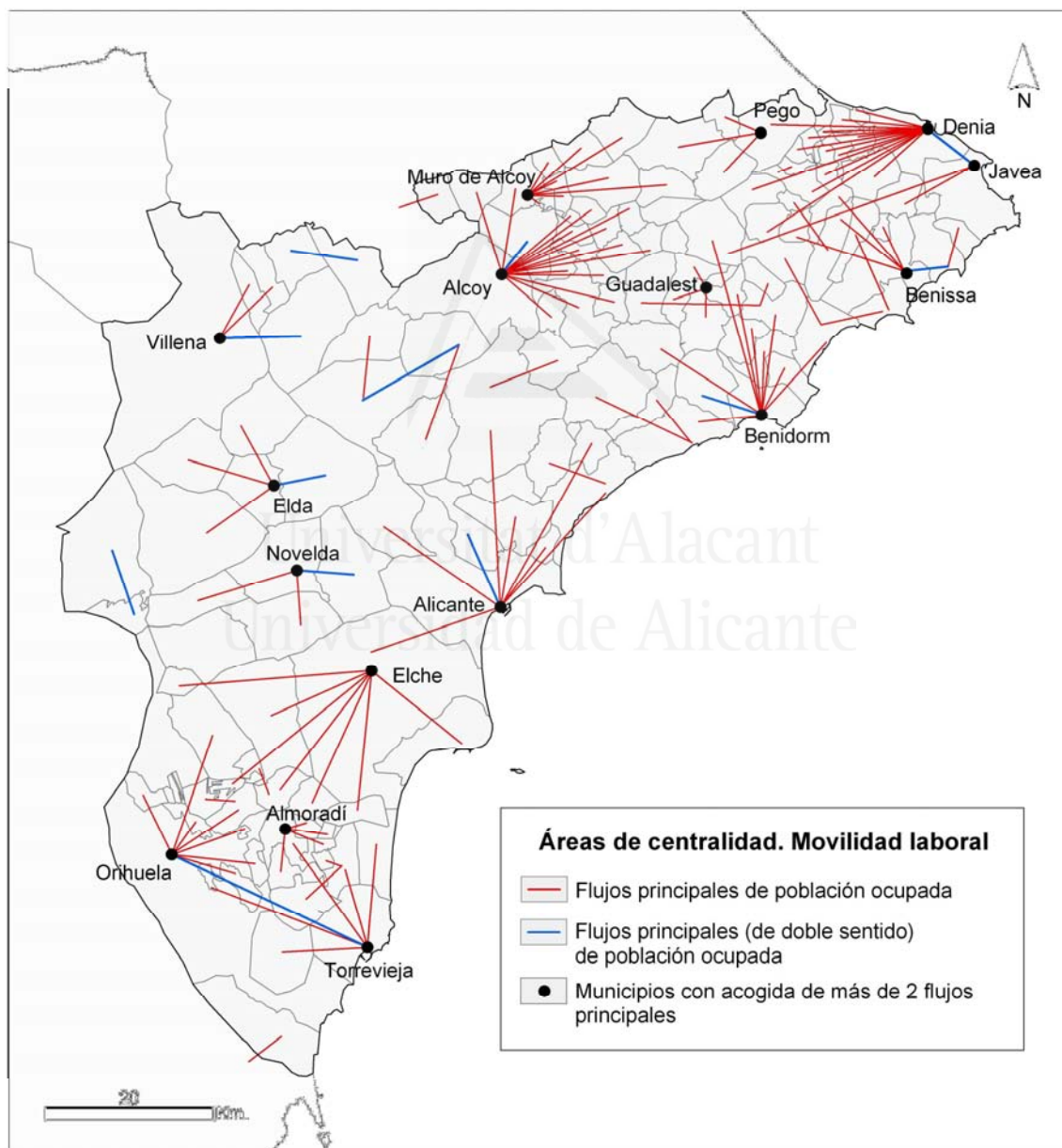
Los flujos de centralidad son comúnmente utilizados en cualquier estudio en el que se utilice la movilidad laboral diaria para aproximarse a las relaciones funcionales que se dan en el territorio. La Centralidad se define a partir de los flujos de trabajadores origen-destino entre dos municipios, sin establecer ningún tipo de filtro. El valor absoluto de los datos determina el establecimiento de unas “focalidades” a partir del destino del primer flujo de movilidad obligada de cada municipio (Castañer, Vicente, Comas y Boix, 1998). Los flujos de centralidad no sirven para determinar la existencia de áreas funcionales integradas, pero son muy útiles, ya que gracias a ellos podemos visualizar tanto la disposición territorial del área de influencia de cada núcleo de población “focal”, como el alcance máximo (superficial) del área en cuestión. La representación de la Centralidad puede realizarse a través de mapas de flechas o vectores. Se suelen plasmar todos los flujos principales de todos los municipios de un territorio determinado, lo que nos acaba ofreciendo a través del dibujo resultante, la presencia de una serie de municipios que actúan como focos de atracción laboral para las localidades de su entorno.

La aplicación del “modelo” de Centralidad a la provincia de Alicante (Mapa 4.4) determina la existencia de 16 localidades foco o “focalidades” de trabajo, que, a los efectos de esta investigación, entendemos como aquellos núcleos que acogen más de dos flujos laborales principales. Se trata de Torreveja, Orihuela y Almoradí, en la comarca del Bajo Segura; Elche, Novelda, Elda y Villena, en las comarcas del Vinalopó; Alcoy y Muro de Alcoy, en la comarca de L'Alcoià; Benidorm, Guadalest, Pego, Denia, Jávea y Benissa, en las comarcas de las Marinas; y Alicante como capital



provincial. Es un resultado aparentemente lógico, teniendo en cuenta la red de ciudades tan equilibrada que posee esta provincia, aunque llama la atención el escaso poder de atracción de las ciudades de Alicante y Elche, que son la segunda y la tercera más pobladas de la Comunidad Valenciana, sólo superadas por la capital regional. Sin duda, este es uno de los rasgos más definitorios del territorio alicantino, cuyo sistema de ciudades no participa de una jerarquización urbana tan estructurada como la que se puede apreciar en otras provincias españolas.

Mapa 4.4. *Flujos de centralidad. Provincia de Alicante, 2001*



Fuente: INE, Censo de Población de 2001. Elaboración propia.

Efectivamente, ni Alicante ni Elche consiguen organizar funcionalmente el conjunto de la provincia de Alicante. La capital provincial atrae 8 flujos principales, 7 de los cuales tienen su origen en municipios de la comarca de L'Alacantí, que constituye el área tradicional de influencia de Alicante ciudad, en la que ya se perciben procesos consolidados de metropolización, como veremos más adelante. El flujo restante proviene de Elche, que desplaza 2.446 trabajadores a la capital (sólo el 3% del total de su Población Ocupada Residente), cifra inferior a la de ocupados alicantinos con empleo en Elche (3.844, el 3,3% de la POR). En el caso de Elche, la capital de la comarca del Baix Vinalopó, capta 7 flujos principales, 2 con origen en la misma comarca, otros 2 más del Medio Vinalopó y 3 del Bajo Segura<sup>73</sup>.

La explicación a la “escasa” capacidad vertebradora del “eje” Alicante-Elche, radica, a nuestro juicio, en tres hechos concretos: 1) La existencia de un equilibrio laboral alto en muchos de los municipios de la provincia, tal y como hemos podido comprobar gracias al análisis de la *Job ratio*; 2) El fuerte contrapeso que a nivel supraprovincial ejercen la ciudad de Murcia, por el sur, y la ciudad de Valencia, por el norte; y 3) El enorme tirón que representan algunas ciudades de tamaño medio para el conjunto de pequeños municipios alicantinos de balance laboral negativo. Este último aspecto queda muy bien reflejado en el mapa de centralidad, donde se aprecia la fuerte capacidad de atracción que tienen Denia (capta 14 flujos principales), Benidorm (10 flujos) y el eje Alcoy-Muro (24 flujos), sobre las localidades rurales de la montaña norte de Alicante, y en menor medida, Orihuela y Torrevieja (14 flujos entre ambas), respecto a los pequeños núcleos de la huerta del Segura. De no “mediar” estos núcleos dinámicos, vinculados a la industria y los servicios, Alicante y Elche probablemente verían reforzado su papel como cabeceras de mercados laborales más amplios, y con ello, su capacidad de vertebración territorial en el marco provincial.

#### 4.3.2. Las áreas de cohesión en la provincia de Alicante

Las áreas de cohesión son áreas funcionales obtenidas mediante la aplicación de una metodología que se basa en la utilización de los desplazamientos diarios residencia-trabajo, considerados éstos a partir del establecimiento de un umbral de selección. Esta metodología ha sido concebida, tal y como la vamos a aplicar en esta investigación, en

---

<sup>73</sup> Cuatro si contabilizamos el municipio de Granja de Rocamora, que envía el mismo número de trabajadores a Elche que a Cox (51 ocupados).

la Dirección General de Planificación y Acción Territorial de Cataluña por el arquitecto Gabriel A. Palacio y por los geógrafos Margarida Castañer, José Antonio Donaire y Joan Vicente (Castañer, 1994b). La misma sirvió como base de los estudios previos del Plan de Acción Territorial de Cataluña, realizado por la Generalitat Catalana, y desde entonces se ha convertido en un modelo ampliamente aplicado en España, sobre todo en estudios de carácter regional: Cataluña (Castañer, 1994), Comunidad Valenciana (Salom, 1996), Andalucía (Natera, 2001), etc.

Las áreas de cohesión también pueden ser entendidas como *espacios de vida* colectivos, configurados exclusivamente a partir de los desplazamientos laborales. Un hecho relevante del método de cohesión es que la movilidad laboral obligada se contempla desde dos puntos de vista: por una parte, a partir de la relación entre el lugar de residencia y el lugar de trabajo (movimientos origen-destino de la Población Ocupada Residente -POR- del municipio B al municipio A), y por otra, considerando la relación entre la oferta de empleo local del destino de trabajo y el origen de los trabajadores (movimientos destino-origen a partir de los Puestos de Trabajo Localizados -PTL- en el municipio B ocupados desde el municipio A).

En el primer caso la cohesión pone de manifiesto relaciones funcionales clásicas en los procesos urbanos, puesto que refleja los movimientos tradicionales desde la periferia (lugar de residencia) hasta el centro (lugar de trabajo). Sin embargo, el segundo punto de vista nos acerca a un escenario más reciente, caracterizado por la dispersión de las actividades económicas en el territorio. Esta otra situación genera movimientos de tipo centro-periferia, ya que el desplazamiento de las actividades económicas hacia la periferia “arrastra”, en un movimiento pendular diario, a la población ocupada con residencia en la ciudad central. Es el ejemplo de las actividades industriales que salen del tejido urbano de la ciudad, en busca de suelo con mejores condiciones de precio, accesibilidad, etc. Muchas de estas industrias acaban implantándose en municipios próximos que, de repente, se convierten en polos de atracción laboral, fruto de la inercia expansiva y del dinamismo de la ciudad central. A partir de ese momento, los vínculos (económicos, sociales, laborales, etc.) entre las localidades periféricas y la ciudad central se estrechan. En algunos casos, las relaciones funcionales se vuelven tan intensas que estos ámbitos territoriales pueden ser definidos como una verdadera ciudad real (unidad social y funcional de trabajo, residencia y consumo; Borja, 1989, en Castañer, 1994b), en contraposición a la ciudad administrativa tradicional.

Retomando el modelo propuesto por Castañer (Castañer, 1994b), la cohesión entre dos municipios la vamos a establecer, una vez fijado el umbral de selección, a partir de alguna de las siguientes situaciones:

- a) Un porcentaje superior al umbral de la Población Ocupada Residente del municipio B se desplaza diariamente al municipio A. En este caso, se considera que el municipio B pertenece a la zona de cohesión definida por el municipio A, por POR (cohesión por POR).
- b) Un porcentaje superior al umbral de los Puestos de Trabajo Localizados en el municipio B está ocupado por población residente en el municipio A. En este caso, se considera que el municipio B pertenece a la zona de cohesión definida por el municipio A, por PTL (cohesión por PTL).
- c) Un porcentaje superior al umbral de la Población Ocupada Residente del municipio B se desplaza hacia el municipio A y, al mismo tiempo, un porcentaje superior al umbral de los Puestos de Trabajo Localizados en B está ocupado por población residente en A, de manera que se considera que el municipio B pertenece a la zona de cohesión definida por el municipio A, tanto por POR como por PTL.
- d) Ninguno de los porcentajes supera el umbral establecido y, por lo tanto, consideramos que el municipio B no está integrado en el área de cohesión de A, ni por POR ni por PTL.

El valor del umbral de selección, que nos va a marcar el nivel de integración entre los municipios A y B, lo hemos fijado en el 15%, tal y como se propone en el trabajo de Castañer (Castañer, 1994b), tanto para los supuestos de cohesión por POR como para los de cohesión por PTL. Esta cifra, de la cual depende el número y la extensión de las áreas de cohesión, ha sido aplicada en muchos ámbitos territoriales diferentes desde su propuesta de utilización en la definición de las SMSA norteamericanas en 1959 (*Standard Metropolitan Statistical Areas*). En España, ha sido empleada en los trabajos de delimitación de las áreas de cohesión en la Comunidad Valenciana (Salom), Cataluña (Castañer) y Andalucía (Natera). Sin embargo, la toma de decisión de mantener el límite en el 15%, porcentaje mínimo a partir del cual podemos considerar que un municipio queda integrado en el área de cohesión de otro, no ha sido fácil, ya que en estudios recientes se ha revisado este umbral al alza, debido al aumento generalizado de la movilidad habitual por motivos de trabajo. La cuestión de fondo es

que un umbral demasiado bajo, podría hacernos confundir un proceso normal de desarrollo socioeconómico, con un verdadero fenómeno metropolitano, que por definición exige relaciones funcionales más intensas.

En un reciente ensayo metodológico realizado por Feria (Feria, 2008), que ha servido para definir, delimitar y explicar las áreas metropolitanas de España (Feria, 2008 y 2010), se apuesta por el uso del umbral del 20%, «en la medida en que dicho umbral, a la vez que reconoce el incremento de la movilidad metropolitana sobre el valor histórico del 15%, no supone un salto excesivo en los requisitos, lo que llevaría a minusvalorar el alcance real de los procesos metropolitanos en nuestro país» (Feria, 2008, pag. 56). Del mismo modo, los últimos trabajos de revisión conceptual del fenómeno metropolitano realizados en Estados Unidos optan por establecer el límite de cohesión metropolitana en el 25%<sup>74</sup>. En nuestro caso, la adopción del umbral tradicional del 15% responde básicamente a dos motivos. En primer lugar, este límite nos permite establecer comparaciones con la mayor parte de los trabajos realizados en España sobre áreas de cohesión, en especial con los estudios realizados en la Comunidad Valenciana, ya que en todos los casos se ha empleado el valor del 15%. En segundo lugar, existe un condicionante territorial previo vinculado a nuestra área de estudio. Tal y como hemos señalado en repetidas ocasiones, los municipios alicantinos se caracterizan por tener una autonomía laboral alta y un balance laboral equilibrado. Esto conlleva una reducida movilidad laboral diaria, que en absoluto es indicadora del verdadero desarrollo urbano provincial. De ampliar el umbral por encima del 15%, quizás podrían pasar desapercibidos procesos de metropolización ya consolidados. No obstante, sí sería conveniente elevar el límite cuando puedan aplicarse los datos actualizados de los próximos censos, ya que estos últimos años han estado marcados por el desarrollo de muchos de los condicionantes de la movilidad, como el crecimiento de la economía, de las infraestructuras de comunicación y transporte, de los espacios urbanos, etc., aunque también conviene recordar que la irrupción de la crisis económica a partir de 2007 ha puesto freno súbitamente a todo este crecimiento.

La aplicación de la metodología de las áreas de cohesión ha sido realizada de la siguiente manera. Inicialmente se calculan los porcentajes de población ocupada residente de cada municipio de la provincia de Alicante que se desplaza fuera del municipio de residencia a trabajar, según los municipios de destino. Cuando un

---

<sup>74</sup> Cifra fijada a partir de la revisión del Censo de Población de 2001 en Estados Unidos (Blanco, 2004; y Feria, 2008).

municipio (B) envía más del 15% de sus ocupados residentes a otro municipio (A), el primero (B) queda integrado en el área de cohesión del segundo (A), que se convierte en cabecera del área. Es lo que conocemos por cohesión por POR. A continuación se obtiene la cohesión por PTL, que se realiza calculando el porcentaje de los puestos de trabajo localizados en cada uno de los municipios alicantinos ocupados por trabajadores residentes en otros municipios. Cuando más del 15% de los empleos ofertados por un municipio (B) están ocupados por residentes de otro (A), el primero (B) pasa a formar parte del área del segundo (A), por cohesión por PTL. Estos cálculos se realizan para todos los municipios de la provincia de Alicante. En algún caso concreto, se puede constatar que, aplicando el umbral del 15%, un municipio queda integrado en más de un área de cohesión. Cuando se ha dado esta situación, hemos podido constatar que una de las teóricas cabeceras forma parte a su vez del área de cohesión de la otra, así que la solución ha sido simplemente subrogar la cabecera y su área (secundaria) al área de cohesión de la cabecera principal, evitando así posibles duplicidades<sup>75</sup>.

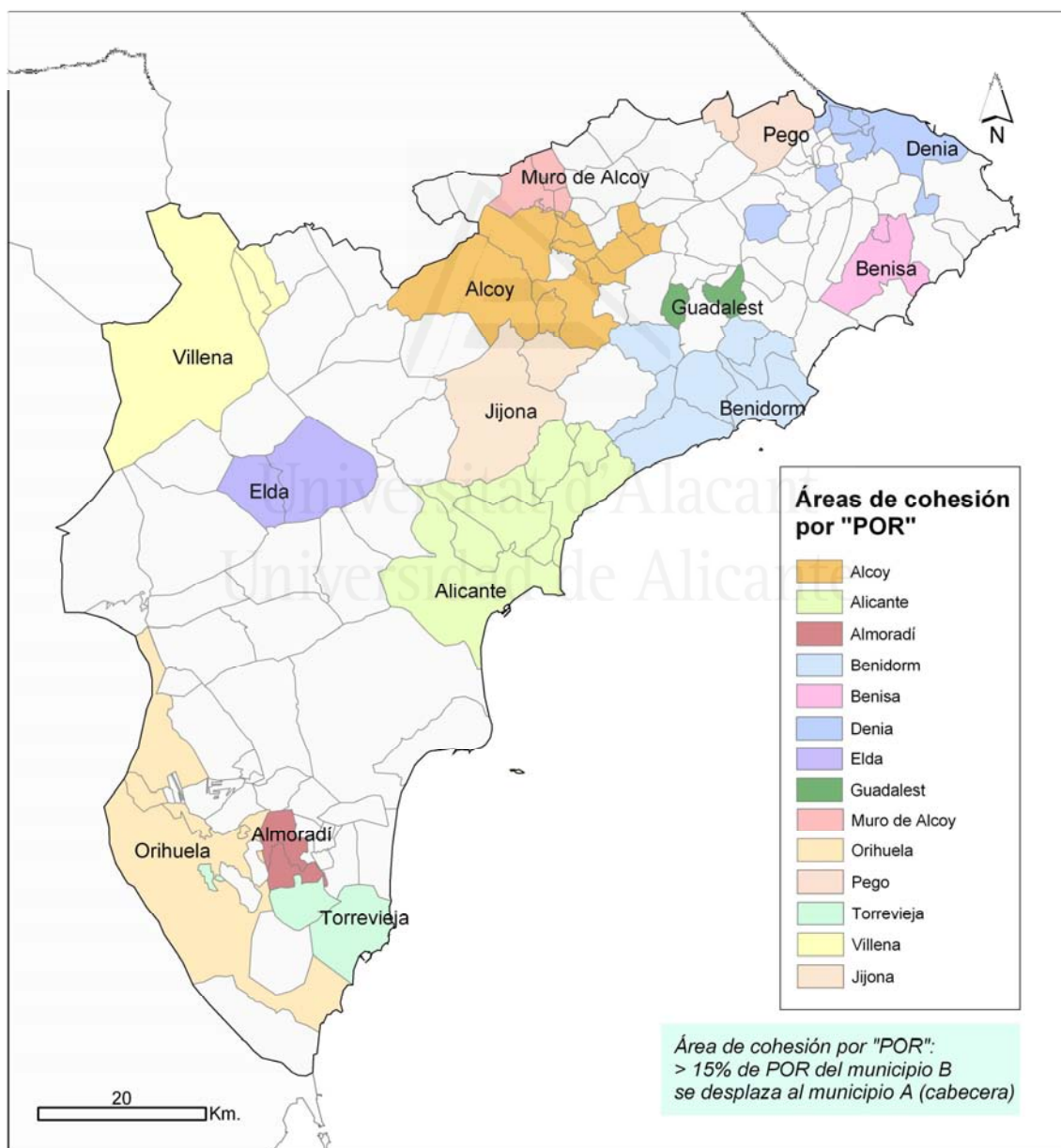
Antes de abordar los resultados de la aplicación de esta metodología en el ámbito provincial, conviene aclarar alguna de las implicaciones conceptuales que las áreas de cohesión pueden conllevar, sobre todo en relación con procesos de cariz metropolitano. Las áreas de cohesión nos acercan a realidades funcionales que se manifiestan de diferente forma en el territorio. Todas ellas surgen a partir de los movimientos diarios de los trabajadores, pero no todos estos movimientos esconden realidades urbanas complejas y, ni mucho menos, procesos de metropolización avanzados. Muchas áreas de cohesión responden a la atracción que algunas actividades económicas generan en un territorio más o menos próximo. Esto no implica ni presupone necesariamente la presencia de hábitos urbanos en la totalidad de la población que conforma el área, ni tampoco que las divisiones administrativas que incluyen compartan necesariamente los mismos equipamientos y servicios, puesto que, desde el punto de vista de la movilidad laboral, la realidad no sólo salta por encima de las divisiones administrativas, sino también de las funcionales basadas en el acceso a los bienes y servicios (Natera, 2001). Así pues, un área de cohesión no es necesariamente un área metropolitana, ni siquiera una ciudad real, ya que ambas realidades responden a

---

<sup>75</sup> En el trabajo de Salom, Delios, Pitarch y Albertos (1999), sobre las áreas de cohesión de la Comunidad Valenciana, solucionan este problema aplicando previamente una fórmula de “ponderación gravitatoria”, que considera los flujos en ambos sentidos (la POR de ambos municipios y los PTL). De esta manera consiguen acceder a una adscripción única de los municipios que en la fase inicial presentaban dos o más cabeceras. En nuestro caso no ha sido necesario, ya que en la provincia de Alicante todos los municipios en esa situación pertenecían a áreas de cohesión que han podido ser subrogadas.

situaciones más complejas que las que puede definir la movilidad laboral de manera exclusiva. Sin embargo, a los efectos de esta investigación, el método de las áreas de cohesión es muy valioso, ya que desde nuestro punto de vista constituye un paso previo y necesario para abordar la existencia y la delimitación de las áreas urbanas y metropolitanas, ya que, si bien no todas las áreas de cohesión encierran fenómenos metropolitanos, sí podemos afirmar que todas las áreas urbanas-metropolitanas son, necesariamente, áreas de cohesión.

Mapa 4.5. *Áreas de cohesión por Población Ocupada Residente (POR). Provincia de Alicante, 2001*



Fuente: INE, Censo de Población de 2001. Elaboración propia.

La aplicación del método de cohesión al ámbito de la provincia de Alicante nos ofrece la posibilidad de desagregar las áreas resultantes en dos tipos diferenciados: las áreas de cohesión por POR y las áreas de cohesión por PTL. En el primer caso (mapa 4.5), queda plasmada la situación de atracción generada por los mercados de trabajo estructurados a partir de las ciudades centrales. Esas ciudades a menudo coinciden con cabeceras comarcales o subcomarcales. Es el caso de Villena (en la comarca del Alto Vinalopó), Elda (Vinalopó Medio), Alcoy (L'Alcoià), Orihuela y Torrevieja (Bajo Segura), Benidorm (Marina Baixa) o Denia (Marina Alta). En todos estos municipios, junto a las tradicionales funciones de capitalidad comarcal (abastecimiento de servicios y comercio), existen actividades económicas de base local, aunque con capacidad para dinamizar un mercado de trabajo supramunicipal. Buenos ejemplos de ello son las industrias manufactureras del textil y del calzado, fuertemente arraigadas en Alcoy y Villena, respectivamente, o los servicios y la construcción vinculados al turismo litoral, bien representados en Benidorm, Torrevieja o Denia. Junto a las áreas de cohesión propias de las cabeceras comarcales podemos detectar pequeñas áreas surgidas al amparo de un mercado de trabajo reducido, sujeto a actividades muy especializadas, pero con cierta capacidad de atracción en unos entornos territoriales poco dinámicos. Es el caso de Guadalest (comercio turístico), Almoradí (comercio y muebles), Jijona (agroindustria del turrón), Pego (agricultura), Muro de Alcoy (industria) y Benissa (turismo residencial).

Junto a todas estas áreas de cohesión por POR, destaca el área de Alicante, que integra los municipios de San Vicente del Raspeig, Sant Joan, Mutxamel, El Campello, Busot y Aigües, todos ellos en la comarca de L'Alacantí. En este caso la cohesión es fruto tanto de la atracción laboral generada por las actividades económicas principales de la capital (comercio y servicios), como de los movimientos periferia-centro realizados por los trabajadores alicantinos que en las últimas décadas han optado por desplazar su residencia fuera de la ciudad central<sup>76</sup>. El área de cohesión de Alicante se despliega hacia el norte de la ciudad central (ver mapa 4.5), ya que al sur se encuentra el municipio de Elche, fuertemente autónomo, que constituye un polo de atracción laboral diferenciado, aunque, a pesar de su tamaño demográfico y su dinamismo económico, no consigue atraer más del 15% de la población ocupada de ninguno de los municipios

---

<sup>76</sup> Esta situación se reproduce en el área de cohesión de Elda (Elda-Petrer).



vecinos. Esto hace que Elche no disponga de un área de cohesión propia por Población Ocupada Residente.

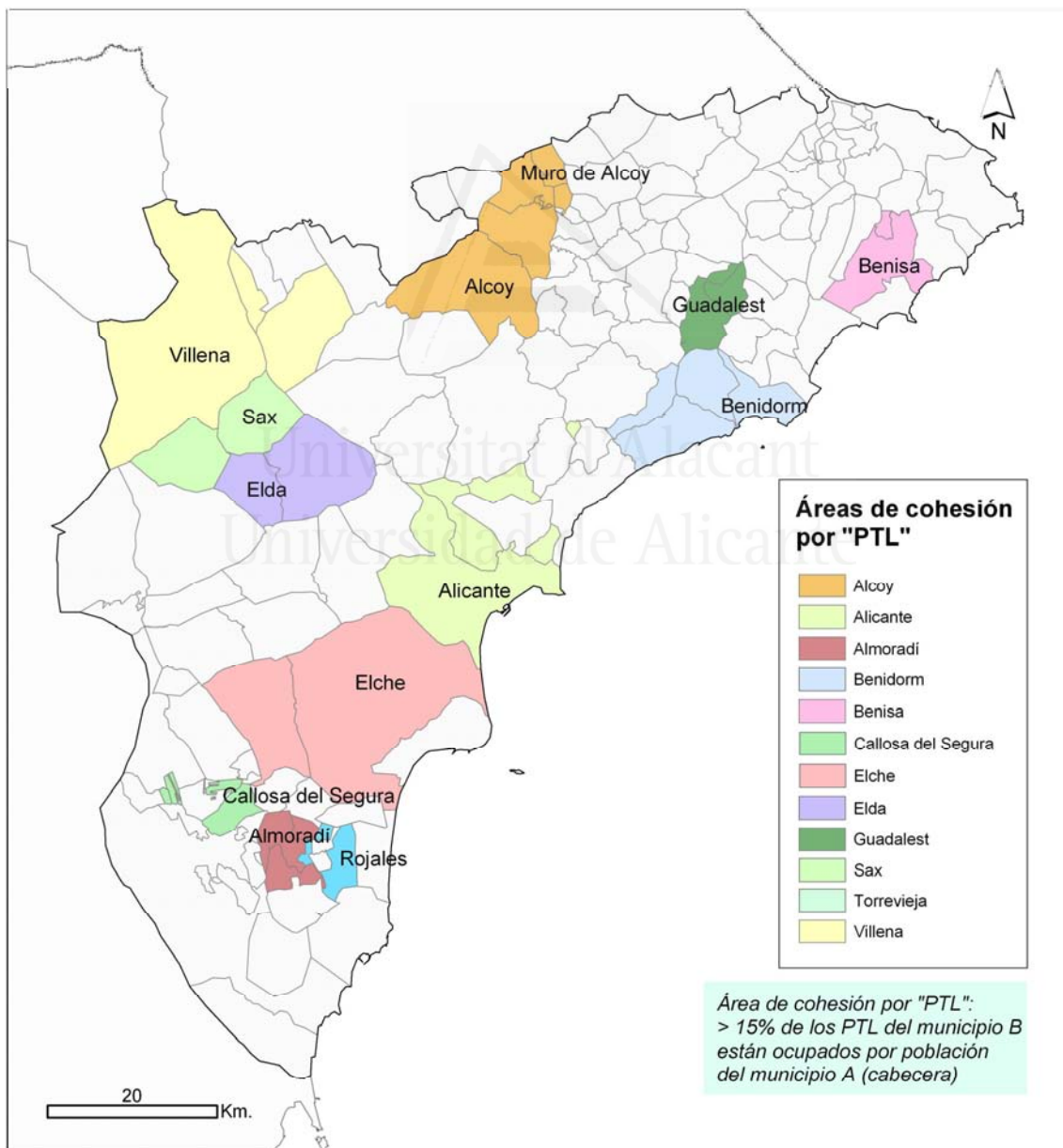
Respecto a las áreas de cohesión por Puestos de Trabajo Localizados (mapa 4.6), cabe señalar su menor alcance territorial en comparación con las áreas de cohesión por POR. Este menor alcance se puede concretar tanto en el número de áreas (12 frente a las 14 áreas por POR), como sobre todo en el de municipios afectados (34, frente a 59 en las áreas por POR). En cualquier caso, se trata de una circunstancia normal, ya que los desplazamientos laborales por PTL reflejan fenómenos territoriales todavía recientes, como los procesos de descentralización de las actividades económicas. Conviene recordar, además, que la autonomía laboral de los municipios de la provincia de Alicante es alta, y la *Job ratio* equilibrada, con lo cual, no se puede afirmar que la dispersión de las actividades económicas fuera de los municipios de origen sea un fenómeno generalizado (ni intenso) en las localidades alicantinas. Aún así, hay algunos ejemplos interesantes. Es el caso del área de cohesión de Elche, que integra al vecino municipio de Crevillent. Esta área se ha formado a partir del emplazamiento de fábricas, almacenes y talleres ilicitanos en suelo de Crevillent, en un proceso espontáneo de “desbordamiento” de los límites municipales, canalizado alrededor de la carretera nacional 340 que une ambas localidades. Algo parecido ocurre con Alicante respecto a Sant Joan y San Vicente, municipios limítrofes donde han encontrado acomodo muchas empresas comerciales y de servicios de la capital. Tanto en un caso como en otro, las empresas “desplazadas” atraen a los trabajadores con residencia en la ciudad central, ya que la descentralización productiva no sobrepasa los límites de los espacios de vida de los habitantes de estas áreas.

Situaciones parecidas a las mencionadas anteriormente, se pueden constatar entre Villena y Biar, Sax y Salinas, Elda y Petrer, o Alcoy y el eje Concentaina-Muro. En todos estos casos, empresas industriales han salido de la cabecera para instalarse en el municipio vecino, donde encuentran mejores condiciones de precio, accesibilidad, etc. El nuevo emplazamiento se suele realizar tanto en entornos planificados, por ejemplo un polígono industrial (es el caso de Salinas, cuyo polígono ha atraído empresas de Sax), como de forma espontánea, con frecuencia alrededor de las vías de comunicación (la carretera comarcal que une Villena con Biar y la Nacional de Alcoy a Muro acogen muchas de estas empresas con sede inicial en la ciudad central).

La cohesión por PTL es menos frecuente en los entornos del turismo litoral, ya que las actividades terciarias del sol y playa no han experimentado un proceso de

descentralización tan acusado como el que se ha dado en la industria, que es la primera actividad que suele salir de la ciudad central. Además, el desarrollo del sol y playa alicantino se ha basado más en la construcción de segundas residencias, cuya extensión sí ha sobrepasado muchos límites municipales, que en la dinamización de actividades comerciales y de servicios al turista. Esta es la razón por la que, salvo Benidorm, que constituye un ejemplo singular de modelo turístico en la provincia de Alicante, gracias al cual la ciudad ha conseguido vertebrar el territorio próximo, no hay verdaderos ejemplos de cohesión por PTL en estos ámbitos.

Mapa 4.6. *Áreas de cohesión por Puestos de Trabajo Localizados (PTL). Provincia de Alicante, 2001*



Fuente: INE, Censo de Población de 2001. Elaboración propia.

Por último, en el mapa 4.7, en el que se representan todas las áreas de cohesión de la provincia de Alicante (tanto por POR como por PTL), constituye una perfecta conclusión a esta primera parte del análisis de la movilidad habitual residencia-trabajo. Tal y como pudimos constatar en el mapa de los flujos de centralidad (mapa 4.4), la cohesión dibuja un escenario en el que queda perfectamente reflejado tanto el equilibrio urbano provincial (17 áreas de cohesión), como el peso específico que en el sistema alicantino de ciudades tienen los núcleos “focales” identificados a través de la centralidad: Alicante, Elche, Elda, Villena, Alcoy, Benidorm, etc. Un análisis más detallado de la realidad territorial, nos permite diferenciar las áreas de cohesión, así como establecer las posibles relaciones que estas tienen con modelos espaciales y de crecimiento específicos: distritos industriales, centros comarcales de servicios, áreas urbanas-metropolitanas, etc. (Salom, Delios, Pitarch y Albertos, 1999). En este caso, vamos a centrarnos de manera prioritaria en la distinción de las áreas de cohesión a partir de su grado de integración funcional, con el propósito de aproximarnos al reconocimiento de las ciudades reales presentes en la provincia de Alicante.

Desde nuestro punto de vista, y aun considerando la imprecisión que lleva consigo el uso de una única variable (la movilidad laboral)<sup>77</sup>, existen tres niveles de cohesión o integración funcional:

- a) Nivel 1. Corresponde con las áreas de cohesión de Alicante, Elche, Elda, Alcoy y Benidorm. Se trata de áreas con centros cuya influencia sobrepasa los límites comarcales (Alicante y Elche pueden considerarse como centros subregionales). Así mismo, destacan por poseer un importante peso demográfico, un potente desarrollo urbano (en algún caso con rasgos metropolitanos) y una fuerte integración funcional<sup>78</sup>. En estas cinco áreas, es fácil identificar la existencia de espacios de vida colectivos de carácter supramunicipal, aunque en algunos casos, sobre todo en Benidorm y Alcoy, no todos los municipios que integran el área de cohesión forman parte de una verdadera ciudad real.
- b) Nivel 2. En este nivel podríamos incluir las áreas de cohesión de Orihuela, Torreveja, Villena y Denia. Se trata de cuatro espacios

---

<sup>77</sup> La ciudad real es la unidad social y funcional de residencia, trabajo y consumo donde hay una colectividad con identidad cultural (Borja, 1989; en Castañer, 1994).

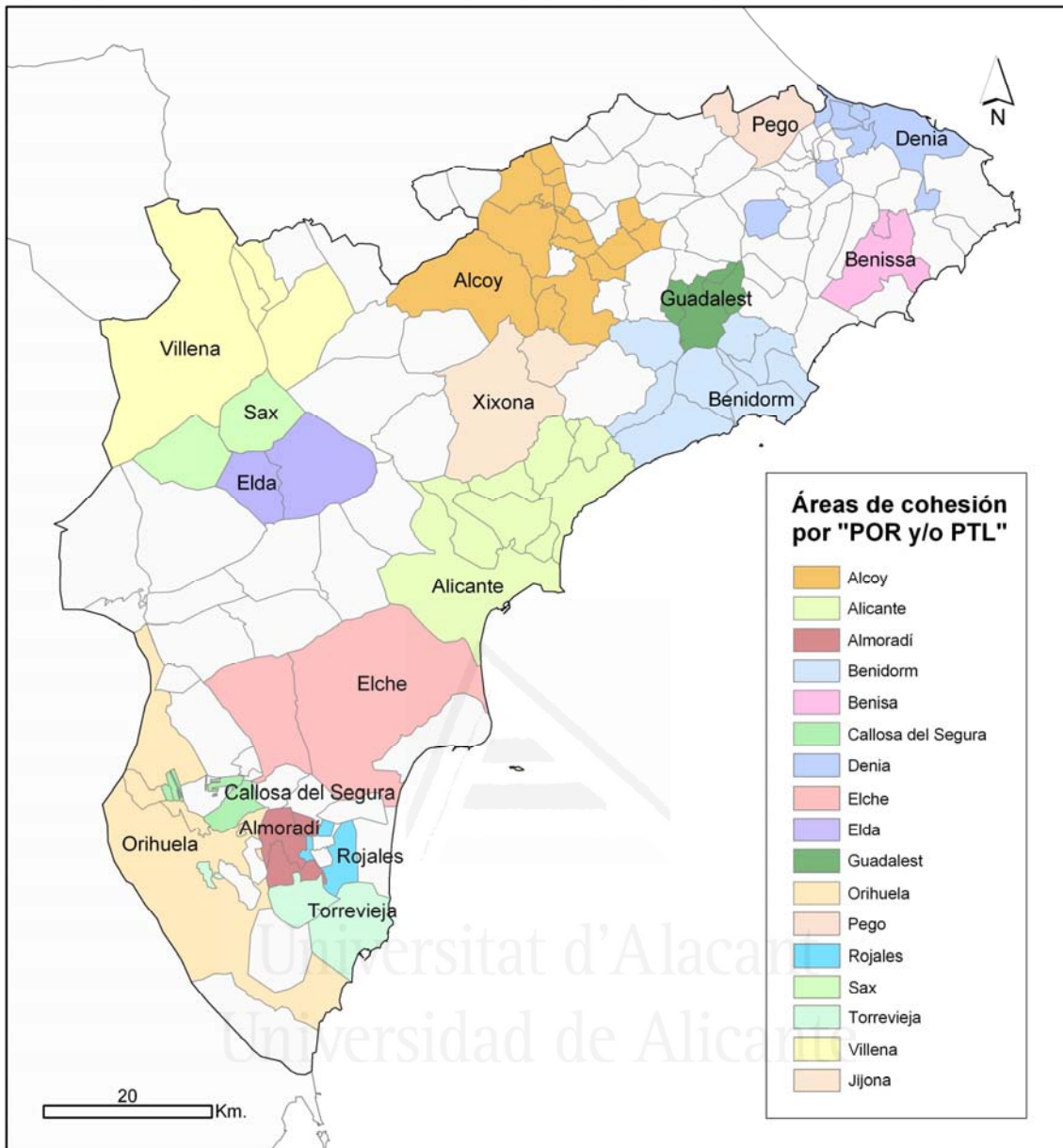
<sup>78</sup> Este rasgo no está tan marcado en el área de Elche, al menos en términos de movilidad laboral.

formados alrededor de tres cabeceras comarcales (Orihuela, Villena y Denia) y un núcleo o centro subcomarcal (Torrevieja). Son áreas en las que, además de compartir un mercado de trabajo, se puede reconocer la existencia de un espacio común de consumo, e incluso de ocio. Por este motivo, podemos identificar este nivel con el de áreas en las que se están consolidando los procesos de conformación de una ciudad real supramunicipal.

- c) Nivel 3. Incluye el resto de áreas de cohesión de la provincia de Alicante (un total de 8). En este nivel, es más fácil caracterizar las áreas de cohesión como espacios en los que se desarrollan actividades económicas cuya atracción laboral sobrepasa los límites administrativos del núcleo central, sin que ello necesariamente implique un vínculo mayor desde otros puntos de vista, es decir, social, residencial, urbano, etc. Son, básicamente, estrictos mercados de trabajo, en muchos casos organizados a partir de actividades muy específicas, como el turrón en Jijona, el comercio turístico en Guadalest o la industria del calzado en Sax/Salinas. En ninguno de estos casos, como en Callosa del Segura, Pego o Rojales, se intuyen relaciones funcionales (complejas) más allá de las dibujadas por los *commuters* que se desplazan diariamente a trabajar.

Así pues, la provincia de Alicante cuenta con 17 áreas de cohesión, aunque no todas con el mismo grado de integración funcional, como hemos podido constatar. Observando la magnitud de alguna de las áreas de cohesión de la provincia, podemos afirmar, además, que hay ciudades (reales) cuyo peso específico dentro del sistema de ciudades alicantino se ve acrecentado, al vertebrar territorios con múltiples localidades, tal y como ocurre con Benidorm y Alcoy. Por lo que respecta a Alicante y Elche, conforman dos áreas de cohesión diferenciadas, no excesivamente grandes, ni en superficie ni en número de municipios integrantes, aunque sí destacadas en el ámbito de la jerarquía urbana regional, debido al fuerte dinamismo urbano de sus ciudades centrales. Aún así, ambas áreas se circunscriben a las comarcas históricas de las que Alicante y Elche son sus respectivas capitales: L'Alacantí y el Baix Vinalopó.

Mapa 4.7. Áreas de cohesión. Provincia de Alicante, 2001



Fuente: INE, Censo de Población de 2001. Elaboración propia.

#### **4.4. La movilidad residencia-trabajo en las áreas urbanas de Alicante y Elche**

##### *4.4.1. Propuesta de delimitación a partir de los modelos de centralidad y cohesión*

Antes de abordar la primera delimitación del ámbito de estudio a partir de los modelos de centralidad y cohesión, vamos a profundizar algo más en las relaciones laborales entre las ciudades de Alicante y Elche y el resto de la provincia. En el apartado anterior hemos podido comprobar como Alicante y, sobre todo, Elche, organizan unas áreas funcionales no demasiado extensas (sobre todo si consideramos el tamaño demográfico de ambas poblaciones), debido al fuerte contrapeso ejercido por las cabeceras comarcales y subcomarcales de la provincia. No obstante, puede resultar interesante comparar la influencia laboral que estas dos ciudades ejercen a nivel provincial, aún a sabiendas de que existen otras localidades con mayor capacidad de vertebración territorial en sus entornos respectivos. El interés radica en, al menos, dos cuestiones de cierta relevancia: la posibilidad de calibrar el alcance y la disposición espacial de los mercados de empleo de Alicante y Elche, y conocer si existe algún condicionante que explique la posible vinculación de las localidades de una zona concreta de la provincia con alguna de estas dos ciudades.

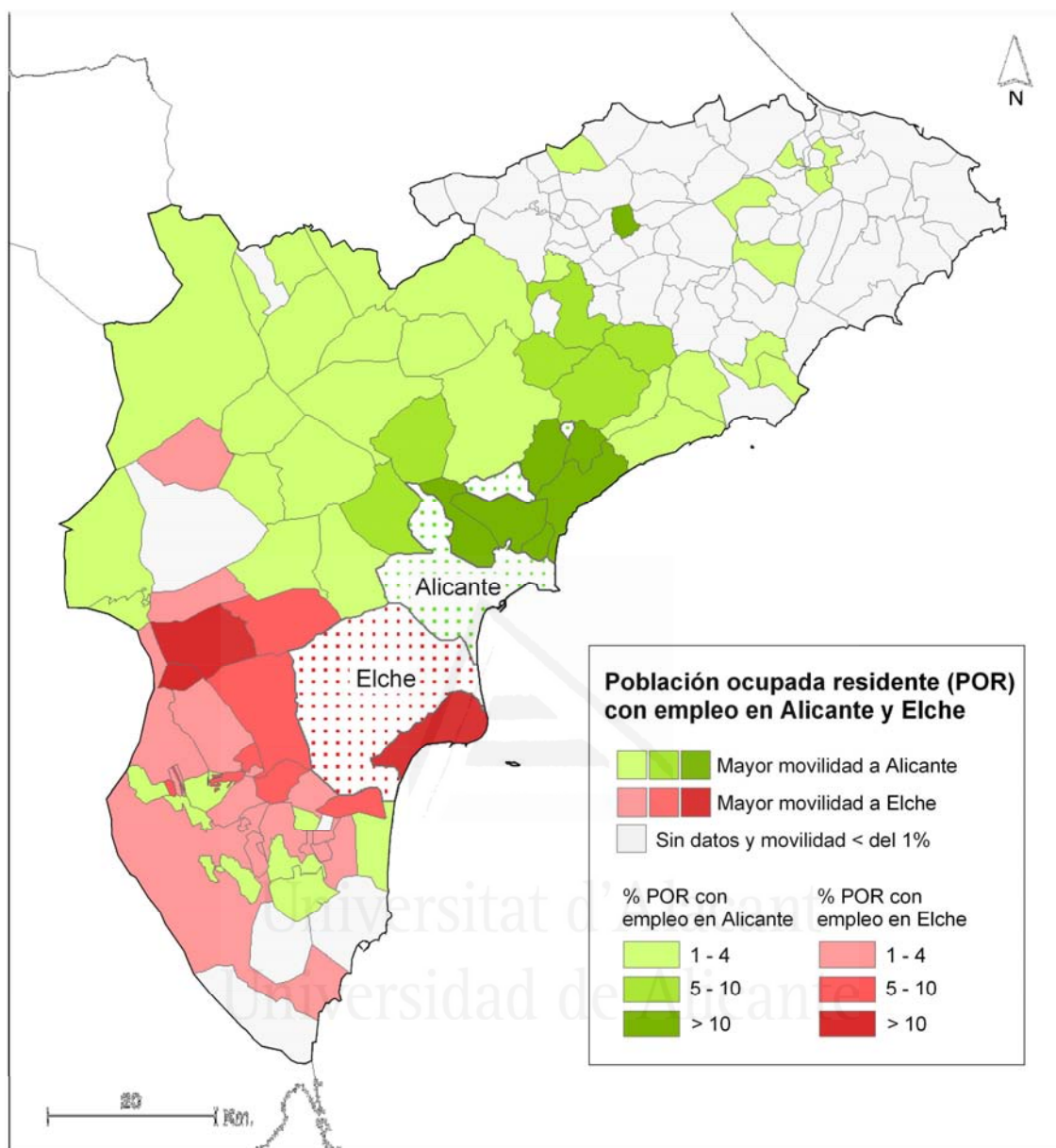
Los mapas 4.8 y 4.9 son suficientemente ilustrativos al respecto. En el primero de ellos (POR con empleo en Alicante o Elche) se puede ver gráficamente que la provincia de Alicante está dividida en tres franjas, de norte a sur. La primera se encuentra fuera de la influencia laboral ejercida por Alicante y Elche, ya que casi ningún municipio de esta zona alcanza siquiera el 1% de Población Ocupada Residente con empleo en alguna de estas dos ciudades. La influencia de Denia, Benidorm, Alcoy y Pego, en la provincia de Alicante, y Gandía y la capital valenciana en la provincia de Valencia, limitan la atracción laboral que las actividades económicas de Alicante y Elche pudieran tener en estos territorios. La segunda franja comprende el sector central de la provincia, donde la ciudad de Alicante tiene una mayor presencia como lugar de trabajo. Por último, el tercio sur, gravita con más fuerza alrededor de Elche, aunque algunos pequeños municipios de la Vega Baja del Segura envían más trabajadores a Alicante, mientras que otros (Torrevieja, San Miguel de Salinas y Pilar de la Horadada) apenas tienen relación con ninguna de las dos ciudades. En conjunto, Alicante “atrae” a 50 municipios, la mayoría situados alrededor de dos de los grandes ejes de comunicación de la provincia: la A31 (carretera de Madrid) y la A7 (carretera de

Valencia por el interior). En cambio, Elche acapara la atracción de 21 municipios, pertenecientes a las comarcas del Bajo Vinalopó, el Medio Vinalopó y el Bajo Segura.

Curiosamente, ninguna de las dos ciudades despliegan una influencia significativa sobre aquellas poblaciones con las que tienen una mayor afinidad desde el punto de vista económico. Alicante, por ejemplo, apenas atrae trabajadores de la franja litoral turística, bien comunicada con la capital a través de la AP7 (Autopista del Mediterráneo). Más llamativo resulta el caso de Elche, el mayor centro industrial de la provincia, que se sitúa por detrás de Alicante como referente laboral de los municipios fabriles del Vinalopó. En este caso, no parece que la industria del calzado, que es la actividad económica más importante en todo el eje, haya articulado unas sólidas relaciones laborales entre los municipios de las tres comarcas del Vinalopó. En efecto, si nos atenemos a los resultados obtenidos a través de la aplicación de los métodos de centralidad y cohesión, el eje del Vinalopó se halla fragmentado en distritos industriales estancos, quizás por la tradicional especialización productiva en segmentos específicos del mercado: calzado de niño en el Alto Vinalopó, calzado de señora en el medio Vinalopó y calzado joven y deportivo en el Bajo Vinalopó. Esta realidad, pone en duda la idea de la configuración de una posible área metropolitana del Vinalopó, que uniría Elche con Villena sobre la base de la continuidad espacial de los núcleos urbanos del valle, tal y como proponen Sorribes y Romero (Sorribes, Romero, 2001). Las escasas relaciones funcionales entre las localidades más relevantes de este espacio no nos permite vislumbrar la formación de un verdadera área metropolitana del Vinalopó.

Así pues, el espacio dibujado por la influencia que, desde el punto de vista laboral (atracción de trabajadores), ejercen Alicante y Elche en la provincia de Alicante, parece estar condicionado más por la proximidad y las facilidades de comunicación que por la existencia de unos vínculos económicos o socioculturales concretos.

Mapa 4.8. Población Ocupada Residente en los municipios de la provincia de Alicante con empleo en Alicante y Elche, 2001

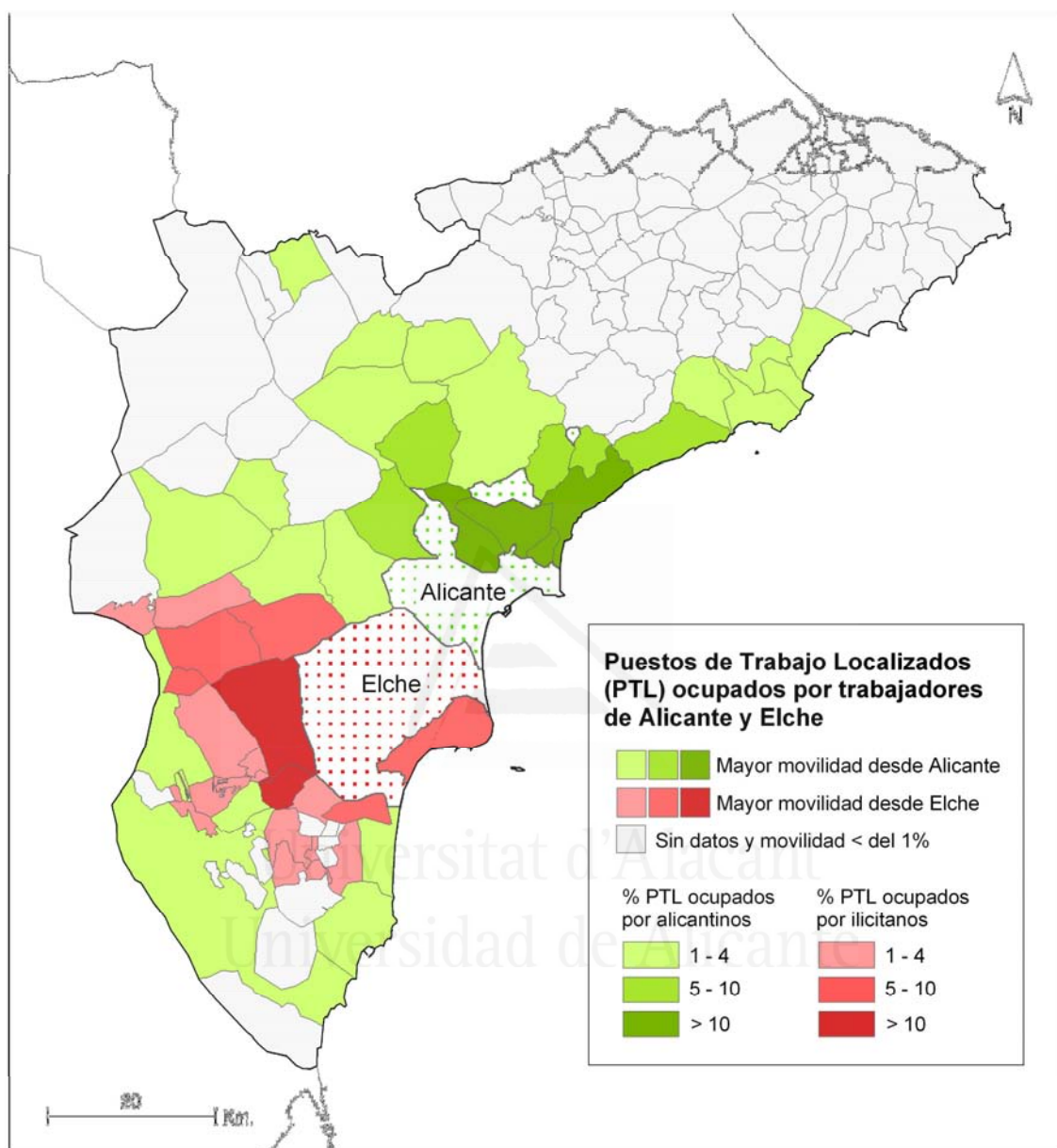


Fuente: INE, Censo de Población de 2001. Elaboración propia.

Respecto a la movilidad por PTL, es decir, la movilidad de los residentes alicantinos e ilicitanos que se desplazan diariamente a otros municipios de la provincia para trabajar, la situación no varía en exceso en relación a los movimientos por POR. La cuestión más llamativa es la reducción del área de influencia de las dos ciudades, pero sobre todo de Alicante, que pasa de 50 municipios por POR a 21 por PTL. Elche pierde menos municipios (sólo 3; de 21 a 18), aunque visualmente puedan parecer más, ya que el vasto municipio de Orihuela recibe más trabajadores de Alicante (232) que de Elche (198), con lo que queda “vinculado” a la capital provincial.



Mapa 4.9. Puestos de Trabajo Localizados en los municipios de la provincia de Alicante ocupados por trabajadores de Alicante y Elche, 2001



Fuente: INE, Censo de Población de 2001. Elaboración propia.

La “dependencia” por PTL ejercida por Alicante tiene su origen en la salida de ocupados de la capital, que se desplazan a otras localidades para trabajar en el sector de la construcción y en las actividades terciarias, especialmente en las vinculadas a las ramas del comercio, la educación y la sanidad. En Elche, en cambio, la salida de trabajadores a otros municipios próximos está relacionada con los procesos de descentralización de las actividades económicas que suele caracterizar los movimientos

laborales por PTL, movimientos que en el caso de Elche están centrados en la actividad industrial.

Una vez analizada la influencia de Alicante y Elche a nivel provincial, vamos a centrarnos en la delimitación y caracterización de las áreas de estudio a partir de la movilidad laboral obligada. Una primera cuestión que, aunque ya hemos puesto de manifiesto en la introducción de este trabajo, no conviene pasar por alto, es la decisión adoptada de “trabajar” con dos áreas de estudio diferenciadas, el área de Alicante y el área de Elche. La razón es muy sencilla. Apenas existen relaciones funcionales, medidas en términos de intercambio laboral, entre las dos cabeceras, Alicante y Elche, ni entre el conjunto de las dos áreas. Por lo tanto, resulta más pragmático avanzar desde el principio en un escenario territorial que quizás nos está señalando ya la existencia de dos realidades diferenciadas (quizás dos ciudades reales separadas), sean estas entendidas como áreas metropolitanas, urbanas, ciudades difusas, etc. Ello no implica que al margen de las relaciones actuales, se puedan plantear escenarios futuros de colaboración (por ejemplo a través de proyectos integrados de planificación territorial), con el objetivo de mejorar el posicionamiento del área Alicante/Elche en el sistema de ciudades español. En cualquier caso, desde el punto de vista de la movilidad laboral, que es el criterio básico utilizado en la actualidad para medir los procesos de integración funcional que se dan en el territorio, hay dos áreas netamente diferenciadas.

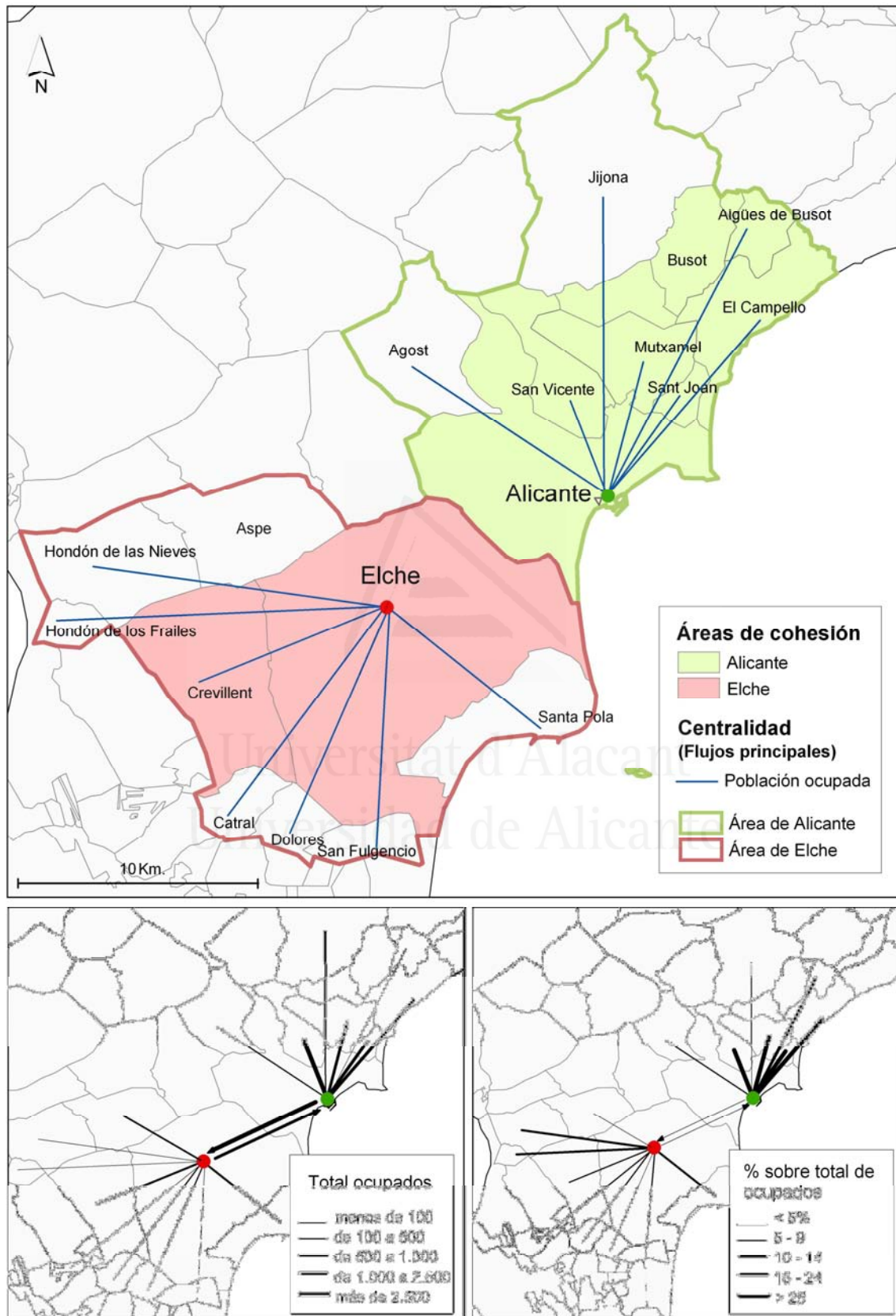
Las áreas de Alicante y Elche comprenden los municipios vinculados a estas dos ciudades utilizando los métodos de centralidad y cohesión. No hemos querido limitar la extensión inicial de las áreas al resultado de la aplicación del método de cohesión de forma exclusiva, aún considerando que éste es el método principal para estudiar la integración funcional a partir de la variable de la movilidad laboral, ya que habiéramos perdido la posibilidad de profundizar en las relaciones económico-laborales entre las cabeceras y otras localidades del entorno con las que, si bien no están “cohesionadas” desde el punto de vista laboral, sí mantienen lazos más o menos fuertes en dicho ámbito, como así nos confirma la aplicación del método de centralidad. Además, no debemos pasar por alto que estas otras localidades pueden tener fuertes relaciones con Alicante o Elche bajo otra perspectiva, por ejemplo desde el punto de vista de la movilidad residencial, la movilidad escolar, el uso de segundas residencias, el comercio, los servicios sanitarios, etc.

Partiendo de estas consideraciones, el área de Alicante queda integrada, tal y como puede verse en el mapa 4.10 (Propuesta de delimitación), por los siete municipios

que conforman su área de cohesión (San Vicente del Raspeig, Sant Joan d'Alacant, Mutxamel, El Campello, Busot, Aigües y la propia Alicante), más dos localidades incorporadas a partir de la aplicación del método de los flujos de centralidad (Agost y Jijona). Todos los municipios mencionados pertenecen a la comarca de L'Alacantí, con lo que Alicante despliega su influencia como mercado de trabajo en los límites de esta comarca. Elche, en cambio, sólo cuenta en su área con un municipio aplicando el método de cohesión (Crevillent), aunque a éste se le suman seis más integrados a través de los flujos de centralidad (Santa Pola, San Fulgencio, Dolores, Catral, Hondón de las Nieves y Hondón de los Frailes). Junto a estos, hemos considerado oportuno añadir la localidad de Aspe, debido a que queda cerca de la inclusión en el área de Elche utilizando tanto el método de cohesión como el de centralidad, pero también por el reciente desarrollo en este municipio de espacios industriales y residenciales ligados a Elche, tanto desde el ámbito de la inversión empresarial como desde el punto de vista del consumo de la demanda; desarrollo que el Censo de 2001 todavía no había captado. Los municipios del área de Elche pertenecen a las comarcas del Bajo Vinalopó, el Medio Vinalopó y el Bajo Segura.

Una primera aproximación a los datos de movilidad laboral obligada en estas dos áreas (mapa 4.10), nos permite comprobar que los desplazamientos de trabajadores a Alicante son fuertes desde los municipios del área de cohesión y débiles desde los integrados a partir de los flujos de centralidad (Jijona y Agost). En Elche ocurre algo parecido, aunque por lo general, los flujos de Población Ocupada Residente que llegan desde los municipios de su área, son considerablemente más reducidos que los que acoge la ciudad de Alicante.

Mapa 4.10. Propuesta de delimitación de las áreas de Alicante y Elche. Cohesión más centralidad, 2001



Fuente: INE, Censo de Población de 2001. Elaboración propia.

#### 4.4.2. La movilidad laboral obligada en las áreas de Alicante y Elche. Evolución 1991-2001 y rasgos generales.

Las características de las áreas de Alicante y Elche en materia de movilidad laboral se manifiestan de forma notoria a partir de un sencillo análisis de los cuadros estadísticos que ofrecemos en este punto. Estos cuadros constituyen, a su vez, un ejercicio de síntesis y representación de las variables que sobre movilidad laboral y empleo disponen los Censos de Población de 1991 y 2001.

La caracterización general de la movilidad laboral obligada en el área de estudio, así como la explicación de los hechos más relevantes en este ámbito, la vamos a realizar de una forma secuencial, primero deteniéndonos en los rasgos generales de la movilidad de los ocupados y de la oferta de empleo local de cada una de las áreas en los años 1991 y 2001, para lo cual nos apoyaremos en los indicadores básicos descritos en los puntos anteriores: Índice de Autosuficiencia por Población Ocupada Residente (Autocontención), Índice de Autosuficiencia por Puestos de Trabajo Localizados (Autoocupación) e Índice de Equilibrio Funcional (*Job ratio*). A continuación, nos centraremos en los desplazamientos de los trabajadores a las cabeceras (movimientos de POR a Alicante y Elche) y desde las cabeceras (movimientos de trabajadores de Alicante y Elche a los municipios de sus áreas respectivas), para comprobar cómo ha evolucionado la atracción económico-laboral de estas dos ciudades en la última década de la que disponemos registros. Por último, profundizaremos en las relaciones existentes, en términos de movilidad laboral, entre los municipios del área, al margen de los movimientos de ocupados que afectan de manera directa a las cabeceras, ya que de esta forma podemos conocer mejor el grado de integración funcional y de madurez del área.

Ni que decir tiene que los tres aspectos citados, es decir, los rasgos generales de la movilidad y de la oferta de empleo local, los desplazamientos laborales hacia y desde la cabecera y la movilidad entre los municipios del área, están estrechamente interrelacionados. Por este motivo, y con el propósito de facilitar tanto la exposición como la explicación de los rasgos generales de la movilidad, hemos considerado conveniente analizar por separado las áreas de Alicante y Elche.

#### 4.4.2.1. La movilidad laboral en el Área de Alicante

El análisis de los datos de población ocupada residente en el área de Alicante y de los indicadores necesarios para caracterizar e interpretar los espacios de empleo (cuadros 4.1 y 4.2), nos ha permitido destacar **los siguientes aspectos relevantes de la movilidad laboral (POR y PTL) en el periodo 1991-2001:**

1. La población ocupada residente (POR) ha crecido de forma considerable en el Área de Alicante, en especial en los municipios que integran la misma, sin considerar la cabecera. Estos han pasado de 24.575 ocupados en 1991 a 44.715 en 2001, es decir, la cifra inicial casi se ha duplicado. El municipio de Alicante también ha aumentado su POR, aunque no en la misma proporción que el resto de localidades, ya que en este caso el incremento es de aproximadamente el 40% (pasa de 81.426 ocupados en 1991 a 115.256 en 2001). El aumento de la Población Ocupada Residente en el área de Alicante tiene al menos cuatro causas: 1) el crecimiento demográfico general entre 1991 y 2001; 2) el engrosamiento de las cohortes en edad de trabajar; 3) la incorporación generalizada de la mujer al mercado laboral; y 4) la mejora considerable de la situación económica entre los dos años censales. Además, resulta relevante que el incremento de POR haya sido muy superior al de población total (un 80% frente a un 35%) en los municipios del área (sin la cabecera). Esta circunstancia se debe a que el crecimiento demográfico de estos municipios se ha realizado fundamentalmente con aportes de población adulta (en edad de trabajar), en parte inmigrada, pero también fruto de los movimientos residenciales que han tenido lugar dentro del área en las últimas décadas.
2. El Índice de suficiencia por POR (autocontención) ha descendido en torno a 10 puntos de 1991 a 2001 en el área de Alicante, tanto en los municipios de la periferia como en la ciudad central. Esto quiere decir que han aumentado los desplazamientos laborales fuera de los municipios de residencia, algo por otra parte lógico, ya que se trata de una tendencia generalizada en el conjunto de España. En la capital de la provincia, el descenso de la autocontención ha dejado el índice en un 78,2%, con lo que todavía una gran mayoría de los ocupados de Alicante trabajan en la ciudad en la que residen.

En cambio, el índice de autosuficiencia por POR de los municipios del área de Alicante (sin contar la cabecera) ha caído por debajo del 50% (44,9% en 2001), lo que implica que más de la mitad de los habitantes de estos municipios salen diariamente del mismo para ir a trabajar. Esta cifra es todavía menor si consideramos las localidades del área de cohesión (41% de autocontención), ya que Agost y Jijona, integradas por el método de centralidad, mantienen índices de autosuficiencia por POR bastante altos.

3. La oferta de empleo local de los municipios del área ha crecido de manera espectacular en la década de 1990. Así, en el conjunto de localidades del área (sin la cabecera) se ha pasado de 17.834 Puestos de Trabajo Localizados (PTL) en 1991 a 34.646 en 2001, un incremento de casi un 100%. En la ciudad de Alicante también ha aumentado de manera considerable (ha pasado de 86.213 a 116.230 empleos), aunque en términos relativos el incremento es menor que el experimentado por los otros municipios del área. Estos datos nos llevan a pensar que el dinamismo económico de la segunda mitad de la década de 1990 se ha “repartido”, en términos de creación de empleo, entre los municipios del área y la capital, aunque esta última sigue acaparando el grueso de los nuevos empleos creados (30.000 empleos nuevos netos de 1991 a 2001, frente a 17.000 en el resto del área). No obstante, estos datos pueden considerarse como un cambio de tendencia, o el inicio de una nueva fase, en la que la ciudad central deja de concentrar de manera casi exclusiva los empleos del área. Este es un rasgo de madurez en la evolución de las áreas urbanas, ya que denota la existencia de procesos más o menos avanzados de descentralización productiva.
4. Los Puestos de Trabajo Localizados en los municipios del área están cada vez menos ocupados por la mano de obra local, sobre todo fuera de la capital, donde se puede apreciar un auténtico desplome del índice de autosuficiencia por PTL. El descenso de la autoocupación nos está indicando que los municipios del área están cada vez más integrados en un mercado de empleo único, en el que la oferta y la demanda de trabajo “saltan” por encima de los límites administrativos. Este es un síntoma más de la consolidación de los procesos de integración territorial. De todos las

localidades del área de Alicante, las que presentan una autoocupación más baja son Sant Joan (39,3%) y San Vicente del Raspeig (55,1%), ya que ambas se sitúan en la zona de expansión tradicional de la ciudad de Alicante, lo que les ha llevado a beneficiarse de los procesos de descentralización productiva y de empleo generados por la capital, que como consecuencia de ello, es la localidad del área con más presencia en la oferta de empleo local de estos dos municipios. Por el contrario, los municipios más autosuficientes (por PTL) del área de Alicante son, por este orden, Aigües (81,9%), que tiene un mercado local de empleo muy reducido, Alicante (77,5%), por ser la cabecera donde todavía se concentran la mayor parte de los trabajadores y de los puestos de trabajo del área, y Jijona y Agost (75,7% y 70,2% respectivamente), que son las localidades menos integradas del área, circunstancia que se debe a la fuerte independencia y autonomía de sus respectivos mercados de empleo.

5. Por último, hay que señalar que la *job ratio* cada vez es más baja en la localidad de Alicante y más alta en el resto de municipios del área. Es decir, los municipios del área como conjunto (sin considerar la capital) tienden al equilibrio funcional, ya que se ha reforzado su papel como lugar de trabajo. Conviene recordar que muchos de estos municipios han crecido en las últimas décadas gracias a la adopción de una “función” eminentemente residencial en las relaciones con la ciudad central. No obstante, es interesante destacar que el comportamiento de estos municipios en relación a la *job ratio* no es homogéneo. La tendencia hacia el equilibrio, por lo tanto, es una tendencia general, dentro de un marco territorial en el que los municipios se encuentran en fases y estadios diferentes de integración y especialización. Sant Joan d’Alacant, por ejemplo, ha mejorado de forma considerable su equilibrio funcional, ya que esta población ha acogido en los últimos años numerosas empresas comerciales y de servicios de la capital. San Vicente del Raspeig, sin embargo, que puede encontrarse en una fase similar de integración, ha experimentado una reducción de la *job ratio*, probablemente debido a que su mercado de trabajo se está abriendo más al resto de poblaciones del área, o quizás por el reforzamiento de su función como espacio residencial.



Cuadro 4.1. Municipios del área de Alicante. Indicadores de movilidad en 1991

MUNICIPIOS	Población Ocupada Residente (POR)			Índice autoco (3)	Tasa mov (4)	PTL* (5)	Índice Autoo (6)	Job Ratio (7)
	Ocupa muni (1)	Ocupa fuera (2)	TOTAL	%	%	TOTAL	%	%
<b>ÁREA DE COHESIÓN</b>								
Aigües	39	89	128	30,5	69,5	55	70,9	43,0
Busot	192	125	317	60,6	39,4	228	84,2	71,9
El Campello	1.915	1.509	3.424	55,9	44,1	2.515	76,1	73,5
Mutxamel	1.310	2.133	3.443	38,0	62,0	1.823	71,9	52,9
Sant Joan	2.136	2.264	4.400	48,5	51,5	2.234	95,6	50,8
San Vicente	5.326	4.168	9.494	56,1	43,9	7.618	69,9	80,2
<b>CENTRALIDAD</b>								
Agost	1.176	273	1.449	81,2	18,8	1.356	86,7	93,6
Jijona	1.637	283	1.920	85,3	14,7	2.005	81,6	122,5
<b>TOTAL</b>	<b>13.731</b>	<b>10.844</b>	<b>24.575</b>	<b>55,9</b>	<b>44,1</b>	<b>17.834</b>	<b>77,0</b>	<b>73,4</b>
Alicante	73.993	7.433	81.426	90,9	9,1	86.213	85,8	105,9

(1) Ocupados que trabajan en el mismo municipio de residencia.

(2) Ocupados que trabajan fuera del municipio de residencia.

(3) % de ocupados que trabajan en el mismo municipio de residencia / POR (Población Ocupada Residente).

(4) % de ocupados que trabajan fuera del municipio de residencia sobre el total de ocupados residentes.

(5) PTL\*. Puestos de Trabajo Localizados (población de día). Sólo se contemplan los puestos de trabajo localizados ocupados por residentes en la Comunidad Valenciana.

(6) % de ocupados que trabajan en el mismo municipio de residencia / PTL (Puestos de Trabajo Localizados).

(7) PTL (Puestos de Trabajo Localizados) / POR (Población Ocupada Residente).

Fuente: INE, Censo de Población de 1991. Elaboración propia.

Cuadro 4.2. Municipios del área de Alicante. Indicadores de movilidad en 2001

MUNICIPIOS	Población Ocupada Residente (POR)			Índice autoco (3)	Tasa mov (4)	PTL (5)	Índice Autoo (6)	Job Ratio (7)
	Ocupa muni (1)	Ocupa fuera (2)	TOTAL	%	%	TOTAL	%	%
<b>ÁREA DE COHESIÓN</b>								
Aigües	86	124	210	41,0	59,0	105	81,9	50,0
Busot	230	457	687	33,5	66,5	360	63,9	52,4
El Campello	3.655	4.347	8.002	45,7	54,3	5.438	67,2	67,9
Mutxamel	2.475	4.374	6.849	36,1	63,9	3.718	66,6	54,3
Sant Joan	2.702	4.262	6.964	38,8	61,2	6.877	39,3	98,7
San Vicente	7.219	9.924	17.143	42,1	57,9	13.103	55,1	76,4
<b>CENTRALIDAD</b>								
Agost	1.154	538	1.692	68,2	31,8	1.643	70,2	97,1
Jijona	2.575	593	3.168	81,3	18,7	3.402	75,7	107,4
<b>TOTAL</b>	<b>20.096</b>	<b>24.619</b>	<b>44.715</b>	<b>44,9</b>	<b>55,1</b>	<b>34.646</b>	<b>58,0</b>	<b>77,5</b>
Alicante	90.117	25.139	115.256	78,2	21,8	116.230	77,5	100,8

(1) Ocupados que trabajan en el mismo municipio de residencia.

(2) Ocupados que trabajan fuera del municipio de residencia.

(3) % de ocupados que trabajan en el mismo municipio de residencia / POR (Población Ocupada Residente).

(4) % de ocupados que trabajan fuera del municipio de residencia sobre el total de ocupados residentes.

(5) PTL. Puestos de Trabajo Localizados (población de día).

(6) % de ocupados que trabajan en el mismo municipio de residencia / PTL (Puestos de Trabajo Localizados).

(7) PTL (Puestos de Trabajo Localizados) / POR (Población Ocupada Residente).

Fuente: INE, Censo de Población de 2001. Elaboración propia.

Los aspectos de la movilidad destacados anteriormente están relacionados de manera directa con **los movimientos laborales que tienen su origen o su destino en la cabecera del área, que es el segundo punto en el que nos vamos a detener en este apartado sobre la movilidad laboral obligada** en las áreas de Alicante y Elche (evolución 1991-2001).

Cuadro 4.3 *Movilidad por POR (a la cabecera) y PTL (desde la cabecera) en el área de Alicante, 1991 y 2001*

MUNICIPIOS	POR que trabaja en Alicante <b>1991</b>		PTL ocupados por residentes en Alicante <b>1991</b>		POR que trabaja en Alicante <b>2001</b>		PTL ocupados por residentes en Alicante <b>2001</b>	
	Total	% total POR	Total	% total PTL	Total	% total POR	Total	% total PTL
<b>ÁREA DE COHESIÓN</b>								
Aigües	47	36,7	6	10,9	52	24,8	8	7,6
Busot	49	15,5	9	3,9	114	16,6	34	9,4
El Campello	825	24,1	279	11,1	2.013	25,2	791	14,5
Mutxamel	1.202	34,9	232	12,7	1.846	27,0	526	14,1
Sant Joan	1.600	36,4	77	3,4	2.196	31,5	1.992	29,0
San Vicente	3.187	33,6	1.772	23,3	6.099	35,6	4.029	30,7
<b>CENTRALIDAD</b>								
Agost	104	7,2	50	3,7	155	9,2	156	9,5
Jijona	53	3,2	67	3,3	103	3,3	161	4,7
<b>TOTAL</b>	<b>7.067</b>	<b>29,1</b>	<b>2.492</b>	<b>14,0</b>	<b>12.578</b>	<b>28,1</b>	<b>7.697</b>	<b>22,2</b>
Alicante	73.993	90,9	73.993	85,8	90.117	78,2	90.117	77,5

POR: Población Ocupada Residente (población de noche).

PTL: Puestos de Trabajo Localizados (población de día). Los PTL de 1991 sólo contemplan los empleos ocupados por residentes en la Comunidad Valenciana.

Fuente: INE, Censos de Población de 1991 y 2001. Elaboración propia.

Sin duda, las dos cuestiones más relevantes de la movilidad laboral generada por la ciudad de Alicante entre 1991 y 2001 son, por un lado, el estancamiento del flujo (relativo) de Población Ocupada Residente (POR) que se desplaza diariamente al municipio de Alicante a trabajar, y por otro, el aumento extraordinario de los ocupados alicantinos con empleo en los municipios del área (PTL). La primera cuestión, de la que queda constancia en los apartados “POR con trabajo en Alicante”, del cuadro número 4.3, nos está indicando que, aunque el incremento de la movilidad laboral en los municipios del entorno de la capital en el periodo estudiado (10 puntos entre 1991 y 2001; cuadros 4.1 y 4.2) se ha podido dirigir en parte a la ciudad de Alicante, este incremento no ha reforzado verdaderamente el papel de la misma como lugar de trabajo del área, ya que el porcentaje de POR del conjunto de municipios del área (sin la

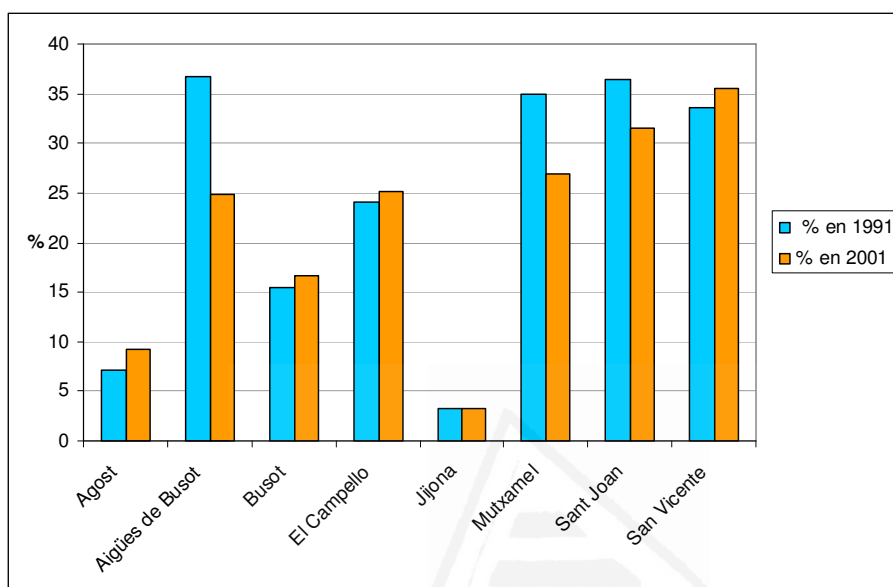
cabecera) con empleo en la capital se ha reducido en los últimos años (cae del 29,1% en 1991 al 28,1% en 2001). En realidad, el aumento del flujo laboral externo de los municipios del área de Alicante se ha orientado sobre todo hacia estas mismas localidades, debido al fuerte crecimiento que en los últimos años ha experimentado su oferta de empleo local (especialmente en el sector servicios), que atrae por igual a trabajadores de uno u otro municipio. En cualquier caso, no podemos afirmar a partir de este diagnóstico, que la ciudad de Alicante esté perdiendo influencia y atracción como lugar de trabajo, ya que la población ocupada atraída por la capital desde las localidades de su entorno ha crecido entre 1991 y 2001 casi un 80% (pasa de 7.067 a 12.578), en parte debido a la movilidad residencial generada por la capital. Además, conviene recordar que la generación de puestos de trabajo en los municipios del entorno de Alicante está íntimamente relacionada con la expansión urbana y económica de esta ciudad.

Efectivamente, tal y como hemos podido comprobar, uno de los rasgos definitorios del periodo 1991-2001 es el desarrollo extraordinario de los Puestos de Trabajo Localizados (PTL) en los municipios del área de Alicante (sin considerar la cabecera). Dado que ese crecimiento tiene como origen, entre otros, los procesos de descentralización que emanan de la capital, no es de extrañar que se haya producido al mismo tiempo un aumento de los desplazamientos laborales desde Alicante hasta los municipios más próximos, ya que la instalación de empresas en los espacios urbanos periféricos, suele atraer trabajadores con residencia en la ciudad central. En estos casos, muchos trabajadores se ven obligados a desplazarse fuera del municipio de residencia para ir a trabajar, ampliándose así unos espacios de vida cada vez más distanciados de las divisiones administrativas municipales. Como consecuencia del proceso de descentralización que afecta a las actividades económicas (entre otros factores), la oferta de empleo local de los municipios del área de Alicante ha experimentado un crecimiento de casi 17.000 empleos entre 1991 y 2001 (de 17.834 a 34.643; cuadros 4.1 y 4.2), mientras que los PTL ocupados por alicantinos con residencia en la capital han pasado de sólo 2.492 en 1991 a 7.697 en 2001. Estas últimas cifras representan un incremento de más del 200%, lo que nos da una idea de lo consolidado que se encuentra este proceso de descentralización, que se suele dar de manera más intensa en las áreas funcionales más evolucionadas y “maduras”.

La reducción (relativa) de la POR a Alicante y el incremento de los PTL de los municipios del área, así como la absorción de estos últimos por parte de los trabajadores

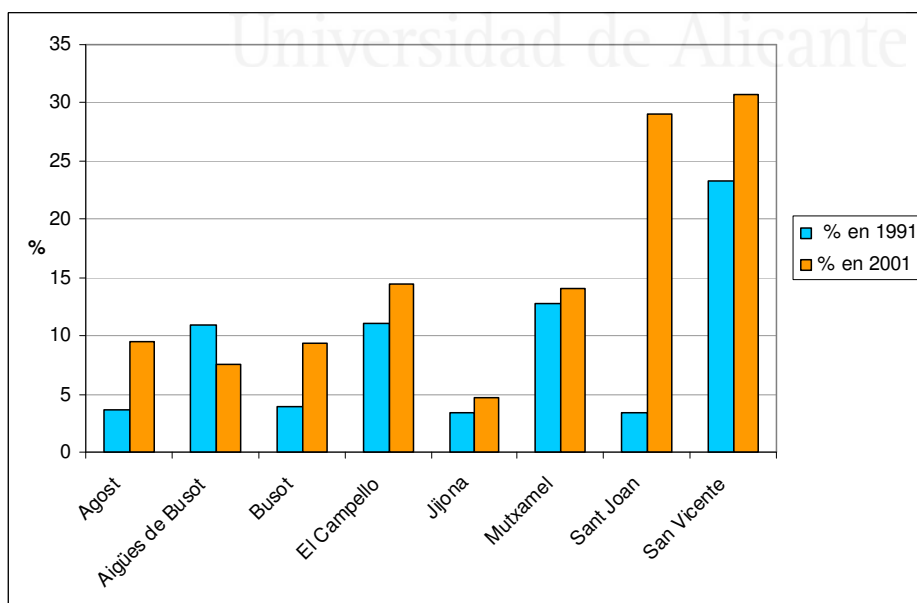
de la capital, son fenómenos generales aplicables al conjunto del área. Sin embargo, existen diferencias apreciables entre los municipios que integran el área de Alicante. Los siguientes gráficos dan muestra de ello.

Gráfico 4.1. *Población Ocupada Residente (%) en los municipios del área de Alicante con empleo en la cabecera, 1991 y 2001*



Fuente: INE, Censos de Población de 1991 y 2001. Elaboración propia.

Gráfico 4.2. *Puestos de Trabajo Localizados (%) en los municipios del área de Alicante ocupados por residentes en Alicante, 1991 y 2001*



Fuente: INE, Censos de Población de 1991 y 2001. Elaboración propia.

En el gráfico 4.1 se puede apreciar cómo algunas localidades del área disminuyen su aportación (relativa) de POR a la capital. Es el caso de Aigües, Mutxamel y Sant Joan d'Alacant. En cambio, el resto de municipios mantienen unas cifras de POR con trabajo en Alicante similares en los dos años censales (1991 y 2001). En casi todos estos municipios se han producido fenómenos intensos de movilidad residencial y de localización (y relocalización) de actividades económicas con origen en la expansión de la ciudad central, lo que sin duda incide en estos resultados, pero resulta difícil saber cuál de los dos procesos ha sido más intenso en cada caso. No obstante, lo verdaderamente significativo es que, junto a los tradicionales procesos de concentración (demográfica, económica, etc.), que todavía se dan en la ciudad de Alicante, se están produciendo desde hace unos años movimientos importantes de carácter centrífugo, que están haciendo cambiar los patrones tradicionales de la movilidad habitual en este espacio, debido al reforzamiento de las funciones que acogen las localidades del área.

Este fenómeno explica, asimismo, la situación reflejada en el gráfico 4.2, respecto a los PTL en los municipios del área de Alicante ocupados por residentes en la capital, que están creciendo casi en todos los municipios del área. Especialmente significativos son los casos de Sant Joan y San Vicente, sobre cuyas vías de comunicación a Alicante se han asentado en los últimos años multitud de empresas y entidades, como la Universidad de Alicante, que están consolidando estos espacios como lugares de trabajo. Esta es la razón por la cual ha aumentado de manera considerable en los últimos años la presencia de trabajadores de Alicante en estos municipios.

Una vez finalizada la caracterización de los movimientos laborales con origen o destino en la ciudad central, tan sólo nos queda por abordar **los rasgos de la movilidad laboral entre los municipios del área de forma exclusiva, es decir, sin tener en cuenta los desplazamientos de los trabajadores hacia o desde la ciudad de Alicante.** Estos movimientos han crecido de forma considerable en las últimas décadas, tal y como se puede ver en los cuadros 4.4 y 4.5. En 10 años, el periodo que va de 1991 a 2001, el flujo laboral externo del conjunto de municipios del área (sin contar la cabecera) con destino dentro de este espacio (sin contar la cabecera), ha pasado de 954 a 4.482 trabajadores. Este aumento se ha visto reflejado, asimismo, en la importancia creciente que los desplazamientos laborales de carácter suburbano tienen respecto al conjunto de la Población Ocupada Residente (se pasa del 3,9% en 1991 al 10% en 2001) y de los movimientos intermunicipales de trabajadores (del 9% al 18,2% en el

periodo indicado). Es decir, no sólo aumentan los desplazamientos entre los municipios del entorno de Alicante, sino que éstos cada vez tienen un peso mayor en el mercado de trabajo del conjunto del área.

Cuadro 4.4. *Movilidad laboral entre los municipios del área de Alicante (sin la cabecera), 1991*

Municipios de residencia	Total POR (1)	POR con empleo fuera del municipio de residencia	POR que trabaja en el ÁREA (sin movimientos a la capital) (2)		
			Total	% sobre total POR	% sobre empleo fuera (3)
<b>ÁREA DE ALICANTE</b>					
Agost	1.449	273	44	3,0	16,1
Aigües	128	89	15	11,7	16,9
Busot	317	125	47	14,8	37,6
El Campello	3.424	1.509	111	3,2	7,4
Mutxamel	3.443	2.133	219	6,4	10,3
Sant Joan	4.400	2.264	339	7,7	15,0
San Vicentee	9.494	4.168	140	1,5	3,4
Jijona	1.637	0*	39	2,4	0*
<b>TOTAL</b>	<b>24.292</b>	<b>10.561</b>	<b>954</b>	<b>3,9</b>	<b>9,0</b>
Alicante	81.426	7.433	2.492	3,1	33,5

(1) POR: Población Ocupada Residente (“población de noche”).

(2) POR que trabaja en el área correspondiente (Alicante), sin contabilizar los movimientos a la cabecera del Área (ni al mismo municipio de residencia).

(3) % de ocupados en el área correspondiente respecto al total de POR con empleo fuera del municipio de residencia.

Fuente: INE, Censo de Población 1991. Elaboración propia.

Cuadro 4.5. *Movilidad laboral entre los municipios del área de Alicante (sin la capital), 2001*

Municipios de residencia	Total POR (1)	POR con empleo fuera del municipio de residencia	POR que trabaja en el ÁREA (sin movimientos a la capital) (2)		
			Total	% sobre total POR	% sobre empleo fuera (3)
<b>ÁREA DE ALICANTE</b>					
Agost	1.692	538	82	4,8	15,2
Aigües	210	124	29	13,8	23,4
Busot	687	457	224	32,6	49,0
El Campello	8.002	4.347	952	11,9	21,9
Mutxamel	6.849	4.374	1.410	20,6	32,2
Sant Joan	6.864	4.262	798	11,5	18,7
San Vicente	17.143	9.924	903	5,3	9,1
Jijona	3.163	593	84	2,7	14,2
<b>TOTAL</b>	<b>44.610</b>	<b>24.619</b>	<b>4.482</b>	<b>10,0</b>	<b>18,2</b>
Alicante	115.256	25.139	7.697	6,7	30,6

(1) POR: Población Ocupada Residente (“población de noche”).

(2) POR que trabaja en el área correspondiente (Alicante), sin contabilizar los movimientos a la cabecera del Área (ni al mismo municipio de residencia).

(3) % de ocupados en el área correspondiente respecto al total de POR con empleo fuera del municipio de residencia.

Fuente: INE, Censo de Población 2001. Elaboración propia.

El aumento de la movilidad laboral intermunicipal en los espacios periurbanos y suburbanos está directamente vinculado a los procesos de descentralización productiva que afectan de manera creciente a las áreas metropolitanas más evolucionadas. La descentralización de las actividades industriales y de servicios arrastra los empleos hacia la periferia, dando lugar con el tiempo a la aparición de nuevos focos de atracción, que en ocasiones actúan como un contrapeso de la ciudad central, potenciando así los flujos “intrasurbanos”. A este respecto, conviene recordar que el crecimiento metropolitano, tal y como se ha producido en otros países y regiones, no implica sólo la agregación de nuevos elementos, sino también la aparición de nuevas estructuras y formas de relación espacial entre éstos (Salom, Pérez, Albertos, Delios y Pitarch, 1995).

La inercia expansiva de las grandes ciudades hace más compleja la movilidad habitual por motivos de trabajo, que deja de ser exclusivamente unidireccional (periferia-centro), para pasar a bidireccional (periferia-centro / centro-periferia) y, en última instancia, a “tridireccional” (periferia-centro / centro-periferia / periferia-periferia). El área de Alicante se encuentra inserta en estos procesos territoriales, aunque aún está lejos de que podamos darlos por finalizados (si se puede dar por finalizado un fenómeno dinámico de este tipo). La movilidad laboral desde la periferia hasta el centro se sitúa en el área de Alicante en un 28,1% (cuadro 4.3) en 2001. Esta cifra se ha estabilizado, incluso contraído ligeramente en los últimos años, aunque aún se halla por encima de los movimientos desde el centro a la periferia (22,2% -PTL ocupados por alicantinos; cuadro 4.3) y de los de carácter suburbano, que se sitúan en un 10% (cuadro 4.5). Es decir, en el área de Alicante todavía prevalecen los movimientos laborales ligados a los primeros procesos de concentración urbana, aunque cada vez son más apreciables los desplazamientos vinculados a los de descentralización (movimientos centro-periferia y periferia-periferia).

Una de las consecuencias de la consolidación de estos últimos movimientos ligados a la descentralización es la formación de subcentros productivos. En Alicante, el ejemplo más paradigmático es el de Sant Joan, que es la localidad que más trabajadores atrae del área (sin considerar los movimientos con la capital), un total de 1.563 ocupados<sup>79</sup>. Esta cifra pone de manifiesto la existencia cada vez mayor de flujos cruzados no relacionados directamente con la ciudad central. Sant Joan envía el 18,7%

---

<sup>79</sup> La cifra de 1.563 ocupados ha sido obtenida mediante la suma de la Población Ocupada Residente (POR) desplazada a la localidad de Sant Joan desde los 7 municipios restantes del área (no se cuenta la POR procedente de Alicante ciudad). Los datos de origen (movilidad entre todos los municipios del área) se pueden consultar en cuadro 4.6.

de su POR (con empleo fuera del municipio) al resto de localidades del área, pero recibe casi el 35% de los 4.482 ocupados que se desplazan dentro del área (sin considerar los movimientos internos y los de la cabecera; cuadro 4.5), entre los cuales se encuentran el 14% del total del POR de Mutxamel (629 empleados; cuadro 4.6) y el 10% de El Campello (458 empleados; cuadro 4.6). No cabe duda de que la reciente instalación en este municipio de multitud de empresas ha elevado de forma sustancial su oferta de empleo local y, con ello, su capacidad de atracción laboral entre los municipios del área de Alicante. Algo parecido ocurre con San Vicente, que puede considerarse como otro subcentro del área en proceso de consolidación, aunque esta localidad tiene unas relaciones laborales mucho más fuertes con la capital que con el resto de municipios del área. En efecto, como se puede apreciar en el cuadro 4.6, San Vicente del Raspeig desplaza más de 6.000 ocupados a la capital (por 903 al resto de localidades del área) y recibe más de 4.000 desde Alicante (por 974 del resto del área), muchos de los cuales trabajan en la Universidad de Alicante. Esta menor integración con el resto de localidades del área puede apreciarse de forma gráfica en el mapa 4.11.

En este mapa, además, puede verse como Jijona y Agost son los municipios que menos relaciones laborales presentan con el resto de localidades del área. Concretamente Jijona sólo desplaza el 2,7% de sus ocupados al conjunto del área (sin considerar la capital), mientras que Agost se queda cerca del 5% (4,8%). En el lado contrario se sitúan Mutxamel y Busot, con más de un 15% de empleados en las localidades del área de Alicante (sin considerar la cabecera). Mutxamel tiene como segundo centro de referencia laboral (el primero es Alicante) la localidad vecina de Sant Joan, con la que forma una conurbación. Por lo que respecta a Busot, el flujo externo de población ocupada más importante, por encima incluso que el que se dirige a Alicante, tiene como destino El Campello, localidad turístico-residencial donde existe una importante oferta de empleo en servicios y construcción.

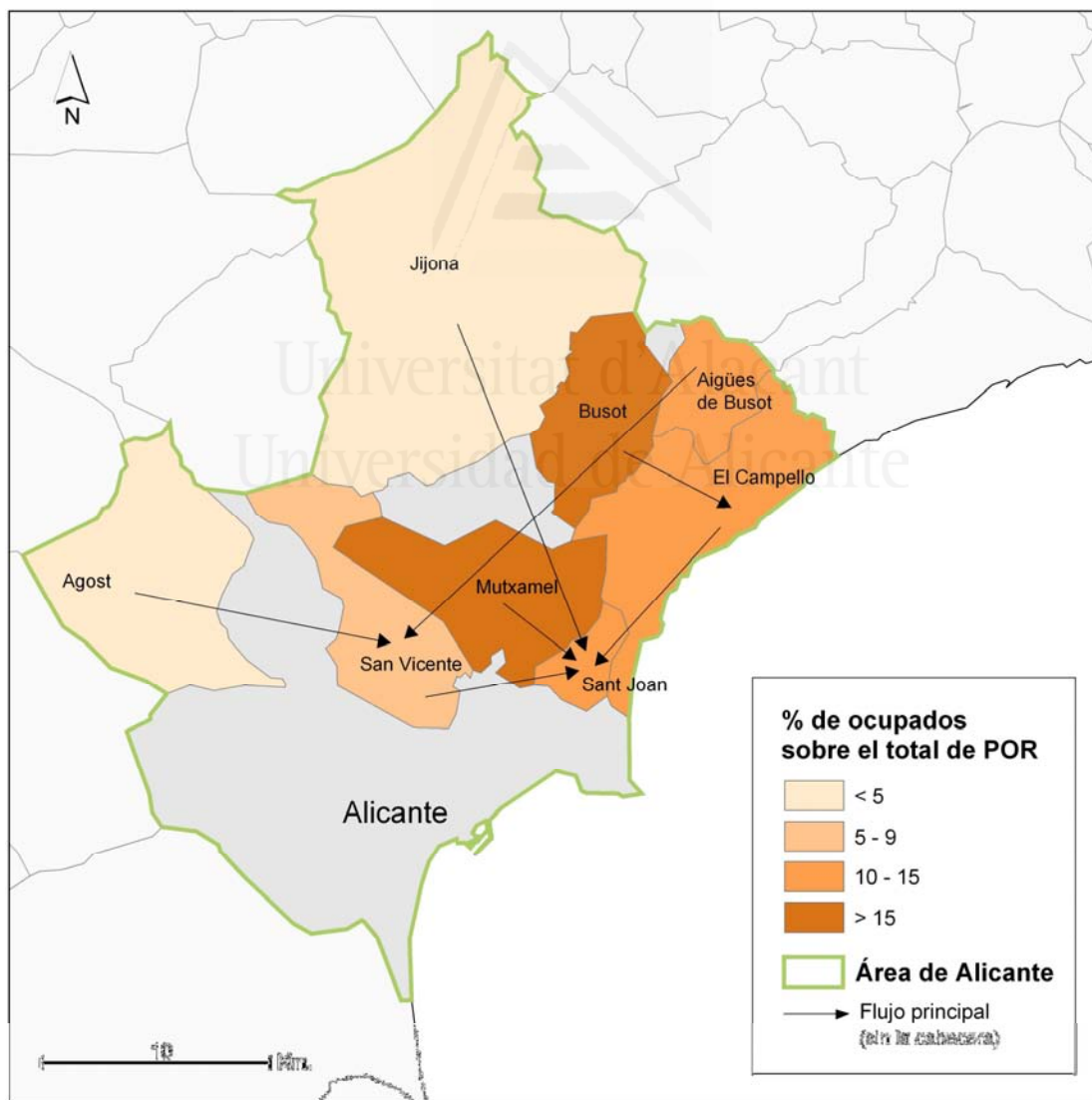


Cuadro 4.6. Movilidad laboral entre los municipios del área de Alicante, 2001

Municipio de residencia	Agost	Aigües	Busot	El Campello	Mutxamel	Sant Joan	San Vicente	Jijona	Alicante
Agost		0	0	0	0	0	82	0	<b>155</b>
Aigües	0		0	8	0	10	11	0	<b>52</b>
Busot	0	0		121	37	42	19	5	<b>114</b>
El Campello	7	0	15		141	458	283	48	<b>2.013</b>
Mutxamel	10	0	40	229		629	341	161	<b>1.846</b>
Sant Joan	15	0	11	223	258		218	73	<b>2.196</b>
San Vicente	169	0	12	124	145	393		60	<b>6.099</b>
Jijona		0	0	13	20	31	20		<b>103</b>
<b>Alicante</b>	<b>156</b>	<b>8</b>	<b>34</b>	<b>791</b>	<b>526</b>	<b>1.992</b>	<b>4.029</b>	<b>161</b>	

Fuente: INE, Censo de Población 2001. Elaboración propia.

Mapa 4.11. Movilidad laboral entre los municipios del área de Alicante (sin contar los movimientos a la cabecera), 2001



Fuente: INE, Censo de Población de 2001. Elaboración propia.

A partir de todos estos datos, que reflejan de manera clara y sintética las características generales de la movilidad, las relaciones laborales entre la ciudad central y las localidades del entorno y, como acabamos de ver, la movilidad de carácter “intrasuburbano”, podemos avanzar, a modo de conclusión, una delimitación del área de Alicante, según los diferentes niveles de integración funcional.

El área de Alicante tiene una estructura centralizada, en la que la cabecera genera y articula el desarrollo urbano de su entorno, tal y como ocurre en la mayor parte de “organizaciones” metropolitanas (Susino, Casado y Feria, 2007). Alrededor de la cabecera se halla un grupo de localidades bastante cohesionado, que integran los municipios de Sant Joan d’Alacant, San Vicente del Raspeig, Mutxamel y El Campello. Estas localidades, que representan el primer nivel de integración y de relación con la ciudad central, constituyen la primera corona del área de Alicante, que, además, coincide aproximadamente con el espacio urbano y suburbano del área funcional, ya que los cuatro núcleos forman un continuo (urbano) con la capital. Este espacio presenta, asimismo, rasgos visibles de metropolización, cuestión sobre la que iremos profundizando en los apartados siguientes.

La segunda corona de Alicante estaría formada por Busot y Aigües. Ambos forman parte del área de cohesión de Alicante, aunque las cifras de movilidad laboral conjunta (movimientos bidireccionales, POR y PTL a y desde la cabecera), evidencian una relación con la capital menos intensa que la que se da en los casos anteriores. Estos dos pequeños núcleos, que distan algo más de 20 km de la ciudad de Alicante, tampoco pueden considerarse como parte del espacio urbano alicantino (propriadamente dicho), aunque los niveles de integración por movilidad laboral sí que permitiría incluirlos en una hipotética ciudad real de Alicante. La movilidad habitual por motivos de empleo que se da en toda esta área (primera y segunda corona) dibuja desplazamientos de tipo periferia-centro, centro-periferia y periferia-periferia. Se trata de una movilidad de complejidad creciente, fruto de los procesos de concentración y de descentralización que afectan a todo este espacio. Los municipios de Agost y Jijona, por último, representarían el tercer nivel de relación con la capital y con el conjunto del área. En estos dos casos es difícil hablar de una verdadera integración funcional, ya que las cifras de movilidad habitual no alcanzan los umbrales establecidos, ni con la ciudad central ni con el resto de localidades del área, puesto que los mercados de empleo locales de estas dos poblaciones son todavía muy autónomos.

#### 4.4.2.2. La movilidad laboral en el Área de Elche

Siguiendo el mismo esquema de explicación aplicado al área de Alicante, comenzamos **con la caracterización de la movilidad general en el área de Elche, tanto de la población ocupada (POR) como de la oferta de empleo local (PTL).**

En un contexto general de incremento de la población absoluta, de la población ocupada y de la oferta de empleo local, en el que puede situarse a la mayor parte de las áreas urbanas de la provincia y de la región, el área de Elche se encuentra en una fase en la que, en líneas generales, se percibe un aumento de la movilidad laboral intermunicipal, una disminución de la autosuficiencia por PTL y una pérdida progresiva del equilibrio funcional (*Job ratio*). Un análisis más detenido de la situación, apoyándonos en los cuadros 4.7 y 4.8, nos permite llegar a las siguientes conclusiones:

1. La observación detallada del aumento de la Población Ocupada Residente y de los Puestos de Trabajo Localizados, que afecta de manera generalizada pero desigual a los municipios del área, nos lleva a pensar que en Elche los procesos de concentración urbana, propios de las primeras fases del crecimiento urbano, continúan activos. Buena prueba de ello es que entre 1991 y 2001 Elche ha tenido un crecimiento mayor, tanto en términos de POR como de PTL, que el experimentado por el conjunto de los municipios de su entorno. Así, la Población Ocupada Residente de la capital del Bajo Vinalopó ha pasado de 50.343 a 80.334 individuos (aumenta un 60%), mientras que en el resto del área se pasa de 18.649 a 29.063 (un 55%). Algo parecido ocurre con la oferta de empleo local, que crece más en Elche (de 53.711 a 78.901 PTL, un 47% más) que en el conjunto de localidades del área -sin Elche- (de 18.436 a 26.328 PTL, un 43% más). Estas cifras difieren de las obtenidas para el área de Alicante, ya que en ésta los municipios del entorno de la capital provincial presentaban incrementos relativos de POR y PTL muy superiores a los obtenidos por Alicante ciudad.
2. La población ocupada residente en el área de Elche con empleo fuera del municipio de residencia ha crecido, tanto en términos absolutos como relativos. En el municipio de Elche la movilidad intermunicipal se ha multiplicado por 6, hasta situarse en cifras próximas a los 10.000 trabajadores en 2001 (el 14,6% del total de ocupados residentes), si bien

partía de una movilidad muy reducida en 1991 (sólo un 3,5% de los ilicitanos trabajaba fuera de Elche en esa fecha). Es decir, el flujo laboral externo crece, aunque Elche mantiene todavía una autocontención excepcionalmente alta, tal y como ocurre con otros municipios industriales del eje del Vinalopó, con los que comparte el desarrollo vinculado a una actividad económica endógena, como el calzado, que ha permitido organizar unos mercados de empleo muy autosuficientes. Algo similar ocurre en Crevillent (centro tradicional de fabricación de alfombras), que es la única localidad del área, junto a Elche, cuya tasa de movilidad es inferior a la media provincial (28,2%). El resto de municipios del área superan esta tasa, aunque sólo Hondón de los Frailes alcanza el 50% de movilidad laboral. En conjunto, la movilidad laboral intermunicipal del área (sin Elche) ha pasado del 17% en 1991 (3.168 trabajadores desplazados) al 33,3% en 2001 (9.674 trabajadores). Son cifras, en todos los casos (cabecera más municipios del área), inferiores a las que presenta el área de Alicante.

3. Por lo que respecta al índice de autoocupación, se aprecia un descenso entre 1991 y 2001. Es decir, la oferta de empleo local de los municipios del área, que ha aumentado en este periodo, cada vez está más ocupada por trabajadores externos a la localidad. En efecto, la autosuficiencia por PTL de Elche ha bajado del 90,4% en 1991 al 86,9% en 2001, mientras que en el resto de municipios del área se ha pasado del 84% al 73,6%. Sin embargo, la autoocupación es todavía muy alta, sobre todo en Elche, aunque el conjunto del área (sin la cabecera) también sobrepasa la media provincial en 2001 (72,3%). El descenso es, además, muy inferior al experimentado en el área de Alicante. Estas cifras ponen de manifiesto que el área de Elche todavía cuenta con unos mercados locales de trabajo bastante especializados y cerrados, en los que la oferta de empleo (local) no se ha visto ampliada de forma significativa con la llegada de actividades y empresas foráneas, fruto de los procesos de descentralización.
4. En cualquier caso, el balance laboral de los municipios del área de Elche ha disminuido en los últimos años, lo que unido al aumento de la movilidad laboral intermunicipal y al ligero descenso de la autosuficiencia por PTL

(autoocupación), nos permite concluir que la situación comienza a cambiar, aunque conviene señalar que las circunstancias por las que atraviesa cada localidad son muy dispares. El municipio de Elche se encuentra en la “zona” de equilibrio funcional, si bien su *job ratio* ha caído 8 puntos entre 1991 y 2001, hasta situarse en el 98,2%. El resto del área (como conjunto) también reduce su equilibrio funcional (de 98,9% en 1991 a 90,65% en 2001), dibujando así una tendencia hacia el reforzamiento de las funciones residenciales. Son paradigmáticos los casos de San Fulgencio y Hondón de las Nieves, donde la proliferación en los últimos años de urbanizaciones residenciales ha hecho caer la *job ratio* cerca de 20 puntos. En cambio, en Catral el balance laboral ha experimentado un crecimiento extraordinario, al pasar del 89,9% en 1991 al 105,7% en 2001. Esta localidad, como Crevillent (101,1% de *job ratio* en 2001) y Aspe (88,4%), se ha beneficiando de los primeros fenómenos de descentralización productiva que tienen lugar en el área, al desbordar la actividad industrial ilicitana los límites administrativos de la ciudad central.

Cuadro 4.7. Municipios del área de Elche. Indicadores de movilidad en 1991

MUNICIPIOS	Población Ocupada Residente (POR)			Índice autoco (3)	Tasa mov (4)	PTL* (5)	Índice Autoo (6)	Job Ratio (7)
	Ocupa muni (1)	Ocupa fuera (2)	TOTAL	%	%	TOTAL	%	%
<b>ÁREA DE COHESIÓN</b>								
Crevillent	5.878	503	6.381	92,1	7,9	7.090	82,9	111,1
<b>CENTRALIDAD</b>								
Catral	1.069	405	1.474	72,5	27,5	1.325	80,7	89,9
Dolores	1.303	317	1.620	80,4	19,6	1.537	84,8	94,9
Hondón de las N	314	98	412	76,2	23,8	396	79,3	96,1
Hondón de los F	110	54	164	67,1	32,9	130	84,6	79,3
San Fulgencio	335	131	466	71,9	28,1	480	69,8	103,0
Santa Pola	3.387	886	4.273	79,3	20,7	4.055	83,5	94,9
<b>OTROS ENTORNO</b>								
Aspe	3.085	774	3.859	79,9	20,1	3.423	90,1	88,7
<b>TOTAL</b>	<b>15.481</b>	<b>3.168</b>	<b>18.649</b>	<b>83,0</b>	<b>17,0</b>	<b>18.436</b>	<b>84,0</b>	<b>98,9</b>
<b>Elche</b>	<b>48.570</b>	<b>1.773</b>	<b>50.343</b>	<b>96,5</b>	<b>3,5</b>	<b>53.722</b>	<b>90,4</b>	<b>106,7</b>

(1) Ocupados que trabajan en el mismo municipio de residencia.

(2) Ocupados que trabajan fuera del municipio de residencia.

(3) % de ocupados que trabajan en el mismo municipio de residencia / POR (Población Ocupada Residente).

(4) % de ocupados que trabajan fuera del municipio de residencia sobre el total de ocupados residentes.

(5) PTL\*. Puestos de Trabajo Localizados (población de día). Sólo se contemplan los puestos de trabajo localizados ocupados por residentes en la Comunidad Valenciana.

(6) % de ocupados que trabajan en el mismo municipio de residencia / PTL (Puestos de Trabajo Localizados).

(7) PTL (Puestos de Trabajo Localizados) / POR (Población Ocupada Residente).

Fuente: INE, Censo de Población de 1991. Elaboración propia.

Cuadro 4.8. *Municipios del área de Elche. Indicadores de movilidad en 2001*

MUNICIPIOS	Población Ocupada Residente (POR)			Índice autoco (3)	Tasa mov (4)	PTL (5)	Índice Autoo (6)	Job Ratio (7)
	Ocupa muni (1)	Ocupa fuera (2)	TOTAL	%	%	TOTAL	%	%
<b>ÁREA DE COHESIÓN</b>								
Crevillent	6.856	2.418	9.274	73,9	26,1	9.375	73,1	101,1
<b>CENTRALIDAD</b>								
Catral	1.315	860	2.175	60,5	39,5	2.300	57,2	105,7
Dolores	1.450	1.091	2.541	57,1	42,9	1.932	75,1	76,0
Hondón de las N	276	256	532	51,9	48,1	415	66,5	78,0
Hondón de los F	99	118	217	45,6	54,4	153	64,7	70,5
San Fulgencio	531	492	1.023	51,9	48,1	832	63,8	81,3
Santa Pola	4.952	2.367	7.319	67,7	32,3	6.034	82,1	82,4
<b>OTROS ENTORNO</b>								
Aspe	3.910	2.072	5.982	65,4	34,6	5.287	74,0	88,4
<b>TOTAL</b>	<b>19.389</b>	<b>9.674</b>	<b>29.063</b>	<b>66,7</b>	<b>33,3</b>	<b>26.328</b>	<b>73,6</b>	<b>90,6</b>
<b>Elche</b>	<b>68.566</b>	<b>11.768</b>	<b>80.334</b>	<b>85,4</b>	<b>14,6</b>	<b>78.901</b>	<b>86,9</b>	<b>98,2</b>

(1) Ocupados que trabajan en el mismo municipio de residencia.

(2) Ocupados que trabajan fuera del municipio de residencia.

(3) % de ocupados que trabajan en el mismo municipio de residencia / POR (Población Ocupada Residente).

(4) % de ocupados que trabajan fuera del municipio de residencia sobre el total de ocupados residentes.

(5) PTL. Puestos de Trabajo Localizados (población de día).

(6) % de ocupados que trabajan en el mismo municipio de residencia / PTL (Puestos de Trabajo Localizados).

(7) PTL (Puestos de Trabajo Localizados) / POR (Población Ocupada Residente).

Fuente: INE, Censo de Población de 2001. Elaboración propia.

Los municipios del área de Elche no están tan cohesionados como los del área de Alicante, aunque como en este caso, aquí también podemos observar relaciones entre los rasgos generales explicados anteriormente y **los movimientos laborales con origen o destino en la cabecera del área**. El siguiente cuadro (cuadro 4.9), representa estos movimientos laborales en las dos fechas de referencia, 1991 y 2001.

El aumento generalizado de los Puestos de Trabajo Localizados y de la Población Ocupada Residente en Elche (cuadros 4.7 y 4.8) son indicadores inequívocos de que la cabecera del área está creciendo (por encima del resto de poblaciones del área) y que, por lo tanto, se halla en una fase de concentración (demográfica, urbana, económica, etc.), fase en la que, como vamos a ir comprobando, también se dan fenómenos puntuales de descentralización, tanto residencial como, sobre todo, de tipo industrial. El crecimiento de la cabecera no viene acompañado, sin embargo, de una atracción laboral de proporciones similares sobre los municipios de su entorno. Como se puede ver en el cuadro 4.8, la POR de las localidades del área con trabajo en Elche pasa de 1.121 (6%) en 1991 a 2.444 (8,4%) en 2001. Prácticamente se dobla. Sin embargo, el total de desplazamientos de carácter intermunicipal (cuadros 4.7 y 4.8) se ha multiplicado por 3 en esas mismas fechas (de 3.168 a 9.674). Es decir, la movilidad

general de los municipios del área crece por encima de la movilidad específica a Elche, que se queda en unos niveles todavía muy bajos.

Cuadro 4.9. Movilidad por POR (a la cabecera) y PTL (desde la cabecera) en el área de Elche, 1991 y 2001

MUNICIPIOS	POR que trabaja en Elche 1991		PTL ocupados por residentes en Elche 1991		POR que trabaja en Elche 2001		PTL ocupados por residentes en Elche 2001	
	Total	% total POR	Total	% total PTL	Total	% total POR	Total	% total PTL
<b>ÁREA DE COHESIÓN</b>								
Crevillent	336	5,3	743	10,5	781	8,4	1.624	17,3
<b>CENTRALIDAD</b>								
Catral	114	7,7	39	2,9	138	6,3	255	11,1
Dolores	67	4,1	39	2,5	114	4,5	73	3,8
Hondón de las Nieves	22	5,3	10	2,5	57	10,7	23	5,5
Hondón de los Frailes	9	5,5	8	6,2	26	12,0	9	2,2
San Fulgencio	32	6,9	22	4,6	96	9,4	54	6,5
Santa Pola	324	7,6	300	7,4	933	12,7	450	7,5
<b>OTROS ENTORNO</b>								
Aspe	217	5,6	68	2,0	299	5,0	520	9,8
<b>TOTAL</b>	<b>1.121</b>	<b>6,0</b>	<b>1.229</b>	<b>6,7</b>	<b>2.444</b>	<b>8,4</b>	<b>3.008</b>	<b>11,3</b>
Mun. Elche	48.570	96,5	48.570	90,4	68.566	85,4	68.566	86,9

POR: Población Ocupada Residente (población de noche)

PTL: Puestos de Trabajo Localizados (población de día). Los PTL de 1991 sólo contemplan los empleos ocupados por residentes en la Comunidad Valenciana.

Fuente: INE, Censos de Población de 1991 y 2001. Elaboración propia.

En el contexto actual de incremento de la movilidad intermunicipal, cabría plantearse si pasar del 6% (de POR con empleo en Elche en 1991) al 8,4% (de POR con empleo en Elche en 2001) es un síntoma del reforzamiento de la cabecera, o una evolución lógica en este contexto. De entrada, no parece que sea resultado de las consecuencias derivadas de una fuerte y generalizada descentralización productiva, tal y como ocurre en la localidad de Alicante, que en el mismo periodo ha perdido incluso poder de atracción laboral (pasa del 29,1% al 28,1%), a costa de los nuevos subcentros productivos surgidos en el área. ¿Qué ocurre entonces? Probablemente la evolución y la entidad del flujo laboral a Elche estén sujetas a la incidencia desigual de varios factores. Por un lado, el mercado de trabajo local en Elche permanece muy cerrado, a pesar de la creciente diversificación que se está produciendo en la economía ilicitana, de manera que su capacidad para movilizar *commuters* continúa siendo limitada. A esto contribuye que en la etapa reciente de crecimiento económico, que ha beneficiado a todas las localidades del área, la oferta laboral (pasa de 53.711 a 78.901 empleos en el periodo

1991-2001) ha podido ser cubierta por la población local y con contingentes de mano de obra inmigrada, reduciéndose así la posibilidad de incorporar al mercado local trabajadores de los municipios vecinos (a través de desplazamientos diarios). Además, conviene avanzar que en Elche no se ha producido una fuerte movilidad residencial fuera de los límites municipales, como sí ha ocurrido en Alicante, lo que también podría haber dinamizado los movimientos laborales periferia-centro. En conclusión, la movilidad laboral a Elche ha aumentado, aunque continúa estando muy lejos de representar un síntoma inequívoco de la integración de los mercados locales de trabajo de los municipios del área, o del reforzamiento funcional de la capital del Vinalopó como centro dinamizador (laboral) de la misma.

La situación cambia algo cuando se analiza la evolución de los movimientos centro-periferia, es decir, la movilidad de trabajadores desde Elche hacia los municipios vecinos del área (cuadro 4.9). En este caso el aumento es más relevante, ya que se pasa de 1.229 PTL ocupados por residentes en Elche en 1991 (el 6,7% del total de PTL de los municipios del área), a 3.008 en 2001 (el 11,3%). Si descendemos a nivel municipal, podemos observar como el incremento de la movilidad por PTL es bastante generalizado, aunque muy desigual. Hay un grupo de municipios en los que la presencia de trabajadores ilicitanos ha crecido, aunque este aumento apenas ha tenido trascendencia en la oferta de empleo local. Es el caso de Dolores (pasa del 2,5% al 3,8% de 1991 a 2001), Hondón de las Nieves (del 2,5% al 5,5%), San Fulgencio (del 4,6% al 6,5%) y Santa Pola (del 7,4% al 7,5%). En cambio, algunos municipios del área sí han experimentado en este periodo un aumento significativo de la llegada de trabajadores desde Elche. Se trata de las localidades en las que la actividad industrial ilicitana ha desplazado más unidades productivas en los últimos años: Crevillent, que recibe 1.624 ocupados de Elche en 2001 (el 17,3% del total de PTL de esta localidad), Aspe, que atrae 520 trabajadores (el 9,8% de su PTL) y Catral, que recibe 255 (el 11,1% de su PTL).

Una vez repasadas las cifras globales de movimientos por POR y PTL, a y desde la cabecera, se puede afirmar que en Elche tienen más peso los movimientos laborales originados por la descentralización productiva (movilidad PTL), que los sujetos a la atracción del mercado de trabajo local o a los movimientos residenciales con origen en la ciudad central (reforzadores de la movilidad laboral periferia-centro), que son predominantes en el caso de Alicante. Así pues, parece que la integración funcional del área de Elche, o para ser más exactos, de una parte de ella, se está afianzando gracias a

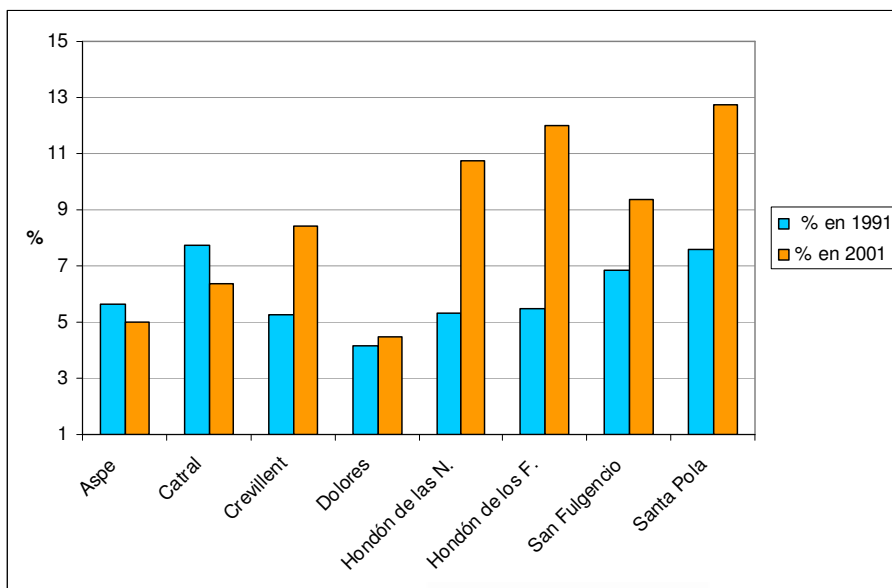


los desplazamientos laborales vinculados a la salida de la industria de la ciudad central, es decir, gracias a la suburbanización y periurbanización de la producción y el empleo, algo que, por otra parte, no es un hecho excepcional. Al contrario, ya que el incremento de los flujos laborales intermunicipales tradicionalmente se ha debido, entre otros factores, al proceso de difusión territorial y de descentralización de las instalaciones productivas, que fue liderado en sus primeras fases por la industria (Albertos, Noguera, Pitarch y Salom, 2007). En realidad, lo particular del caso no es tanto el efecto causal de la descentralización industrial en la vertebración territorial del área de Elche, sino que dicha descentralización se haya producido de forma tan tardía y tan tenue en esta ciudad, que, recordemos, es el segundo polo industrial de la Comunidad Valenciana.

Una de las causas de esta excepcionalidad es la especialización industrial en una actividad como el calzado, que lleva varias décadas de estancamiento. Otra, quizás más relevante, es la disponibilidad de un término municipal enorme, que ha dotado a la industria local de una extensa gama de “oportunidades” de suelo, en disposición, emplazamiento, tamaño de parcelas, precio, etc. Esta oferta de “espacio” se remonta incluso a la fase inicial del despegue de la industria del calzado, en la que la producción de suelo industrial planificado fue escasa, lo que provocó una dispersión (consentida legalmente) de las unidades productivas por la trama urbana y por el campo de Elche (Larrosa, 1999). Pero sobre todo ha sido muy eficaz desde que en 1986 comenzara a tramitarse el polígono industrial de Carrús, consolidándose unos años después con la brillante actuación del espacio Elche-Parque Industrial (Larrosa, 2000).

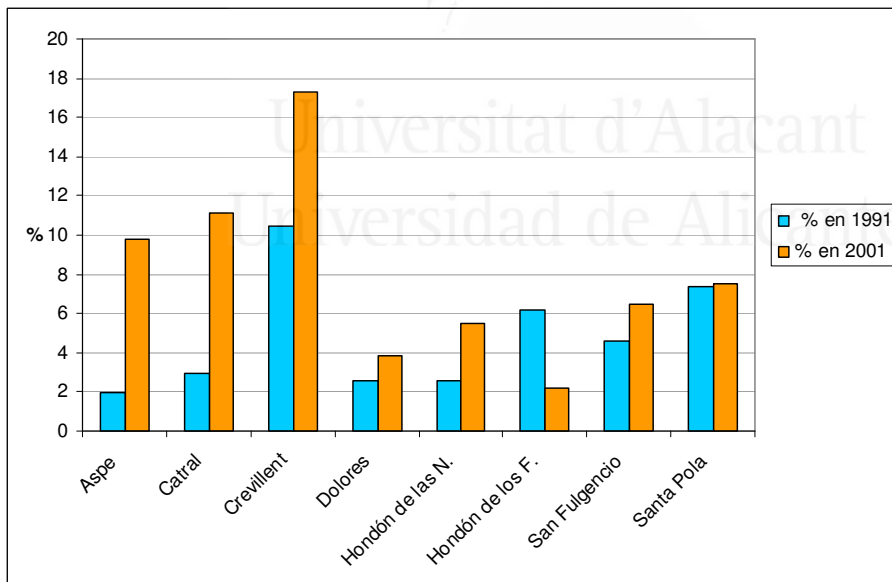
En conclusión, la dimensión del término municipal constituye un condicionante de extraordinaria importancia a la hora de valorar fenómenos como el de la descentralización productiva y la consiguiente movilidad por PTL, al menos en Elche, mientras que la especialización en una actividad tradicional como el calzado (entre otros factores), contribuye a explicar el escaso poder de atracción laboral de la ciudad, bien visible en los movimientos laborales por POR, excepcionalmente bajos, sobre todo si los comparamos con la ciudad vecina de Alicante. No obstante, en los gráficos 4.3 y 4.4 se puede observar de forma muy clara como, más allá de las tendencias y de los rasgos generales descritos, existen particularidades en las relaciones entre los municipios del área y la cabecera, en la que no está de más detenerse, aunque sea brevemente.

Gráfico 4.3. *Población Ocupada Residente (%) en los municipios del área de Elche con empleo en la cabecera, 1991 y 2001*



Fuente: INE, Censos de Población de 1991 y 2001. Elaboración propia.

Gráfico 4.4. *Puestos de Trabajo Localizados (%) en los municipios del área de Elche ocupados por residentes en Elche, 1991 y 2001*



Fuente: INE, Censos de Población de 1991 y 2001. Elaboración propia.

En el gráfico número 4.3 se puede observar cómo la atracción laboral de Elche ha crecido de manera más o menos notable, al menos en términos relativos, en cinco municipios: Crevillent, Hondón de las Nieves, Hondón de los Frailes, San Fulgencio y Santa Pola. Tres de ellos sobrepasan la barrera del 10% de POR con empleo en Elche, mientras que los otros dos se quedan muy cerca de esta cifra. Las tres localidades

restantes están muy poco cohesionadas con la ciudad central tomando como referencia este tipo de movilidad laboral, ya que ninguna desplaza más del 6,5% de sus ocupados a la capital del Bajo Vinalopó, e incluso en dos de estas ha descendido la POR a Elche en el periodo analizado (Aspe y Catral). Por lo que respecta a los desplazamientos por PTL (gráfico 4.4), los municipios de Crevillent, Catral y Aspe, destacan de forma manifiesta sobre el resto de localidades del área, tanto en lo que respecta al total alcanzado en 2001 como en lo que se refiere a la evolución positiva experimentada en el periodo analizado. Los cinco municipios restantes no han visto aumentar tanto la llegada de trabajadores de Elche entre 1991 y 2001 (salvo Hondón de las Nieves, que pasa de 2,5% a 5,5%, una cifra que, en cualquier caso, sólo representa a 23 ocupados), aunque uno de estos municipios, Santa Pola, atrae a 450 empleados de la cabecera, una cifra nada desdeñable, aunque apenas represente el 7,5% del total de su oferta local de empleo.

El último aspecto de la movilidad habitual por trabajo en el que nos vamos a detener, con el propósito de abundar en la caracterización del área de Elche, es **la evolución de la movilidad laboral entre las localidades del área de forma exclusiva, es decir, sin tener en cuenta los movimientos hacia o desde la ciudad central**. Para ello, nos apoyaremos en los cuadros 4.10 y 4.11 y en el mapa 4.12. El primer aspecto que llama poderosamente la atención es el escaso peso que los movimientos laborales “intrasuburbanos” tienen respecto al total de POR y de los movimientos intermunicipales que acogen las localidades del área. Como se puede ver en los cuadros citados, la POR con trabajo en el área (sin movimientos a la cabecera ni a los propios municipios de residencia) ha pasado de 334 individuos en 1991 a 758 en 2001. Sin embargo, si establecemos la relación entre estas dos cifras y el total de POR correspondiente a cada año, la subida es de apenas 8 décimas, ya que se pasa del 1,8% al 2,6%, mientras que si la referencia son los trabajadores que salen de su municipio de residencia para ir a trabajar, la cifra inicial, 10,5% en 1991, cae hasta el 7,8% en 2001. Es decir, en un contexto generalizado de aumento de la población ocupada y de los desplazamientos por trabajo, la movilidad laboral entre los municipios del área de Elche no sólo no se ha visto reforzada, sino que incluso ha perdido alcance frente a otros flujos externos. Si a esta “lectura” sumamos el escaso poder de atracción laboral que ejerce la ciudad central, podemos llegar a la conclusión de que la integración funcional del área de Elche es tan débil como lenta, sobre todo si se establece una comparación con el área de Alicante, en la que los movimientos “intraárea” han despegado con fuerza en el periodo que nos ocupa.

Cuadro 4.10. *Movilidad laboral entre los municipios del área de Elche (sin la cabecera), 1991*

Municipios de residencia	Total POR (1)	POR con empleo fuera del municipio de residencia	POR que trabaja en el ÁREA (sin movimientos a la cabecera) (2)		
			Total	% sobre total POR	% sobre empleo fuera (3)
<b>ÁREA DE ELCHE</b>					
Aspe	3.859	774	60	1,6	7,8
Catral	1.474	405	89	6,0	22,0
Crevillent	6.381	503	79	1,2	15,7
Dolores	1.620	317	43	2,7	13,6
Hondón de las Ni	412	98	29	7,0	29,6
Hondón de los Fr	164	54	16	9,8	29,6
San Fulgencio	466	131	10	2,1	7,6
Santa Pola	4.273	886	8	0,2	0,9
<b>TOTAL</b>	<b>18.649</b>	<b>3.168</b>	<b>334</b>	<b>1,8</b>	<b>10,5</b>
Elche	50.343	1.773	1.229	2,4	69,3

(1) POR: Población Ocupada Residente ("población de noche").

(2) POR que trabaja en el área correspondiente (Elche), sin contabilizar los movimientos a la cabecera del Área (ni al mismo municipio de residencia).

(3) % de ocupados en el área correspondiente respecto al total de POR con empleo fuera del municipio de residencia.

Fuente: INE, Censo de Población 1991. Elaboración propia.

Cuadro 4.11. *Movilidad laboral entre los municipios del área de Elche (sin la cabecera), 2001*

Municipios de residencia	Total POR (1)	POR con empleo fuera del municipio de residencia	POR que trabaja en el ÁREA (sin movimientos a la cabecera) (2)		
			Total	% sobre total POR	% sobre empleo fuera (3)
<b>ÁREA DE ELCHE</b>					
Aspe	5.982	2.072	82	1,4	4,0
Catral	2.175	860	134	6,2	15,6
Crevillent	9.274	2.418	217	2,3	9,0
Dolores	2.541	1.091	159	6,3	14,6
Hondón de las Ni	532	256	44	8,3	17,2
Hondón de los Fr	217	118	23	10,6	19,5
San Fulgencio	1.023	492	43	4,2	8,7
Santa Pola	7.319	2.367	56	0,8	2,4
<b>TOTAL</b>	<b>29.063</b>	<b>9.674</b>	<b>758</b>	<b>2,6</b>	<b>7,8</b>
Elche	80.334	11.768	3.008	3,7	25,6

(1) POR: Población Ocupada Residente ("población de noche").

(2) POR que trabaja en el área correspondiente (Elche), sin contabilizar los movimientos a la cabecera del Área (ni al mismo municipio de residencia).

(3) % de ocupados en el área correspondiente respecto al total de POR con empleo fuera del municipio de residencia.

Fuente: INE, Censo de Población 2001. Elaboración propia.

Si descendemos a escala municipal, la situación no cambia en exceso respecto a lo comentado hasta ahora. En general, la evolución de los desplazamientos de trabajadores dentro del área no arroja resultados llamativos, aunque algunas localidades

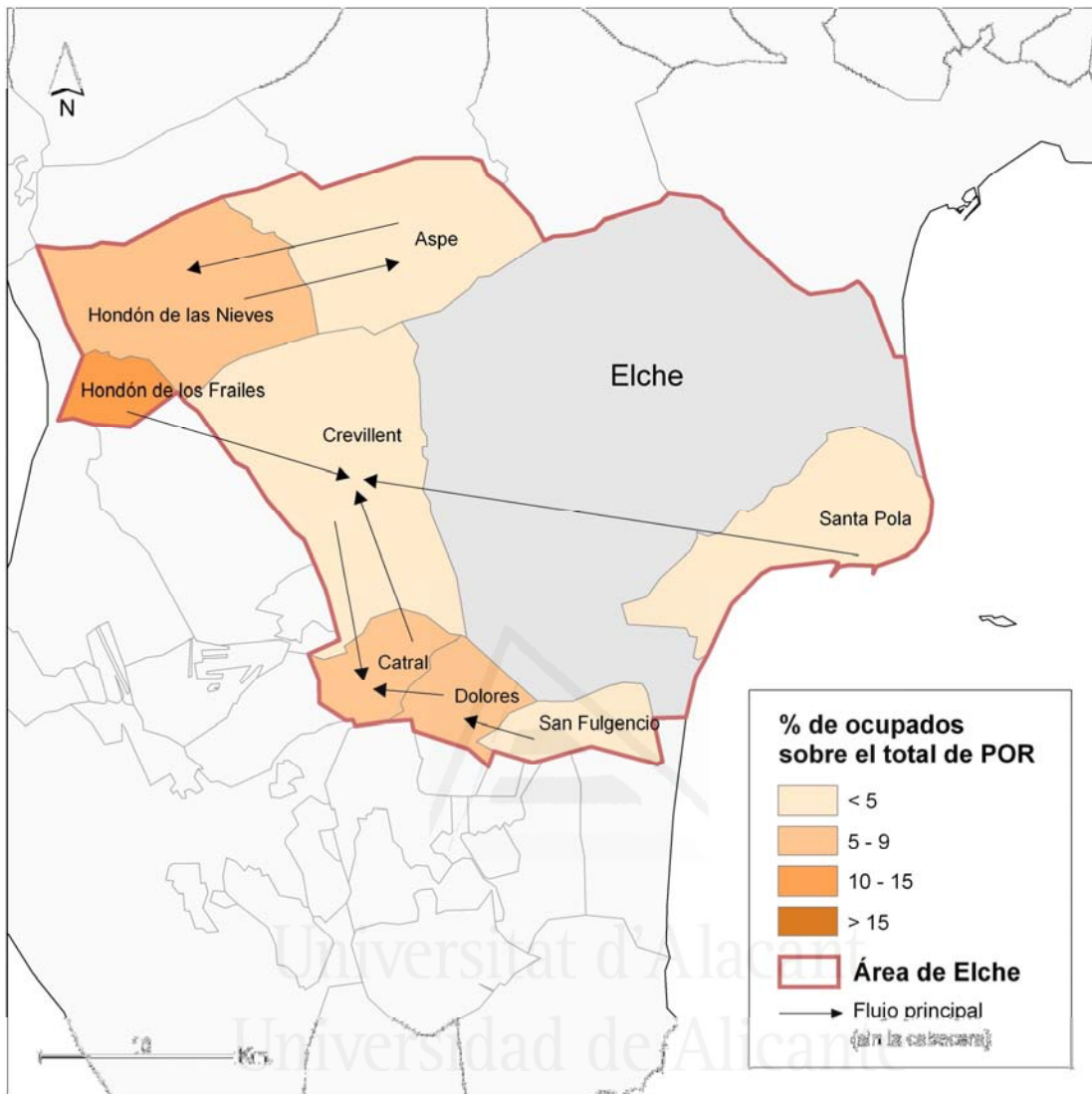
del área han multiplicado por dos (Crevillent), y hasta por más de tres (Dolores y San Fulgencio), el número de ocupados con trabajo en el área. Sin embargo, en estos casos se partía de unas cifras muy reducidas. Además, el volumen de estos movimientos es muy bajo y sus valores relativos exiguos. La única localidad que sobrepasa la barreda del 10% de desplazamientos laborales dentro del área (respecto al total de POR municipal) es Hondón de los Frailes (10,6% en 2001), aunque esta cifra sólo representa a 23 ocupados. El municipio vecino de Hondón de las Nieves alcanza el 8,3% en 2001 (44 ocupados), mientras que Dolores y Catral se quedan alrededor del 6% (159 y 134 ocupados respectivamente). Estas son las localidades que mantienen una mayor relación laboral con el resto del área (sin considerar la cabecera), aunque esta relación no deja de situarse en un plano secundario, ya que estas entidades mantienen relaciones laborales tan potentes o incluso más, con otros municipios cercanos, no integrados en el área de Elche.

Veamos algunos ejemplos. Los tres centros productivos más importantes de la comarca del Bajo Segura, es decir, Almoradí, Orihuela y Torrevieja, ejercen una fuerte influencia sobre Dolores (desplaza 177 trabajadores a estas tres localidades), Catral (129 trabajadores) y, en menor medida, San Fulgencio (64 trabajadores; 106 si añadimos los movimientos a Rojas). Algo parecido ocurre con la localidad de Novelda, situada en el Medio Vinalopó, respecto a los municipios de Aspe (363 ocupados trabajan en esta ciudad), Hondón de las Nieves (33 trabajadores) y Hondón de los Frailes (7 trabajadores)<sup>80</sup>. Como se puede ver, la mayor parte de los municipios integrados en el área de Elche conservan fuertes vínculos laborales con otras poblaciones de sus comarcas respectivas. Ni siquiera Crevillent y Santa Pola, que junto con Elche constituyen la comarca del Bajo Vinalopó, parecen estar muy cohesionadas, aunque son las poblaciones del área que mantienen vínculos laborales (e históricos) más estrechos con la cabecera, a pesar de la influencia ejercida por la capital provincial, que constituye un lugar de trabajo importante para los ocupados de ambas poblaciones, pero sobre todo para Santa Pola. En efecto, Santa Pola envía a diario 563 trabajadores a Alicante (el 7,7% del total de POR del municipio), frente a los 56 (el 0,8%) que desplaza a las localidades del área (sin considerar la cabecera).

---

<sup>80</sup> Desplazamientos residencia-trabajo (INE, Censo de Población de 2001).

Mapa 4.12. Movilidad laboral entre los municipios del área de Elche (sin contar los movimientos a la cabecera), 2001



Fuente: INE, Censo de Población de 2001. Elaboración propia.

Por lo que respecta a la atracción laboral dentro del área (cuadro 4.11), las localidades que concentran la mayor parte de los flujos laborales “intrasuburbanos” y de los movimientos absolutos son Catral y Crevillent. La primera atrae 280 trabajadores del resto de localidades del área, junto con dos flujos principales (Dolores y Crevillent), mientras que la segunda acoge 188, y tres flujos principales (Catral, Hondón de los Frailes y Santa Pola). En conjunto, estas cifras representan más del 60% de los desplazamientos laborales que tienen como origen y destino alguno de los municipios del área, exceptuando lógicamente los movimientos a la ciudad central y a las respectivas localidades de residencia. La concentración de la movilidad laboral “intraárea” en estas dos localidades –Catral y Crevillent– se debe a la ampliación

reciente (y notable) de las respectivas ofertas de empleo local, gracias en buena medida a los procesos de descentralización productiva industrial que afectan a la cabecera. No obstante, aunque el peso que estas dos localidades tienen como lugar de trabajo dentro del área es indudable, su consideración como subcentros productivos de un área con un mercado de empleo único e integrado, a semejanza del papel que desempeña Sant Joan (incluso San Vicente) en el área de Alicante, está todavía muy lejos de ser una realidad.

Una vez han sido analizados los rasgos generales de la movilidad, las relaciones laborales entre la ciudad central y las localidades del entorno y, por último, la movilidad de carácter “intrasuburbano”, vamos a concluir con una caracterización general del área de Elche, a partir de la cual intentaremos realizar una diferenciación interna de la misma.

Frente al área de Alicante, que es un área (urbana) funcional clásica, profundamente jerarquizada y con un mercado de trabajo de carácter supramunicipal, el área de Elche, aunque con una fuerte entidad urbana, no constituye un espacio medianamente cohesionado en el ámbito laboral, cuestión a la que han contribuido varios factores. Entre ellos, podemos identificar con facilidad los siguientes: a) la alta autosuficiencia del mercado local de empleo de la cabecera, cuya oferta de trabajo es ocupada preferentemente desde dentro de la ciudad central, dificultando los movimientos laborales periferia-centro; b) la enorme extensión del término municipal ilicitano, que ha contenido dentro del municipio las fuerzas descentralizadoras de la actividad industrial, limitando los desplazamientos laborales centro-periferia; c) la existencia de polos de atracción laboral “ajenos” al área, fuertemente vinculados a las localidades que la integran, contrarrestando así la capacidad de vertebración de la ciudad central; y d) la especialización diferenciada de los mercados locales de empleo de los municipios del área (industria en Crevillent y Catral, turismo residencial en San Fulgencio, turismo y pesca en Santa Pola, construcción, etc.), hecho que dificulta la integración de los mismos en un único mercado de trabajo. Dicho esto, resulta difícil establecer diferentes niveles de integración funcional en el área de Elche, más allá del ofrecido por el método de cohesión, que deja el área de Elche reducido a dos localidades, Crevillent y la propia cabecera.

Más fácil resulta detectar el tipo de relación laboral que la ciudad central tiene con los municipios del entorno, desde el punto de vista de la atracción laboral (movilidad por POR) y de la dispersión productiva (movilidad por PTL). Tomando como consideración este criterio, el área de Elche puede dividirse en dos espacios. El

primero está constituido por los municipios para los que la ciudad central constituye una referencia como lugar de trabajo. En este grupo situamos a Hondón de los Frailes, Hondón de las Nieves, San Fulgencio y Santa Pola, todos ellos con desplazamientos a la cabecera en torno al 10%-12% del total de POR de cada localidad. Por otro lado, tenemos el conjunto de municipios beneficiados por la descentralización productiva y del empleo, que ha reforzado las bolsas de trabajo local y los movimientos laborales centro-periferia. En esta situación se hallan Aspe, Catral y Crevillent, cuya oferta de PTL acoge entre un 10% y un 17% de trabajadores ilicitanos. Se da la circunstancia, que los municipios más integrados gracias a los desplazamientos de POR a Elche, apenas tienen relación laboral con esta ciudad por movimientos de tipo PTL, mientras que los más vinculados a la ciudad central a través de los movimientos centro-periferia (PTL), no consideran la cabecera como un lugar de trabajo importante para la población local.

A este esquema escapa Dolores, que no sobresale en ninguno de los dos tipos de relación laboral, lo que le sitúa en un nivel más bajo de integración funcional, tanto con la cabecera como con el conjunto del área. En el lado opuesto, podríamos destacar a las localidades de Crevillent y Santa Pola, que son los municipios más cohesionados con la capital si consideramos los dos movimientos (POR y PTL) de manera conjunta, aunque por otro lado las relaciones laborales entre estas dos entidades son insignificantes. Además, sólo el primero de ellos, Crevillent, puede considerarse plenamente integrado en la órbita laboral de Elche, aunque su economía mantiene una cierta independencia respecto a la de la ciudad central, algo que no sucede en localidades como Sant Joan o San Vicente, en el área de Alicante, cuyo desarrollo económico está mucho más vinculado al devenir de la capital provincial.

Cuadro 4.12. *Movilidad laboral entre los municipios del área de Elche, 2001*

<b>Municipio de residencia</b>	Aspe	Catral	Crevillent	Dolores	Hondón Nieves	Hondón Frailes	San Fulgencio	Santa Pola	<b>Elche</b>
Aspe		0	35	0	40	7	0	0	<b>299</b>
Catral	5		84	40	0	0	0	5	<b>138</b>
Crevillent	21	168		10	0	0	0	18	<b>781</b>
Dolores	0	107	22		0	0	22	8	<b>114</b>
Hondón de las N.	39	0	0	0		5	0	0	<b>57</b>
Hondón de los F.	8	0	9	0	6		0	0	<b>26</b>
San Fulgencio	0	0	7	36	0	0		0	<b>96</b>
Santa Pola	0	5	31	8	0	0	12		<b>933</b>
<b>Elche</b>	<b>520</b>	<b>255</b>	<b>1.624</b>	<b>73</b>	<b>23</b>	<b>9</b>	<b>54</b>	<b>450</b>	

Fuente: INE, Censo de Población 2001. Elaboración propia.



#### *4.4.3. Las características de la movilidad laboral obligada en las áreas funcionales de Alicante y Elche: la movilidad según actividad económica y tipo de ocupación*

El análisis de los rasgos sociolaborales de los *commuters* nos puede ayudar a interpretar mejor el fenómeno de la movilidad: sus pautas territoriales, su incidencia, etc. No obstante, el objetivo de esta caracterización no es tanto realizar un análisis de la componente sociodemográfica de la movilidad habitual, como profundizar en las relaciones entre ésta y la dinámica territorial, en aspectos como la integración funcional o la capacidad de vertebración territorial de las ciudades centrales. Concretamente en este apartado estudiaremos la movilidad obligada a partir de dos características esenciales: el sector de actividad económica al que se adscriben los ocupados sujetos a la movilidad obligada intermunicipal y el tipo de ocupación que desempeñan los trabajadores que se desplazan diariamente fuera del municipio de residencia para trabajar.

El sector de actividad económica y el tipo de ocupación son dos aspectos cuyo análisis, además, nos pueden dar más detalles sobre la organización territorial, ya que ambos están relacionados con las dinámicas y las estrategias de implantación territorial de las actividades económicas y, en última instancia, con la oferta y la demanda laboral de los mercados de trabajo, lo que determina su alcance territorial.

Antes de abordar estos aspectos conviene aclarar, no obstante, que algunas categorías ocupacionales (en actividad y condición o tipo) son más propensas que otras a la movilidad intermunicipal. Estas diferentes pautas de movilidad se deben a tres elementos esenciales (Susino, Casado y Feria, 2007): 1) una componente ocupacional, que determina una mayor movilidad en aquellos grupos sociolaborales en los que el tipo de ocupación a desempeñar presenta ciertas exigencias en este ámbito (transportistas, representantes, comerciales, etc.); 2) una componente sectorial, de actividad, vinculada a la extensión territorial de los mercados de trabajo (la construcción, por ejemplo, despliega con frecuencia mercados de empleo supramunicipales), y; 3) una componente socioeconómica, que puede estar relacionada con modos y estilos de vida, subculturas de clase, etc., detrás de la cual también hay que tener en cuenta el nivel económico asociado al trabajo que se desempeña, cuestión que va a permitir con más o menos facilidad llevar a cabo los deseos de cambio de residencia, deseos cuya materialización tiene implicaciones directas en la movilidad laboral obligada (Roquer, 2007).

Los elementos citados sin duda afectan a las pautas de movilidad laboral, pero no sería aceptable basar el diagnóstico del alcance territorial de los desplazamientos residencia-trabajo sin considerar la naturaleza y los rasgos intrínsecos del territorio, sobre todo en los análisis geográficos que tienen como objeto de estudio escalas espaciales grandes, como la que nos ocupa. En efecto, de poco sirve saber las diferencias ocupacionales o sociales que inciden (pero no determinan) en la movilidad laboral, sin conocer, en un ámbito como el nuestro, el poder de atracción de las ciudades centrales, las peculiaridades de los mercados de empleo locales, las estructuras municipales (tamaño, recursos, etc.), etc.

#### 4.4.3.1. La incidencia del sector de actividad y del tipo de ocupación en la movilidad laboral. El caso de la provincia de Alicante

Sin perder de vista la reflexión anterior, y antes de abordar los rasgos sociolaborales de los desplazamientos de trabajadores en las áreas de Alicante y Elche, hemos considerado oportuno realizar un breve análisis de la incidencia que el sector de actividad y el tipo de ocupación tienen en la movilidad laboral general. Hemos optado por tomar la provincia de Alicante como marco espacial de análisis, con el objetivo de tener una perspectiva general sobre la incidencia que los rasgos mencionados tienen en la movilidad laboral de los trabajadores, pero sin alejarnos demasiado de la realidad particular de nuestro ámbito de estudio, algo que probablemente sí hubiera sucedido de haber optado por una referencia espacial regional o nacional.

Cuadro 4.13. *Población ocupada fuera del municipio de residencia (movilidad intermunicipal) por sectores de actividad. Provincia de Alicante, 2001*

Sector de actividad	% sobre el total de ocupados
Agricultura, ganadería y pesca	29,5
Industria	27,6
Construcción	39,5
Servicios	31,2

Fuente: INE, Censo de Población 2001. Elaboración propia.

En el cuadro 4.13 se puede apreciar la movilidad laboral de los trabajadores de la provincia de Alicante según el sector de actividad principal del empleo que desarrollan. Según el mismo, la construcción es el sector de actividad en el que más movilidad laboral intermunicipal se da, seguido de los servicios, la agricultura y la industria.

Curiosamente, la industria aparece en último lugar, cuando en la Comunidad Valenciana y en el conjunto de España este sector sólo es superado por la construcción<sup>81</sup>. Sin duda, en los datos de Alicante influye de manera decisiva el tipo de industria predominante, de gran tradición histórica, muy vinculada al desarrollo endógeno local y comarcal, y con una fuerte componente manufacturera (calzado, textil, etc.), que ha dado lugar a unos mercados de trabajo muy especializados y arraigados al ámbito local, lo que influye en la movilidad laboral, excepcionalmente baja en nuestra provincia. En la situación contraria se hallan los empleados en la construcción, muchos de los cuales se ven abocados a realizar desplazamientos laborales fuera de sus lugares de residencia habitual. Ello se debe a la eclosión de mercados de trabajo supralocales, como consecuencia de la reciente expansión de la actividad y de su extensión al conjunto del territorio, lo que ha llegado a provocar fuertes desajustes espaciales entre la oferta y la demanda de mano de obra, multiplicando así la movilidad laboral intermunicipal (Albertos, Noguera, Pitarch y Salom, 2007). Algo parecido ocurre con la agricultura, que en la provincia de Alicante se sitúa incluso por encima de la industria en movilidad laboral, ya que en las últimas décadas se ha afianzado el trabajo asalariado alrededor de las explotaciones agrícolas más intensivas (con fuerte presencia de trabajadores inmigrantes), en detrimento del trabajo tradicional desempeñado por el empresario-agricultor, mucho más apegado al ámbito local.

Por lo que respecta a los servicios, el 31,2% de los ocupados en este sector trabaja fuera del municipio de residencia, una cifra inferior a la que ofrecen los ámbitos nacional y regional (38,7% y 36,3% respectivamente, 2001). No obstante, dentro del sector servicios la movilidad laboral ofrece comportamientos muy variados. Por ejemplo, la sanidad y la educación son dos actividades sujetas a una fuerte movilidad intermunicipal, debido a las peculiaridades de los respectivos mercados de trabajo<sup>82</sup>, que son muy extensos, mientras que el comercio y la restauración, con una implantación territorial más ajustada al volumen poblacional y la configuración residencial, presentan una movilidad menor.

---

<sup>81</sup> En la Comunidad Valenciana la movilidad laboral intermunicipal en la industria afecta al 40,5% de los ocupados, mientras que en el conjunto de España este porcentaje sube hasta el 46%, situándose muy cerca de la construcción, que mantiene la primera posición con un 48% de movilidad. Censo de Población 2001, INE.

<sup>82</sup> Ambas actividades, que están sujetas a un esquema público de prestación, combinan cierta dispersión de la prestación del servicio (más acusada en la educación que en la sanidad) con un sistema de provisión de plazas que abarca al conjunto del territorio de la Comunidad Valenciana, lo que determina situaciones personales más o menos transitorias que implican una disociación entre el lugar de trabajo y el de residencia (Salom, Pérez, Albertos, Delios y Pitarch, 1995).

En cuanto al tipo de ocupación, también se perciben pautas de movilidad muy desiguales. Existen varios factores que contribuyen a explicar estas diferencias, como la distribución espacial de las actividades económicas y de los empleos, los niveles de cualificación de los trabajos o los ingresos asociados al tipo de ocupación. En el cuadro 4.14 se pueden apreciar tales diferencias. Entre los empleos con más movilidad hay que destacar, dejando al margen los ocupados en las fuerzas armadas, cuya representación en nuestro ámbito territorial es insignificante, los de tipo técnico (“Técnicos y profesionales científicos e intelectuales” y “Técnicos y profesionales de apoyo”), que superan el 40% de desplazamientos intermunicipales residencia-trabajo. Los mayores ingresos económicos asociados a este tipo de empleo, junto a cuestiones sociales o de “clase”, que sin duda están detrás tanto de la movilidad residencial como de la facilidad para afrontar en mejor situación los desplazamientos residencia-trabajo, son factores decisivos para explicar la mayor movilidad en este colectivo.

En el lado opuesto se encuentran los trabajadores vinculados a los “servicios de restauración, personales, protección y vendedores de los comercios” (24,6% de movilidad), junto con los “empleados de tipo administrativo” (28%), los “trabajadores no cualificados” (28,4%) y los que trabajan en la “Dirección de las empresas y de las administraciones públicas” (27,3%). En estos casos las causas que nos pueden acercar a los motivos por los cuales estos tipos de empleo presentan niveles más bajos de movilidad intermunicipal son muy variadas. Entre las principales podemos señalar la disposición equilibrada desde el punto de vista territorial del mercado de trabajo (restauración, comercio, servicios personales, etc.), las dificultades económicas, menores ingresos salariales, que dificultan afrontar los desplazamientos residencia-trabajo de cierta distancia (trabajadores no cualificados), y el fuerte arraigo a la localidad donde se desempeña el trabajo (en el caso de los empresarios).

En cualquier caso, conviene indicar que la movilidad laboral ha aumentado de manera generalizada entre 1991 y 2001 en todos los casos señalados, tanto en los que se refieren a los diferentes sectores de actividad como a los vinculados a los tipos concretos de ocupación laboral, aunque en algunos el incremento ha sido mayor. Por ejemplo, la agricultura y la construcción son ramas de actividad en las que la movilidad ha crecido mucho en los últimos años, al igual que ha ocurrido con los trabajadores agrarios, el personal de las fuerzas armadas y los trabajadores no cualificados, en el ámbito de los tipos de ocupación (Albertos, Noguera, Pitarch y Salom, 2007).

Cuadro 4.14. *Población ocupada fuera del municipio de residencia (movilidad intermunicipal) por tipo de ocupación. Provincia de Alicante, 2001*

Tipo de ocupación	% sobre el total de ocupados
Fuerzas armadas	61,2
Dirección de las empresas y de las administraciones públicas	27,3
Técnicos y profesionales científicos e intelectuales	41,9
Técnicos y profesionales de apoyo	40,2
Empleados de tipo administrativo	28,0
Trabajadores de los servicios de restauración, personales, protección y vendedores de los comercios	24,6
Trabajadores cualificados en la agricultura y en la pesca	29,6
Artesanos y trabajadores cualificados de las industrias manufactureras, la construcción, y la minería, excepto los operadores de instalaciones y maquinaria	33,4
Operadores de instalaciones y maquinaria, y montadores	30,8
Trabajadores no cualificados	28,4

Fuente: INE, Censo de Población 2001. Elaboración propia.

Una vez examinadas las relaciones generales entre movilidad laboral y actividad económica y tipo de ocupación, vamos a analizar los desplazamientos residencia-trabajo en las áreas de Alicante y Elche a partir de estos dos rasgos sociolaborales, teniendo en cuenta los dos sentidos de la movilidad laboral: periferia-centro y centro-periferia. Con el propósito de no repetir en exceso aspectos e ideas ya tratados con anterioridad, intentaremos explicar estos aspectos de forma concisa. Para ello, el uso de cuadros estadísticos y sobre todo de mapas resulta muy valioso, dada la capacidad de síntesis de estas dos técnicas, que nos pueden ayudar a comprender de manera sencilla la realidad territorial del fenómeno que nos ocupa. La secuencia en el uso de estas herramientas es la misma tanto para el estudio de la “movilidad por POR” (movimientos periferia-centro), en lo concerniente a los sectores de actividad y tipo de ocupación, como de la “movilidad por PTL” (movimientos centro-periferia), en los dos aspectos sociolaborales señalados. En primer lugar nos apoyaremos en una serie de cuadros resúmenes de los datos de movilidad en las áreas de Alicante y Elche. A continuación, expondremos a través de tres mapas los rasgos generales de la movilidad por ramas de actividad económica, deteniéndonos con mayor atención en los casos particulares de los *commuters* con empleo en la industria y los servicios, las dos ramas principales de actividad. Por último, concluiremos con un mapa representativo del tipo de actividad (del establecimiento) predominante en la movilidad laboral hacia las cabeceras, para lo cual hemos optado por la clasificación de 1 letra de la CNAE93 (Clasificación Nacional de Actividades Económicas). Esta secuencia, idéntica para los movimientos por POR y

PTL, se repite de manera aproximada en el estudio de la movilidad laboral por tipo de ocupación, aplicando obviamente las correspondientes estructuras ocupacionales. En total, constituyen una serie de 8 cuadros estadísticos y 14 mapas.

#### 4.4.3.2. La incidencia del sector de actividad en la movilidad laboral periferia-centro (“movilidad por POR”). Áreas de Alicante y Elche

Los movimientos laborales periferia-centro (o “movilidad por POR”) dependen, como ya hemos citado en alguna ocasión, de la intensidad de los procesos de concentración (urbana, económica, etc.), que tienden al reforzamiento de la ciudad central como foco de atracción laboral para las poblaciones cercanas, y del grado de desarrollo de la movilidad residencial, que en fechas más recientes ha provocado el desplazamiento de población desde la ciudad central (donde con frecuencia permanece el empleo) hacia los municipios periféricos (donde se ubica la residencia permanente), generando así movimientos pendulares periferia-centro. Estos movimientos, en lo que concierne a las ramas de actividad a la que se adscriben los empleos, están relacionados con la caracterización sectorial de la economía de la ciudad central, es decir, con la oferta de empleo predominante en la cabecera. Así, cuando una ciudad dinámica basa su economía en la actividad industrial, tiende a atraer, como es lógico, trabajadores vinculados a esa actividad. Sin embargo, como vamos a poder comprobar, en algunos casos también se da una cierta relación entre la especialización sociolaboral local y el sector de actividad de los trabajadores que se dirigen a la cabecera en busca de trabajo. Ocurre, por ejemplo, cuando un municipio especializado en la construcción desplaza de manera preferente trabajadores de este sector a la cabecera del área funcional, aunque ésta en realidad tenga una marcada especialización en el sector servicios, por poner un ejemplo. Estas dos situaciones explican prácticamente todos los movimientos laborales de carácter “centrípeto” que afectan a las localidades de Alicante y Elche.

Tal y como se puede ver en el cuadro 4.15 (y en los mapas correspondientes), el 76,7% de los ocupados que se dirigen a la localidad de Alicante a trabajar lo hacen en el sector terciario, una proporción similar a la de los residentes alicantinos con empleo en su misma población (79,6%). De estas cifras se desprende que la especialización sectorial de la economía alicantina en los servicios determina bastante el empleo ofertado por las actividades económicas asentadas en la capital, lo que a su vez, influye

en el tipo de trabajador (fuertemente especializado en actividades del terciario) que se incorpora desde las poblaciones vecinas al mercado de trabajo de Alicante.

Al margen de la elevada movilidad vinculada a la rama de los servicios, que es sin duda el rasgo más relevante de la caracterización sociolaboral de la movilidad en el área, podemos destacar la proporción de trabajadores industriales de los flujos laborales con origen en Busot y San Vicente del Raspeig, superior en 5 puntos al empleo industrial de los residentes alicantinos. Dejando al margen la movilidad desde Busot, que apenas representa un volumen de 18 ocupados, merece la pena detenerse en el caso de San Vicente. Esta población se encuentra en uno de los ejes principales de expansión urbana de Alicante, donde tradicionalmente se han instalado polígonos industriales de diferente consideración, en cuanto a extensión y al tipo de actividad industrial emplazada (materiales de construcción, muebles, agroalimentaria, etc). La presencia de estos asentamientos industriales, junto con la enorme empresa de fabricación de cementos que acoge el municipio, ha mantenido una proporción de empleo industrial relativamente alto en la localidad (cercano al 20%<sup>83</sup>), sobre todo teniendo en cuenta el predominio absoluto de los servicios en el área de Alicante. Sin duda, la cualificación profesional en la industria de parte de los habitantes de San Vicente, revierte en el trabajo industrial generado por la capital, que aunque escaso, emplea a 855 trabajadores de San Vicente del Raspeig, entre los cuales, no obstante, también puede haber alicantinos con residencia en la localidad vecina, aunque con empleo (industrial) en la cabecera.

Un caso similar al de San Vicente, aunque en el ámbito sectorial de la construcción, es el de Agost, cuya tradición alfarera ha dado lugar, en las últimas décadas, a la aparición de fábricas de materiales de construcción (ladrillos, tejas, etc.). Esta tradición, junto a la proximidad con Alicante, una ciudad que ha vivido un fuerte *boom* inmobiliario en los últimos años (como otras muchas de España), ha hecho que una proporción significativa de trabajadores de Agost con empleo en Alicante estén ocupados en esta rama de actividad.

Si descendemos la escala de análisis de la rama de actividad principal a la actividad del establecimiento, podemos constatar que la atracción laboral de Alicante depende mucho de su potente comercio local. En efecto, como se puede ver en el mapa 4.16, casi todos los municipios del área (siete de un total de ocho) tienen como primera

---

<sup>83</sup> INE, Censo de Población, 2001.

o segunda actividad principal, en el ámbito de los desplazamientos laborales a la cabecera, el comercio (comercio, reparación de vehículos de motor, motocicletas, ciclomotores y artículos personales y de uso doméstico, según la clasificación a 1 letra de la CNAE93; *Censo de Población 2001, INE*). Le sigue la construcción, que es más importante en las localidades del interior (Jijona, Agost y San Vicente), y otras actividades terciarias relevantes en la capital, como la sanidad o la administración pública. Estas últimas actividades de la rama de los servicios tienen una presencia muy significativa en municipios como Sant Joan, Mutxamel o El Campello.

Cuadro 4.15. *Población Ocupada Residente de los municipios del área de Alicante que trabaja en Alicante según sector de actividad económica, 2001*

MUNICIPIOS	POR que trabaja en Alicante									
	Agricultura		Construcción		Industria		Servicios		Total	
	total	%	total	%	total	%	total	%	total	%
ÁREA DE COHESIÓN										
Aigües	0	0	3	5,8	5	9,6	44	84,6	52	100
Busot	1	0,9	14	12,3	18	15,8	81	71,1	114	100
El Campello	13	0,6	218	10,8	204	10,1	1.578	78,4	2.013	100
Mutxamel	39	2,1	193	10,5	217	11,8	1.397	75,7	1.846	100
Sant Joan	38	1,7	184	8,4	208	9,5	1.766	80,4	2.196	100
San Vicente	41	0,7	602	9,9	855	14,0	4.601	75,4	6.099	100
CENTRALIDAD										
Agost	2	1,3	31	20,0	16	10,3	106	68,4	155	100
Jijona	2	1,9	13	12,6	14	13,6	74	71,8	103	100
<b>TOTAL</b>	<b>136</b>	<b>1,1</b>	<b>1.258</b>	<b>10,0</b>	<b>1.537</b>	<b>12,2</b>	<b>9.647</b>	<b>76,7</b>	<b>12.578</b>	<b>100</b>
Alicante	956	1,1	8.610	9,6	8.780	9,7	71.771	79,6	90.117	100

Fuente: INE, Censo de Población 2001. Elaboración propia.

Cuadro 4.16. *Población Ocupada Residente de los municipios del área de Elche que trabaja en Elche según sector de actividad económica, 2001*

MUNICIPIOS	POR que trabaja en Elche									
	Agricultura		Construcción		Industria		Servicios		Total	
	total	%	total	%	total	%	total	%	total	%
ÁREA DE COHESIÓN										
Crevillent	6	0,8	78	10,0	306	39,2	391	50,1	781	100
CENTRALIDAD										
Catral	8	5,8	21	15,2	60	43,5	49	35,5	138	100
Dolores	5	4,4	17	14,9	55	48,2	37	32,5	114	100
Hondón de las Nieves	1-3	-	1-3	-	25	43,9	29	50,9	57	100
Hondón de los Frailes	1-3	-	1-3	-	12	46,2	11	42,3	26	100
San Fulgencio	6	6,3	12	12,5	34	35,4	44	45,8	96	100
Santa Pola	19	2,0	75	8,0	221	23,7	618	66,2	933	100
ENTORNO										
Aspe	3	1,0	28	9,4	116	38,8	152	50,8	299	100
<b>TOTAL</b>	<b>11,6 (Agri+constr)</b>				<b>829</b>	<b>33,9</b>	<b>1.331</b>	<b>54,5</b>	<b>2.444</b>	<b>100</b>
Elche	2.197	3,2	5.615	8,2	31.202	45,5	29.552	43,1	68.566	100

Fuente: INE, Censo de Población 2001. Elaboración propia.



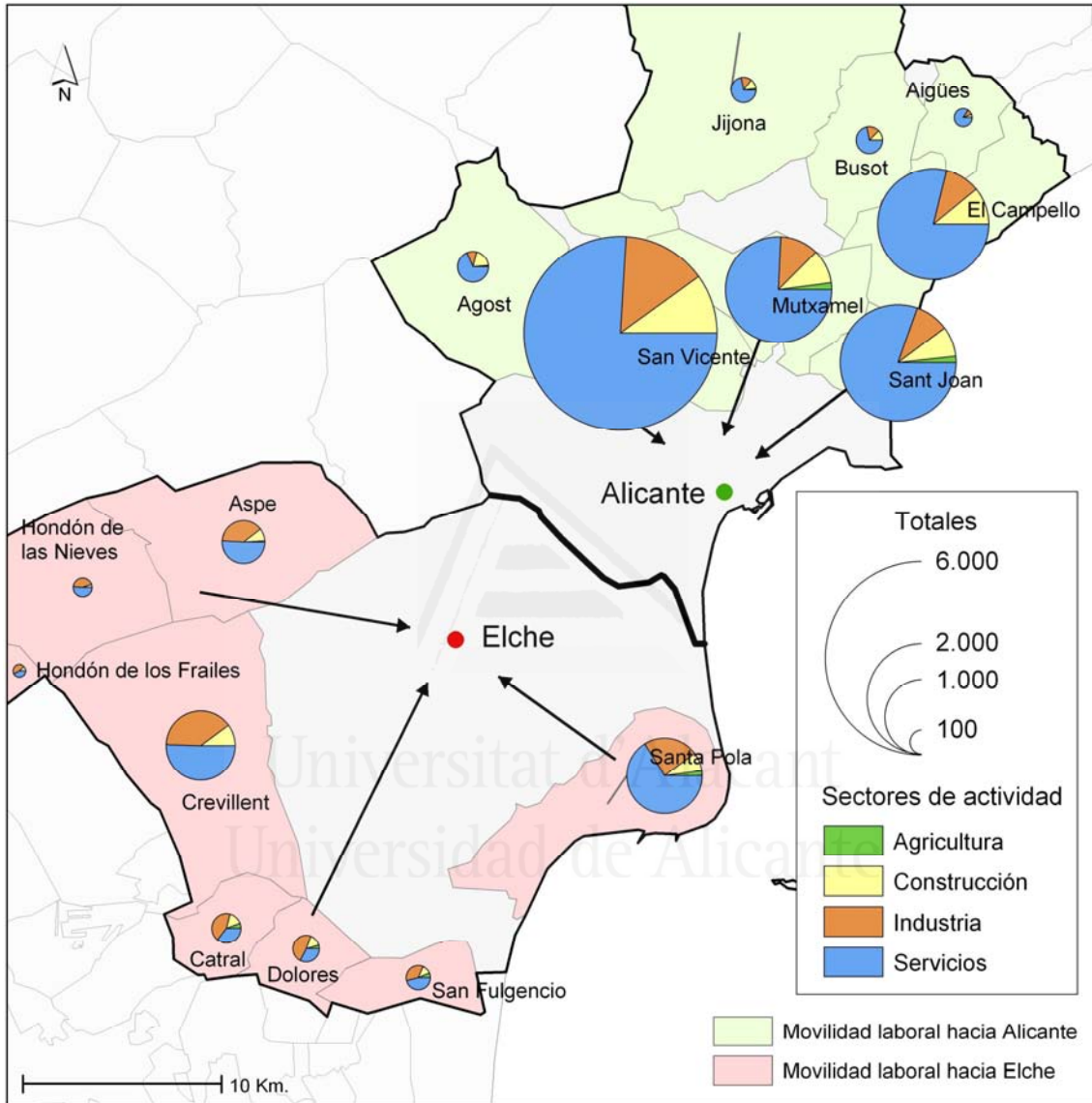
En cuanto al área de Elche, los trabajadores que se desplazan a la cabecera ocupan empleos vinculados preferentemente a los servicios (el 54,5% del flujo intermunicipal que se dirige a la capital del Bajo Vinalopó), y en menor medida a la industria (33,9%) y el resto de ramas de actividad (11,6%). A diferencia de lo que ocurre en Alicante, el sector de actividad con más empleo local, que en Elche es la industria, no constituye el foco principal de absorción laboral de mano de obra externa, lo cual se debe a las características de la actividad industrial ilicitana, muy autosuficiente desde el punto de vista del trabajo. Sin duda, esto limita la capacidad de atracción laboral de Elche, ya que el sector servicios de esta ciudad no está tan desarrollado como el industrial, aunque la economía local se encuentra en una fase de diversificación bastante avanzada. En cualquier caso, conviene señalar que dentro de la rama de la industria casi todos los movimientos laborales tienen como actividad del establecimiento en el que se trabaja la industria manufacturera, circunstancia que hace que en el mapa correspondiente (mapa 4.16) esta actividad aparezca siempre por encima de otras actividades vinculadas a los servicios.

En el ámbito de los servicios, la localidad que más trabajadores aporta a la cabecera es Santa Pola, con un total de 618 ocupados, el 66,2% del total de trabajadores desplazados desde este municipio, que es el que dispone de una economía más “terciarizada” de toda el área de Elche. Además, como sucede en Alicante, en Elche también predominan los movimientos laborales asociados a la actividad comercial, bien visible en los casos de Santa Pola, Aspe, Hondón de las Nieves y Crevillent, en los que el comercio es la segunda actividad, por detrás de la industria manufacturera, que más desplazamientos acoge. En la industria, el flujo laboral más importante que recibe la ciudad central llega de Crevillent, que envía 306 trabajadores a Elche (el 39,2% de los ocupados de esta población con empleo en Elche). Sin embargo, los porcentajes más elevados se alcanzan en Dolores (48,2%), Catral (43,5%), Hondón de las Nieves (43,9%) y Hondón de los Frailes (46,2%).

Por lo que respecta a la construcción y la agricultura, las bajas cifras de movilidad laboral a la cabecera desde algunos municipios nos ha impedido conocer con todo detalle (por razones de secreto estadístico) el número total de desplazados. No obstante, parece seguro que la dedicación profesional en la construcción es mayor entre los ocupados que se desplazan a Elche a trabajar que entre los propios residentes ilicitanos (8,2%), sobre todo en Dolores (15,2%), Catral (14,9%) y San Fulgencio

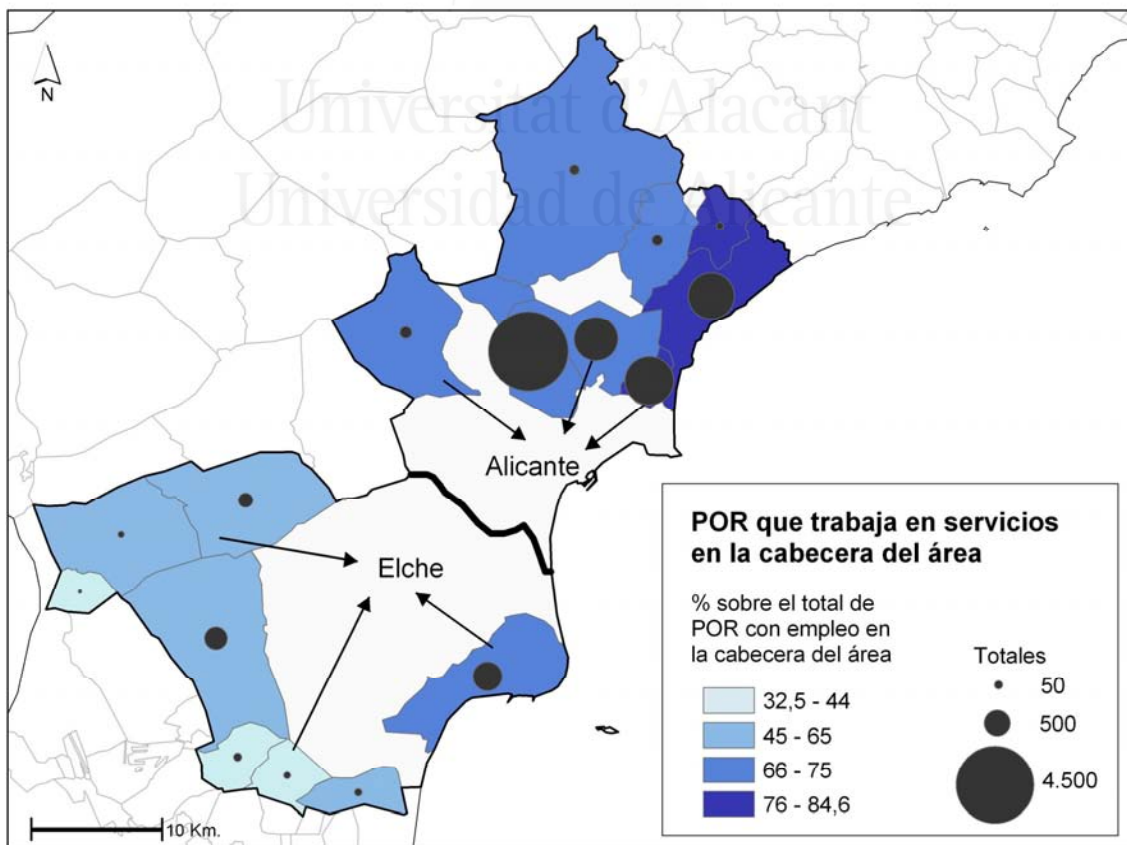
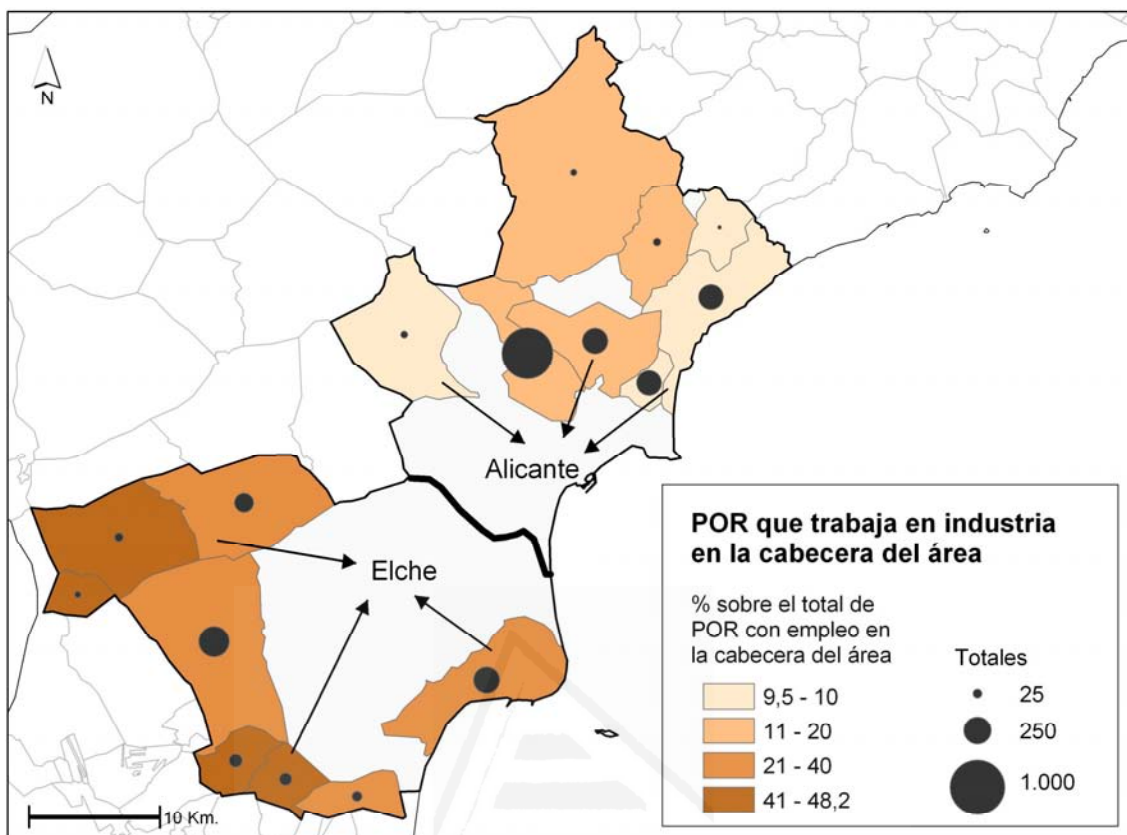
(12,5%). Estas cifras no hacen más que confirmar la fuerte movilidad laboral intermunicipal que afecta a este sector de actividad.

Mapa 4.13. Población Ocupada Residente con empleo en Alicante y Elche según sector de actividad



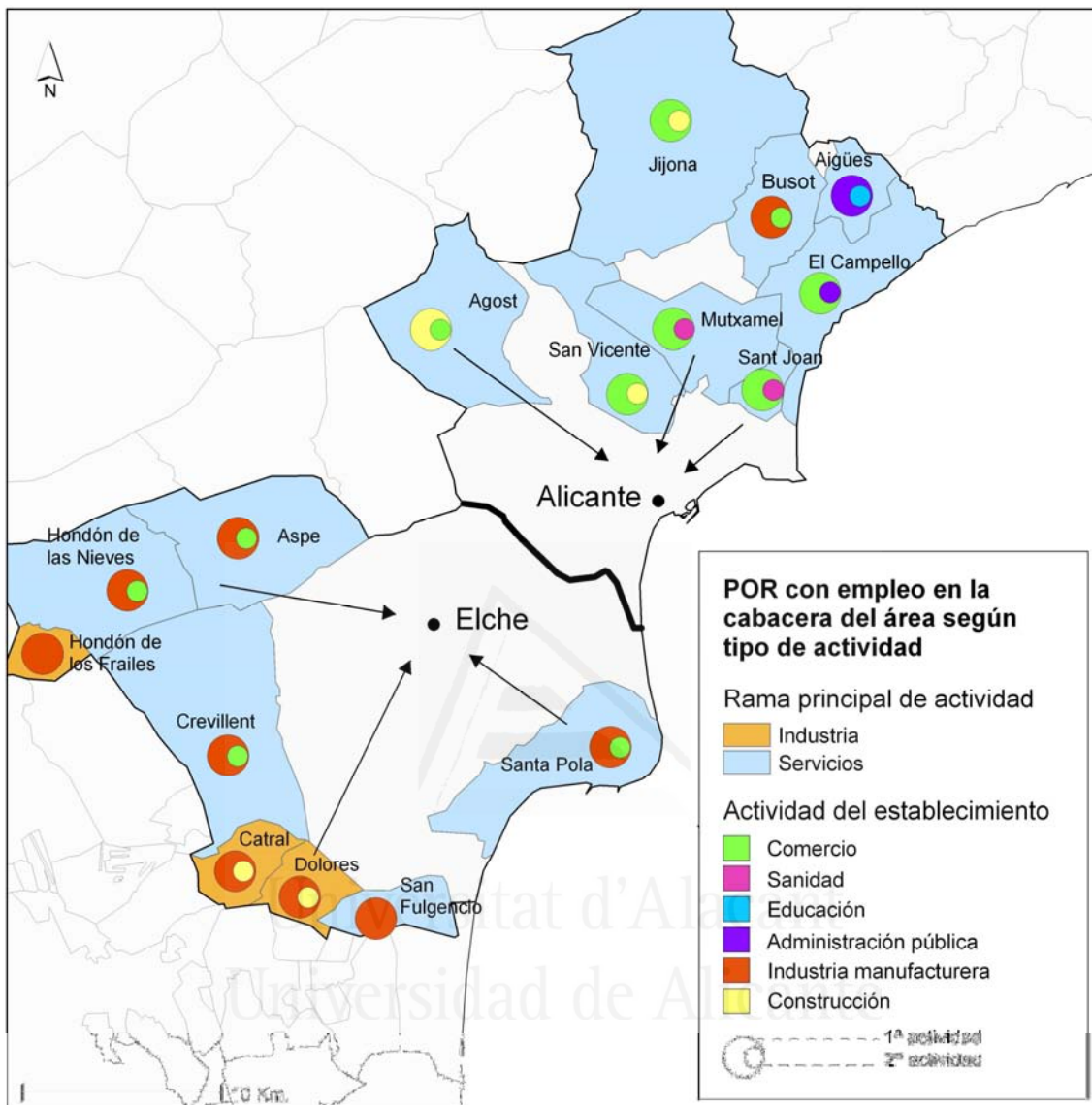
Fuente: INE, Censo de Población 2001. Elaboración propia.

Mapas 4.14 y 4.15. Población Ocupada Residente con empleo industrial y “terciario” en Alicante y Elche, 2001



Fuente: INE, Censo de Población 2001. Elaboración propia.

Mapa 4.16. Población Ocupada Residente en Alicante y Elche según rama de actividad y actividad del establecimiento, 2001



Fuente: INE, Censo de Población 2001. Elaboración propia.

#### 4.4.3.3. La incidencia del tipo de ocupación en la movilidad laboral periferia-centro (“movilidad por POR”). Áreas de Alicante y Elche

En el marco de los movimientos periferia-centro (movilidad por POR a la cabecera), también podemos establecer diferencias significativas en función del tipo de ocupación. Aunque técnicamente el tipo de ocupación considerado (a 1 dígito de la CNO94, Clasificación Nacional de Ocupaciones) se establece a partir del tipo de trabajo realizado y de la cualificación profesional, este rasgo sociolaboral guarda cierta relación con la actividad del establecimiento, como vamos a poder comprobar.

En los cuadros 4.17 y 4.18 se recogen los datos de POR con empleo en Alicante y Elche según tipo de ocupación. Dado el número de variables existentes, un total de 10, hemos considerado oportuno representar en dos mapas diferentes (4.17 y 4.18) la movilidad de los ocupados técnicos<sup>84</sup>, y de los trabajadores cualificados en la industria y la construcción<sup>85</sup>. En el primero de ellos, se puede apreciar cómo los valores más altos se alcanzan en el área de Alicante, en la que el 24,1% de los ocupados con empleo en la capital trabajan como técnicos (un total de 3.032 ocupados). En Elche, en cambio, sólo se desplazan diariamente a la cabecera 509 ocupados con este tipo de ocupación (el 20,8% del total). Las diferencias entre las dos áreas vienen dadas por el tipo de trabajo que se oferta de forma preferente en cada una de ellas. Así, en Alicante existe un importante mercado de empleo en servicios cualificados, como lo son la sanidad o la educación, en los que la mayoría de trabajos que se desarrollan son de carácter técnico o “intelectual” (científicos, personal de apoyo, etc.). Es el caso de los profesores, los investigadores, los médicos, el personal de enfermería, etc. En Elche, sin embargo, el mercado de este tipo de trabajo es más reducido que en Alicante, ya que esta última ciudad dispone de más infraestructuras y dotaciones de servicios, de acuerdo con su tamaño demográfico (Alicante tiene algo más de 100.000 habitantes que Elche en 2010) y sobre todo con su papel como capital provincial.

Esta realidad se puede constatar con mayor precisión a través del mapa 4.19, en el que aparecen representados gráficamente los tipos de ocupación con más entidad en cada uno de los flujos laborales. Como puede apreciarse, en Alicante sobresalen los

---

<sup>84</sup> Tipos de ocupación 2 (Técnicos y profesionales científicos e intelectuales) y 3 (Técnicos y profesionales de apoyo). Censo de Población 2001, INE.

<sup>85</sup> Tipo de ocupación 7 (Artesanos y trabajadores cualificados de las industrias manufactureras, la construcción y la minería, excepto los operadores de instalaciones y maquinaria) y 8 (Operadores de instalaciones y maquinaria, y montadores). Censo de Población 2001, INE.

vinculados al sector terciario, concretamente los trabajadores “técnicos”, tal y como ya hemos mencionado, los “administrativos” y los trabajadores de la “restauración y el comercio”. En Elche, sin embargo, sólo la localidad de Santa Pola incluye un tipo de ocupación vinculado a los servicios entre los dos flujos más representativos que se desplazan a la cabecera, concretamente el de los trabajadores de la “restauración y el comercio”, aunque conviene recordar que la mayoría de los movimientos de POR a la cabecera se adscriben al sector servicios.

El estudio de la movilidad laboral de los trabajadores sujetos a este tipo de ocupación (o tipos de ocupación) no sólo es de gran interés para caracterizar los mercados de trabajo de las cabeceras, sino que nos ofrece información interesante para indagar en las nuevas relaciones periferia-centro surgidas al amparo de los desplazamientos residenciales y de la ampliación de los espacios de vida colectivos. Nos referimos a la relación existente entre la movilidad de los ocupados de mayor *status* sociolaboral y la movilidad residencial. Así, podemos afirmar que las localidades con mayor proporción de trabajadores “desplazados” de tipo “técnico” son las que han acogido los mayores movimientos residenciales desde las respectivas cabeceras, especialmente aquellos vinculados a los espacios residenciales de mayor calidad. Se trata de los municipios de Sant Joan y El Campello en el área de Alicante, con más de un 40% de ocupados directivos o técnicos sobre el total del flujo laboral a la cabecera, y de Santa Pola (31,4%) y Aspe (27,4%) en el área de Elche, con cifras más modestas. En todos estos casos la movilidad residencial ha arrastrado población cualificada (de medio/alto poder adquisitivo) a la periferia suburbana, aunque como ya hemos comentado en repetidas ocasiones el grueso de los empleos permanece en la ciudad central. Como consecuencia, se refuerza la movilidad laboral en los colectivos que pueden afrontar en mejor disposición los desplazamientos diarios, mientras que con la llegada de los nuevos residentes a la periferia se estrechan los lazos de unión (sociocultural) entre ésta y la ciudad central. Este último aspecto es de indudable importancia para que podamos constatar la consolidación de la ciudad real.

Respecto a los ocupados con trabajo cualificado en la industria/construcción, los valores más altos se alcanzan en el área de Elche, como era de esperar, ya que el mercado de trabajo ilicitano está especializado en actividades económicas vinculadas al sector secundario, en las que abundan los trabajos cualificados en la manufacturación y el uso de maquinaria. En conjunto, más del 40% de los ocupados que se desplazan a Elche a trabajar pertenecen a este colectivo, frente al 22% en el caso de Alicante. En

Elche destacan, a este respecto, las poblaciones de Crevillent y Santa Pola (359 y 279 trabajadores respectivamente), aunque en términos relativos las cifras más elevadas se dan en las localidades de Dolores (57%) y Catral (56%). No obstante, prácticamente todos los flujos laborales a la cabecera tienen como ocupación más destacada el trabajo manufacturero/construcción/operador de instalación y maquinaria, tal y como se puede ver en el mapa 4.19. Por lo que respecta al área de Alicante, el municipio que más trabajadores de “perfil” industrial/construcción envía a la cabecera es San Vicente del Raspeig, con algo más de 1.500 ocupados. En cambio, Agost es el único que sobrepasa la barrera del 30%, mientras que Busot se queda en el 25,4% y San Vicente en el 25,3%. En el conjunto del área, la importancia de este tipo de empleo cualificado se debe, seguramente, al peso de la construcción en la economía alicantina. Este es el motivo por el cual Agost, Aigües, Busot y Mutxamel, presentan entre sus tipos de ocupación principales el concerniente al de obreros cualificados en la industria/construcción.

Cuadro 4.17. *Población Ocupada Residente (POR) con empleo en el municipio de Alicante según tipo de ocupación, 2001*

Municipios	Total	CÓDIGOS INE (a 1 dígito de la CNO94)									
		0	1	2	3	4	5	6	7	8	9
<b>A. COHESIÓN</b>											
Aigües	52	0	8	6	< de 5	11	9	0	9	< de 5	5
Busot	114	0	11	8	19	20	22	0	22	7	5
El Campello	2.013	13	179	375	280	316	313	13	253	136	135
Mutxamel	1.846	8	130	210	206	276	315	29	279	181	212
Sant Joan	2.196	8	259	403	258	356	336	25	255	98	198
San Vicente	6.099	38	417	468	722	1.004	1.260	26	992	550	622
<b>CENTRALIDAD</b>											
Agost	155	< de 5	15	16	14	22	15	< de 5	32	22	17
Jijona	103	< de 5	7	28	17	9	10	< de 5	16	7	6
<b>Alicante</b>	<b>90.117</b>	<b>340</b>	<b>7.514</b>	<b>11.602</b>	<b>9.179</b>	<b>13.773</b>	<b>18.132</b>	<b>532</b>	<b>11.760</b>	<b>5.961</b>	<b>11.324</b>

0: Fuerzas armadas

1: Dirección de las empresas y de las administraciones públicas

2: Técnicos y profesionales científicos e intelectuales

3: Técnicos y profesionales de apoyo

4: Empleados de tipo administrativo

5: Trabajadores de los servicios de restauración, personales, protección y vendedores de los comercios

6: Trabajadores cualificados en la agricultura y en la pesca

7: Artesanos y trabajadores cualificados de las industrias manufactureras, la construcción, y la minería, excepto los operadores de instalaciones y maquinaria

8: Operadores de instalaciones y maquinaria, y montadores

9: Trabajadores no cualificados

Fuente: INE, Censo de Población 2001. Elaboración propia.

Cuadro 4.18. *Población Ocupada Residente (POR) con empleo en el municipio de Elche según tipo de ocupación, 2001*

Municipios	Total	CÓDIGOS INE (a 1 dígito de la CNO94)									
		0	1	2	3	4	5	6	7	8	9
A. COHESIÓN											
Crevillent	781	0	25	93	75	94	79	6	133	226	50
CENTRALIDAD											
Catral	138	0	< de 5	5	8	9	13	8	44	34	16
Dolores	114	0	9	< de 5	< de 5	10	12	< de 5	39	26	7
Hondón de las Nieves	57	0	< de 5	8	< de 5	6	7	< de 5	13	15	< de 5
Hondón de los Frailes	26	0	0	< de 5	< de 5	< de 5	< de 5	0	10	< de 5	< de 5
San Fulgencio	96	0	11	< de 5	12	7	14	< de 5	23	15	9
Santa Pola	933	< de 5	59	125	111	111	172	16	190	89	59
Otros ENTORNO											
Aspe	299	0	22	41	19	31	45	< de 5	65	63	12
Elche	68.566	50	5.126	4.129	3.745	6.850	8.620	1.730	15.754	17.248	5.317

0: Fuerzas armadas

1: Dirección de las empresas y de las administraciones públicas

2: Técnicos y profesionales científicos e intelectuales

3: Técnicos y profesionales de apoyo

4: Empleados de tipo administrativo

5: Trabajadores de los servicios de restauración, personales, protección y vendedores de los comercios

6: Trabajadores cualificados en la agricultura y en la pesca

7: Artesanos y trabajadores cualificados de las industrias manufactureras, la construcción, y la minería, excepto los operadores de instalaciones y maquinaria

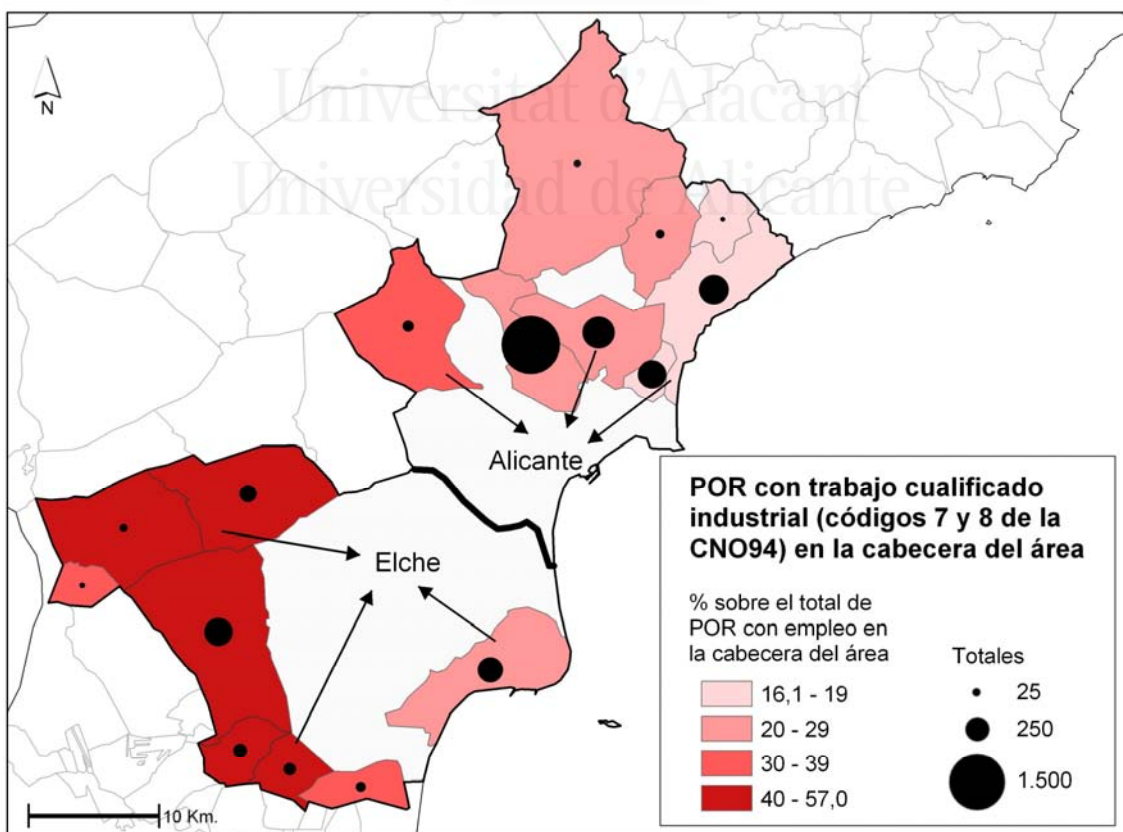
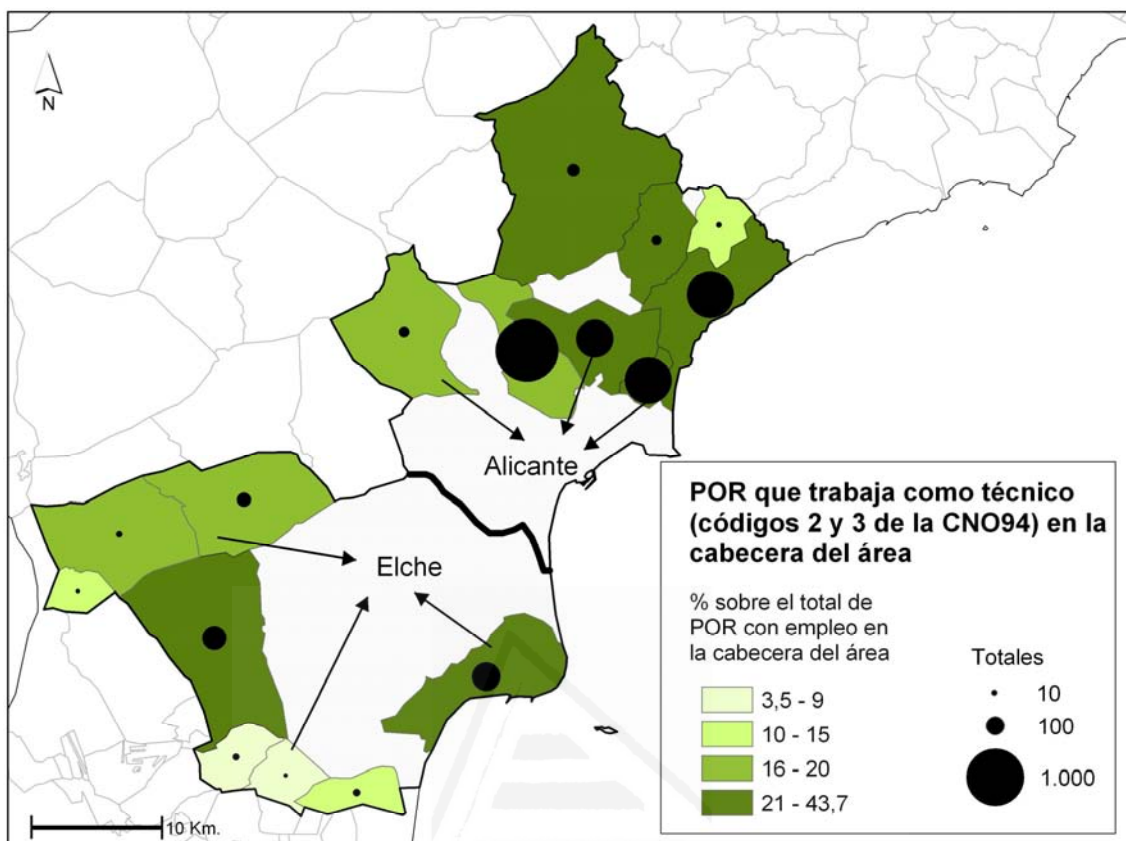
8: Operadores de instalaciones y maquinaria, y montadores

9: Trabajadores no cualificados

Fuente: INE, Censo de Población 2001. Elaboración propia.

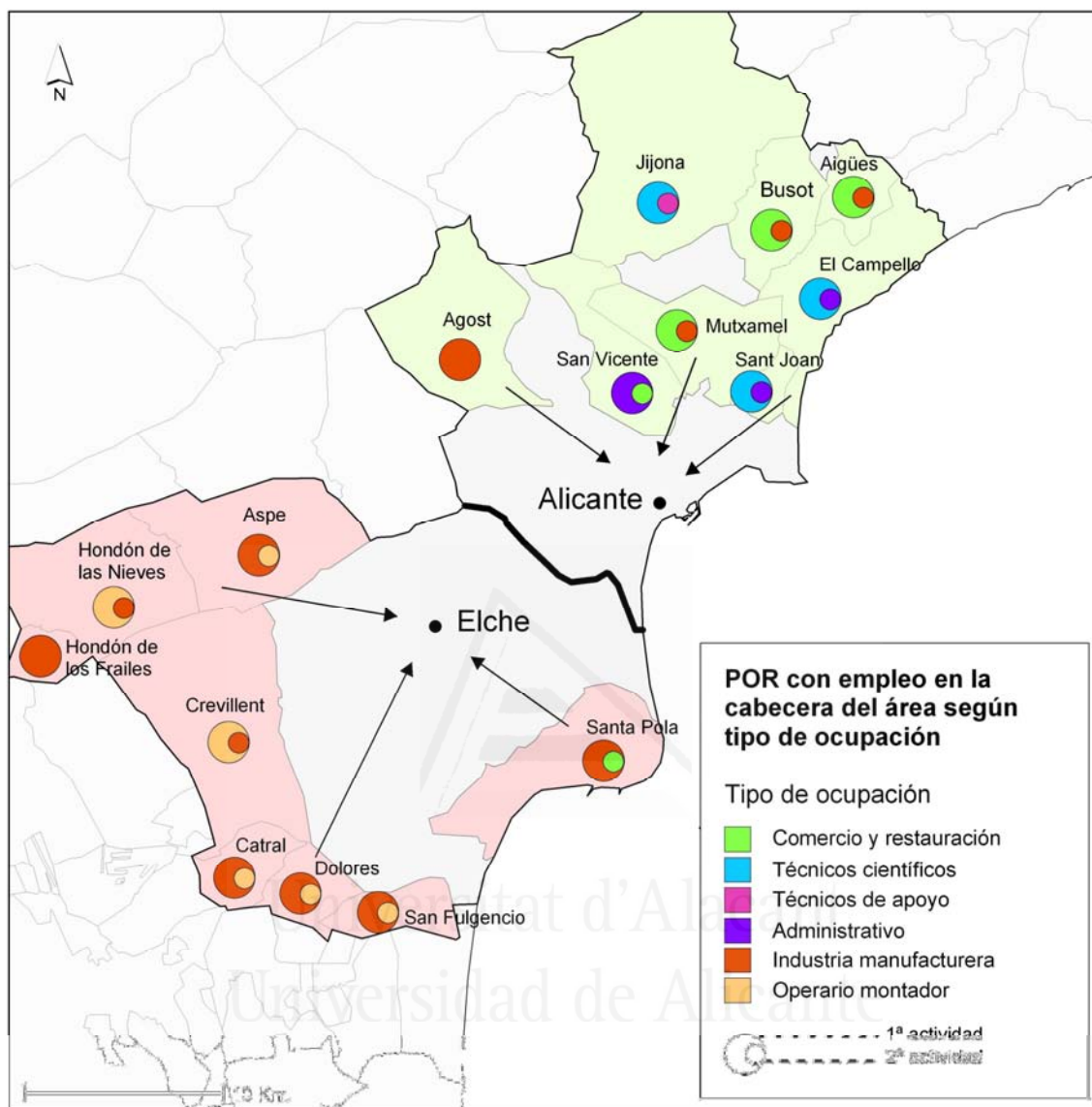


Mapas 4.17 y 4.18. Población Ocupada Residente con empleo en Alicante y Elche según tipo de ocupación, 2001



Nota: Los valores que por secreto estadístico aparecen como “< de 5” han sido considerados como 2 unidades.  
Fuente: INE, Censo de Población 2001. Elaboración propia.

Mapa 4.19. Población Ocupada Residente con empleo en Alicante y Elche según tipo de ocupación, 2001



Fuente: INE, Censo de Población 2001. Elaboración propia.

#### 4.4.3.4. La incidencia del sector de actividad en la movilidad laboral centro–periferia (“movilidad por PTL”). Áreas de Alicante y Elche

Una vez analizados los desplazamientos periferia-centro (o “movilidad por POR”), vamos a centrarnos en la movilidad laboral centro-periferia (o “movilidad por PTL”), que como sabemos está muy relacionada con los procesos de descentralización y dispersión de las actividades productivas y del empleo. Siguiendo el esquema de interpretación aplicado en la movilidad por POR, primero analizaremos los movimientos según el sector de actividad.

En los cuadros 4.19 y 4.20 y los mapas correspondientes (4.20, 4.21, 4.22 y 4.23), se pueden ver de forma clara algunas de las características sociolaborales de los desplazamientos que los alicantinos y los ilicitanos realizan diariamente a las localidades de sus áreas respectivas. En términos comparativos, lo más destacado es la fuerte diferencia existente entre las ramas de actividad de los ocupados de una y otra cabecera. Alicante desplaza sobre todo ocupados en actividades del terciario, manteniendo así la constante característica de los movimientos laborales periferia-centro. En Elche, en cambio, es abrumadora la movilidad por PTL vinculada a la actividad industrial, que se sitúa en el 66% del total de desplazamientos laborales, más de 30 puntos por encima de la movilidad por POR (periferia-centro) en esa misma rama de actividad. Es decir, en Elche hay un contraste sociolaboral mayor que en Alicante entre los trabajadores que entran a la cabecera (2.444), mayoritariamente vinculados a los servicios (el 54,5% del total), y los que salen de la misma (3.008), cuya dedicación está bastante más orientada a las actividades industriales (66% del total).

En Alicante los mayores movimientos centro-periferia de ocupados en el sector de los servicios se dan en los municipios que conforman la primera corona del área, es decir, en los más integrados funcionalmente con la ciudad central. Se trata de Sant Joan (el 86,3% de los ocupados en Sant Joan con residencia en Alicante trabaja en alguna actividad de servicios), San Vicente (71%), El Campello (68,8%) y Mutxamel (61%)<sup>86</sup>. Tal y como sucede con la cabecera, las actividades vinculadas a los servicios son las que más empleo generan en cada una de estas localidades, lo cual seguramente guarda relación con la inercia expansiva de la capital y los procesos de integración funcional, procesos que se manifiestan, sin duda, tanto a través del número de *commuters* como de

---

<sup>86</sup> Hemos obviado en esta interpretación los movimientos a Aigües, que también se enmarcan de manera mayoritaria en el ámbito de los servicios, ya que su volumen es insignificante (7 trabajadores).

su caracterización sociolaboral, ya que detrás de ésta se pueden ver indicios claros de la unificación de los mercados de trabajo locales. En efecto, la ampliación del mercado de trabajo de Alicante no sólo acaba por difuminar los límites administrativos municipales, sino que también lleva a la homogenización de los caracteres sociolaborales de la población ocupada en el área (más integrada), independientemente de la localidad en la que ésta resida. Dicho de otro modo, la influencia de la capital hace que se incremente la movilidad laboral intermunicipal en los municipios más próximos, pero también empuja a sus economías a un proceso creciente de “terciarización”.

Cuadro 4.19. PTL en los municipios del área de Alicante ocupados por trabajadores con residencia en Alicante según sector de actividad económica, 2001

MUNICIPIOS	PTL ocupados por población de Alicante									
	Agricultura		Construcción		Industria		Servicios		Total	
	total	%	total	%	total	%	total	%		%
<b>ÁREA DE COHESIÓN</b>										
Aigües	1	12,5	-	-	-	-	7	87,5	8	100
Busot	6	17,6	13	38,2	2	5,9	13	38,2	34	100
El Campello	61	7,7	108	13,7	78	9,9	544	68,8	791	100
Mutxamel	70	13,3	68	12,9	67	12,7	321	61,0	526	100
Sant Joan	32	1,6	216	10,8	79	4,0	1.665	83,6	1.992	100
San Vicente	63	1,6	306	7,6	799	19,8	2.861	71,0	4.029	100
<b>CENTRALIDAD</b>										
Agost	14	9,0	21	13,5	71	45,5	50	32,1	156	100
Jijona	5	3,1	6	3,7	84	52,2	66	41,0	161	100
<b>TOTAL</b>	<b>252</b>	<b>3,3</b>	<b>738</b>	<b>9,6</b>	<b>1.180</b>	<b>15,3</b>	<b>5.527</b>	<b>71,8</b>	<b>7.697</b>	<b>100</b>
Mun. Alicante	956	1,1	8.610	9,6	8.780	9,7	71.771	79,6	90.117	100

Fuente: INE, Censo de Población 2001. Elaboración propia.

Cuadro 4.20. PTL en los municipios del área de Elche ocupados por trabajadores con residencia en Elche según sector de actividad económica, 2001

MUNICIPIOS	PTL ocupados por población de Elche									
	Agricultura		Construcción		Industria		Servicios		Total	
	total	%	total	%	total	%	total	%		%
<b>ÁREA DE COHESIÓN</b>										
Crevillent	15	0,9	57	3,5	1.241	76,4	311	19,2	1.624	100
<b>CENTRALIDAD</b>										
Catral	-	-	3	1,2	228	89,4	24	9,4	255	100
Dolores	-	-	5	6,8	41	56,2	27	37,0	73	100
Hondón de las Ni	1-3	-	1-3		14	60,9	4	17,4	23	100
Hondón de los Fr	-	-	1-3		6	66,7	2	22,2	9	100
San Fulgencio	3	5,6	6	11,1	10	18,5	35	64,8	54	100
Santa Pola	18	4,0	87	19,3	85	18,9	260	57,8	450	100
<b>ENTORNO</b>										
Aspe	8	1,5	21	4,0	361	69,4	130	25,0	520	100
<b>TOTAL</b>			<b>229 (7,6)</b>		<b>1.986</b>	<b>66,0</b>	<b>793</b>	<b>26,4</b>	<b>3.008</b>	<b>100</b>
Mun. Elche	2.197	3,2	5.615	8,2	31.202	45,5	29.552	43,1	68.556	100

Fuente: INE, Censo de Población 200. Elaboración propia.

Buena prueba de ello es que los municipios más alejados funcionalmente de la cabecera, Jijona y Agost, presentan a su vez las cifras más bajas (junto con Busot) de puestos de trabajo ocupados por alicantinos en el sector servicios, con un 41% y un 32,1% respectivamente. Estas localidades se sitúan al mismo tiempo en la periferia espacial y en la periferia económica del área, puesto que los respectivos mercados locales de empleo todavía no se han visto –en 2001– demasiado influenciados por los procesos de descentralización productiva que emanan de la ciudad central. De haber sido así, la proporción de empleo en los servicios sería considerablemente más alta, tanto en el caso de los trabajadores desplazados como en el conjunto de la población ocupada residente. Sin embargo, como se puede apreciar en el cuadro 4.19 y en el mapa 4.21 (PTL industriales ocupados por residentes en la cabecera), los porcentajes más elevados de ocupados alicantinos con empleo en estas dos localidades se alcanzan en la industria (45,5% Agost y 52,2% Jijona), quizás no tanto como consecuencia de la salida de fábricas de la ciudad central como del aprovechamiento por parte de los trabajadores de Alicante de las posibilidades laborales que ofrece un mercado de trabajo próximo, aunque éste sea sustancialmente diferente al de la capital.

El análisis de la movilidad desde Alicante tomando como referencia el tipo de actividad del establecimiento (mapa 4.23<sup>87</sup>), nos ofrece la posibilidad de caracterizar con más profundidad los movimientos laborales centro-periferia. Entre estos, los que tienen una mayor dependencia respecto a los procesos de descentralización productiva son relativamente fáciles de identificar. Es el caso de los desplazamientos laborales desde la cabecera hacia Sant Joan, entre los que predominan los trabajadores adscritos a las actividades sanitarias y comerciales, justamente las actividades que más han crecido en los últimos años alrededor del eje de la carretera de Valencia (N-332), uno de los ejes de expansión urbana más importante de la ciudad de Alicante. En efecto, junto a esta vía, utilizada a modo de “vía escaparate”, han surgido multitud de comercios y restaurantes, entre los que hay una nutrida representación de las mayores empresas nacionales e internacionales del ramo. Algo similar ocurre con los numerosos centros sanitarios y asistenciales que han escogido esta carretera como emplazamiento, lo que, por otra parte, ha motivado recientemente una propuesta de articulación de un clúster de

---

<sup>87</sup> Los datos correspondientes se pueden consultar en el cuadro 9.5 del ANEXO.

la salud en torno a la misma<sup>88</sup>. Otro ejemplo de movilidad laboral inducida por los procesos de descentralización lo encontramos en San Vicente del Raspeig, que atrae desde la capital a más de 1.100 trabajadores de la educación y cerca de 800 dedicados a la industria manufacturera. San Vicente se localiza en el extremo de otra de las vías de expansión urbana de Alicante, la comarcal CV-828, donde se han ubicado varios polígonos industriales. Sin embargo, el elemento de dinamización laboral más relevante de toda esta zona es sin duda la Universidad de Alicante, que constituye una “comunidad” de alrededor de 30.000 personas, 5.000 de ellos trabajadores, entre personal docente e investigador y personal de administración y servicios, muchos de ellos con residencia en la capital.

Otros flujos importantes vinculados a la educación son los que afectan a El Campello y Mutxamel, aunque en general esta actividad está bien representada en todos los municipios del área. La causa principal es el desarrollo de los servicios públicos educativos, que ha impulsado una importante oferta laboral en todas las localidades. Muchos de estos puestos de trabajo en la educación han sido ocupados por alicantinos, debido a que se encuentran localizados en un ámbito territorial próximo al de la capital (a la residencia habitual) y porque, quizás, los municipios afectados no han dispuesto de una mano de obra local preparada para desempeñar esa función. Del resto de actividades merece ser destacada la referente a la construcción, cuya presencia es significativa en los flujos laborales con destino a Busot y Agost, pero sobre todo a El Campello (108 trabajadores alicantinos en esta actividad), localidad litoral con fuerte desarrollo del turismo residencial, dinamizador principal del sector de la construcción en la provincia de Alicante.

En el área de Elche, como ya hemos comentado, los flujos laborales desde la cabecera a las localidades del área se adscriben mayoritariamente en el ámbito de la industria, fruto de la progresiva salida de la ciudad central de unidades productivas vinculadas a la industria, sobre todo del calzado y afines (plásticos, embalajes, curtidos, cartones, etc.). Estas unidades son instalaciones fabriles de cierta entidad ubicadas en espacios industriales desarrollados *ex profeso*, pero también, y quizás con una entidad similar, pequeños talleres dispersos por el entramado espacial urbano y rural, donde se realizan algunas de las fases menos cualificadas de la fabricación del calzado. Por

---

<sup>88</sup> Esta iniciativa, que se integra en el programa de la Diputación Provincial de Alicante "Innovación + Territorio", tiene como objetivo desarrollar y articular la oferta médica y sociosanitaria de esta parte de la provincia.

ejemplo, en Aspe (69,4% de PTL en la industria ocupados por residentes en Elche), Catral (89,4%) y Crevillent (79,4%), la llegada de fábricas (y empleos) se ha dirigido a algunos polígonos industriales planificados, como el de “Tres Hermanas” en Aspe, el Polígono Industrial de “San Juan” en Catral o los adosados a la Nacional 340 en Crevillent, aunque también se dan casos de industrias dispersas y/o asentadas alrededor de las vías de comunicación, entre las que se encuentran la mencionada Nacional 340 (a Crevillent y Catral) y la Comarcal CV-84 (a Aspe), ambas desdobladas a cuatro carriles de circulación recientemente. En Hondón de los Frailes (acoge 6 trabajadores de Elche en la industria; el 66,7% del total del flujo desde la cabecera), Hondón de las Nieves (14 trabajadores; el 60,9% del total) y Dolores (41 trabajadores; el 56,2% del total), localidades en las que también predominan los movimientos centro-periferia en el sector industrial, los efectos de la descentralización productiva han sido mucho más débiles que en los casos anteriores, tal y como nos indican las cifras absolutas de desplazados.

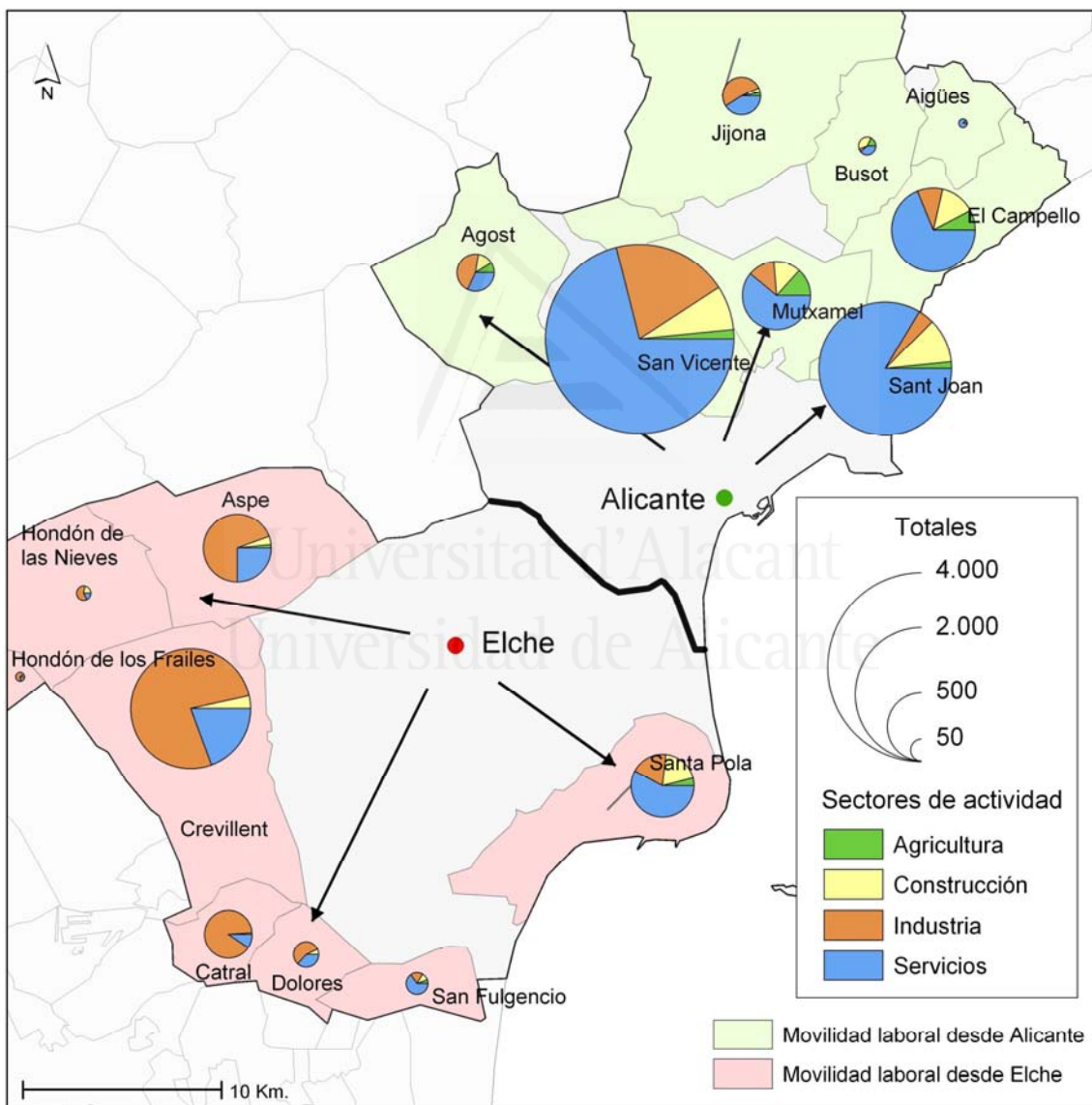
Las únicas localidades del área de Elche en las que la movilidad laboral desde la cabecera se da preferentemente en el sector servicios son Santa Pola (260 trabajadores; el 57,8% del total de desplazados) y San Fulgencio (35 trabajadores; el 64,8%). Estos dos municipios, que se encuentran situados en primera y segunda línea de litoral, respectivamente, han crecido en las últimas décadas sobre los pilares no siempre estables del turismo residencial, de ahí que sus economías locales tengan una marcada especialización en el ámbito de los servicios y de la construcción, lo que repercute en la caracterización sociolaboral de los trabajadores que llegan desde Elche. Estos ocupados trabajan fundamentalmente en el comercio, la hostelería, la administración pública y las actividades inmobiliarias (un total de 172 trabajadores en Santa Pola y algo más de 20 en San Fulgencio; casi un 40% del total de desplazados a ambas localidades)<sup>89</sup>, pero también en la construcción, sobre todo en Santa Pola (87 ilicitanos, el 20% del total con empleo en Santa Pola). No obstante, tanto en uno como en otro, los trabajadores de Elche con empleo en la industria manufacturera también son importantes, tal y como se puede apreciar en el mapa 4.23, ya que ésta es la segunda actividad (del establecimiento de trabajo, según la 1 letra de la CNAE93) con más ocupados, lo que sin duda tiene mucho que ver con la especialización laboral de la cabecera y los efectos de la descentralización productiva.

---

<sup>89</sup> Cuadro 9.7 del ANEXO.

En el mismo mapa (mapa 4.23), también podemos comprobar como, al margen de la industria manufacturera, que es la primera actividad en 6 de los 8 municipios del área, destaca el empleo en los comercios, actividad que también caracterizaba los movimientos por POR (periferia-centro) de algunas localidades del área (es la segunda actividad más importante en la movilidad a Elche desde Santa Pola, Aspe, Hondón de las Nieves y Crevillent).

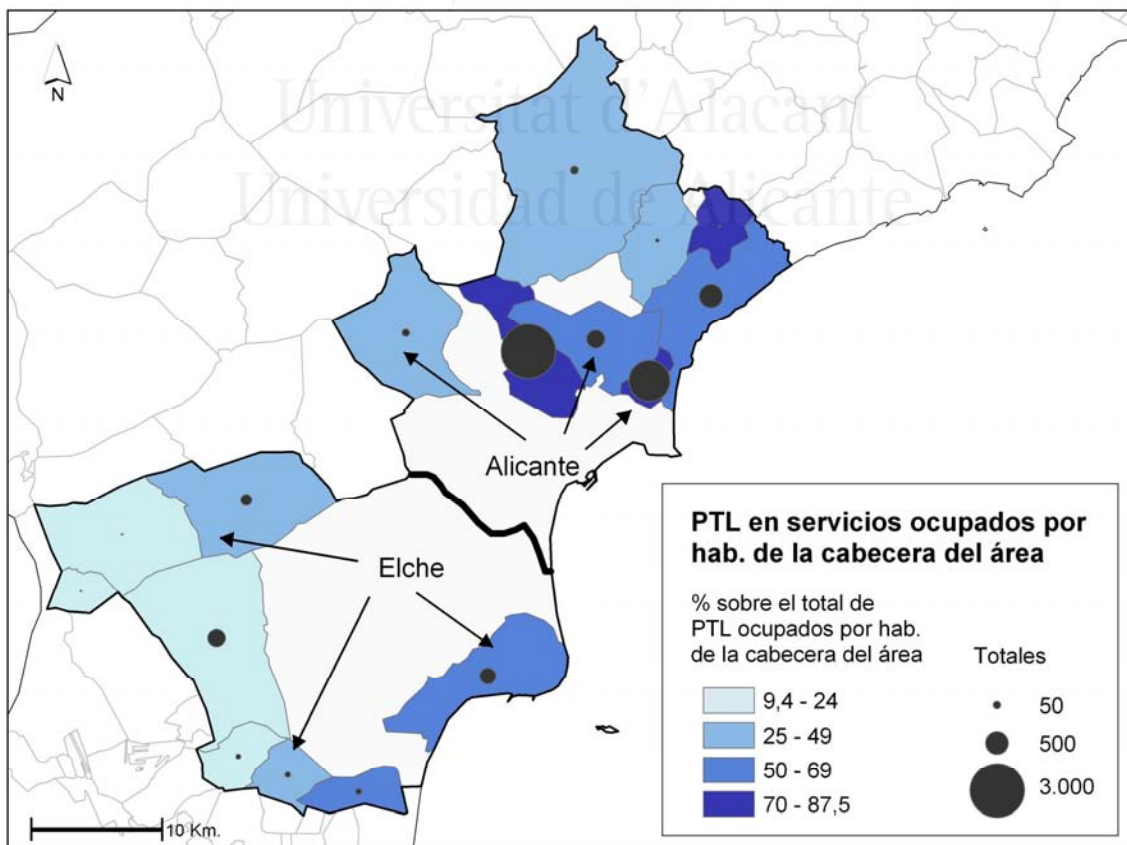
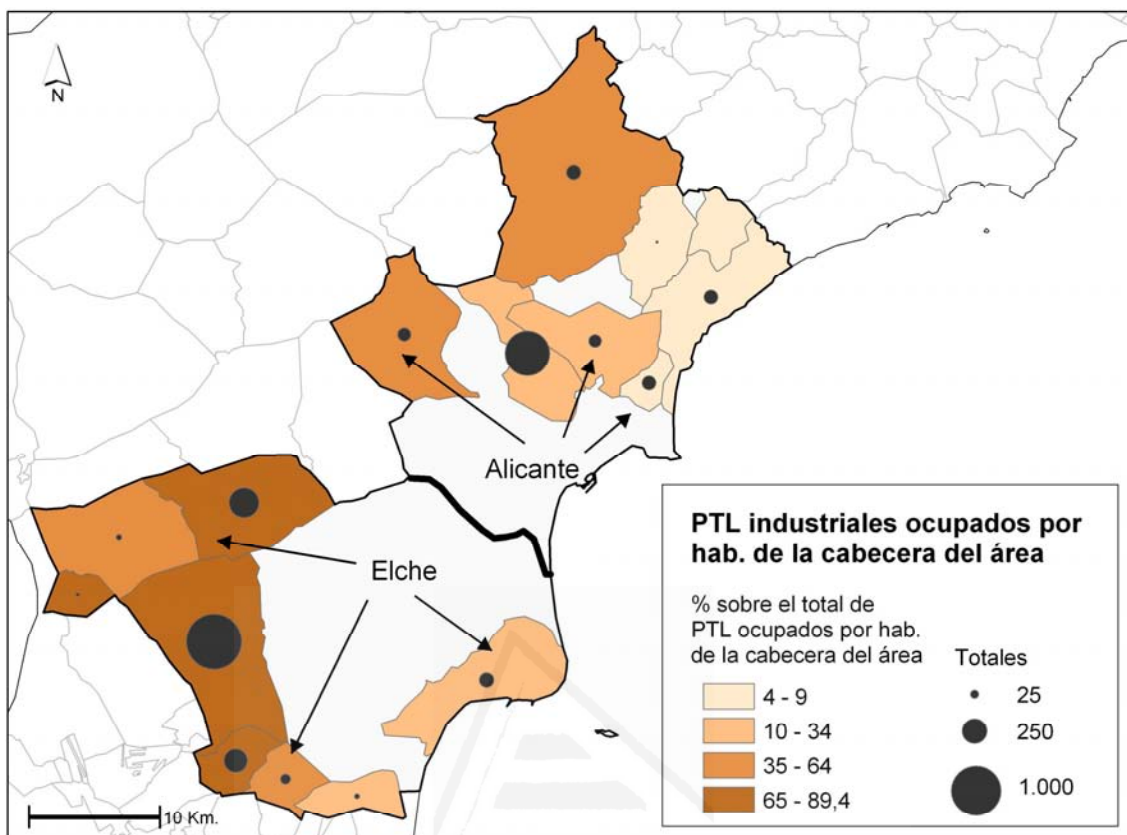
Mapa 4.20. *Puestos de Trabajo Localizados ocupados por residentes de Alicante y Elche según sector de actividad, 2001*



Fuente: INE, Censo de Población 2001. Elaboración propia.

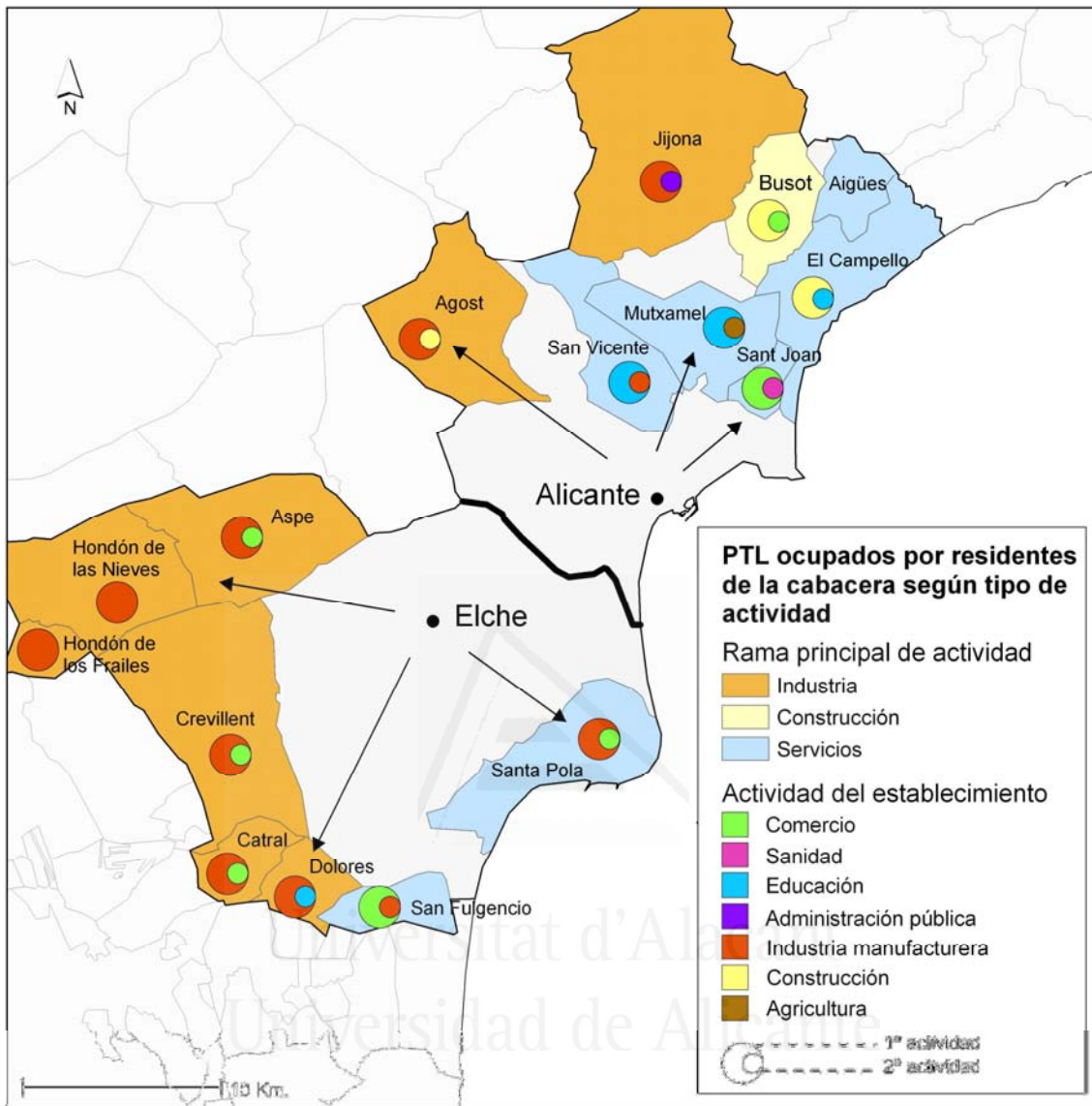


Mapas 4.21 y 4.22. Puestos de Trabajo Localizados (en industria y servicios) ocupados por residentes de Alicante y Elche, 2001



Fuente: INE, Censo de Población 2001. Elaboración propia.

Mapa 4.23. Puestos de Trabajo Localizados ocupados por residentes de Alicante y Elche según rama de actividad y actividad del establecimiento, 2001



Fuente: INE, Censo de Población 2001. Elaboración propia.

#### 4.4.3.5. La incidencia del tipo de ocupación en la movilidad laboral centro–periferia (“movilidad por PTL”). Áreas de Alicante y Elche

Por último, sólo queda abordar la movilidad centro-periferia o “movilidad por PTL” a partir del tipo de ocupación (a 1 dígito de la CNO94, Clasificación Nacional de Ocupaciones), cuya caracterización territorial se ajusta bastante bien a lo mencionado hasta ahora.

En el área de Alicante, los municipios más integrados funcionalmente (San Joan, San Vicente, Mutxamel y El Campello), que presentan unas altas tasas de movilidad por PTL en servicios, destacando entre estos la educación, la sanidad y el comercio, atraen de forma preferente personal técnico y científico, pero también personal administrativo y trabajadores en servicios de restauración y comercio (cuadro 4.21). Los ocupados “Técnicos y profesionales científicos e intelectuales”, muchos de los cuales trabajan en la docencia y la sanidad, están presentes como primer o segundo tipo de ocupación en las cuatro localidades de la primera corona del área de Alicante (mapa 4.26). Todas ellas, además, sobrepasan el 24% de PTL ocupados por técnicos (sumando los “científicos” -categoría 2 de la CNO94-, y “de apoyo” -categoría 3 de la CNO94-), tal y como se puede ver en el mapa 4.24. Por encima de este porcentaje también se encuentra Jijona (30,4%), debido a los profesionales educativos y sanitarios de Alicante que acoge esta población. No obstante, a Jijona llegan más trabajadores desde la cabecera para ocupar empleos cualificados en la industria (industria y operadores), que constituyen el 34,8% del total del flujo desde la capital, tal y como ocurre en otras localidades de la periferia del área, como Busot y Agost: un 38,2% y 50,6% de empleo industrial/construcción cualificado respectivamente (mapa 4.25).

En el ámbito de los trabajos cualificados en la industria, la construcción y la maquinaria, también se pueden destacar los municipios de San Vicente y Mutxamel, aunque éstos se sitúan en un escalón inferior al que ocupan las localidades anteriores en cuanto a este tipo de empleo. En cualquier caso, las actividades mencionadas tienen una cierta entidad en el mercado de trabajo de estas dos localidades (alrededor del 30% de la POR de San Vicente y Mutxamel trabajan en la industria y la construcción<sup>90</sup>), circunstancia que incide en la atracción laboral y en el tipo de ocupación que desempeñan los trabajadores atraídos desde la capital.

---

<sup>90</sup> INE, Censo de Población 2001.

En el área de Elche predominan, como cabría esperar una vez analizadas las ramas de actividad y la actividad del establecimiento de los trabajadores ilicitanos con empleo fuera de la cabecera, los tipos de ocupación especializados en trabajos de índole industrial: operadores de instalaciones, operadores de maquinaria, montadores y el resto de profesionales cualificados en las actividades industriales manufactureras y de construcción. Los valores relativos más altos, como se puede ver en el cuadro 4.22 y en el mapa 4.25, se alcanzan en Hondón de los Frailes (100% de la oferta de empleo local ocupada por trabajadores de Elche; 9 trabajadores), Catral (el 78,4%; 200 trabajadores), Hondón de las Nieves (69,6%; 16 trabajadores), Crevillent (66,4%; 1.079 trabajadores) y Aspe, (62,9%; 327 trabajadores). En todas estas localidades las dos categorías de empleo industrial (industrial cualificado y operador de maquinaria) siempre aparecen como la primera o la segunda con más ocupados (mapa 4.26). Quedan fuera de esta lista Santa Pola (30,4%) y San Fulgencio (40,7%), localidades en las que los servicios acaparan más de la mitad de los PTL ocupados por ilicitanos, y Dolores (38,4%). En las dos primeras, los trabajos desempeñados son fundamentalmente los relacionados con la restauración, los servicios personales y la venta en comercios (código 5 de la CNO94), puestos de trabajo que constituyen, tanto en Santa Pola como en San Fulgencio, la segunda opción “preferida” por la población de Elche con empleo en las dos localidades.

En el caso de Dolores, las cifras de Puestos de Trabajos Localizados ocupados por trabajadores llegados desde Elche se reparten entre varios tipos de ocupación diferente (cuadro 4.22), aunque entre estos destacan los de tipo industrial (códigos 7 y 8; 38,4% del total del flujo laboral desde Elche) y los de carácter técnico (códigos 2 y 3; 27,4% del total). Si bien en cifras absolutas la movilidad laboral de Elche a Dolores apenas tiene consideración, resulta interesante comprobar como, en un entorno marcadamente industrial, el segundo flujo más importante según la actividad del establecimiento es el referente a la educación (mapa 4.23), mientras que según el tipo de ocupación es el relativo a los “técnicos” (mapa 4.26), variables claramente relacionadas. De estas cifras se desprende que Dolores es para Elche, como El Campello o Jijona para Alicante, un mercado laboral próximo y accesible, al que los docentes con residencia en la cabecera ven con buenos ojos, sobre todo teniendo en cuenta el sistema (público) de acceso a las plazas educativas, que dificulta de manera considerable el trabajo en la ciudad de residencia durante los primeros años de profesión.

Cuadro 4.21. *Puestos de trabajo localizados (PTL) ocupados por residentes del municipio de Alicante según tipo de ocupación, 2001*

Municipios	Total	CÓDIGOS INE (a 1 dígito de la CNO94)									
		0	1	2	3	4	5	6	7	8	9
<b>A. COHESIÓN</b>											
Aigües	8	0	0	< de 5	0	0	< de 5	< de 5	< de 5	0	0
Busot	34	0	< de 5	< de 5	0	< de 5	0	0	13	< de 5	11
El Campello	791	< de 5	56	122	72	123	116	15	119	53	113
Mutxamel	526	< de 5	23	99	42	55	80	22	87	51	66
Sant Joan	1.992	< de 5	73	342	163	286	569	11	224	58	264
San Vicente	4.029	7	232	992	376	566	468	25	584	408	371
<b>CENTRALIDAD</b>											
Agost	156	0	5	15	5	19	< de 5	5	40	39	25
Jijona	161	0	11	33	16	13	17	< de 5	27	29	11
Elche	3.844	8	239	1.053	401	622	556	30	371	256	308
Alicante	90.117	340	7.514	11.602	9.179	13.773	18.132	532	11.760	5.961	11.324

0: Fuerzas armadas

1: Dirección de las empresas y de las administraciones públicas

2: Técnicos y profesionales científicos e intelectuales

3: Técnicos y profesionales de apoyo

4: Empleados de tipo administrativo

5: Trabajadores de los servicios de restauración, personales, protección y vendedores de los comercios

6: Trabajadores cualificados en la agricultura y en la pesca

7: Artesanos y trabajadores cualificados de las industrias manufactureras, la construcción, y la minería, excepto los operadores de instalaciones y maquinaria

8: Operadores de instalaciones y maquinaria, y montadores

9: Trabajadores no cualificados

Fuente: INE, Censo de Población 2001. Elaboración propia.

Cuadro 4.22. Puestos de trabajo localizados (PTL) ocupados por residentes del municipio de Elche según tipo de ocupación, 2001

Municipios	Total	CÓDIGOS INE (a 1 dígito de la CNO94)									
		0	1	2	3	4	5	6	7	8	9
A. COHESIÓN											
Crevillent	1.624	< de 5	97	43	70	177	76	7	494	585	73
CENTRALIDAD											
Catral	255	0	18	5	7	15	6	0	88	112	< de 5
Dolores	73	0	8	14	6	< de 5	10	0	17	11	5
Hondón de los Frailes	9	0	0	0	0	0	0	0	2	7	0
Hondón de las Nieves	23	0	0	< de 5	< de 5	< de 5	0	< de 5	6	10	0
San Fulgencio	54	0	< de 5	5	< de 5	6	8	< de 5	14	8	< de 5
Santa Pola	450	< de 5	48	52	32	49	80	14	94	43	36
Otros ENTORNO											
Aspe	520	0	44	22	23	50	26	< de 5	129	198	27
Alicante	2.446	11	149	425	303	355	327	0	401	259	191
Elche	68.566	50	5.126	4.126	3.745	6.850	8.620	1.730	15.754	17.248	5.317

0: Fuerzas armadas

1: Dirección de las empresas y de las administraciones públicas

2: Técnicos y profesionales científicos e intelectuales

3: Técnicos y profesionales de apoyo

4: Empleados de tipo administrativo

5: Trabajadores de los servicios de restauración, personales, protección y vendedores de los comercios

6: Trabajadores cualificados en la agricultura y en la pesca

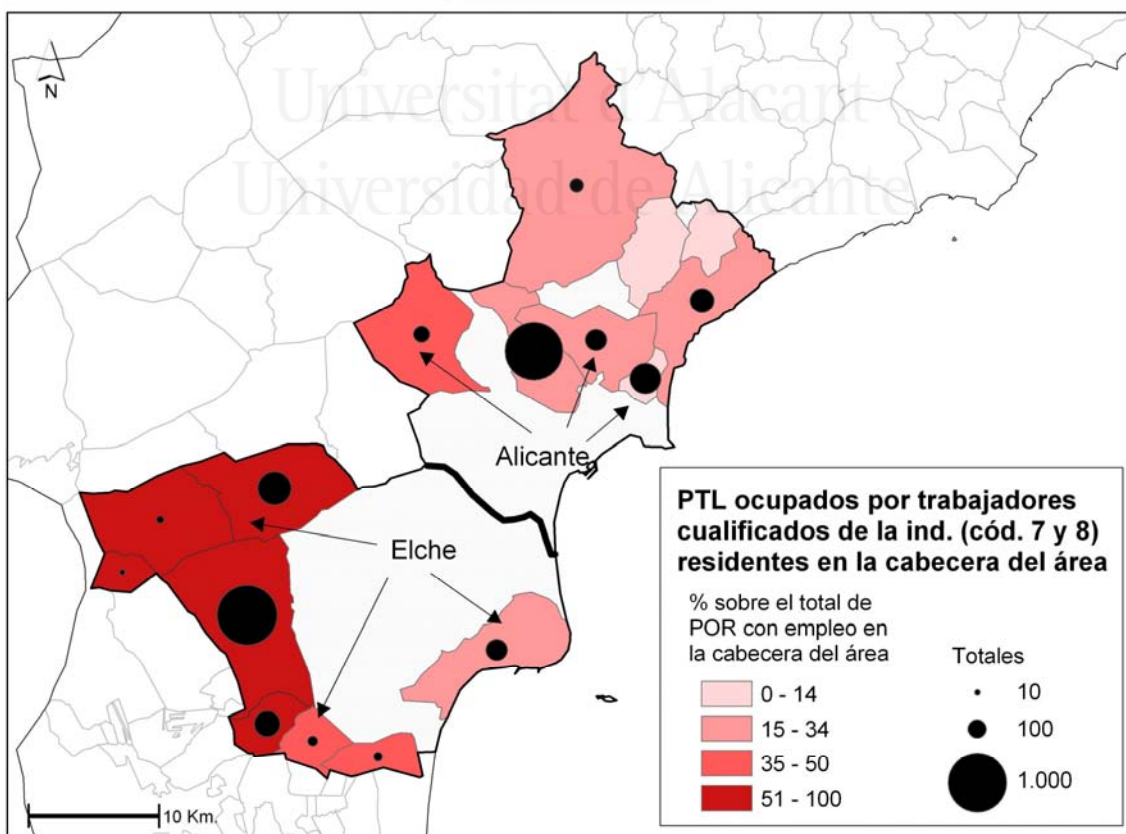
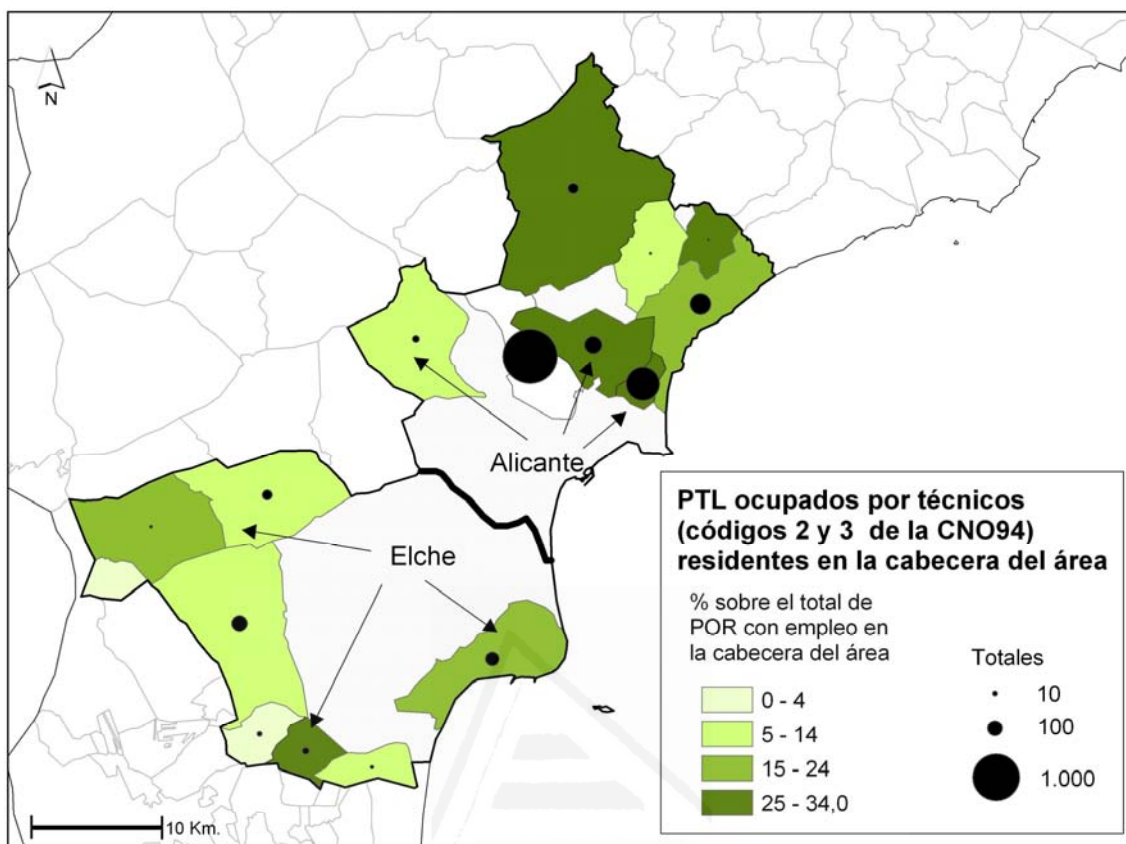
7: Artesanos y trabajadores cualificados de las industrias manufactureras, la construcción, y la minería, excepto los operadores de instalaciones y maquinaria

8: Operadores de instalaciones y maquinaria, y montadores

9: Trabajadores no cualificados

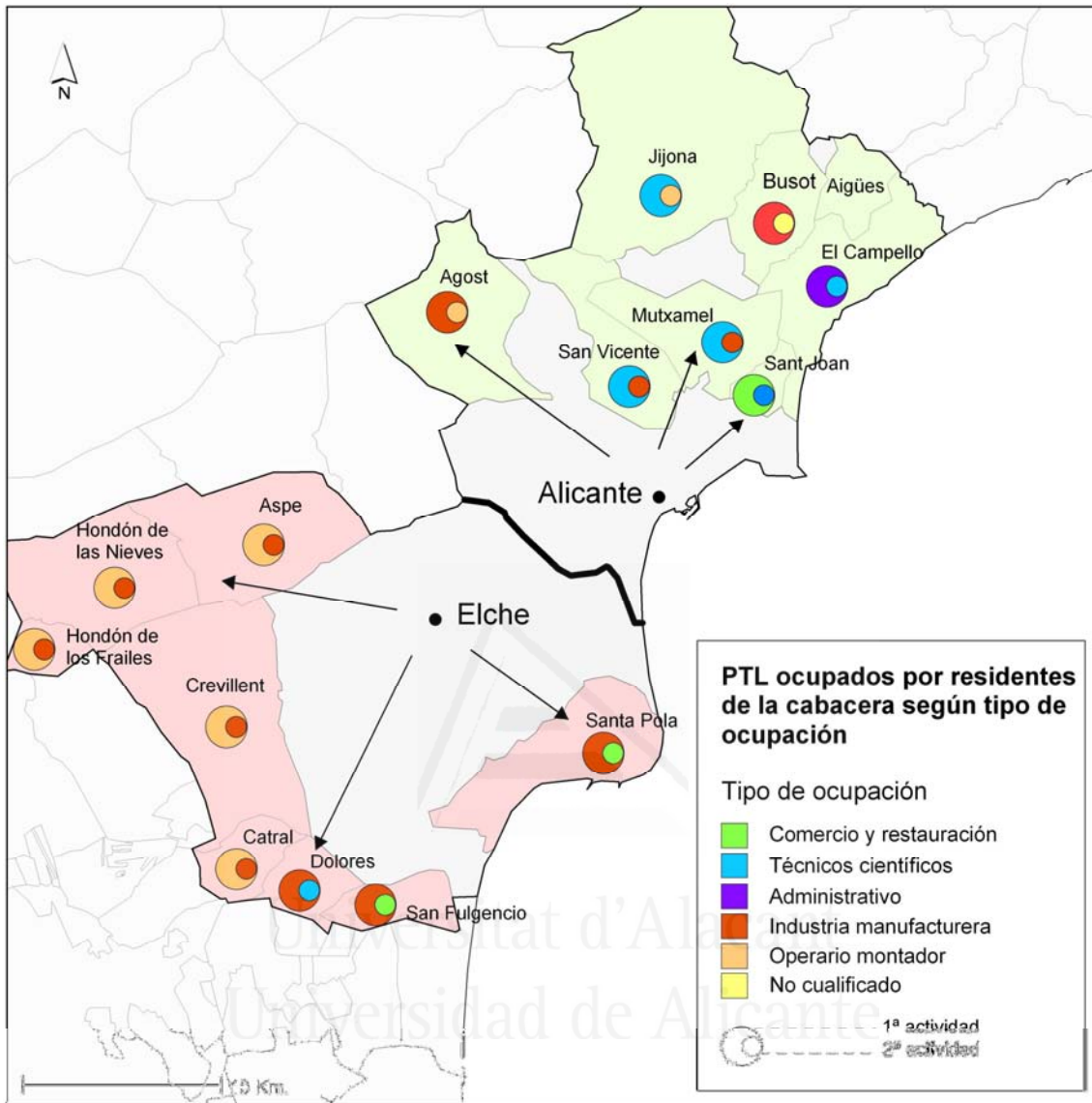
Fuente: INE, Censo de Población 2001. Elaboración propia.

Mapas 4.24 y 4.25. PTL ocupados por residentes de Alicante y Elche según tipo de ocupación (directivos/técnicos y cualificados industriales), 2001



Nota: Los valores que por secreto estadístico aparecen como "< de 5" han sido considerados como 2 unidades.  
Fuente: INE, Censo de Población 2001. Elaboración propia.

Mapa 4.26. Puestos de Trabajo Localizados ocupados por residentes de Alicante y Elche según tipo de ocupación, 2001



Fuente: INE, Censo de Población 2001. Elaboración propia.



#### *4.4.4. Las relaciones entre Alicante y Elche a partir de la movilidad laboral obligada: ¿aproximación o distanciamiento?*

Una de las características más relevante del área Alicante-Elche es la escasa relación funcional (medida en términos de movilidad laboral) existente entre las dos cabeceras, que con demasiada frecuencia se dan la espalda en muchos otros ámbitos, no sólo en los exclusivamente sociolaborales. Esta circunstancia, sin duda dificulta la integración de dos áreas funcionales cuya entidad demográfica, densidad de población y proximidad espacial parece “reclamar” la consecución de una gran área metropolitana alicantina, que no sería, en cualquier caso, un área formada del modo tradicional, es decir, a partir de la expansión (y de los consiguientes fenómenos de concentración, centralización y jerarquización espacial) de una gran ciudad, sino que sería el resultado, en su caso, de la fusión funcional de dos áreas urbanas contiguas. La hipotética o futurible área metropolitana alicantina, o siendo más precisos, “de Alicante-Elche”, sería un área polinuclear con dos grandes polos urbanos. Sin embargo, considerando la variable “al uso” en la medición de los procesos (espaciales) de integración funcional, la movilidad laboral obligada (según la información que utilizamos, obtenida del Censo de Población de 2001), quizás todavía se está un poco lejos de este escenario, a pesar de los esfuerzos realizados por diferentes entidades para acercar, mediante proyectos de integración y planificación urbana, ambas localidades.

Buena prueba de la “tibia” relación entre Alicante y Elche es la exigua entidad de los intercambios laborales entre las dos ciudades, al menos en términos relativos, aunque la evolución positiva del número de trabajadores que se desplaza de una a otra localidad dibuja una tendencia (aparentemente) clara hacia un acercamiento funcional, aunque, eso sí, de forma lenta. Como se puede apreciar en el cuadro 4.23, Elche desplazaba en 1991 un total de 1.229 trabajadores a Alicante, una cifra inferior a la de los movimientos Alicante-Elche (1.927), aunque ambos flujos no suponían más de un 2,4% del total de Población Ocupada Residente de las dos poblaciones. De 1991 a 2001 los intercambios laborales entre las dos localidades se han duplicado. Elche ha pasado de 1.229 a 2.446 ocupados con empleo en la capital en el transcurso del periodo 1991-2001, mientras que Alicante ha aumentado la movilidad a Elche de 1.927 a 3.844 trabajadores. Sin embargo, estas cifras, que en entidades poblacionales más pequeñas no dejarían de reflejar situaciones de fuerte integración funcional, en estos dos municipios apenas dejan entrever una mínima aproximación de los mercados locales de empleo,

todavía poco interrelacionados, ya que los 2.446 ocupados ilicitanos con empleo en Alicante y los 3.844 alicantinos con empleo en Elche no representan más que un 3% y un 3,3% del total de la Población Ocupada Residente (respectivamente) de estas dos localidades. Y ello, sin olvidar que el incremento de los desplazamientos entre Alicante y Elche se ha producido en un contexto generalizado de aumento de la movilidad laboral intermunicipal.

La incidencia de los intercambios en la oferta de empleo local de cada uno de los municipios (movilidad laboral respecto a los PTL de cada localidad), tampoco nos da indicios demasiado evidentes sobre el resultado que el incremento de la movilidad laboral pudiera tener en los procesos de integración funcional que puedan estar desarrollándose entre Alicante y Elche. Si nos fijamos en las cifras de movilidad por PTL (cuadro 4.23), los empleos “alicantinos” ocupados por trabajadores ilicitanos apenas suponen un 2,1% del total de los Puestos de trabajo Localizados en la capital en 2001. De esta cifra, muy reducida aunque algo superior a la equivalente en 1991 (1,4%), podemos deducir que los procesos de descentralización productiva y de empleos con origen en Elche, de haber alcanzado Alicante, apenas ha tenido efectos en el conjunto de la oferta de trabajo de la capital. Por el contrario, los cerca de 4.000 alicantinos con empleo en Elche, sí parece que comienzan a tener una cierta entidad en la oferta laboral ilicitana, ya que se aproximan al 5% de los Puestos de Trabajo Localizados en la capital del Baix Vinalopó. Detrás de esta cifra, está el desarrollo espectacular del Parque Empresarial de Elche, situado entre la Nacional 340 y la Vía Parque que une las dos ciudades, sin olvidar la enorme atracción que supone, para una mano de obra tradicionalmente especializada en los servicios como es la alicantina, la amplia oferta laboral en educación y sanidad que una ciudad del tamaño demográfico de Elche genera.

Así pues, las relaciones funcionales entre Alicante y Elche medidas a partir de la movilidad laboral todavía no son demasiado consistentes, aunque avanzan de manera lenta hacia una cierta integración, que el tiempo se encargará de confirmar o de desmentir. No obstante, aunque es difícil extraer resultados concluyentes con un análisis comparativo limitado sólo a dos fechas (1991 y 2001), parece que comienza a observarse una cierta asimetría en los intercambios laborales entre las dos ciudades. Así, la movilidad laboral de Elche a Alicante no es demasiado significativa (en términos relativos), ni para el conjunto de la población ilicitana, que como sabemos todavía tiene como mercado laboral más firme el estructurado alrededor del sector industrial, ni para

la oferta de empleo local alicantina. En cambio, Elche sí parece que comienza a constituir un mercado incipiente para Alicante, quizás no tanto por los efectos de una hipotética descentralización productiva dirigida hacia Elche, como por las posibilidades laborales que ofrece un mercado de trabajo amplio y próximo como el ilicitano.

Cuadro 4.23. *Movilidad laboral entre los municipios de Alicante y Elche, 1991 y 2001*

MUNICIPIOS	1991		2001	
	Total	% total POR/PTL	Total	% total POR/PTL
<b>POR</b> de Elche que trabaja en Alicante	1.229	2,4	2.446	3,0
<b>POR</b> de Alicante que trabaja en Elche	1.927	2,4	3.844	3,3
<b>PTL</b> de Alicante ocupados por ilicitanos	1.229	1,4	2.446	2,1
<b>PTL</b> de Elche ocupados por alicantinos	1.927	3,6	3.844	4,9

Nota: En gris "movilidad a Alicante" y en blanco "movilidad a Elche"

POR: Población Ocupada Residente (población de noche).

PTL: Puestos de Trabajo Localizados (población de día).

Fuente: INE, Censos de Población de 1991 y 2001. Elaboración propia.

En cualquier caso, convendría analizar el valor de los umbrales de movilidad laboral a partir de los cuales consideramos que una localidad está muy integrada con otra. Este valor, determinado en el 15% de movilidad<sup>91</sup> (sobre POR o PTL) para una situación de cohesión funcional (cifra que fija las *áreas de cohesión*), ¿es aceptable para estimar las relaciones funcionales de dos ciudades de tamaño medio-grande próximas espacialmente, de similar entidad y con economías aún diferenciadas? Pongamos un ejemplo. Para que Elche formara parte del área de cohesión de Alicante (que sería la cabecera) tendría que desplazar diariamente más de 12.000 trabajadores (el 15% de su POR) o bien recibir un número similar de ocupados desde Alicante (el 15% de su PTL). Alicante, por su parte, quedaría cohesionada a Elche (cabecera) si enviara a más de 17.000 trabajadores a Elche o si su oferta de empleo local pudiera absorber un valor equivalente de trabajadores ilicitanos. Viendo estas cifras resulta poco probable en un sistema (histórico) de ciudades como el español que pudiera darse entre dos ciudades de estas características una integración funcional de modo "oficial". Entonces, ¿cómo podemos saber el grado de integración real y posible en un entorno como el nuestro? Un breve análisis de la situación en otras áreas urbano-metropolitanas similares a la de Alicante-Elche quizás pueda ayudarnos a resolver esta cuestión.

En el cuadro 4.24, podemos ver los datos comparativos de movilidad laboral (por POR) entre 10 ciudades de 5 áreas urbanas-metropolitanas que guardan cierta

<sup>91</sup> En muchos estudios el valor de integración se ha elevado al 20% (Feria, 2010).

similitud con nuestra área de estudio. Son las áreas de Tarragona-Reus, Murcia-Cartagena, Oviedo-Gijón, Almería-El Ejido y Cádiz-Jerez. De entre todas ellas, el área de Tarragona-Reus es la más parecida a la de Alicante-Elche, en aspectos como la distancia, la diferencia relativa de población entre una y otra, las características sociolaborales, etc.

Cuadro 4.24. *Movilidad laboral en otras áreas polinucleares de España, 2001*

Áreas*	Dist. (Km.)	Desplazamientos de trabajadores	total	%1	Desplazamientos	total	%1
Tarragona – Reus (140.184) – (106.622)	13,4	De Tarragona a Reus	2.087	<b>4,3</b>	De Reus a Tarragona	3.737	<b>9,8</b>
Murcia – Cartagena (441.345) – (214.165)	54,6	De Murcia a Cartagena	1.876	<b>1,2</b>	De Cartagena a Murcia	1.996	<b>3,0</b>
Oviedo – Gijón (225.155) – (277.198)	32,1	De Oviedo a Gijón	2.549	<b>3,2</b>	De Gijón a Oviedo	5.996	<b>6,0</b>
Almería – El Ejido (190.013) – (85.389)	35,6	De Almería a El Ejido	2.536	<b>3,9</b>	De El Ejido a Almería	184	<b>0,6</b>
Cádiz – Jerez (125.826) – (208.896)	39,4	De Cádiz a Jerez	613	<b>1,5</b>	De Jerez a Cádiz	1.225	<b>2,1</b>
Alicante – Elche (284.580) – (194.767)	26,3	De Alicante a Elche	3.844	<b>3,3</b>	De Elche a Alicante	2.446	<b>3,0</b>

Áreas\*. Áreas urbanas bipolares y/o polinucleares. En paréntesis la población en 2010.

%1. Porcentaje de Población Ocupada Residente sobre el total de POR de la ciudad de origen.

Dist. (Km.). Distancia en Km. entre las dos ciudades del área medida en las vías de circulación más rápidas.

Fuente: INE, Censo de Población 2001 y Padrón de Habitantes 2010. Google Maps. Elaboración propia.

Según este cuadro, la movilidad entre las ciudades vecinas que hemos recogido no es demasiado diferente a la que se da entre Alicante y Elche. En términos absolutos hay valores similares a los alcanzados en nuestra área de estudio en Tarragona-Reus, Oviedo-Gijón y Murcia-Cartagena, aunque en cifras relativas las seis áreas señaladas se sitúan en valores de intercambio entre el 1% el 5% del POR. Es decir, prácticamente en todas las situaciones se está muy lejos de alcanzar el 15% mínimo exigido para poder hablar de integración funcional efectiva entre dos municipios, a pesar de que algunas de las áreas mencionadas sí están contempladas en diferentes estudios como áreas metropolitanas *de facto*. Es el caso del área metropolitana Oviedo-Gijón, a la que habría que agregar el núcleo de Avilés como tercer extremo de la llamada “Y asturiana” (también “Ciudad Astur”, Blanco, 2004), o de Cádiz-Jerez, denominada habitualmente como el área metropolitana de la “Bahía de Cádiz”. Ambas han sido reconocidas en el reciente trabajo de José María Feria (Feria, 2010), así como en el Atlas Estadístico de las Áreas Urbanas de España (Ministerio de Vivienda, 2007), en el que, por otra parte, también se admiten las áreas de Tarragona-Reus y Alicante-Elche, aunque en base a criterios no demasiado claros.

Las que quedan definitivamente fuera de cualquiera de los planteamientos consultados son Murcia-Cartagena y Almería-El Ejido. Sin entrar en detalles sobre la realidad de estas ciudades, sí podemos señalar que la baja movilidad laboral entre Murcia y Cartagena, sobre todo desde la capital regional, se debe en parte a la distancia que las separa (54,6Km.), sin olvidar las diferencias existentes entre las economías locales de una y otra ciudad<sup>92</sup>. Entre Almería y El Ejido pasa algo parecido, aunque en este caso es la capital provincial la que más se aproxima al mercado de trabajo de la segunda localidad de la provincia, El Ejido, población típica de “aluvión” surgida al amparo del *boom* de la agricultura intensiva, para la que la oferta laboral de la capital apenas tiene interés (representa sólo el 0,6% de su POR).

Por lo que respecta a las áreas de Oviedo-Gijón (y Avilés) y Cádiz-Jerez, consideradas en el trabajo de Feria como áreas metropolitanas polinuclear y reticular respectivamente, el cariz metropolitano les viene dado por la intensidad y la complejidad de los flujos laborales y residenciales que se dan en el conjunto del área (Feria, 2010). En ello tiene mucho que ver la red de asentamientos, muy densa en la “Y asturiana” y con localidades históricas muy pobladas en la “Bahía de Cádiz”. Además, en ambos casos los polos de atracción principales se sitúan separados (Oviedo-Gijón), cuando no en los extremos opuestos del área (Cádiz-Jerez), lo que, desde nuestro punto de vista, facilita las posibilidades de fusión de las diferentes áreas urbanas en una única estructura metropolitana. Esto es así porque los núcleos de población que se encuentran entre las dos o tres ciudades más importantes del área (o de las áreas) actúan a modo de charnela, “aproximando” las cabeceras y consolidando la organización y la articulación funcional interna.

Curiosamente, en las áreas de Alicante-Elche y Tarragona-Reus los dos municipios principales están situados de forma contigua en el espacio, una condición que parece no favorecer en exceso la aproximación funcional de los núcleos de población. Efectivamente, en Tarragona-Reus y Alicante-Elche, pero sobre todo en esta última, la cercanía de las cabeceras no parece intensificar las relaciones bidireccionales, sino todo lo contrario, ya que al ser dos ciudades con una tendencia histórica a darse la espalda, no dejan “espacio” posible para la integración, al desplegar sus respectivas

---

<sup>92</sup> Cartagena es una ciudad de tradición naval y militar, en la que juega un papel crucial la industria energética, aunque en los últimos años también se han desarrollado los servicios vinculados al turismo y la agricultura más intensiva. Murcia, en cambio, es de tradición agrícola, aunque su tamaño demográfico y su papel como capital regional ha hecho que se dinamicen todas las actividades del sector terciario, sobre todo las vinculadas a la administración pública, las finanzas, el comercio y los servicios educativos y sanitarios.

áreas de influencia en sentidos opuestos, en Alicante al norte y en Elche al sur. Buen ejemplo de ello en el plano de la expansión urbana es el enorme vacío existente todavía entorno a la Nacional 340, entre el límite municipal de Alicante y el núcleo urbano de Torrellano (casi 4 km más allá de la capital provincial), en término de Elche, en un tramo situado estratégicamente, con vistas al litoral y paralelo al Aeropuerto Internacional de El Altet.

Esta disposición de las ciudades más importantes hace, además, que las localidades de un área apenas tengan relación con las de la otra área, ni siquiera con las cabeceras. Como se puede ver en el cuadro 4.25, ninguno de los intercambios descritos supera el 4% de trabajadores desplazados sobre el total del POR o de PTL. Existe un mayor nivel de intercambios laborales entre el área de Elche (sin considerar la cabecera) y la capital provincial, aunque los 1.122 trabajadores desplazados a la misma se quedan en el 3,9% del total de POR del área. En Elche, por su parte, no alcanzan siquiera el 2% (826 trabajadores; el 1,8% de POR del área de Alicante sin considerar la cabecera). Las relaciones entre las dos áreas, al margen de los movimientos laborales a las cabeceras, son todavía más exiguas, ya que los desplazamientos de ocupados de una a otra área se sitúan entre el 0,4 y el 0,6 de los correspondientes PTL/POR.

Cuadro 4.25. *Movilidad laboral de las áreas de Alicante y Elche (sin considerar las cabeceras) entre sí y con las cabeceras de las áreas “opuestas”, 2001*

Áreas de partida de los desplazamientos laborales	POR que trabaja en Alicante		PTL ocupados por población residente en Alicante		POR que trabaja en Elche		PTL ocupados por población residente en Elche	
	Total	% total POR	Total	% total PTL	Total	% total POR	Total	% total PTL
"ÁREA DE ELCHE"	1.122	<b>3,9</b>	606	<b>2,3</b>	2.444	8,4	3.008	11,3
"ÁREA DE ALICANTE"	12.578	28,1	7.697	22,2	826	<b>1,8</b>	426	<b>1,2</b>
	POR que trabaja en el área de Alicante (sin la cabecera)		% sobre los PTL del área de Alicante (sin la cabecera)		POR que trabaja en el área de Elche (sin la cabecera)		% sobre los PTL del área de Elche (sin la cabecera)	
	Total	% total POR			Total	% total POR		
"ÁREA DE ELCHE"	174*	<b>0,6</b>	<b>0,6</b>					
"ÁREA DE ALICANTE"					152*	<b>0,4</b>	<b>0,5</b>	

\* Los desplazamientos con menos de 5 trabajadores (no accesibles a través de las estadísticas del INE por motivos de secreto estadístico), han sido considerados como movimientos de 2 trabajadores.

Fuente: INE, Censo de Población 2001. Elaboración propia.

Es decir, las relaciones entre Alicante y Elche no son muy fluidas en el ámbito laboral, pero tampoco representan un caso extraordinario en la España de las “rivalidades urbanas” entre entidades vecinas. La excepcionalidad, de darse, resulta del

bajo nivel de relaciones funcionales existente entre todos los componentes de las áreas, entre las cabeceras y entre el resto de localidades, aunque se puedan identificar algunos flujos de movilidad “interáreas” algo más intensos (entre Santa Pola y Alicante –563 desplazamientos- o entre San Vicente del Raspeig y Elche –375-).

Por lo que respecta a las características sociolaborales de los intercambios de trabajadores entre las localidades de Alicante y Elche, último aspecto que vamos a analizar en este apartado, son sumamente interesantes, ya que nos dan una información muy valiosa sobre el tipo de relación existente entre los dos mercados de empleo locales, en relación tanto a los sectores (y establecimientos) de actividad económica como a los tipos de ocupación predominante en los movimientos laborales que se dan entre las dos ciudades.

Tal y como se puede apreciar en el cuadro 4.26 y en las figuras correspondientes (gráficos 4.5 y 4.6), los desplazamientos laborales de Alicante a Elche no están motivados por la atracción de la industria ilicitana, como quizás se podría esperar teniendo en cuenta la importancia y el dinamismo de ésta, sino que dependen casi exclusivamente de los servicios generados por el mercado de empleo de Elche. Así, más del 80% de los ocupados alicantinos (3.125 ocupados) con empleo en Elche trabajan en los servicios, seguido de la industria (431; el 11,2% del total de desplazamientos a Elche), la construcción (224; el 5,8%) y la agricultura (64; el 1,7%). En el ámbito de los servicios, las actividades vinculadas con la educación, la sanidad y los transportes son, con diferencia, las que más trabajadores atraen desde la capital provincial, ya que en conjunto emplean a 1.852 alicantinos, casi el 50% de todos los que se desplazan diariamente a trabajar a Elche. En un segundo escalón, se sitúan los establecimientos comerciales y la administración pública, con 391 y 303 trabajadores respectivamente (el 10,2% y el 7,9%). Como es lógico teniendo en cuenta estas cifras, el tipo de ocupación predominante de los trabajadores de Alicante con empleo en Elche es el de profesional técnico, de carácter “científico/intelectual” y en menor medida “de apoyo”. En total suman 1.454 ocupados, casi el 40% de los trabajadores desplazados. También son importantes los de tipo administrativo (622 ocupados, el 16,2% del total de POR con empleo en Elche) y los trabajadores de los servicios de restauración y vendedores comerciales (556; el 14,5%).

Como ya hemos adelantado en páginas anteriores, detrás de estas cifras se encuentra el enorme volumen del mercado ilicitano de servicios básicos para la población (educación y sanidad), que constituye una oferta laboral muy atractiva para la

mano de obra alicantina. Conviene recordar que en Elche hay dos grandes hospitales públicos de carácter comarcal (el Hospital General d'Elx y el Hospital del Vinalopó) y tres universidades (la Miguel Hernández, la UNED y la privada CEU-Cardenal Herrera), al margen de las decenas de colegios de educación infantil, centros de secundaria y unidades de salud y clínicas privadas repartidas por todo el municipio. Algunos de estos centros fueron construidos en la década de 1970 (la UNED en 1975 y el Hospital General en 1978), momento en el que la mano de obra ilicitana estaba muy especializada en la industria del calzado, con lo que muchos alicantinos aprovecharon las oportunidades laborales que ofrecía un segmento del mercado “nuevo”, en el que no había mucha competencia por parte de la mano de obra local. Otras dotaciones son más recientes, como la Universidad Miguel Hernández, el CEU-Cardenal Herrera y el Hospital del Vinalopó, este último inaugurado en junio de 2010, de manera que en los próximos Censos de Población podría aumentar más la movilidad laboral de Alicante a Elche, aunque, por otro lado, la mano de obra ilicitana está hoy más preparada para acceder a los empleos generados por las nuevas dotaciones e infraestructuras de servicios de la ciudad. En cualquier caso, resulta interesante comprobar como los trabajadores alicantinos con empleo en Elche tienen un nivel sociolaboral superior al del resto de ocupados de la capital, cuestión que enlaza tanto con las posibilidades de la oferta de empleo de Elche como con la mayor movilidad laboral de los estratos sociolaborales más cualificados (gráficos comparados en los gráficos 4.5 y 4.6).

Al margen de la movilidad entorno a los servicios públicos, también merece ser destacada la importancia de los trabajadores alicantinos ocupados en los transportes, las comunicaciones y el almacenamiento, actividades muy bien representadas en el Parque Empresarial de Elche, que se ha convertido en un referente para las empresas de transporte y logística en general. Algunas de estas empresas no son originarias de Elche, sino que proceden de otras localidades de la provincia de Alicante, entre ellas de la propia capital, lo que podría explicar los intensos movimientos intermunicipales Alicante-Elche en esta actividad concreta. Además, la óptima localización de este enclave, que se encuentra situado a sólo 10 km de Alicante (y a 6 km de Elche), representa una oportunidad para la mano de obra de esta población, que tiene a su alcance un espacio de cerca de 3 millones de m<sup>2</sup>, en el que se asientan más de 450



empresas, que dan empleo a unos 8.000 trabajadores<sup>93</sup>. Sin embargo, la actuación de Elche-Parque Empresarial no surge para captar, como principal objetivo, empresas de Alicante, sino que se trata de un proyecto cuyo propósito original es poner al alcance de las empresas de Elche una oferta de suelo industrial de calidad y a precios competitivos, con el propósito final de evitar su salida del término municipal, algo que comenzó a ocurrir con cierta fuerza en la década de 1980. De hecho, el Parque empresarial supuso la “recuperación” para el municipio de algunas de sus empresas más emblemáticas, como la empresa de calzados “Panama Jack”, cuya sede se encontraba en Crevillent.

Cuadro 4.26. *Trabajadores residentes en Alicante con empleo en Elche, 2001*

	Según sector de actividad																
	Agricultura		Construcción				Industria				Servicios						
	total	%	total	%	total	%	total	%									
	64	1,7	224	5,8	431	11,2	3.125	81,3									
Según tipo de actividad del establecimiento (a 1 letra de la CNAE93)																	
CÓDIGOS INE	A	B	C	D	E	F	G	H	I	J	K	L	M	N	O	P	Q
	63	0	1	406	25	224	391	154	606	158	199	303	696	550	54	14	0
Según tipo de ocupación (a 1 dígito de la CNO94)																	
CÓDIGOS INE	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9							
	8	239	1.053	401	622	556	30	371	256	308							

Según tipo de **actividad del establecimiento** (a 1 letra de la CNAE93):

A: Agricultura, ganadería, caza y silvicultura

B: Pesca

C: Industrias extractivas

D: Industria manufacturera

E: Producción y distribución de energía eléctrica, gas y agua

F: Construcción

G: Comercio; reparación de vehículos de motor, motocicletas, ciclomotores y artículos personales y de uso doméstico

H: Hostelería

I: Transporte, almacenamiento y comunicaciones

J: Intermediación financiera

K: Actividades inmobiliarias y de alquiler; servicios empresariales

L: Administración pública, defensa y seguridad social obligatoria

M: Educación

N: Actividades sanitarias y veterinarias; asistencia social

O: Otras actividades sociales y de servicios prestados a la comunidad; servicios personales

P: Actividades de los hogares

Q: Organismos extraterritoriales

Según **tipo de ocupación** (a 1 dígito de la CNO94):

0: Fuerzas armadas

1: Dirección de las empresas y de las administraciones públicas

2: Técnicos y profesionales científicos e intelectuales

3: Técnicos y profesionales de apoyo

4: Empleados de tipo administrativo

5: Trabajadores de los servicios de restauración, personales, protección y vendedores de los comercios

6: Trabajadores cualificados en la agricultura y en la pesca

7: Artesanos y trabajadores cualificados de las industrias manufactureras, la construcción, y la minería, excepto los operadores de instalaciones y maquinaria

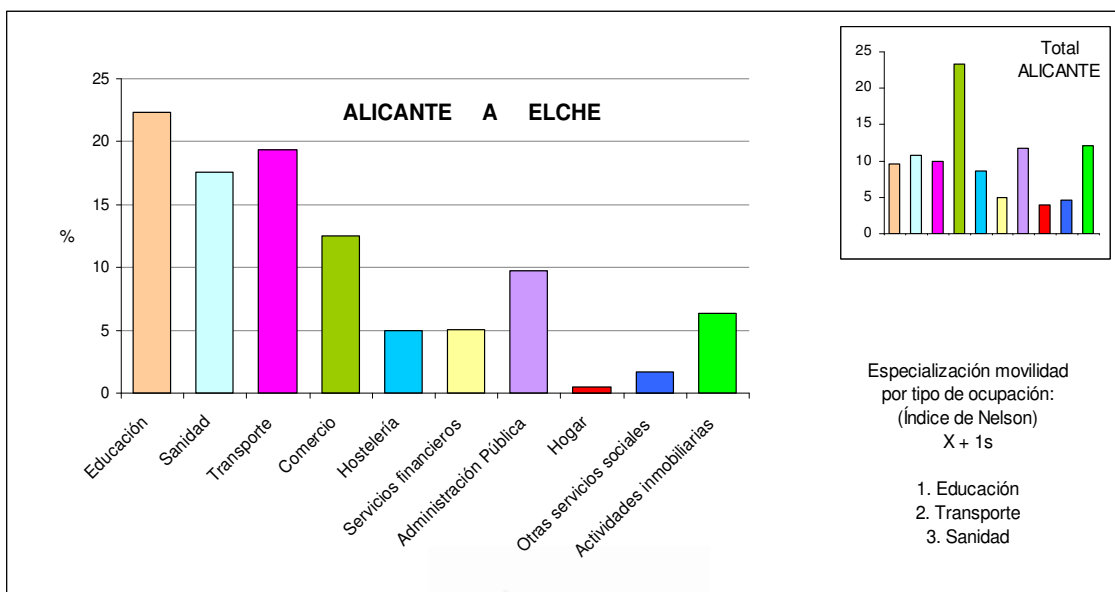
8: Operadores de instalaciones y maquinaria, y montadores

9: Trabajadores no cualificados

Fuente: INE, Censo de Población 2001. Elaboración propia.

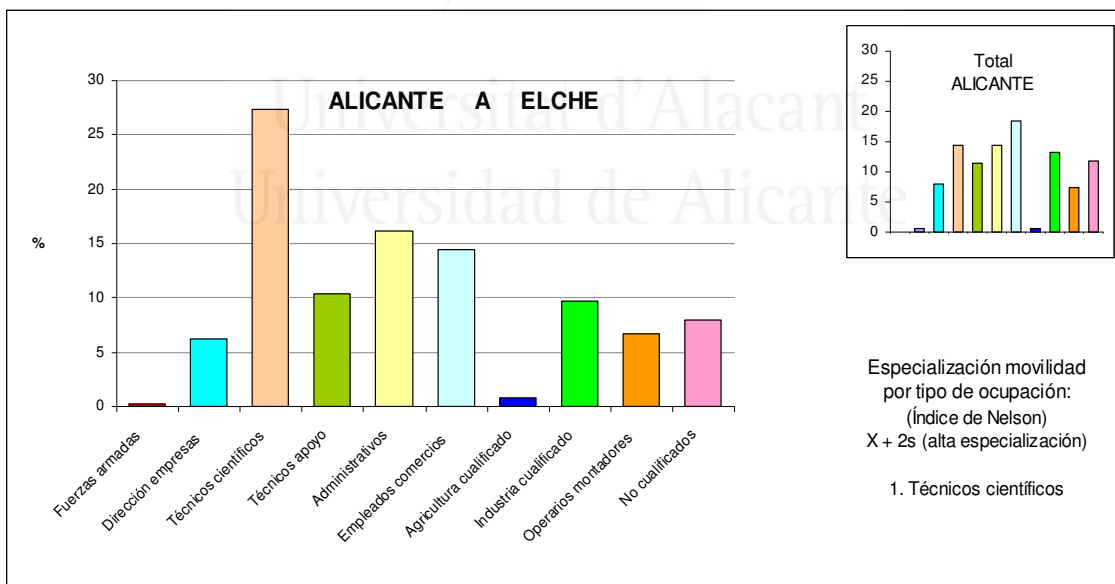
<sup>93</sup> Diario *Información*, 10 de enero de 2009. Recientemente han finalizado las obras de la tercera fase de ampliación, que según el Ayuntamiento de Elche consolidará el parque empresarial como uno de los más importantes del Mediterráneo, con 900 empresas y 16.000 trabajadores (Diario *Información* 10/01/2009).

Gráfico 4.5. Población Ocupada Residente (POR) en Alicante con empleo en el municipio de Elche. Distribución del empleo por tipo de actividad. 2001



Fuente: INE, Censo de Población de 2001. Elaboración propia.

Gráfico 4.6. Población Ocupada Residente (POR) en Alicante con empleo en el municipio de Elche. Distribución del empleo por tipo de ocupación. 2001



Fuente: INE, Censo de Población de 2001. Elaboración propia.

Por lo que respecta a los desplazamientos laborales de Elche a Alicante (2.446 en 2001), también están vinculados al sector de los servicios (como los Alicante-Elche), ya que un 70,2% de los ilicitanos con empleo en la capital trabaja en este sector (un total de 1.716 ilicitanos). El resto lo hace sobre todo en la industria (14,8%; 371) y la construcción (12,5%; 305). Entre las actividades de servicios, destacan el comercio, los transportes y las actividades inmobiliarias, que dan empleo al 36% de los trabajadores de Elche ocupados en Alicante (un total de 891 ocupados). Le siguen la educación, la sanidad y la administración pública (505 ocupados, un 20% del total de desplazados). Respecto al tipo de ocupación, el equilibrio es mucho mayor, ya que hasta 6 categorías sobrepasan el 10% de ocupados. Se trata de los “técnicos científicos” (425 trabajadores; 17,4% de los desplazados a Alicante), los “técnicos de apoyo” (303; 12,4%), los “administrativos” (355; 14,5%), los “empleados en restauración/comercio” (327; 13,4%), los “industriales cualificados” (401; 16,4%) y, por último, los “operadores montadores de maquinaria” (259; 10,6%).

Las características sociolaborales de los trabajadores ilicitanos desplazados a Alicante están relacionadas directamente con los rasgos del mercado de trabajo de la capital. Así, la elevada cifra de ocupados residentes en Elche que trabajan en restaurantes, comercios e inmobiliarias de Alicante, se debe a que estas actividades tienen un peso muy relevante en la economía de la capital y en su oferta de empleo local. Sólo los empleados en la industria manufacturera y los operadores/montadores de maquinaria son más importantes en el flujo laboral ilicitano hacia Alicante que en la estructura sociolaboral alicantina, lo que sin duda se debe a la alta especialización de los trabajadores de Elche en esos segmentos laborales.

Otra cuestión interesante, con la que podemos concluir, es la diferencia de cualificación existente entre los dos flujos laborales. El flujo Elche-Alicante, protagonizado por los ocupados ilicitanos con empleo en Alicante, aunque consigue acceder a puestos de trabajo en la sanidad y la educación (en una proporción similar a la que se da en el conjunto de ocupados residentes en Elche), tiene una proporción mayor de trabajadores “dependientes” de establecimientos (comercio, restauración, inmobiliarias, etc.), administrativos e industriales, cuyas cualificaciones profesionales, responsabilidades laborales y, con toda seguridad, nivel de ingresos, son inferiores a la de los alicantinos con empleo en Elche. Estos últimos son muy importantes en el ámbito de la educación y la sanidad, actividades en las que destacan los trabajadores técnicos de cualificación alta. Sin duda, estos contrastes apuntan a la existencia de diferencias en

los mercados locales de empleo, pero también a cuestiones de más calado en el ámbito de las relaciones funcionales, como las referentes a la jerarquía urbana, que determina el grado de concentración de servicios cualificados, o a la capacidad de retención de la mano de obra cualificada, que está relacionada con la oferta, calidad y diversidad de los espacios residenciales (sin olvidar otros aspectos más sociológicos, relacionados con la elección de la vivienda principal, como la identidad local o el sentimiento de pertenencia), en los que la capital provincial parece estar mejor posicionada.

Cuadro 4.27. *Trabajadores residentes en Elche con empleo en Alicante, 2001*

	Según <b>sector de actividad</b>																
	Agricultura		Construcción				Industria				Servicios						
	total	%	total	%	total	%	total	%									
	64	2,6	305	12,5	361	14,8	1.716	70,2									
Según tipo de <b>actividad del establecimiento</b> (a 1 letra de la CNAE93)																	
CÓDIGOS INE	A	B	C	D	E	F	G	H	I	J	K	L	M	N	O	P	Q
	62	<5	<5	313	46	305	339	89	261	114	291	174	181	150	82	32	<5
Según <b>tipo de ocupación</b> (a 1 dígito de la CNO94)																	
CÓDIGOS INE	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9							
	11	149	425	303	355	327	25	401	259	191							

Según tipo de **actividad del establecimiento** (a 1 letra de la CNAE93):

A: Agricultura, ganadería, caza y silvicultura

B: Pesca

C: Industrias extractivas

D: Industria manufacturera

E: Producción y distribución de energía eléctrica, gas y agua

F: Construcción

G: Comercio; reparación de vehículos de motor, motocicletas, ciclomotores y artículos personales y de uso doméstico

H: Hostelería

I: Transporte, almacenamiento y comunicaciones

J: Intermediación financiera

K: Actividades inmobiliarias y de alquiler; servicios empresariales

L: Administración pública, defensa y seguridad social obligatoria

M: Educación

N: Actividades sanitarias y veterinarias; asistencia social

O: Otras actividades sociales y de servicios prestados a la comunidad; servicios personales

P: Actividades de los hogares

Q: Organismos extraterritoriales

Según **tipo de ocupación** (a 1 dígito de la CNO94):

0: Fuerzas armadas

1: Dirección de las empresas y de las administraciones públicas

2: Técnicos y profesionales científicos e intelectuales

3: Técnicos y profesionales de apoyo

4: Empleados de tipo administrativo

5: Trabajadores de los servicios de restauración, personales, protección y vendedores de los comercios

6: Trabajadores cualificados en la agricultura y en la pesca

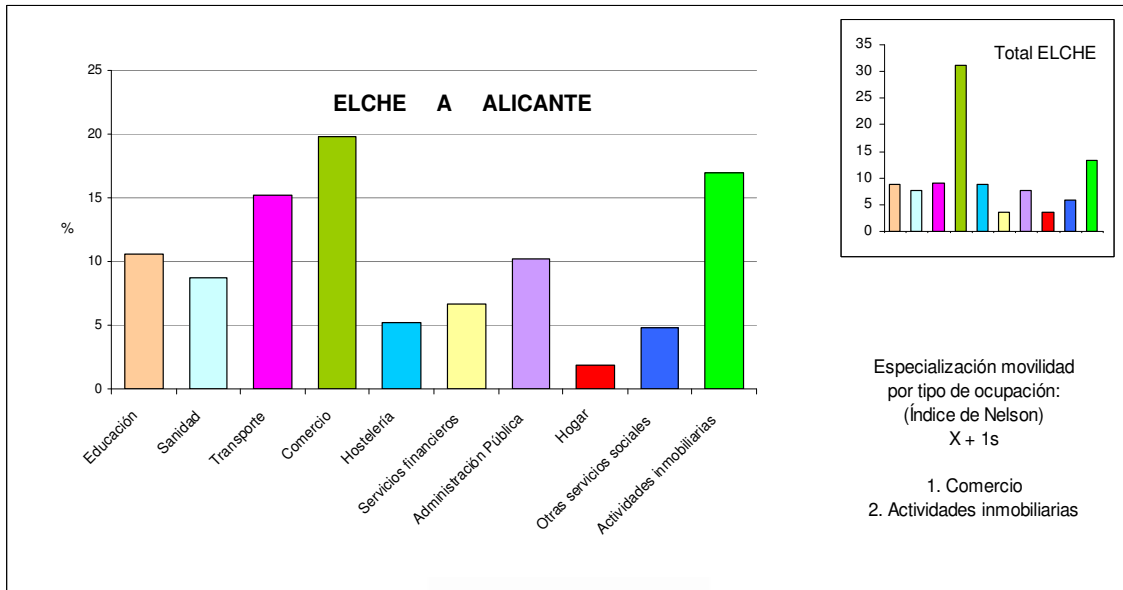
7: Artesanos y trabajadores cualificados de las industrias manufactureras, la construcción, y la minería, excepto los operadores de instalaciones y maquinaria

8: Operadores de instalaciones y maquinaria, y montadores

9: Trabajadores no cualificados

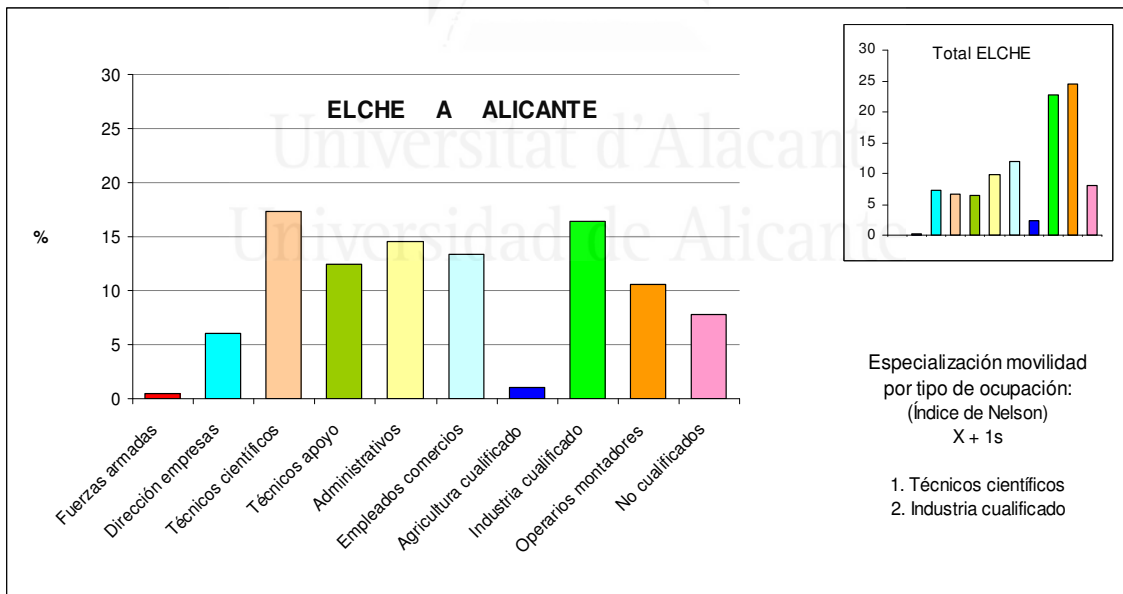
Fuente: INE, Censo de Población 2001. Elaboración propia.

Gráfico 4.7. Población Ocupada Residente (POR) en Elche con empleo en el municipio de Alicante. Distribución del empleo por tipo de actividad. 2001



Fuente: Censo de Población de 2001, INE. Elaboración propia.

Gráfico 4.8. Población Ocupada Residente (POR) en Elche con empleo en el municipio de Alicante. Distribución del empleo por tipo de ocupación. 2001



Fuente: Censo de Población de 2001, INE. Elaboración propia.

## **5. LA MOVILIDAD RESIDENCIAL Y LOS DESPLAZAMIENTOS POR SEGUNDA RESIDENCIA EN LAS ÁREAS DE ALICANTE Y ELCHE**

### **5.1. La movilidad residencial**

#### *5.1.1. Introducción*

La movilidad residencial de los hogares metropolitanos ha pasado a ser el componente de mayor peso de las nuevas dinámicas demográficas, así como la corriente “migratoria” dominante en los últimos 25 años, a la que únicamente se ha acercado en fechas recientes la inmigración extranjera (Pujadas, 2009). La movilidad residencial, en un sentido amplio, implica cualquier cambio de vivienda, sea éste fruto de un proceso migratorio o de movimientos intramunicipales. No obstante, como ya hemos puesto de manifiesto en los apartados anteriores, en este trabajo utilizamos la expresión “movilidad residencial” en su acepción más restringida, que hace referencia a los cambios de vivienda que tienen lugar dentro de los espacios de vida colectivos de la población, sean estos comprendidos por un único municipio o por varios. Esta acepción implica cierto tipo de migraciones estadísticas que, sin embargo, no encajan de manera adecuada en la definición de migración, tal como plantea el diccionario de la Unión Internacional para el Estudio Científico de la Población (Feria, 2008). Este es el caso de los movimientos de residencia intermunicipales que tienen lugar en áreas urbanas integradas, que en otros estudios son denominados también como “migraciones internas o metropolitanas” (Pujadas, 2005), y que aquí quedan recogidos en la expresión “movilidad residencial”.

Los cambios de vivienda intermunicipales han alimentado el avance de la ciudad metropolitana desde sus inicios. En una primera fase, a través de flujos de inmigración desde el medio rural a la ciudad, causantes de fuertes crecimientos de población y de la expansión de la urbe, que por entonces todavía no había perdido por completo su compacidad. Más recientemente, con desplazamientos residenciales desde la ciudad a la periferia metropolitana. Estos últimos han supuesto una alteración de la dinámica habitual de crecimiento demográfico, en beneficio de las localidades periféricas, hacia donde se dirige la expansión urbana, de forma más dispersa y fragmentada. En esta fase del desarrollo urbano (de descentralización o de desconcentración) los cambios de residencia no generan cambios radicales en los espacios de vida colectivos, ya que la

población mantiene los vínculos –de ocio, de trabajo, de familia, etc.– con la ciudad central donde se ubicaba su residencia anterior. En realidad, aunque los desplazamientos intermunicipales de residencia representan (desde el punto de vista estadístico) un cambio de municipio de empadronamiento, no constituyen una salida de la “ciudad real” en la que se reside, por lo que están más cerca de los movimientos residenciales intraurbanos que de las verdaderas migraciones, tal y como hemos señalado. De hecho, dado que este tipo de movilidad intermunicipal es una mera consecuencia de la extensión de los límites de las áreas metropolitanas, debemos considerarla como parte de la movilidad residencial interna, junto con los cambios de residencia que se producen dentro del municipio central, que tampoco deben ser minusvalorados (Susino, 2001).

El estudio geográfico de la movilidad residencial presenta ciertas dificultades, ya que supone tener en cuenta simultáneamente los componentes de la oferta y la demanda en sus diferentes dimensiones espaciales (Rhein, 1990). La oferta implica de manera directa la construcción de viviendas, que depende de otros muchos factores (disponibilidad de suelo, directrices del planeamiento urbano, magnitud de la demanda, características de los emplazamientos, especulación, etc.), los cuales determinan en mayor o menor grado la intensidad del proceso y la ocupación final del espacio. La demanda, por su parte, juega un papel crucial, no sólo como condicionante inicial del volumen de la oferta, sino también de las características de la vivienda y de los espacios residenciales resultantes, ya que estas características están directamente relacionadas con los rasgos sociodemográficos de la población que los ocupa. En efecto, muchos cambios de vivienda tienen lugar en el marco del ciclo de vida de las personas y las familias, que determina mayores necesidades de vivienda en el momento de la formación de los nuevos hogares y en alguna de las etapas vitales de la unidad familiar (por ejemplo, cuando se amplía la familia), afectando más, por consiguiente, a unos contingentes demográficos concretos: población joven en edad de emancipación y familias con hijos. Estos grupos diferenciados de la demanda caracterizan, incluso, los dos tipos de movilidad residencial, la intermunicipal (más metropolitana), que protagonizan sobre todo los jóvenes, y la intramunicipal, con un mayor componente familiar<sup>94</sup>.

---

<sup>94</sup> A esta diferenciación de la movilidad intramunicipal e intermunicipal atendiendo a las edades llega Joaquín Susino (Susino, 2010) tras el estudio de las componentes de la movilidad residencial en ocho áreas metropolitanas españolas: Bilbao, Asturias, Sevilla, Valencia, Cádiz, Madrid, Barcelona y Girona.

La movilidad residencial constituye, por lo tanto, un factor que explica –es causa de– la aparición y el desarrollo de la ciudad metropolitana, y un elemento descriptor de su dinámica y organización (Feria, 2010b). En efecto, la movilidad residencial, impulsada por las necesidades de la demanda y satisfecha por la oferta inmobiliaria, implica directamente la ocupación de unidades residenciales, la mayoría de ellas de nueva construcción, con lo que movilidad residencial y crecimiento urbano van irremediablemente unidos. Además, dado que muchos cambios de vivienda llevan aparejado un cambio del municipio de residencia, sin que ello represente una pérdida real de los vínculos con los espacios de vida cotidianos (de ocio, trabajo, familia, etc.), la movilidad residencial contribuye de manera destacada a la fusión (funcional) de los límites intermunicipales. Por estos motivos, la movilidad residencial es considerada como una variable de enorme interés en los estudios sobre las áreas metropolitanas.

De forma abreviada, muchos autores han definido las áreas metropolitanas como áreas polinucleares con un mercado unitario de trabajo y vivienda. En este sentido, la movilidad residencial representa la componente más precisa para medir el grado de integración de los mercados residenciales municipales, de la misma manera que la movilidad laboral lo es para los mercados de trabajo. Sin embargo, entre ambas variables existe una diferencia esencial en el ámbito de los estudios metropolitanos. La movilidad laboral cotidiana pone en relación espacios residenciales y espacios productivos, más allá de los límites municipales, pero su intensidad no necesariamente está relacionada con los procesos de expansión urbana, inherentes al fenómeno metropolitano. Es el caso de localidades en las que el dinamismo de una actividad económica concreta genera una atracción laboral en los municipios del entorno; ocurre por ejemplo en el pequeño núcleo de Guadalest (180 habitantes en 2001<sup>95</sup>), en el interior de Alicante, hacia donde se dirigen diariamente muchos trabajadores de la localidad vecina de Benifato, debido al dinamismo de sus actividades turístico-comerciales, sin que ello tenga relación alguna con fenómenos urbanos como el de la descentralización productiva o la dispersión residencial, causantes de la movilidad laboral en ciudades más grandes. La movilidad laboral es, por lo tanto, un fenómeno relativamente cotidiano, que afecta a núcleos rurales y urbanos próximos, pero también a ciudades muy distanciadas desde el punto de vista espacial<sup>96</sup>. Por el contrario, la intensidad de la

---

<sup>95</sup> INE, Censo de Población 2001.

<sup>96</sup> Los desplazamientos por trabajo a grandes distancias apoyados en infraestructuras de transporte como el AVE (Alta Velocidad Española) son un buen ejemplo (Martín y Nombela, 2008).



movilidad residencial, sobre todo en su componente intermunicipal (aunque también en la intramunicipal), sí guarda relación directa con los procesos de expansión urbana, ya que los cambios de residencia suelen implicar casi siempre nueva construcción de viviendas<sup>97</sup>. Consiguientemente, la movilidad residencial se intensifica y afianza cuando el fenómeno metropolitano (y otros fenómenos espaciales vinculados al “desbordamiento urbano” municipal, como el de la “conurbación”) está plenamente consolidado.

Por todo ello, la variable de la movilidad laboral, que es la más utilizada para determinar la existencia de unidades funcionales, suele ir acompañada de otros indicadores formales (por ejemplo, la densidad o el volumen de población; Feria, 2004), cuando se trata de discernir si una unidad funcional concreta es un área metropolitana. En cambio, la movilidad residencial, entendida como los cambios de vivienda producidos en un área en el que dichos cambios no representan modificaciones sustanciales de los espacios de vida colectivos, parece definir con más precisión los límites espaciales del fenómeno metropolitano. No obstante, el uso de la movilidad residencial como variable de determinación de las fronteras de lo metropolitano, precisa la delimitación previa de un área espacial y funcional de referencia, para lo cual resulta imprescindible utilizar la movilidad laboral, que de nuevo aparece como un indicador básico para establecer modelos de organización espacial. Este proceso ha sido empleado recientemente por José María Feria en las áreas metropolitanas andaluzas (Feria, p. 137, 2008):

*«Para la delimitación de áreas metropolitanas como mercados unitarios de trabajo y vivienda partimos, por tanto, de los ámbitos delimitados a partir de la movilidad cotidiana por razón de trabajo. Ámbitos funcionales en que la cohesión interna se produce a través de los mercados de trabajo. Tomándolos como punto de partida, el paso siguiente es analizar la movilidad residencial para delimitar **áreas metropolitanas restringidas**, donde se verifique una doble unidad funcional, de los mercados de trabajo y vivienda. El objetivo es restringir el ámbito a aquellos municipios cuyo mercado de vivienda sea sustancialmente metropolitano, y no solo local».*

---

<sup>97</sup> No ocurre por ejemplo cuando una familia se desplaza a una vivienda vacía o de segunda residencia ya construida en alguna localidad próxima. En estos casos la vivienda ha podido ser levantada al margen del dinamismo de la ciudad central, tal y como sucede cuando se ocupa de forma permanente una vivienda secundaria tradicional.

La propuesta de Feria se completa con el análisis de los valores de la movilidad residencial a través de su representación cartográfica mediante vectores de flujos, y de una serie de indicadores sencillos, que ilustran los diferentes aspectos de la movilidad residencial. Los flujos (de entrada y de salida) de movilidad de residentes entre los municipios de un área, dibujados con trazos proporcionales según su volumen, permite ilustrar de manera clara la dimensión y la organización espacial de los procesos urbano-metropolitanos en el territorio, por lo que su uso está ya extendido entre los investigadores españoles (Feria, Pujadas, Salom, etc.). En cuanto a los indicadores, Feria propone la aplicación de tres tasas, la de “movilidad residencial total”, la de “movilidad metropolitana” y la de “saldo de movilidad residencial”, que son muy similares a las tasas migratorias homólogas. El proceso metodológico utilizado por Feria, que ofrece unos resultados muy interesantes, ha sido aplicado con algún matiz en nuestro trabajo, tal y como veremos más adelante.

La movilidad residencial, al margen de su interés como criterio básico para determinar mercados de vivienda unitarios, detrás de los cuales pueden esconderse fenómenos espaciales como el de la metropolización, constituye un fenómeno esencialmente demográfico, cuyas consecuencias en este ámbito no podemos ni debemos olvidar. Los cambios de residencia generan de manera inmediata una redistribución espacial de la población, cuyo efecto más llamativo en las áreas metropolitanas es, sin duda, el incremento de población experimentada por los municipios próximos a la ciudad central, que es la entidad que aporta esos “nuevos” contingentes. Ese trasvase de población del centro a la periferia puede hacer disminuir de forma considerable el crecimiento demográfico de la cabecera metropolitana, hasta provocar incluso una pérdida real de población, extremo que sucede sobre todo en áreas metropolitanas consolidadas y de cierta entidad. Pero además, la movilidad espacial también constituye un agente activo de las transformaciones sociales que se producen en el espacio. En efecto, las nuevas áreas residenciales se construyen en una ubicación concreta y con unas características y calidades determinadas, dando lugar a un producto, cuyo precio condiciona (y limita) su consumo, provocando así una segmentación socioeconómica y demográfica del espacio resultante.

Otros aspectos vinculados a la movilidad residencial, como la relación entre ésta y la tipología de los hogares, el ciclo de vida de las personas y las familias o los motivos que esconde la elección residencial (de los que son un buen ejemplo tanto los trabajos aplicados a las áreas metropolitanas de Andalucía, realizados por Feria, Susino y su

equipo de investigadores, como los de la región metropolitana de Barcelona, llevados a cabo por Isabel Pujadas y el grupo de geógrafos del Departamento de Geografía Humana de la Universidad de Barcelona), están presentes en la explicación del fenómeno de la movilidad residencial en nuestro ámbito de estudio, aunque sin ser abordados en profundidad. Básicamente han servido de apoyo en el análisis de la movilidad residencial, utilizada como variable y factor explicativo de los procesos urbano-metropolitanos en Alicante-Elche, pero sin el tratamiento específico que el interés sociodemográfico de estos aspectos merece, al no ser éste el objetivo principal de la presente investigación.

Por lo que respecta a las fuentes de estudio de la movilidad residencial, hemos recurrido básicamente a la explotación de los Censos de Población de 1991 y 2001, ya que ambos incorporan preguntas sobre la residencia actual (en la fecha censal) y el lugar en el que se encontraba la residencia de los encuestados 10 años antes (en la anterior fecha censal). Esta pregunta hace posible realizar un seguimiento de los cambios de vivienda de la población en periodos que no son ni excesivamente largos ni demasiado cortos, lo que nos permite realizar un análisis evolutivo bastante certero de la movilidad residencial (intermunicipal e intramunicipal) experimentada por un municipio en un periodo concreto.

En el caso de los movimientos intermunicipales, el interés principal radica en que podemos conocer tanto el municipio de origen como el de destino de los migrantes, de manera que resulta muy sencillo establecer la trayectoria espacial de los flujos de movilidad residencial. El lugar de origen de los residentes incorporados (entradas) se obtiene a través de la propia pregunta censal sobre el cambio de vivienda de los habitantes del municipio en cuestión (municipio de residencia en el año censal anterior). En cambio, la localidad de destino de los que deciden cambiar de municipio de residencia (salidas) sólo puede conocerse analizando los datos de procedencia de los residentes del municipio de acogida. En este caso, resulta más pragmático seleccionar previamente los municipios sobre los que deseamos constatar el grado de atracción residencial que éstos ejercen sobre la población de la localidad o las localidades que nos interesan. En nuestro caso, Alicante y Elche, y como localidades de referencia, las de sus respectivas áreas funcionales, delimitadas a partir de los desplazamientos residencia-trabajo.

En cuanto a la movilidad intramunicipal, el Censo de Población de 1991 incorporaba a la pregunta sobre el lugar de residencia en 1981 la respuesta “mismo

municipio distinto domicilio”. Gracias a ello, resultaba muy sencillo valorar la magnitud de los cambios de residencia dentro de un municipio determinado. En cambio, en el Censo de 2001 no aparece esta opción, aunque se pregunta por el año de llegada del hogar a la vivienda; cruzando los datos de los que en 1991 vivían en el mismo municipio con los que forman parte de hogares llegados con posterioridad a la vivienda, se obtiene una aproximación a la movilidad residencial intramunicipal (Feria, 2008). Esta posibilidad nos permite establecer análisis evolutivos en este ámbito de la movilidad.

Otra fuente de gran interés para estudiar la movilidad residencial en particular y el conjunto de las migraciones por extensión, es la Estadística de Variaciones Residenciales (EVR), elaborada por el Instituto Nacional de Estadística a partir de la explotación de la información relativa a las altas y bajas por cambios de residencia registradas en los Padrones municipales. Su calidad y cobertura ha aumentado a lo largo de los años, debido a cambios en las normas administrativas que regulan el registro del padrón (el paso a registro continuo), a cambios técnicos (la informatización) y a cambios sociales (las necesidades de la población para inscribir las altas y bajas en el padrón) (Feria, 2008). Como consecuencia, la EVR ha pasado de adolecer de un cierto subregistro hasta hace sólo unos años (Pujadas, 2005), a una más que posible sobreestimación, ya que darse de alta en el Padrón tiene en la actualidad muchas implicaciones interesantes, tanto para el ciudadano (elecciones, enseñanza pública, regularización de extranjeros, etc.) como para la administración pública (fiscalidad, financiación, etc.) (Feria, 2008).

A diferencia de lo que ocurre con el Censo de Población, las variaciones residenciales anuales de la EVR no hacen referencia al número de personas que llevan a cabo una variación residencial, sino al número de variaciones efectuadas, ya que un ciudadano puede cambiar su residencia de un municipio a otro más de una vez en un año, aunque esta posibilidad no sea muy frecuente en la práctica real. Así pues, en periodos cortos, uno o dos años, “variaciones” y “personas” tenderían a asimilarse. También es necesario resaltar que la EVR recoge siempre movimientos intermunicipales, por lo que no resulta útil para estudiar la movilidad residencial intramunicipal. En nuestra investigación, esta estadística ha servido básicamente para cubrir el vacío de información sobre movilidad existente entre los dos últimos censos de población, el de 2001 y el de 2011 (en elaboración).

### 5.1.2. *Algunas consideraciones previas respecto a la movilidad residencial y los movimientos migratorios en las áreas de Alicante y Elche.*

Tal y como hemos mencionado, los cambios de residencia intermunicipales que tienen lugar en áreas funcionales consolidadas constituyen casos bastante claros de movilidad residencial. Sin embargo, cabe preguntarse cómo definir los flujos de residentes entre localidades más o menos próximas desde el punto de vista espacial que, sin embargo, se hallan alejadas de la cohesión funcional, al menos en el ámbito de la movilidad laboral. ¿Puede considerarse como migración la movilidad residencial de Alicante a Benidorm (450 individuos en el periodo 1991-2001)? ¿Y de Elche a Torrevieja (176 en el mismo periodo)? Como se puede intuir, la frontera entre los cambios de vivienda considerados como movilidad residencial y aquellos otros calificados como migración, no es ni mucho menos nítida, ya que, al igual que ocurre con otros fenómenos espaciales, la determinación estricta de los límites de los espacios de vida colectivos no deja de ser una cierta entelequia. En estos casos, resulta más preciso hablar de gradientes y probabilidades, aunque ello no implica renunciar a las medidas necesarias para aproximarse a su extensión y configuración (Susino, 2001).

Las áreas funcionales de Alicante y Elche delimitadas a través de las áreas de centralidad laboral no constituyen espacios de vida colectivos *sensu stricto*, aunque la mayor parte de los cambios de vivienda que acogen son más propios de la movilidad residencial que de la migración. De la misma manera, muchos de los flujos residenciales intermunicipales de la provincia de Alicante, aún hallándose lejos de la intensidad requerida por los procesos de integración funcional, pertenecen sin duda al ámbito conceptual de la movilidad residencial. En ello influyen de manera destacada las características de la provincia de Alicante, de reducida extensión, equilibrada desde el punto de vista del poblamiento urbano y densamente poblada. Con estos rasgos es fácil que muchos cambios de vivienda no supongan una ruptura real con los espacios de vida de la gente, aunque en el fondo las relaciones funcionales entre las poblaciones alicantinas no sean demasiado intensas, tal y como ha quedado de manifiesto en el análisis de los datos de la movilidad laboral, realizado en los apartados anteriores.

Una vez hecha esta precisión, resulta muy interesante comprobar cuáles son las localidades más vinculadas desde el punto de vista residencial a los municipios de las áreas de Alicante y Elche. Un primera observación a las estadísticas respectivas, que hacen referencia al periodo 1991-2001, nos permite comprobar como existen diferencias

relevantes entre los movimientos de residencia de “salida” (localidades de destino de los residentes en los municipios de las áreas de Alicante y Elche en 1991 que han cambiado de residencia en el periodo 1991-2001) y de “entrada” (localidades de las que provienen los residentes de los municipios de las áreas de Alicante y Elche, empadronados en éstos en el periodo 1991-2001).

En el primer caso, referido a los cambios de residencia “de salida”, predominan los movimientos de proximidad (la movilidad residencial frente a la emigración), tanto en Alicante como en Elche. En el área de Alicante (cuadro 5.1), los primeros municipios de destino casi siempre corresponden con otras localidades de la misma área funcional. Buena prueba de ello es que 37 de los 42 municipios que aparecen entre los 5 principales destinos de las localidades del área, pertenecen al área de Alicante. Sólo en Agost es mayor la presencia de núcleos “foráneos” entre los lugares preferidos para residir, como Monforte del Cid, Novelda o Elda, a los que, no obstante, les une no pocos lazos territoriales (cercanía, actividades económicas, etc.). En el área de Elche ocurre algo parecido (cuadro 5.2), aunque en este caso la proporción anterior se reduce a 20 (localidades del área) de un total de 43. Este dato nos está indicando que los mercados de vivienda del área de Elche no están tan cohesionados como los de Alicante, ya que en Elche la atracción residencial ejercida por municipios próximos al área es mucho mayor. Es el caso de poblaciones como Novelda y Almoradí, que son dos referentes importantes para las localidades del área enclavadas en las comarcas del Medio Vinalopó (Aspe, Hondón de las Nieves y Hondón de los Frailes) y el Bajo Segura (Catral, Dolores y San Fulgencio), respectivamente (Canales, 1995).

Los flujos residenciales de salida revelan, además, relaciones sociales y económicas muy interesantes entre las localidades de origen y destino, aunque el condicionante principal de la movilidad es la proximidad al lugar de residencia anterior, una proximidad que permita al hogar “migrante” conservar sus espacios de vida más representativos. En algunos casos también es importante la atracción generada por la situación y el emplazamiento del municipio de acogida y del espacio residencial donde se traslada el hogar, así como su oferta residencial (variedad, disponibilidad, calidad, precio, etc.). Esta circunstancia se da, por ejemplo, en los tradicionales municipios de playa, donde se concentra una extensa oferta de viviendas; en localidades como Benidorm, Torrevieja o Guardamar del Segura, que son destinos residenciales de enorme interés para la población de las áreas de Alicante y Elche, aunque ninguno de los municipios citados forme parte de las mismas.

Cuadro 5.1. Principales localidades de destino de los residentes en los municipios del área de Alicante en 1991 que han cambiado de residencia en el periodo 1991-2001 (SALIDAS)

*	Agost	Aigües	Busot	El Campe.	Jijona	Mutxamel	San Vicente	Sant Joan	Alicante
1º	San Vicente	El Campello	Mutxamel	Alicante	Alicante	Alicante	Alicante	Mutxamel	San Vicente
	54	14	36	361	109	169	613	461	6.094
2º	Alicante	Alicante	El Campello	Sant Joan	El Campello	Sant Joan	Mutxamel	Alicante	El Campello
	31	8	22	146	43	131	108	366	1.997
3º	Monforte del Cid	San Vicente	Alicante	Mutxamel	Mutxamel	El Campello	El Campello	El Campello	Mutxamel
	23	7	12	144	40	76	90	211	1.911
4º	Novelda	-	Sant Joan	San Vicente	Sant Joan	San Vicente	Sant Joan	San Vicente	Sant Joan
	14	-	5	64	19	58	53	78	1.774
5º	Elda	-	-	Busot	San Vicente	Busot	Elche	Busot	Elche
	9	-	-	51	15	39	32	42	1.169
6º	Elche	-	-	Benidorm	Torremanzanas	Elche	Torreveija	Elche	Torreveija
	7	-	-	34	15	15	19	33	561
7º	Aspe	-	-	Torreveija	Ibi	Tibi	Calpe	Benidorm	Benidorm
	7	-	-	32	12	10	9	17	450
8º	Villena	-	-	Elche	Torreveija	La Nucia	Ibi	Elda	Santa Pola
	6	-	-	19	12	7	9	13	362
9º	El Campello	-	-	Denia	Villajoyosa	Altea	Santa Pola	Santa Pola	Elda
	6	-	-	14	10	5	9	13	223
10º	Petrer	-	-	Altea	Alcoy	Monóvar	Jijona	Calpe	Petrer
	5	-	-	14	8	5	8	12	159

\* En orden de importancia por atracción de residentes (municipios de residencia en 2001). Sólo aparecen los municipios que no están sujetos a secreto estadístico (por número de residentes). Fuente: INE, Censo de Población de 2001. Elaboración propia.

Respecto a los movimientos “de entrada”, podemos observar (cuadros 5.3 y 5.4) una conjunción de desplazamientos de proximidad y de flujos de inmigración. Entre los primeros destacan los flujos desde las localidades de Alicante y Elche, que son las ciudades que más residentes aportan a los municipios de las áreas respectivas. En concreto, Alicante es la principal “fuente” de residentes de todos los municipios de su área, mientras que Elche lo es para todos excepto para Catral, que recibe más habitantes desde la vecina Crevillent.

Junto a este tipo de desplazamiento de proximidad, en el que entraremos en detalle en los apartados siguientes, los movimientos de entrada acogen una corriente bastante significativa de emigrantes de fuera del ámbito provincial, hecho que no sucede en los movimientos de salida. Estos flujos migratorios están protagonizados por individuos provenientes de las grandes ciudades españolas, fundamentalmente de

Madrid (5.463 residentes desplazados a las áreas de Alicante-Elche), Valencia (1.570) y Barcelona (1.104), aunque también merecen ser destacados los procedentes de Murcia (804) y Albacete (508), capitales próximas a Alicante y Elche. La emigración con origen en las tres grandes metrópolis españolas está relacionada con varios factores, entre los que podemos destacar fundamentalmente dos: la potencia emisora de estas ciudades, que actúan como grandes centros de dispersión de profesionales de todo tipo, cuyos mercados laborales en ocasiones tienen un alcance nacional (médicos, profesores, profesionales liberales, funcionarios de la administración pública, etc.); y, por otro lado, la atracción generada por la provincia de Alicante como lugar de residencia, gracias a sus buenas condiciones climáticas, a su proximidad al mar y a la amplia y variada oferta residencial con la que cuenta. Esta atracción se pone de relieve al comprobar que más del 5% de los madrileños tienen vínculos con Alicante, sobre todo en el ámbito de las segundas residencias (Ajenjo, Alberich y Medina, 2006).

Cuadro 5.2. Principales localidades de destino de los residentes en los municipios del área de Elche en 1991 que han cambiado de residencia en el periodo 1991-2001 (SALIDAS)

*	Aspe	Catral	Crevill.	Dolores	Hondón de las N	Hondón de los F	San Fulgen.	Santa Pola	Elche
1º	Novelda	Almoradí	Elche	Almoradí	Elche	Novelda	Elche	Elche	Alicante
	140	26	152	100	19	7	31	225	852
2º	Alicante	Elche	Alicante	Catral	Aspe	Hondón de las Nieves	Dolores	Alicante	Santa Pola
	93	26	116	40	19	5	31	200	655
3º	Monforte del Cid	Dolores	Catral	Elche/Elx	Novelda	Elche	Guardamar del Segura	Torreveja	Crevillent
	76	23	112	27	11	4	26	35	350
4º	Elche	Crevillent	Albatera	Torreveja	Alicante	-	Almoradí	San Vicente	Torreveja
	72	17	39	24	5	-	21	33	176
5º	Hondón de las Nieves	Callosa de Segura	Dolores	Alicante	La Romana	-	Torreveja	Elda	San Fulgencio
	42	16	28	21	5	-	12	20	152
6º	Torreveja	San Isidro	Callosa de Segura	Guardamar del Segura	Crevillent	-	Rojales	Benidorm	Aspe
	16	12	26	16	4	-	9	13	125
7º	Crevillent	Rafal	Orihuela	Daya Nueva	-	-	Formentera del Segura	San Fulgencio	Guardamar del Segura
	15	8	25	14	-	-	8	13	103
8º	Elda	Alicante	San Isidro	Orihuela	-	-	Rafal	Sant Joan	Catral
	15	7	25	14	-	-	5	13	100
9º	Monóvar	Torreveja	Torreveja	San Fulgencio	-	-	Santa Pola	El Campello	Novelda
	14	7	22	14	-	-	5	10	92
10º	Pinoso	Redován	Bigastro	Rafal	-	-	Catral	Guardamar del Segura	Orihuela
	12	6	14	12	-	-	4	10	91

\* En orden de importancia por atracción de residentes (municipios de residencia en 2001). Sólo aparecen los municipios que no están sujetos a secreto estadístico (por número de residentes).

Fuente: INE, Censo de Población de 2001. Elaboración propia.



Cuadro 5.3. Principales localidades de las que provienen los residentes de los municipios del área de Alicante, incorporados a los mismos en el periodo 1991-2001 (ENTRADAS)

*	Agost	Aigües	Busot	El Campe.	Jijona	Mutxamel	San Vicente	Sant Joan	Alicante
1º	Alicante	Alicante	Alicante	Alicante	Alicante	Alicante	Alicante	Alicante	Madrid
	96	101	131	1.997	65	1.911	6.094	1.774	3.481
2º	San Vicente	El Campello	El Campello	Madrid	Alcoy	Sant Joan	Madrid	Madrid	Valencia
	28	12	51	454	10	461	189	233	1.033
3º	Elche	Madrid	Sant Joan	Sant Joan	San Vicente	El Campello	Sant Joan	El Campello	Elche
	10	11	42	211	8	144	78	146	852
4º	Novelda	L' Alfàs del Pi	Mutxamel	Alcoy	Barcelona	San Vicente	Elche	Mutxamel	Barcelona
	10	8	39	113	8	108	76	131	651
5º	Petrer	Sant Joan	Madrid	Valencia	Madrid	Madrid	Barcelona	Valencia	San Vicente
	10	6	32	107	7	91	69	88	613
6º	Madrid	-	Benidorm	San Vicente	Sant Joan	Valencia	El Campello	San Vicente	Murcia
	10		7	90	6	55	64	53	529
7º	Barcelona	-	Sevilla	Mutxamel	Murcia	Jijona	Mutxamel	Barcelona	Albacete
	7		6	76	5	40	58	47	418
8º	Monforte del Cid	-	Orihuela	Elche	Valencia	Busot	Murcia	Murcia	Alcoy
	6		5	55	5	36	58	43	383
9º	-	-	Colmenar Viejo	Barcelona	Ibi	Elche	Agost	Elche	Sant Joan
	-		5	49	5	35	54	36	366
10º	-	-	San Vicente	Murcia	Torreman-zanas	Barcelona	Alcoy	Alcoy	El Campello
			4	46	5	30	46	32	361

\* En orden de importancia por atracción de residentes (municipios de residencia en 1991). Sólo aparecen los municipios que no están sujetos a secreto estadístico (por número de residentes).

Fuente: INE, Censo de Población de 2001. Elaboración propia.

Madrid es, sin duda, la localidad de fuera de la provincia que más residentes aporta a las áreas de Alicante y Elche. Los inmigrantes madrileños se asientan sobre todo en las grandes ciudades (Alicante, 3.841 residentes de Madrid, y Elche, casi 400), por motivos fundamentalmente de trabajo, y en los municipios más valorados desde el punto de vista residencial, situados casi siempre cerca del litoral, donde se busca bienestar y calidad de vida (El Campello, 454 residentes de Madrid; Santa Pola, 445; Sant Joan, 233; San Fulgencio, 60, etc.<sup>98</sup>). Entre los que persiguen espacios de vida atractivos, también podemos destacar algunas corrientes consolidadas hace ya algunas décadas en el marco del turismo residencial, entre las que, sin duda, merece la pena destacar el flujo inmigratorio de vascos a Santa Pola y San Fulgencio (y por extensión, a otras muchas localidades del litoral alicantino, en especial Benidorm y Torrevieja).

<sup>98</sup> Alicante también puede aparecer en esta lista de municipios residenciales, ya que el frente litoral de la playa de San Juan ha sido un destino tradicional del “veraneo” madrileño, lo que sin duda favorece el asentamiento definitivo de habitantes de la capital.

Estas dos localidades del área de Elche han recibido en el decenio 1991-2001 a más de un centenar de residentes del País Vasco, concretamente de Bilbao, San Sebastián y la localidad vizcaína de Getxo.

Otros flujos inmigratorios más específicos y minoritarios, aunque “significativos” por su singularidad, como sucede con la pequeña corriente de cordobeses a Catral (10 individuos), de sevillanos a Busot (6) o de colmenareños a esta última localidad (5 personas desde Colmenar Viejo a Busot), seguramente están más influenciados por las corrientes generadas por los lazos familiares y de amistad, al margen de que el propósito último del desplazamiento pueda ser de índole laboral.

Cuadro 5.4. *Principales localidades de las que provienen los residentes de los municipios del área de Elche, incorporados a los mismos en el periodo 1991-2001 (ENTRADAS)*

*	Aspe	Catral	Crevill.	Dolores	Hondón de las N	Hondón de los F	San Fulgen.	Santa Pola	Elche
1º	Elche	Crevillent	Elche	Elche	Elche	Elche	Elche	Elche	Alicante
	125	112	350	65	61	73	152	655	1.169
2º	Alicante	Elche	Alicante	Almoradí	Aspe	Orihuela	Madrid	Madrid	Madrid
	103	100	60	52	42	8	60	445	398
3º	Novelda	Callosa de Segura	Albatera	Alicante	Alicante	Torrevieja	Alicante	Alicante	Santa Pola
	95	70	39	36	13	5	29	362	225
4º	Monforte del Cid	Almoradí	Orihuela	San Fulgencio	Hondón de los Frailes	Elda	Bilbao	Valencia	Valencia
	34	58	33	31	5	4	18	58	193
5º	Hondón de las Nieves	Dolores	Madrid	Crevillent	Torrevieja	-	Rojales	Murcia	Barcelona
	19	40	26	28	5		15	46	188
6º	Elda	San Isidro	Valencia	Catral	Els Poblets	-	Torrevieja	Elda	Crevillent
	15	30	19	23	5		15	42	152
7º	Valencia	Alicante	Callosa de Segura	Rojales	Murcia	-	Dolores	San Sebastián	Murcia
	12	19	18	19	4		14	42	151
8º	Murcia	Orihuela	Barcelona	Callosa de Segura	Algueña	-	Santa Pola	Bilbao	Albacete
	11	18	18	18	4		13	42	90
9º	Monóvar	Murcia	Catral	Orihuela	Elda	-	Guardamar del Segura	Barcelona	Elda
	10	11	17	18	4		11	37	84
10º	Madrid	Córdoba	San Isidro	Madrid	-	-	Getxo	Valladolid	Orihuela
	10	10	16	16			8	23	83

\* En orden de importancia por atracción de residentes (municipios de residencia en 1991). Sólo aparecen los municipios que no están sujetos a secreto estadístico (por número de residentes).

Fuente: INE, Censo de Población de 2001. Elaboración propia.

### 5.1.3. Rasgos y dimensiones básicas de la movilidad residencial en el área de Alicante

La magnitud alcanzada por la movilidad residencial la ha situado entre las manifestaciones sociodemográficas más relevante de la actualidad. Algo más de 1,5

millones de valencianos ha cambiado de residencia en el periodo intercensal 1991-2001, es decir, el 38% de la población en 2001, porcentaje que asciende al 42% si descontamos a los que todavía no habían nacido en 1991. En la provincia de Alicante estos valores alcanzan el 40% y el 45% respectivamente, mientras que en el área de Alicante se llega al 43% y al 48%. Es decir, casi la mitad de los habitantes del área de Alicante ha cambiado de residencia en el periodo estudiado, lo que nos da una idea del alcance de este fenómeno geodemográfico.

Junto a la intensidad de los desplazamientos residenciales, que encierran multitud de facetas, condicionantes y consecuencias, nos interesa especialmente su papel como indicador relevante de las condiciones y características de las ciudades reales en general y de las áreas metropolitanas en particular; de su integración o cohesión funcional, de los procesos urbanos que encierran y del papel que desempeñan sus diferentes componentes (la cabecera, la corona metropolitana, etc.).

Un primer balance de las cifras de movilidad residencial total, intramunicipal e intermunicipal, es decir, de los rasgos más básicos de la movilidad, nos ofrece un panorama bastante esclarecedor de la situación actual en la que se encuentra el área funcional de Alicante. En conjunto, casi 170.000 habitantes del área han cambiado de residencia en el periodo 1991-2001, el 48,4% del total de la población del área sin considerar a los no nacidos en 1991. Este porcentaje supera el 50% en las localidades que presentan una mayor integración funcional con la ciudad central, medida a partir de la movilidad laboral, mientras que se queda por debajo del 35% en los municipios situados en el extremo del área, Agost y Jijona, las únicas localidades del área funcional excluidas del área de cohesión de Alicante (ver 4.3.2. *Las áreas de cohesión en la provincia de Alicante*). La cabecera, por su parte, se sitúa en el 47%, una cifra algo inferior a la media del área, en la que el peso demográfico de la ciudad de Alicante ejerce una influencia más que significativa.

Estas cifras ponen de relieve la estrecha relación existente entre la movilidad residencial y los procesos metropolitanos, ya que la expansión urbana de las áreas metropolitanas está directamente relacionada con la construcción de viviendas, que es una condición *sine qua non* para que se den cambios de residencia a gran escala. Por este motivo, las localidades más afectadas por la expansión urbana de la ciudad central son, a su vez, las que presentan las tasas de movilidad más elevadas: El Campello

60,3%<sup>99</sup>), Mutxamel (54,3%), Sant Joan (53,1%) y San Vicente (52,9%), sin olvidar las pequeñas poblaciones de Aigües y Busot (55% y 52% respectivamente, aunque con valores absolutos reducidos), que todavía no han sido absorbidas “físicamente” por el avance de la metrópolis, aunque sí desde el punto de vista funcional. Además, como la expansión de los espacios residenciales está plenamente relacionado con el dinamismo de la ciudad central, la movilidad residencial de las localidades citadas presenta un alto componente de “intermunicipalidad” y, por lo tanto, una baja proporción (comparativamente) de movimientos intramunicipales (mapa 5.1). De todos ellos, sólo San Vicente supera el 50% de movilidad residencial intramunicipal, mientras que Aigües y Busot se quedan en un exiguo 32%. En cambio, Agost y Jijona sobrepasan el 70% de movimientos internos, ya que sus respectivos mercados de vivienda son bastante más autónomos que los de las localidades anteriores.

Alicante, por su parte, también tiene una alta proporción de cambios de residencia internos (el 75,2% de los residentes que han cambiado de vivienda en el periodo 1991-2001 proceden del mismo municipio). Sin embargo, en este caso no se debe tanto al funcionamiento autárquico de su mercado residencial, como a la enorme capacidad que esta ciudad tiene para hacer frente a una oferta de viviendas más o menos acorde a las necesidades de la demanda interna, tal y como sucede con otras capitales y ciudades medias y grandes españolas. A la movilidad intramunicipal, también ayuda la extensión del municipio (201,3 km<sup>2</sup>) y la amplia variedad de espacios y tipologías residenciales que acoge (playa, campo, espacios residenciales de baja densidad, vivienda de nueva construcción dentro de la ciudad compacta, etc.). Además, no hay que olvidar que el tamaño demográfico de las cabeceras en general, condiciona este tipo de mediciones, ya que por muy intensos que sean los desplazamientos intermunicipales, raramente representan un porcentaje elevado respecto al total de movimientos residenciales.

---

<sup>99</sup> En la movilidad residencial de esta localidad influyen dos corrientes, la de residentes de proximidad, fundamentalmente de Alicante, y la de inmigrantes procedentes de otras provincias de España y del extranjero, atraídos por las características residenciales de esta localidad (playa, clima, oferta de viviendas, etc.).

Cuadro 5.5. Población y cambios de residencia globales en los municipios del área de Alicante (periodo 1991-2001)

Municipios de residencia 2001	Pobl. 2001	No cambian de residencia		Cambian de residencia en el periodo 1991-2001							No nacidos en 1991
		Total	%*	Total	%*	Proceden de**:					
						El mismo municipio (totales y % sobre los que cambian de residencia)	Otros del área	Otros de la provincia	Otros		
Agost	4.190	2.416	65,1	1.295	34,9	920	71,0	132	59	184	479
Aigües	537	220	45,0	269	55,0	86	32,0	121	15	47	48
Busot	1.683	710	47,7	780	52,3	257	32,9	269	25	229	193
El Campello	19.180	6.701	39,7	10.195	60,3	4.687	46,0	2.459	466	2.583	2.284
Jijona	7.148	4.418	68,1	2.065	31,9	1.791	86,7	85	40	149	665
Mutxamel	15.370	6.148	45,7	7.318	54,3	3.325	45,4	2.702	191	1.100	1.904
San Vicente	39.580	16.351	47,1	18.364	52,9	9.523	51,9	6.318	532	1.991	4.865
Sant Joan	16.335	6.692	46,9	7.575	53,1	3.483	46,0	2.130	274	1.688	2.068
<b>Alicante</b>	283.430	134.900	53,0	119.629	47,0	89.953	75,2	1.669	4.628	23.379	28.901
<b>Total Área</b>	387.453	178.556	51,6	167.490	48,4	114.025	68,1	15.885	6.230	31.350	41.407

\*%: Calculados sobre el total de población en 2001, menos los no nacidos en 1991.

\*\*Proceden de: Las cifras de residentes que por secreto estadístico quedan reducidas al intervalo de 1-3, han sido consideradas con valores de 2 para poder realizar los cálculos pertinentes.

Fuente: INE, Censo de Población de 2001. Elaboración propia.

El motor de la movilidad residencial en las áreas urbanas y metropolitanas es la ciudad central, a cuya expansión económica y residencial responden tanto los movimientos pendulares de población, por ejemplo los laborales, como la mayoría de los cambios de residencia que tienen lugar en la actualidad. El crecimiento intensivo y expansivo de la edificación y de la urbanización, que genera tanto los inconvenientes de vivir en la ciudad como las posibilidades de trasladarse a otros ámbitos residenciales *a priori* más amables (crea tanto los problemas como las posibles soluciones<sup>100</sup>), “empuja” a la población de la ciudad a ocupar nuevos espacios donde trasladar la residencia y el hogar. Estamos hablando, por lo tanto, de un proceso que nada tiene que ver con la desurbanización ni con la contraurbanización, sino, muy al contrario, con la expansión de los procesos urbanos a áreas y núcleos originalmente rurales, que por esta razón acaban convirtiéndose en metropolitanos (Feria, 2010); y no sólo desde el punto de vista morfológico, sino sobre todo social y funcional, ya que la población urbana no se incorpora al modo de vida del lugar que le acoge, sino que desarrolla

<sup>100</sup> La generación de problemas y la propuesta de soluciones a los mismos (extrayendo beneficios tanto de los unos como de los otros), constituye, en nuestra opinión, una de las características del funcionamiento (con demasiada frecuencia irracional) del sistema capitalista.

comportamientos típicamente urbanos, por lo que no parece una exageración llamar a este proceso, al menos en sus primeras fases, “invasión”, en el sentido en que fue usado por la Escuela de Chicago (Susino, 2000).

El crecimiento de Alicante explica, por lo tanto, la “invasión” de esta ciudad sobre las localidades vecinas, entre las que se hallaban pequeños núcleos rurales vinculados a la huerta tradicional, como Sant Joan y Mutxamel. Aunque se trata de un proceso que comenzó a fraguarse a finales de la década de 1960, todavía hoy la movilidad residencial en el área está protagonizada por los desplazamientos de población desde la ciudad central hacia la periferia, siguiendo así la pauta dominante centrífuga propia de este fenómeno. La dominancia y la intensidad del flujo residencial centro-periferia responde a la necesidad real (pero también creada e impulsada por los intereses económicos del sistema) que parte de la población tiene de trasladar la residencia de la ciudad central, con problemas de tráfico y de aparcamiento, de falta de zonas verdes y de viviendas acordes a las nuevas exigencias de parte de la demanda, a lugares con mejores condiciones ambientales y residenciales para vivir, sin que ello represente una pérdida de los principales espacios de vida de la población (lugar de trabajo, de compra ocasional, de ocio, etc.). Por ese motivo, el nuevo modelo residencial ha pasado a ser “vivir fuera de la ciudad”, en urbanizaciones apacibles y de baja densidad (modelo *Sprawl*<sup>101</sup>), algo alejadas de los centros urbanos<sup>102</sup> (Pujadas, 2009).

Esta clase de espacio y tipología residencial ha ido colonizando suelo suburbano cada vez más alejado de la ciudad de Alicante, por lo que prácticamente todos los municipios de su entorno han recibido un flujo más o menos significativo de residentes de la cabecera. Esto explica, tal y como se puede ver en el cuadro 5.6, que el 76,6% de los movimientos residenciales intermunicipales “de entrada” que tienen lugar en el seno del área de Alicante, estén protagonizados por habitantes de la capital, cifra que asciende al 85,6% si extraemos de los cálculos la población de la propia cabecera. Prácticamente todas las localidades del área superan el 70% de entradas con origen en Alicante, con máximos en San Vicente (96,5%), Sant Joan (83,3%) y Aigües (83,5%). La única excepción corresponde a la localidad de Busot, que atrae tantos residentes de

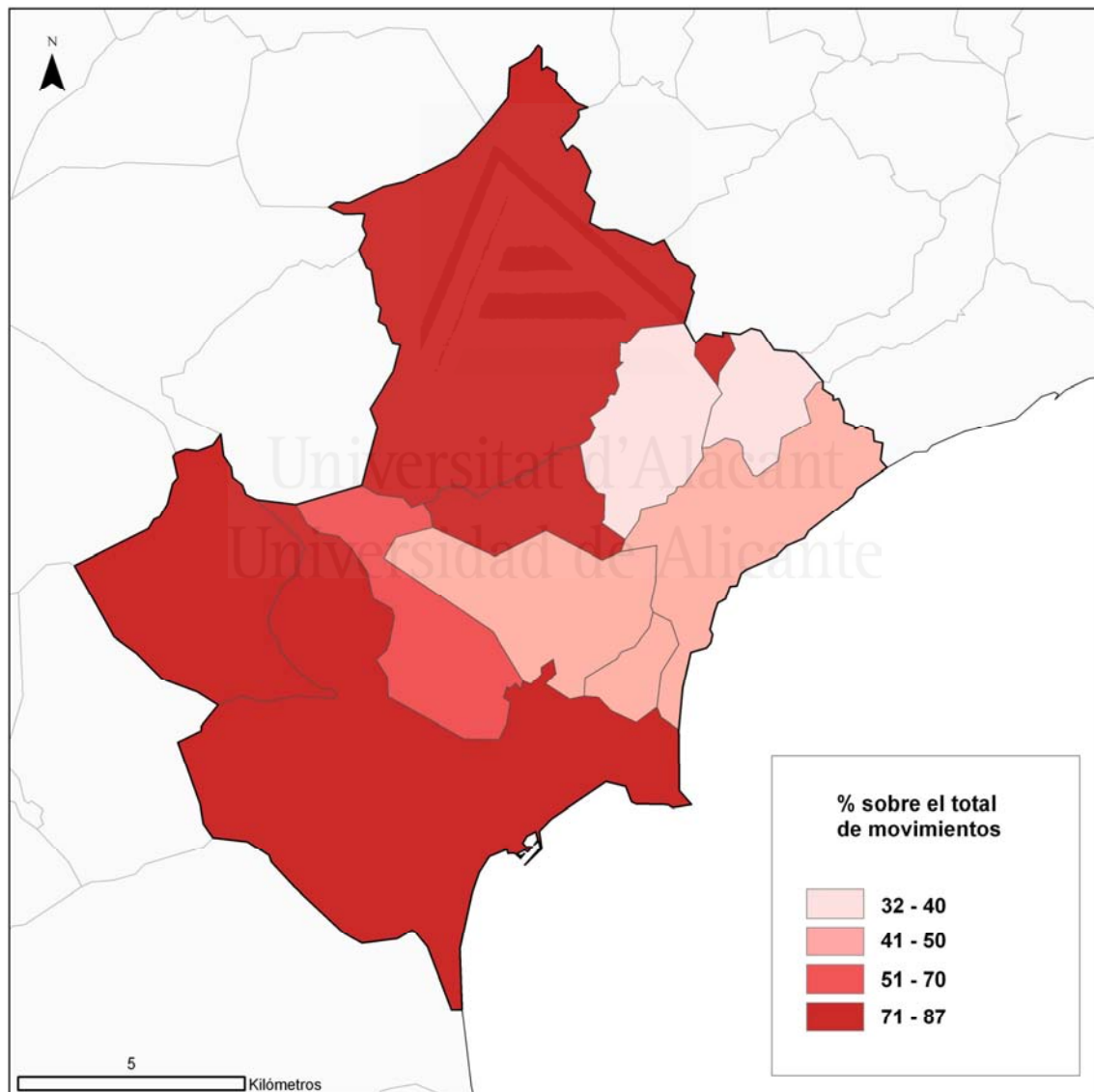
---

<sup>101</sup> *Sprawl* proviene de la expresión “*Urban sprawl*”, que se puede traducir al castellano como urbanismo disperso, donde prevalece una edificaciones de baja densidad.

<sup>102</sup> Al menos, esto es lo que se deduce de muchas de las encuestas sobre movilidad y ciudadanía realizadas en la Región Metropolitana de Barcelona (Pujadas, 2009 P-1), en las que se citan como motivos principales para cambiar de municipio de residencia los relacionados con la vivienda (características, emplazamiento, etc.) y los vinculados al entorno ambiental de la residencia (naturaleza, salud, tranquilidad, etc.).

la cabecera (48,7%) como del resto de municipios del área (51,3%), sobre todo de El Campello (51 individuos), Sant Joan (42) y Mutxamel (39). No obstante, los flujos verdaderamente reveladores de la expansión urbana que Alicante ha experimentado en las últimas décadas corresponden a San Vicente (6.318 habitantes procedentes de Alicante en el periodo 1991-2001), El Campello (1.997), Mutxamel (1.911) y Sant Joan (1.774), que en conjunto suman 12.000 nuevos habitantes procedentes de la ciudad central (decenio 1991-2001), a los que habría que añadir otros 7.000 del periodo intercensal anterior (1981-1991).

Mapa 5.1. *Movilidad residencial intramunicipal en el área de Alicante (periodo 1991-2001)*



Fuente: INE, Censo de Población de 2001. Elaboración propia.

Por lo que respecta a los movimientos residenciales “de salida”, la cabecera todavía es un referente importante para los municipios del área, aunque la entidad de los flujos periferia-centro (“de salida”; 1.669 residentes), es considerablemente menos significativa que la de los flujos centro-periferia (“de entrada”; 12.169). Entre los desplazamientos que tienen por destino la capital hay, además, una mayor variedad de situaciones. Los valores se mueven entre el 15,2% de Aigües y el 79,5% de Agost, con un valor medio para toda el área (exceptuando a la propia capital) del 44,9%. La dinámica metropolitana habitual dibuja movimientos residenciales periferia-centro proporcionalmente más intensos en los extremos del área, situación que se cumple en el área de Alicante. Así, Agost, localizada en la periferia del área<sup>103</sup>, presenta el valor relativo más elevado de movilidad residencial con destino Alicante capital (79,5%; aunque sólo 31 personas), mientras que Jijona, que es la localidad menos integrada en el área funcional, es la única que mantiene un saldo negativo con la cabecera (de -44). Esta realidad es habitual en los confines de las áreas metropolitanas, donde con frecuencia los movimientos dominantes cambian de centrífugos a centrípetos, ya que los procesos de ocupación urbana con origen en la capital todavía no han llegado a estas zonas, por lo que la movilidad residencial metropolitana no ha acabado de imponerse<sup>104</sup>.

En conjunto, el área de Alicante aglutina 17 flujos de movilidad residencial con valores superiores a los 100 residentes (mapa 5.2). De estos, 6 corresponden a desplazamientos centro-periferia (los de mayor entidad o volumen; los únicos que sobrepasan la barrera de los 1.700 habitantes), 5 a movimientos periferia-centro y los 6 restantes a intercambios entre municipios de la corona metropolitana. Estos últimos, que tienen lugar entre El Campello, Mutxamel, San Vicente y Sant Joan, constituyen un síntoma inequívoco de consolidación del área (metropolitana), ya que con el paso del

---

<sup>103</sup> La situación periférica de Agost respecto a la ciudad de Alicante se sustenta en la distancia entre núcleos –22 km.- y en las comunicaciones por carretera –comarcal convencional CV-820-, ya que en realidad ambos municipios comparten frontera (son vecinos) en el extremo oeste del área.

<sup>104</sup> No obstante, el municipio de Jijona comenzaba a acaparar, justo antes de la irrupción de la crisis actual, la atención de promotores y constructores, debido a sus excelentes rentas de situación, relativa proximidad a la capital, amplia disponibilidad y precio “reducido” del suelo, paisaje, etc. Buena prueba de ello lo constituyen, entre otras, las promociones de El Espartal, denominada también como Xixona Golf, donde estaba previsto construir un campo de golf y 5.500 viviendas, y los Altos de la Carrasqueta, con 1.950 viviendas, en un entorno de extraordinario valor ambiental y paisajístico. La primera de ellas, que representaba el proyecto urbanístico más grande en extensión de la provincia de Alicante (700 hectáreas), fue paralizada por la justicia en 2007, al considerar que la recalificación del suelo no estaba plenamente justificada por el interés social. La segunda fue rechazada por los vecinos en 2005 y por el Ayuntamiento municipal en 2008, tras el cambio de gobierno en las elecciones de 2007; no obstante, se mantiene en pie el plan de El Vergeret, que contempla 3.000 viviendas, aunque la actual crisis ha llevado a aparcar este proyecto, al menos por el momento (diarios *El País*, 3 de julio de 2005, e *Información*, 24 de mayo de 2007 y 21 de abril de 2012).



tiempo las relaciones funcionales entre los diferentes componentes del área se hacen más complejas, de forma que junto a los tradicionales movimientos bidireccionales (centro-periferia y periferia-centro), aparecen otros con origen y destino en la misma periferia. Este proceso se afianza y agudiza cuando el área metropolitana tiene una cierta dimensión y madurez en su dinámica evolutiva, situación que se puede apreciar en nuestro país en áreas en torno al millón de habitantes, es decir, en Sevilla, Valencia y Bilbao; los flujos de movilidad en las regiones metropolitanas de Madrid y Barcelona son todavía más complejos, al aparecer ámbitos internos de organización espacial “al margen” de la ciudad central (Feria, 2010).

Sin llegar a tal extremo, la localidad de Sant Joan comienza a presentar síntomas de “centralización”, es decir, de incorporación y desarrollo de funciones centrales más propias de la cabecera. Lo hemos podido comprobar al analizar la movilidad laboral, cuyos indicadores y flujos señalan a este municipio como un subcentro productivo dentro del área, y lo confirmaremos en el apartado de la movilidad comercial, ámbito en el que Sant Joan ha salido muy reforzada de los procesos de descentralización productiva con origen en la capital. En el marco de la movilidad residencial intraárea, Sant Joan es el municipio que presenta una menor proporción “de entradas” (un 64,5%; cuadro 5.7<sup>105</sup>) respecto al total de movimientos intermunicipales del área, dejando al margen Alicante (que es el origen de todos estos procesos) y Jijona (que queda alejada de cualquier proceso metropolitano). Esto quiere decir que Sant Joan comienza a tener cierta entidad como centro “emisor” de residentes (1.172 salidas, el 35,5% de los movimientos intermunicipales con origen o destino en esta población), aproximándose así al papel que desempeña la capital, hecho que podemos considerar como dentro de la lógica, ya que Sant Joan no deja de ser una extensión urbana de la ciudad central.

---

<sup>105</sup> En este cuadro, los flujos de movilidad intermunicipal en el seno del área se desglosan entre movimientos de entrada y salida, de manera que la cifra total del área es, lógicamente, la misma (15.885 movimientos de entrada y 15.885 de salida). Para mantener esta coherencia, en la movilidad intramunicipal, que también es movilidad “intrárea”, se han considerado los cambios de residencia (de individuos) como movimientos doble, de entrada y salida (aunque sea dentro del mismo municipio), por lo que las cifras que aparecen no corresponden con las cifras de cambio de residencia –mismo municipio– recogidas en el cuadro 1, sino que son justamente el doble. Este tratamiento de los datos, que se aplica también a algunas de las tasas que se expondrán a continuación, sigue las recomendaciones de José María Feria (2008).

Cuadro 5.6. Distribución de la movilidad residencial intermunicipal dentro del área de Alicante (periodo 1991-2001)

Municipio de residencia 2001	Movilidad intermunicipal dentro del área según origen (entrada de residentes desde)					Movilidad intermunicipal dentro del área según destino (salida de residentes hacia)				
	Total	Alicante cabecera		Otros		Total	Alicante cabecera		Otros	
		Total	%	Total	%		Total	%	Total	%
Agost	132	96	72,7	36	27,3	39	31	79,5	8	20,5
Aigües	121	101	83,5	20	16,5	33	8	24,2	25	75,8
Busot	269	131	48,7	138	51,3	79	12	15,2	67	84,8
El Campello	2.459	1.997	81,2	462	18,8	782	361	46,2	421	53,8
Jijona	85	65	76,5	20	23,5	228	109	47,8	119	52,2
Mutxamel	2.702	1.911	70,7	791	29,3	477	169	35,4	308	64,6
San Vicente	6.318	6.094	96,5	224	3,5	906	613	67,7	293	32,3
Sant Joan	2.130	1.774	83,3	356	16,7	1172	366	31,2	806	68,8
Alicante	1.669	-	-	1.669	-	12.169	-	-	12.169	-
Total Área (sin la cabecera)	14.216	12.169	85,6	2.047	14,4	3.716	1.669	44,9	2.047	55,1
Total Área (con la cabecera)	15.885	12.169	76,6	3.716	23,4	15.885	1.669	10,5	14.216	89,5

Fuente: INE, Censo de Población de 2001. Elaboración propia.

Cuadro 5.7. Movilidad residencial en el área de Alicante (periodo 1991-2001).

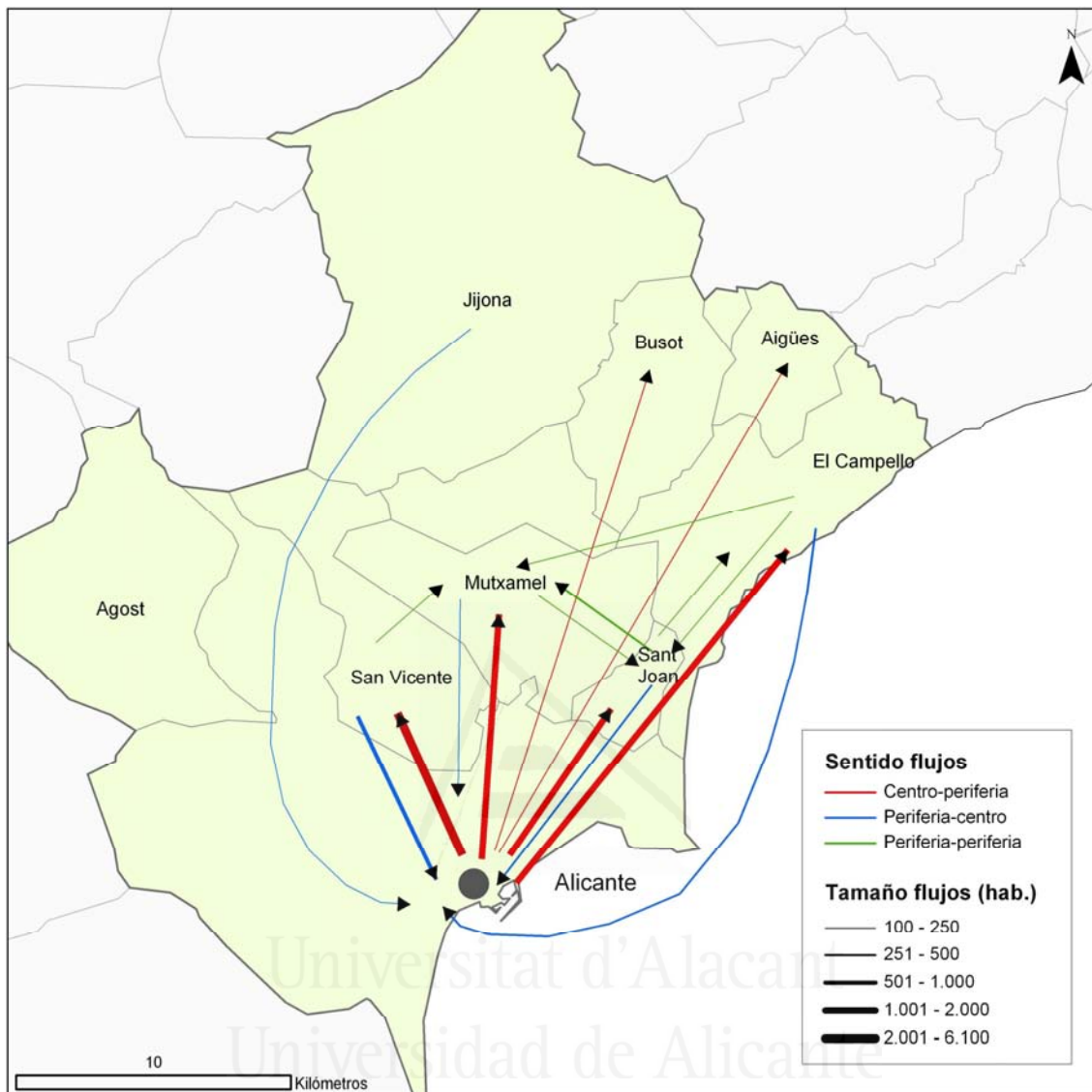
Municipios de residencia 2001	Población 2001 (menos los no nacidos en 1991)	Total movimientos Intra-área*	Movilidad Intra municipal**		Movilidad Intermunicipal (dentro del área)						
			Total	%	total	%	Entradas		Salidas		Saldo (1 - 2)
							Total (1)	%	Total (2)	%	
Agost	3.711	2.011	1.840	91,5	171	8,5	132	77,2	39	22,8	93
Aigües	489	326	172	52,8	154	47,2	121	78,6	33	21,4	88
Busot	1.490	862	514	59,6	348	40,4	269	77,3	79	22,7	190
El Campello	16.896	12.615	9.374	74,3	3.241	25,7	2.459	75,9	782	24,1	1.677
Jijona	6.483	3.895	3.582	92,0	313	8,0	85	27,2	228	72,8	-143
Mutxamel	13.466	9.829	6.650	67,7	3.179	32,3	2.702	85,0	477	15,0	2.225
San Vicente	34.715	26.270	19.046	72,5	7.224	27,5	6.318	87,5	906	12,5	5.412
Sant Joan	14.267	10.268	6.966	67,8	3.302	32,2	2.130	64,5	1.172	35,5	958
<b>Alicante</b>	254.529	193.744	179.906	92,9	13.838	7,1	1.669	12,1	12.169	87,9	-10.500
<b>Total Área</b>	346.046	259.820	228.050	87,8	31.770	12,2	15.885	50,0	15.885	50,0	-

\*Total movimientos Intraárea: Constituye la suma de los cambios residenciales intramunicipales (movimientos de entrada y salida) y de los intermunicipales (de entrada y salida) en el marco del área funcional.

\*\*Movilidad Intramunicipal: La movilidad residencial intramunicipal representa la suma de los movimientos (domiciliares) de entrada y de salida en el seno del municipio de residencia. Es decir, cada cambio de residencia intramunicipal (una unidad estadística), constituye dos movimientos, uno de entrada y otro de salida.

Fuente: INE, Censo de Población de 2001. Elaboración propia.

Mapa 5.2. *Flujos de movilidad residencial en el área de Alicante (periodo 1991-2001)*



Fuente: INE, Censo de Población de 2001. Elaboración propia.

### 5.1.3.1. Evolución reciente de la movilidad residencial en el área de Alicante. Periodos 1981-2001 y 2000-2010.

Existen dos fuentes estadísticas básicas a partir de las cuales se puede estudiar la evolución de la movilidad residencial entre dos o más localidades, el Censo de Población y la Encuesta de Variaciones Residenciales (EVR), ambas realizadas y publicadas por el Instituto Nacional de Estadística. El Censo de Población permite analizar la población que cambia de residencia tomando como referencia las fechas de los censos. En cambio, la EVR, que contabiliza movimientos residenciales o

migraciones (altas y bajas), no individuos, proporciona información año a año. Con la primera hemos estudiado la evolución de los desplazamientos residenciales dentro del área de Alicante en el periodo 1981-2001, tomando como referencia los intervalos censales de 1981-1991 y 1991-2001. La EVR, por su parte, nos ha servido de apoyo para comprender mejor la tendencia de la movilidad residencial en la primera década del siglo XXI (periodo 2000-2010; agregación de 11 años), de la que todavía no disponemos de información a través del Censo de 2011, que se encuentra en elaboración.

El análisis del fenómeno residencial en el área de Alicante se apoya, en lo que concierne al periodo 1981-2001 (Censos de Población de 1991 y 2001), en tres tasas básicas, que son las siguientes:

- Tasa de movilidad general (o tasa de movilidad residencial total). Se calcula a través del cociente entre los movimientos residenciales intra+inter municipales (considerando los movimientos de entrada y salida) y la población total en el año censal (restándole a ésta los individuos que no habían nacido todavía en el año censal anterior). Esta tasa se expresa en tantos por cien.
- Tasa de movilidad intermunicipal (o tasa de movilidad metropolitana). En este caso, se calcula a través del cociente entre los movimientos residenciales intermunicipales (de entrada y salida) y la población total en el año censal (restándole a ésta los individuos que no habían nacido todavía en el año censal anterior). Esta tasa, que también se expresa en tantos por cien, refleja de manera precisa el peso demográfico que los desplazamientos residenciales intermunicipales tienen en cada localidad.
- Tasa de saldo (o tasa de saldo de movilidad residencial): Es el cociente entre el saldo de movimientos intermunicipales (diferencia entre entradas y salidas) y la población total en el año censal (restándole a ésta los individuos que no habían nacido todavía en el año censal anterior). Esta tasa sintetiza en un único valor, representado también en tantos por cien, la relación entre las “entradas” y las “salidas” de residentes, por lo que resulta de gran utilidad para calibrar el papel que dicha localidad juega en la organización metropolitana del área.

Cuadro 5.8. *Tasas de movilidad en el área de Alicante (periodo 1991-2001)*

Municipios de residencia 2001	Población 2001 (menos los no nacidos en 1991)	Movimientos dentro del área				Tasa de movilidad general*	Tasa de movilidad intermuni**	Tasa de saldo***
		Total movimientos Intra-área	Movilidad Intra municipal	Movilidad Inter municipal				
				Entradas	Salidas			
Agost	3.711	2.011	1.840	132	39	54,2	4,6	2,5
Aigües	489	326	172	121	33	66,7	31,5	18,0
Busot	1.490	862	514	269	79	57,9	23,4	12,8
El Campello	16.896	12.615	9.374	2.459	782	74,7	19,2	9,9
Jijona	6.483	3.895	3.582	85	228	60,1	4,8	-2,2
Mutxamel	13.466	9.829	6.650	2.702	477	73,0	23,6	16,5
San Vicente	34.715	26.270	19.046	6.318	906	75,7	20,8	15,6
Sant Joan	14.267	10.268	6.966	2.130	1.172	72,0	23,1	6,7
<b>Alicante</b>	254.529	193.744	179.906	1.669	12.169	76,1	5,4	-4,1
<b>Total Área</b>	346.046	259.820	228.050	15.885	15.885	75,1	9,2	-

\*Tasa de movilidad residencial general\*: Cociente entre los movimientos residenciales intra + inter municipales / población total en 2001 menos los no nacidos en 1991.

\*\*Tasa de movilidad intermunicipal\* (o tasa de movilidad metropolitana): Cociente entre los movimientos residenciales inter municipales / población total en 2001 menos los no nacidos en 1991.

\*\*\*Tasa de saldo\* (Tasa de saldo de movilidad residencial): Cociente entre el saldo (diferencia entre “entradas” y “salidas”) y la población en 2001, exceptuando los no nacidos en 1991).

Fuente: INE, Censo de Población de 2001. Elaboración propia.

Cuadro 5.9. *Tasas de movilidad en el área de Alicante (periodo 1981-1991)*

Municipios de residencia 1991	Población 1991 (menos los no nacidos en 1981)	Movimientos dentro del área				Tasa de movilidad general*	Tasa de movilidad intermuni*	Tasa de saldo*
		Total movimientos Intra-área	Movilidad Intra municipal	Movilidad Inter municipal				
				Entradas	Salidas			
Agost	3.510	1.781	1.584	119	78	50,7	5,6	1,2
Aigües	354	99	26	60	13	28,0	20,6	13,3
Busot	853	364	166	149	49	42,7	23,2	11,7
El Campello	9.475	5.279	3.820	934	525	55,7	15,4	4,3
Jijona	6.946	4.543	4.248	95	200	65,4	4,2	-1,5
Mutxamel	8.797	4.482	2.672	1.431	379	50,9	20,6	12,0
San Vicente	25.050	14.775	10.158	3.677	940	59,0	18,4	10,9
Sant Joan	11.279	6.496	3.642	2.017	837	57,6	25,3	10,5
<b>Alicante</b>	233.507	135.885	126.918	1.753	7.214	58,2	3,8	-2,3
<b>Total Área</b>	299.771	173.704	153.234	10.235	10.235	57,9	6,8	-

\* Como en la tabla anterior (cuadro 5.8), pero aplicado a las fechas del periodo de referencia (1981-1991).

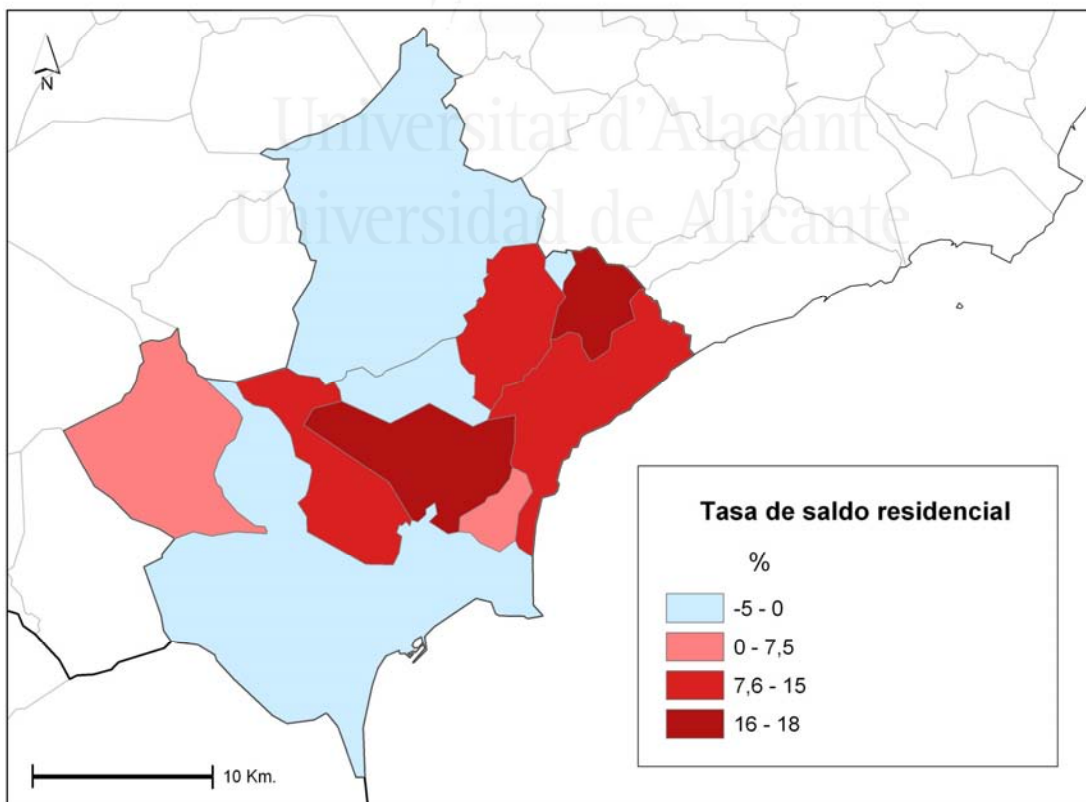
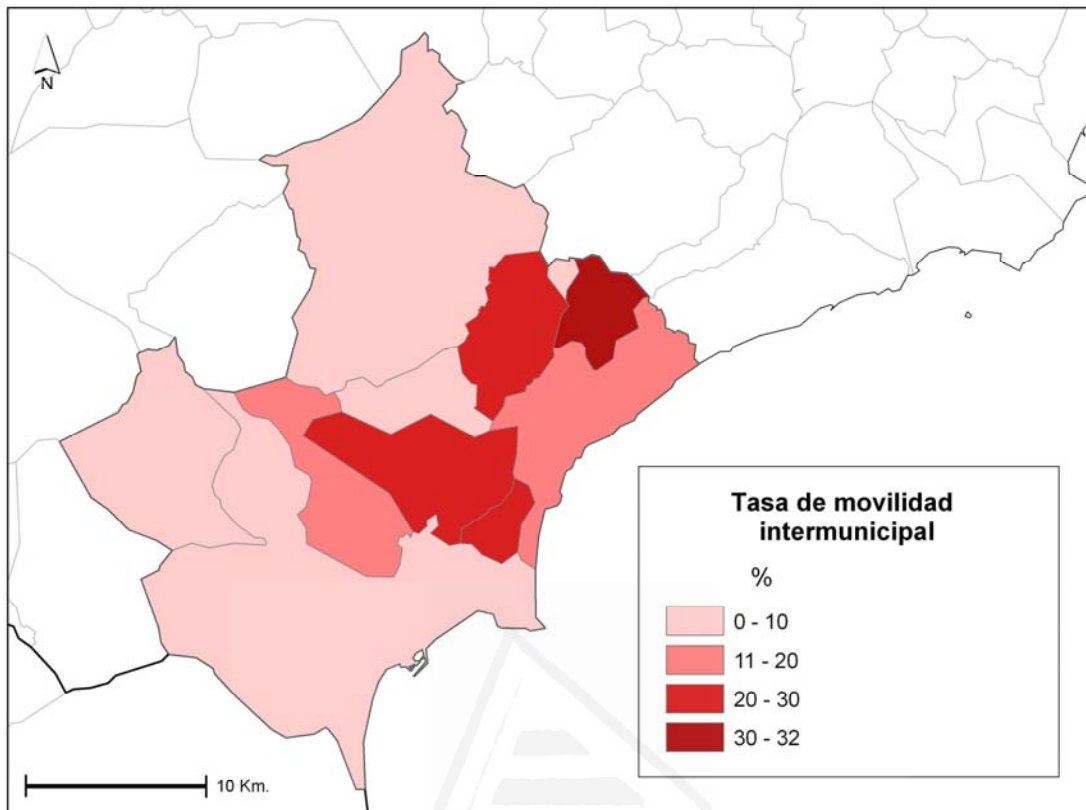
Fuente: INE, Censo de Población de 1991. Elaboración propia.

El análisis de las tasas resultantes, cuyos valores se pueden ver con detalle en los cuadros 5.8 y 5.9, nos ha permitido destacar, a modo de síntesis, los siguientes aspectos relevantes de la movilidad residencial en el área de Alicante (periodo 1981-2001):

- 1) En el periodo comparado, se percibe un aumento claro de la movilidad residencial en el área, tanto del conjunto de la movilidad (la tasa de movilidad general del área pasa del 57,9% al 75,1%, situación que se repite en todos los municipios excepto en Jijona, como de la movilidad residencial intermunicipal o metropolitana (la tasa correspondiente sube del 6,8% al 9,2% en el conjunto del área).
- 2) La movilidad intermunicipal o metropolitana tiene una gran importancia en el contexto demográfico de las ciudades del área. Prueba de ello es que en 6 de los 9 municipios del área de Alicante se supera la tasa del 19%, lo que equivale a que prácticamente 2 de cada 10 residentes se ha desplazado desde o hacia otro municipio del área. Esta tasa, sin embargo, se mantiene con valores reducidos (inferiores al 6%) en la cabecera y en las localidades de Jijona y Agost. Estas dos últimas, como es sabido, mantienen una situación periférica en el contexto espacial y funcional del área metropolitana, lo cual repercute en los indicadores metropolitanos, que se sitúan aquí en valores más reducidos. En Alicante, en cambio, la baja tasa de movilidad intermunicipal está más relacionado con el tamaño demográfico de la propia población. En cualquier caso, en la mayor parte de las localidades del área la tasa de movilidad intermunicipal ha crecido. Sobre todo en el pequeño núcleo de Aigües, donde se ha pasado del 20,6% al 31,5%, gracias al incremento extraordinario de los movimientos de “entrada” (121 en 1991-2001, por 60 en el intercensal anterior), en especial desde Alicante. La movilidad metropolitana también ha subido en Busot, El Campello, Mutxamel, San Vicente, Jijona y Alicante, mientras que ha bajado en Agost y Sant Joan; en este último municipio, debido al estancamiento de las “entradas” de residentes (2.017 en 1981-1991 y 2.130 en 1991-2001), que afecta igualmente al descenso de su tasa de saldo, todavía positiva.

- 3) La relación entre las “entradas” y las “salidas” de residentes se salda con un valor positivo para las primeras en prácticamente todas las localidades del área, excepto en Jijona y Alicante. Lógicamente, la capital alimenta la movilidad residencial en el área, por lo que su papel continúa siendo de centro difusor o emisor de residentes; papel que parece haber reforzado en la década de 1990, ya que la tasa de saldo ha bajado del -2,3% (decenio 1981-1991) al -4,1% (1991-2001). Esta evolución, deja entrever un avance de los procesos de urbanización y “metropolización”, avance que todavía no habría tocado techo en 2001. Respecto a las tasas de saldo, cabe destacar también en esta línea, el descenso experimentado por Sant Joan (pasa de una tasa del 10,5% en 1991 a otra del 6,7% en 2001), municipio en el que las salidas de residentes van ganando poco a poco terreno a las entradas. Esta circunstancia viene a confirmar la posición cada vez más central que esta localidad tiene en el sistema metropolitano alicantino, sin olvidar que su término municipal, de reducidas dimensiones, está ya prácticamente ocupado por usos urbanos. Siguiendo la tendencia de otras áreas metropolitanas, en breve podría comenzar a perder población en los intercambios con el resto de localidades del área, con lo que su tasa de saldo pasaría a ser negativa, tal y como sucede con la capital.

Mapas 5.3 y 5.4. *Tasas de movilidad intermunicipal y de saldo en al área de Alicante (periodo 1991-2001)*



Fuente: INE, Censo de Población de 1991 y 2001. Elaboración propia.



Los datos más recientes obtenidos de la EVR, que hacen referencia al periodo 2000-2010, no introducen cambios verdaderamente sustanciales respecto a lo mencionado hasta ahora, aunque conviene recordar que Censo y EVR contabilizan variables diferentes del mismo fenómeno, por lo que la comparación entre ambas fuentes se debe hacer con cierta precaución<sup>106</sup>. Algunas cifras aportadas por la EVR, no obstante, parecen indicar algunos cambios de tendencia, tanto en lo que respecta a los movimientos generales de entrada (cuadro 5.10), como en lo concerniente a los movimientos intermunicipales en el seno del área (cuadro 5.11). En el primer caso, lo más destacable es el descenso relativo de la aportación residencial de la cabecera al resto de localidades del área, que parece compensarse con un incremento de las altas residenciales procedentes de esas mismas localidades, pero también del resto de municipios de la provincia de Alicante y del extranjero. Basta apuntar que en el periodo 2000-2010, Alicante aporta el 14,6% de las entradas al conjunto de municipios del área, 8 puntos menos que en la década anterior (22,7%<sup>107</sup>). En cambio, las altas con origen en otras localidades del área han subido de forma significativa, del 7% al 13,6%, al igual que las procedentes de otras localidades de la provincia y del extranjero, que aumentan unos tres puntos porcentuales.

Sin embargo, tal y como se puede apreciar en el cuadro 5.11, Alicante continúa jugando un papel principal como centro de dispersión residencial dentro del área. Los flujos centro-periferia representan un total de 36.448 altas residenciales, frente a 21.900 en sentido contrario. El saldo resultante es de 14.548 movimientos; a favor del resto de localidades del área o en detrimento de la capital, según se mire. En cualquier caso, todo parece indicar que el protagonismo de la capital como centro emisor de flujos residenciales se ha reducido en la primera década del s. XXI, en beneficio de los desplazamientos periurbanos (movimientos “periferia-periferia”), que pueden haber aumentado en ese periodo. Las localidades más beneficiadas por los movimientos residenciales periurbanos son, por este orden, Mutxamel (3.469 altas con origen en otras localidades del área), Sant Joan (2.707), El Campello (2.428) y San Vicente (1.845), es decir, los núcleos integrantes de la primera corona metropolitana. En términos relativos,

---

<sup>106</sup> En este sentido, hemos evitado relacionar cifras absolutas del Censo y del EVR, ya que al tratarse de periodos relativamente largos (10 años), aumenta la probabilidad de que los movimientos registrados por la EVR no correspondan a un número similar de residentes (en 10 años un residente puede protagonizar varios movimientos). Por ese motivo, las comparaciones se realizan siempre sobre la base de datos relativos.

<sup>107</sup> Los datos concretos de 2001, que sirven de marco comparativo con los de la EVR, se puede ver en el Anexo (9.2. Movilidad residencial).

sin embargo, la única localidad que atrae más movimientos del resto de localidades del área que de la capital es Busot (62,5%), hecho que ya ponía de manifiesto el Censo de Población de 2001 (cuadro 5.6).

Curiosamente, también parece haber crecido en los últimos años la atracción de la ciudad de Alicante como destino residencial para la población del resto de localidades del área. A modo de ejemplo, se puede señalar que los movimientos periferia-centro representaban un exiguo 14% del total de desplazamientos centro-periferia en 2001 (Censo de Población), mientras que según los datos de la EVR, estos suponen ahora un 60%. Este nuevo panorama, que rompería la tendencia del periodo 1981-2001, siempre que lo ratifique el Censo de Población de 2011, se reproduce a escala local en todas las poblaciones del área. En efecto, en todos los municipios se repite la misma situación: disminuye la aportación relativa de la cabecera y aumentan las salidas residenciales hacia la ciudad central. Resulta complicado saber a qué responde este cambio de tendencia, aunque el análisis de las cifras no deja ninguna duda de que el papel crucial en este contexto recae en los movimientos periferia-centro, que parecen haberse disparado en esta última década. ¿Qué hay detrás de esta nueva realidad? ¿Un reforzamiento de la oferta residencial de la capital? ¿Movimientos de retorno? Es difícil aventurarse a una respuesta precisa, por lo que habrá que esperar a los resultados definitivos del Censo de Población de 2011. En cualquier caso, conviene recordar que estos cambios no han alterado la situación general típica de los sistemas metropolitanos más o menos consolidados, como el de Alicante, caracterizados por la expansión de la ciudad central y la predominancia de los movimientos centrífugos, que en el área alicantina continúan siendo muy superiores a los flujos periferia-centro.

Tampoco ha cambiado mucho en los últimos años el sentido, el volumen relativo y la jerarquía de los flujos residenciales entre la capital y el resto de localidades del área (cuadro 5.12). San Vicente continúa siendo, como en 2001, el municipio que más desplazamientos capta de la capital (16.266 entre 2000 y 2010), seguido de Mutxamel (6.412), El Campello (6.250) y Sant Joan (5.833). Entre los municipios más alejados de la cabecera, Busot y Aigües sostienen todavía una relación residencial discreta, en términos absolutos, con Alicante, mientras que Agost recibe en proporción más “llegadas” desde la ciudad central que en la década anterior. Jijona, por su parte, sigue siendo el municipio menos demandado por los alicantinos como lugar para residir, tanto por los residentes de la capital como por los del resto de localidades del área; en

consecuencia, mantiene un saldo residencial negativo (cuadro 5.11), exactamente igual que en el periodo anterior.

Cuadro 5.10. *Altas residenciales según procedencia en los municipios del área de Alicante. Encuesta de Variaciones Residenciales (2000-2010)*

Municipio de alta	Total altas	Altas procedentes de:									
		Alicante capital		Resto área		Resto Provincia		Resto España		Extranjero	
		Total	%	Total	%	Total	%	Total	%	Total	%
Agost	2.084	500	24,0	267	12,8	256	12,3	389	18,7	672	32,2
Aigües	1.076	363	33,7	266	24,7	114	10,6	80	7,4	253	23,5
Busot	2.946	489	16,6	814	27,6	208	7,1	237	8,0	1.198	40,7
El Campello	22.717	6.250	27,5	2.428	10,7	2.480	10,9	4.979	21,9	6.580	29,0
Jijona	2.507	335	13,4	260	10,4	384	15,3	893	35,6	635	25,3
Mutxamel	15.999	6.412	40,1	3.469	21,7	1.124	7,0	2.389	14,9	2.605	16,3
San Vicente	31.125	16.266	52,3	1.845	5,9	2.784	8,9	5.900	19,0	4.330	13,9
Sant Joan	16.726	5.833	34,9	2.707	16,2	1.306	7,8	3.953	23,6	2.927	17,5
<b>Alicante</b>	153.656	-	-	21.900	14,3	26.493	17,2	64.100	41,7	41.163	26,8
<b>Total Área</b>	248.836	36.448	14,6	33.956	13,6	35.149	14,1	82.920	33,3	60.363	24,3

Fuente: Encuesta de Variaciones Residenciales, Altas (años de 2000 a 2010). Elaboración propia.

Cuadro 5.11. *Altas y bajas residenciales en el seno del área funcional de Alicante. Encuesta de Variaciones Residenciales (2000-2010)*

Municipios	Movilidad intermunicipal en el área <b>Altas</b> según origen (entradas desde)					Movilidad intermunicipal en el área <b>Bajas</b> según destino (salidas hacia)					Saldo Altas - bajas
	Total altas	Alicante capital		Otros		Total bajas	Alicante capital		Otros		
		Total	%	Total	%		Total	%	Total	%	
Agost	767	500	65,2	267	34,8	642	328	51,1	314	48,9	125
Aigües	629	363	57,7	266	42,3	407	234	57,5	173	42,5	222
Busot	1.303	489	37,5	814	62,5	905	278	30,7	627	69,3	398
El Campello	8.678	6.250	72,0	2.428	28,0	7.546	4.709	62,4	2.837	37,6	1.132
Jijona	595	335	56,3	260	43,7	765	372	48,6	393	51,4	-170
Mutxamel	9.881	6.412	64,9	3.469	35,1	5.230	2.637	50,4	2.593	49,6	4.651
San Vicente	18.111	16.266	89,8	1.845	10,2	10.577	8.785	83,1	1.792	16,9	7.534
Sant Joan	8.540	5.833	68,3	2.707	31,7	7.884	4.557	57,8	3.327	42,2	656
<b>Alicante</b>	21.900	-	-	21.900	100	36.448	-	-	36.448	100	-14.548
<b>Total Área (sin cabecera)</b>	48.504	36.448	75,1	12.056	24,9	33.956	21.900	64,5	12.056	35,5	14.548
<b>Total Área (con cabecera)</b>	70.404	36.448	51,8	33.956	48,2	70.404	21.900	31,1	48.504	68,9	0

Fuente: Encuesta de Variaciones Residenciales, Altas y Bajas (años de 2000 a 2010). Elaboración propia.

Cuadro 5.12. *Movilidad residencial (desplazamientos) entre los municipios del área de Alicante. Encuesta de Variaciones Residenciales (2000-2010)*

Municipios de Alta (entradas)	Municipios de Baja (salidas)								
	Agost	Aigües	Busot	El Campello	Jijona	Mutxamel	San Vicente	Sant Joan	Alicante
Agost		3	0	9	16	40	188	11	500
Aigües	0		5	190	0	26	8	37	363
Busot	0	9		308	11	261	45	180	489
El Campello	11	113	222		134	535	505	908	6.250
Jijona	7	3	16	82		60	23	69	335
Mutxamel	17	6	212	789	102		663	1.680	6.412
San Vicente	272	18	44	460	45	564		442	16.266
Sant Joan	7	21	128	999	85	1.107	360		5.833
<b>Alicante</b>	328	234	278	4.709	372	2.637	8.785	4.557	

Fuente: Encuesta de Variaciones Residenciales, Altas y Bajas 2000-2010. Elaboración propia.

### 5.1.3.2. Consecuencias sociodemográficas de la movilidad residencial en el área de Alicante.

El aumento de la movilidad residencial experimentado en los últimos años tiene efectos inmediatos en el ámbito demográfico; la población se redistribuye y como consecuencia de ello los espacios sociodemográficos se ven alterados. En el caso de Alicante, como en el resto de áreas metropolitanas de entidad similar, el aumento de los flujos residenciales, sobre todo desde la cabecera, ha alimentado en las últimas décadas el crecimiento demográfico de las localidades periurbanas del área (gráficos 5.1 y 5.2). Las más afectadas en una primera fase por la expansión urbana (residencial y “productiva”) de la ciudad central son las localidades más próximas a ésta. En el caso de Alicante, Sant Joan, San Vicente, Mutxamel y El Campello, que constituyen la primera corona del área alicantina. Estas localidades crecen proporcionalmente más que la cabecera desde el intercensal 1960-1970, que se puede considerar como el punto de inicio de la expansión metropolitana de Alicante. Entre 1991 y 2001 el proceso está plenamente consolidado; los núcleos periurbanos del primer cinturón ganan durante la década de 1990 casi 30.000 nuevos residentes, 8.000 más que la capital, circunstancia que no se había dado nunca en la historia reciente del área. Obviamente, la ciudad de Alicante juega un papel crucial en la evolución demográfica de estas localidades. La población procedente de Alicante, de hecho, representa casi el 70% de los nuevos

residentes de San Vicente en el periodo 1991-2001 (gráfico 5.2), el 50% en Mutxamel, el 45% en Sant Joan y algo más de un 36% en el caso de El Campello, que, por su emplazamiento litoral, es la más beneficiada por una inmigración de tipo “residencial” (más que laboral), tanto nacional como internacional.

Los últimos datos de población publicados por el Instituto Nacional de Estadística, referidos al Padrón Municipal de Habitantes de 2011, mantienen esta tendencia, pero con algunas matizaciones. Las poblaciones periurbanas del primer cinturón metropolitano siguen creciendo (37.000 habitantes más que en 2001), aunque no al ritmo del intercensal anterior (40,5% entre 2001 y 2011, frente a un 42,6% entre 1991 y 2001), mientras que la capital recupera la primacía en incrementos absolutos (casi 50.000 nuevos residentes), sobre todo debido a la inmigración extranjera. En cualquier caso, el grupo formado por Sant Joan, San Vicente, Mutxamel y El Campello continúa creciendo con una tasa muy alta, aunque desde 1991 y, sobre todo, desde 2001, los mayores incrementos relativos de población se dan en los pequeños municipios de la segunda corona del área funcional (primero Busot y después Aigües), que durante el periodo 2001-2011 han visto reforzada su posición en el sistema metropolitano alicantino.

La evolución demográfica de Busot y Aigües es especialmente llamativa. Hasta 1981 (Busot) y 1991 (Aigües) incluso perdían habitantes. En cambio, desde esta última fecha se han convertido en las localidades del área con mayores incrementos relativos de población (gráfico 5.1, datos agregados; por separado, Busot es la población que más crece hasta 2001 y Aigües en 2011), debido a la dinámica expansiva de la capital. En efecto, el crecimiento de Alicante y de sus municipios más próximos (Sant Joan, Mutxamel, San Vicente y El Campello), ha logrado acercar estas dos localidades a los mercados de trabajo y de vivienda metropolitanos, tal y como queda de manifiesto observando las cifras respectivas de movilidad laboral y residencial. Sin embargo, se trata de dos entidades pequeñas, cuyos incrementos absolutos de población (y de movimientos de trabajadores y de residentes) pueden resultar no demasiado llamativos<sup>108</sup>. Aún así, estas localidades han triplicado su población en los últimos 20 años; Aigües ha pasado de 372 habitantes en 1991 a 541 en 2001 y a 1.118 en 2011,

---

<sup>108</sup> En algunos estudios de áreas metropolitanas se exigen flujos absolutos de intercambio (de trabajadores y de residentes) mínimos para poder ser considerado como municipio integrante de un área metropolitana. Como veremos más adelante, tanto Aigües como Busot se ven afectados por esas exigencias vinculadas a las cifras absolutas, que nos dan una idea clara de la magnitud territorial del fenómeno metropolitano, más allá de los procesos de integración funcional.

mientras que Busot ha subido de 971 (1991) a 1.683 (2001) y a 3.314 en la última década (2001-2011). En el caso de Aigües, el crecimiento demográfico depende de manera muy destacada de la cabecera del área, de la que proceden más de la mitad de los nuevos residentes incorporados a la localidad; el 55,2% de los nuevos residentes entre 1991 y 2001 (el 33,7% entre 2000 y 2010 según la EVR), sin considerar a los nacidos en el periodo (gráfico 5.2). En Busot, en cambio, ha sido más determinante la llegada de residentes del entorno de la capital, sobre todo desde El Campello, Sant Joan y Mutxamel<sup>109</sup>, localidades de las que proviene el 26% de los nuevos residentes de Busot, frente al 25% con origen en la cabecera.

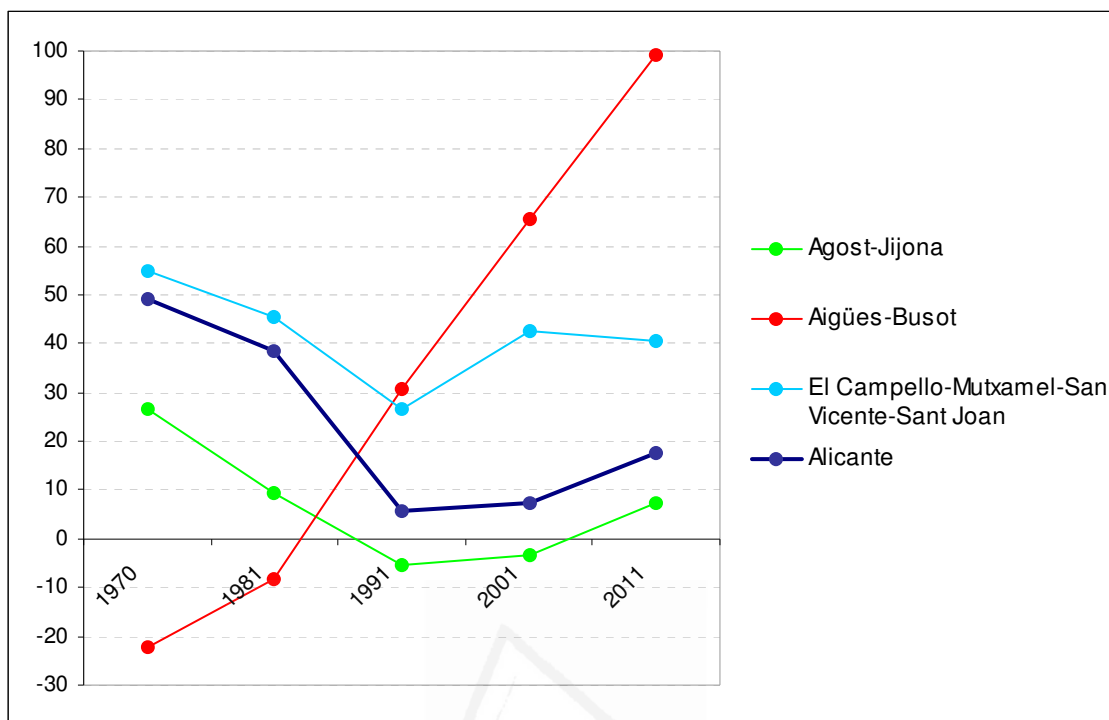
Los otros municipios del área, Agost y Jijona, continúan alejados de los procesos de periurbanización vinculados a la expansión de la ciudad central, por lo que mantienen una tendencia demográfica algo independiente del resto del área. Los aportes demográficos desde la cabecera y desde el resto de municipios del área suponen aproximadamente un tercio de los nuevos residentes llegados a Agost-Jijona durante el decenio 1991-2001<sup>110</sup>. En total son 217 nuevos habitantes, un contingente pequeño, inferior al que procede de fuera de la provincia de Alicante (333), que no ha servido para amortiguar la crisis demográfica por la que atraviesan las dos localidades. Jijona ha perdido población en los intercensales 1981-1991 y 1991-2001 (en total, 1.569 habitantes), mientras que Agost ha crecido en ese periodo de forma muy moderada (245 habitantes entre 1981 y 1991; y 227 habitantes entre 1991 y 2001). En ambos casos parece haber tenido un mayor impacto demográfico la evolución reciente de la economía local, caracterizada en el caso de Jijona por la situación de crisis de su sector agroindustrial. Afortunadamente, este escenario parece haber mejorado, ya que en el intervalo 2001-2011 la población ha vuelto a crecer, tanto en Jijona (182 habitantes; un +2,5%), como en Agost (683 habitantes; +15,2%).

---

<sup>109</sup> Anexo (9.3. Movilidad residencial).

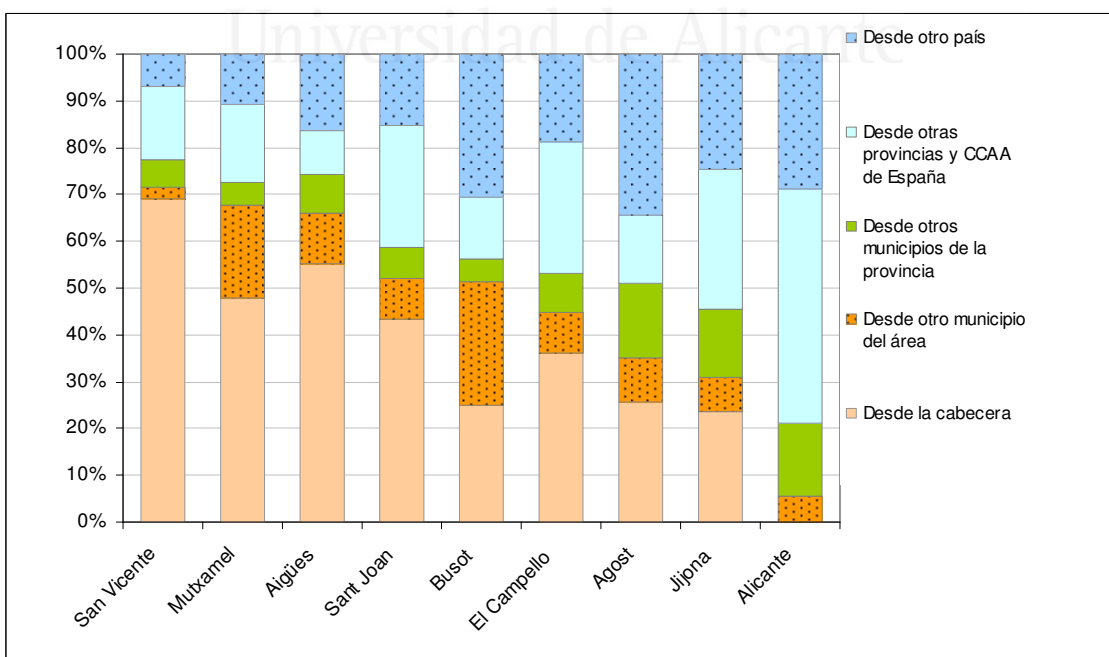
<sup>110</sup> Esta situación no parece haber cambiado en exceso en 2000-2010, a tenor de los datos arrojados por la EVR.

Gráfico 5.1. Evolución de la población (%) de los municipios del área de Alicante. Intercensales 1960-2011\*



\* Nota: Intercensales 1960-70; 1970-81; 1981-91; 1991-01; 2001-11. Para el periodo 2001-2011 las referencias son el Censo de Población de 2001 y el Padrón de Habitantes de 2011, al no disponer del Censo de ese año. Fuente: INE, Censos de Población de 1960, 1970, 1981, 1991, 2001 y Padrón de Habitantes de 2011. Elaboración propia.

Gráfico 5.2. Población “llegada” a los municipios del área de Alicante entre 1991 y 2001, según lugar de procedencia



Nota: En los resultados no aparecen los empadronados por nacimiento entre 1991 y 2001. Fuente: INE, Censo de Población de 2001. Elaboración propia.

La movilidad residencial genera rápidos cambios en las cifras de población de los municipios afectados, tal y como hemos podido comprobar, pero también importantes transformaciones sociodemográficas. La alteración y formación de los espacios sociodemográficos constituye una temática de enorme interés, que requeriría de un estudio en profundidad para conocer mejor los factores de transformación, el funcionamiento de los procesos de segregación social y las características de los espacios resultantes. El análisis de los criterios de metropolización y de su incidencia en nuestra área de estudio nos está permitiendo ofrecer, *grosso modo*, un cuadro somero de dichas transformaciones, aunque sin entrar en detalles.

De forma muy resumida, podemos concluir que los nuevos residentes “periurbanos” son, básicamente, parejas jóvenes que salen de la ciudad central para formar nuevos hogares. Como consecuencia, aumentan los habitantes en los municipios de acogida y comienzan a cambiar sus estructuras demográficas. Entre estos cambios sobresale, sin duda, el rejuvenecimiento de la población, debido al incremento de la natalidad en los municipios de acogida, resultado de la llegada a los mismos de amplios contingentes de jóvenes y adultos-jóvenes en edad de emanciparse y formar nuevas familias. Sin embargo, en los municipios periurbanos del área de Alicante no apreciamos, salvo en Aigües, un ensanchamiento destacable de la base de la pirámide de edades en el periodo analizado, seguramente debido a que la llegada de jóvenes no ha sido lo suficientemente cuantiosa como para alterar de manera sustancial las estructuras demográficas de las localidades de destino, ni para contrarrestar el estancamiento generalizado de la fecundidad. No obstante, las localidades que más han crecido en términos relativos estos últimos años continúan sumando efectivos de 0 a 9 años entre 1991 y 2001 (1.852 más<sup>111</sup>; cuadro 5.13), aunque su proporción haya disminuido respecto al total de población municipal. Esto sucede, por ejemplo, en San Vicente, Mutxamel y Sant Joan, que en 1991 sobrepasaban el 14% de población infantil (la media del área se situaba en el 12,1%), mientras que en 2001 no llegan al 12% (la media es del 10%). En Alicante capital, en cambio, la población infantil se ha reducido en términos relativos (del 12,1% en 1991 al 10% en 2001), pero también en cifras absolutas; concretamente 4.119 niños y niñas menos entre 0 y 9 años.

La única localidad en la que se ha alterado de forma sustancial la estructura por edades de la población es Aigües. Esta pequeña localidad, la más rural del área, estaba

---

<sup>111</sup> Cifra referida al saldo de población infantil 2001-1991, tras agregar los datos de los municipios de Aigües, Busot, El Campello, Mutxamel, San Vicente y Sant Joan.



afectada hasta hace bien poco por un proceso de envejecimiento bastante severo. En 1991 su índice de envejecimiento (número de ancianos –más de 65 años– por cada 100 jóvenes –0 a 19 años) sobrepasaba el 150%, más de 100 puntos por encima de la media del área, que se situaba en el 41,9%. Sin embargo, en 2001 la situación comienza a cambiar. A partir de esta fecha se invierte la tendencia, gracias a la llegada de familias jóvenes, sobre todo desde la capital. A partir de entonces, la población y la natalidad han aumentado de manera significativa después de muchas décadas, dando lugar con ello a un proceso de rejuvenecimiento, opuesto al proceso “normal” de envejecimiento por el que atraviesan los demás municipios del área, que es reflejo de la tendencia demográfica general del resto de España. Aigües es, por lo tanto, la única localidad del área en la que la proporción de población infantil ha crecido (pasa del 4,8% del total de habitantes en 1991 al 8,6% en 2001) y la de ancianos disminuido (pasa del 24,2% en 1991 al 21% en 2001), aunque ambos valores se sitúan todavía en los extremos del área.

Cuadro 5.13. Población infantil (de 0 a 9 años) en los municipios del área de Alicante (por orden), 1991 y 2001

Municipios	1991		2001		Saldo 1991-2001 (%)
	Total	%*	Total	%*	
Sant Joan	1.834	14,0	1.938	11,9	5,7
Mutxamel	1.437	14,0	1.762	11,5	22,6
San Vicente	4.103	14,1	4.539	11,5	10,6
El Campello	1.252	11,7	2.148	11,2	71,6
Busot	118	12,2	181	10,8	53,4
Agost	452	11,4	436	10,4	-3,5
Alicante	31.049	11,7	26.930	9,5	-13,3
Jijona	868	11,1	630	8,8	-27,4
Aigües	18	4,8	46	8,6	155,6
<b>Total área</b>	<b>41.131</b>	<b>12,1</b>	<b>38.610</b>	<b>10,0</b>	<b>-6,1</b>

%%\*: Porcentaje sobre la población total del municipio en la fecha correspondiente.

Fuente: INE, Censos de Población de 1991 y 2001. Elaboración propia

Junto al relativo “rejuvenecimiento” de los territorios receptores de la movilidad residencial metropolitana, merece la pena dar algunas pinceladas respecto a la segregación social o socioprofesional resultante de los intercambios de población entre los municipios del área. En Alicante, las áreas residenciales más valoradas y, por lo tanto, más caras, tradicionalmente se han construido en El Campello y en Sant Joan, debido al papel que éstos han ejercido desde hace décadas como ámbitos de segunda residencia de calidad para los habitantes de la capital, por ocupar espacios de huerta muy apreciados históricamente (Sant Joan) y por su proximidad al mar (El Campello,

pero también Sant Joan). Ambas localidades presentan, por este motivo, una proporción elevada de población residente con niveles socioeconómicos altos (empresarios con asalariados, directores, jefes y gerentes de empresas, y profesionales técnicos), tal y como se puede ver en el cuadro 5.14. Concretamente, el 33,8% de los habitantes de Sant Joan en 2001 (el 28,1% en 1991) y el 30,9% de El Campello (el 30,8% en 1991), pertenece a alguna de esas categorías. La media del área es del 28,6% en 2001, una cifra ya de por sí bastante elevada (la media provincial se sitúa en el 22,6%), a la que contribuye de manera decisiva el enorme volumen de ocupados con residencia en Alicante, que por su condición de capital provincial y centro de servicios cualificados, concentra una parte importante de los profesionales de nivel socioeconómico alto de la provincia; 34.230 residentes ocupados con un nivel socioeconómico elevado, el 75% del área y el 25% de la provincia. La ciudad de Alicante es, de hecho, la tercera localidad del área en proporción de residentes cualificados, con un 29,7%, aunque muy cerca se sitúa Aigües, con un 29,5%, que de seguir la progresión del intercensal 1991-2001 pronto superará a la capital, confirmando así su papel como atractivo y valorado destino residencial para las familias alicantinas.

Tras estas localidades se encuentran Mutxamel, San Vicente y Busot, por este orden, con una proporción de población ocupada en niveles socioeconómicos altos entre el 21% y el 24%. De todos los municipios del área, San Vicente es la localidad que de una manera más clara ha asumido, desde el inicio del *boom* inmigratorio de la segunda mitad de la década de 1960, la función tradicional de “ciudad dormitorio” de Alicante, con un parque de viviendas orientado fundamentalmente a clases sociales medias y medias-bajas. No obstante, la construcción en las últimas décadas de algunas urbanizaciones de calidad (“Haygon”, “Puerta Verde”, “Sol y Luz”, “Los Girasoles”, etc.), la mejora medioambiental en los efectos de la cementera (antes con polución mucho más elevada) y la implantación en su término municipal de la Universidad de Alicante, ha elevado la calidad y la valoración residencial de esta localidad, escogida para vivir por casi 4.000 profesionales de “cuadros” altos (el 22,9% de la población ocupada), aunque todavía hoy continúa siendo el municipio del área con una mayor proporción de operarios industriales y trabajadores en servicios básicos (el 67% del total de ocupados de la localidad).

La lista de ocupados en niveles socioeconómicos altos la cierran Jijona y Agost (cuadro 5.14). La estructura económica de la primera tiene una marcada base industrial, debido a su especialización productiva en la fabricación de turrónes y dulces, mientras

que en Agost la diversificación es mayor, aunque se trata de una localidad en la que la agricultura y la construcción tienen una presencia importante. Sin embargo, en ninguno de los dos casos se dan las condiciones económicas básicas para la generación de empleos de nivel socioeconómico elevado, al menos de una manera significativa. Además, ni Jijona ni Agost han atraído, como el resto de municipios del área, contingentes verdaderamente relevantes de población de la capital, de manera que no han participado tanto de los procesos de segregación social desplegados a partir de la dispersión de los miles de residentes que han salido de la ciudad central en las últimas décadas.

Cuadro 5.14. *Población ocupada en los municipios del área de Alicante según condición socioeconómica de nivel alto\* (por orden), 1991 y 2001*

Municipios	1991			2001		
	Total ocupados	Total "niveles altos"	% "niveles altos"	Total ocupados	Total "niveles altos"	% "niveles altos"
Sant Joan	4.376	1.229	28,1	6.964	2.354	33,8
El Campello	3.430	1.057	30,8	8.002	2.471	30,9
Alicante	81.252	22.359	27,5	115.256	34.230	29,7
Aigües	128	31	24,2	210	62	29,5
Mutxamel	3.441	636	18,5	6.849	1.628	23,8
San Vicente	9.485	1.744	18,4	17.143	3.927	22,9
Busot	320	52	16,3	687	146	21,3
Jijona	1.632	354	21,7	3.168	581	18,3
Agost	1.447	160	11,1	1.692	273	16,1
<b>Total área</b>	<b>105.511</b>	<b>27.622</b>	<b>26,2</b>	<b>159.971</b>	<b>45.672</b>	<b>28,6</b>

Nota: Por "nivel alto" se entiende la agregación de las siguientes condiciones socioeconómicas propuestas por el INE:

- Empresarios agrarios con asalariados
- Empresarios no agrarios con asalariados
- Directores y jefes de empresas o explotaciones agrarias
- Directores y gerentes de establecimientos no agrarios, altos funcionarios de la administración pública, comunidades autónomas y corporaciones locales
- Profesionales, técnicos y asimilados que ejercen su actividad por cuenta propia, con o sin asalariados
- Profesionales, técnicos y asimilados que ejercen su actividad por cuenta ajena

Fuente: INE, Censo de Población de 2001. Elaboración propia.

Para finalizar, conviene recordar que la movilidad residencial no sólo es una variable de interés para medir la integración funcional de los municipios, ni un agente de redistribución de contingentes demográficos y de segregación sociodemográfica y económica. Además de todo eso, la movilidad residencial representa un instrumento muy eficiente de cohesión "identitaria". En efecto, los nuevos habitantes "periurbanos", que conservan los "lugares comunes" en los que han desarrollado buena parte de su vida (el barrio donde se encuentra la residencia familiar, el colegio, los espacios de ocio, etc.), mantienen su sentimiento de pertenencia en la localidad de acogida, que de esta

manera se vincula “emocional” y socialmente a la capital, ayudando así a conformar la nueva ciudad, la “ciudad real”. Recordemos que la ciudad real comprende mercados unitarios de vivienda y trabajo, pero también una colectividad con identidad cultural e imagen de marca, así como una construcción material y simbólica de la misma por parte de los ciudadanos que la habitan (Borja, 1990; en Castañer, 1994). Esta parte es esencial para que la unidad funcional devenga, si no en unidad administrativa, sí al menos en proyecto común, en el que las administraciones locales colaboren y trabajen, de manera conjunta, en pro de su desarrollo y bienestar.



Universitat d'Alacant  
Universidad de Alicante

#### *5.1.4. Rasgos y dimensiones básicas de la movilidad residencial en el área de Elche*

La movilidad residencial en el área de Elche (38,4% en el periodo 1991-2001) se sitúa por debajo de la media regional (42%), provincial (45%) y de la obtenida por la vecina área de Alicante (48%), de la que le separa 10 puntos. Respecto a esta última, se puede apreciar (cuadro 5.15), además, una mayor proporción de cambios de vivienda intramunicipales, que representan el 79,4% de todos los desplazamientos con destino en el área de Elche, por el 68,1% en Alicante; por el contrario, en Alicante tienen más importancia los movimientos intermunicipales en el seno del área, que afectan a casi el 10% del total de residentes en 2001<sup>112</sup> que han cambiado de vivienda, frente al 2,5% en el área de Elche. Estos datos corroboran las conclusiones extraídas del análisis de la movilidad laboral, en el sentido de que el área de Elche no está tan integrada desde el punto de vista funcional como la de Alicante, hecho que queda demostrado en la primera aproximación a la movilidad residencial, más reducida y menos intermunicipal (menos metropolitana) que la que se da en el área de Alicante.

Un análisis más detallado revela que sólo dos localidades del área de Elche, San Fulgencio (el 59,3% de los habitantes en 2001 ha cambiado de residencia entre esta fecha y 1991) y Santa Pola (49,5%), sobrepasan la media provincial de este tipo de movilidad, aunque no tanto por la integración de sus respectivos mercados de la vivienda en el sistema residencial del área, como por su atracción como “retiro” residencial para los habitantes del resto de España y de Europa. Así al menos queda de manifiesto al comprobar la procedencia de los residentes que durante el periodo 1991-2001 han cambiado de vivienda; desde fuera de la provincia han llegado 1.369 nuevos residentes a San Fulgencio y 2.325 a Santa Pola, mientras que desde otros municipios alicantinos las cifras se reducen a sólo 185 y 683, respectivamente<sup>113</sup>. En el resto de localidades del área, en cambio, la población que cambia de residencia entre 1991 y 2001 no llega siquiera al 40% del total.

Respecto a los cambios intramunicipales (mapa 5.5), sólo tres localidades presentan valores por debajo del 50%. Se trata de San Fulgencio (23,9%), Hondón de las Nieves (48,4%) y Hondón de los Frailes (29,8%). Los dos “Hondones”, enclavados en el Medio Vinalopó, han crecido en los últimas décadas con aportes demográficos

---

<sup>112</sup> Sin considerar a los no nacidos en el decenio 1991-2001, que será la referencia para todos los cálculos relativos.

<sup>113</sup> Entre 2000 y 2010 sucede algo similar, según los datos de la EVR, aunque con aportaciones mayores desde el extranjero.

procedentes de otras localidades del área, en especial de Elche y de Aspe, pero también con la llegada de extranjeros europeos (117 a Hondón de las Nieves y 47 a Hondón de los Frailes). Estos últimos han comenzado a “colonizar” las pequeñas localidades del interior sur alicantino, tanto de forma espontánea, ocupando casas tradicionales de campo y de “fin de semana”, como a través de complejos urbanísticos planificados, que poco a poco se van extendiendo hacia zonas cada vez más alejadas del litoral. La distancia del mar (que no implica la renuncia a este recurso, ya que estas localidades y otras vecinas afectadas por el mismo fenómeno se encuentran a 45-60 minutos de la playa) es compensada por un entorno ambiental mejor conservado, la garantía de muchas horas de sol al año y una oferta de viviendas a precios más asequibles que las construidas en primera y segunda línea de litoral.

En el resto de localidades del área, en cambio, predomina la movilidad residencial intramunicipal (cuadro 5.15 y mapa 5.5), cuyos valores máximos se alcanzan en las localidades más pobladas (exceptuando Santa Pola): Aspe (16.599 habitantes; el 82,9% de la población en 2001 que ha cambiado de vivienda procede de la misma localidad), Crevillent (24.740 habitantes; 81,4%) y Elche (194.438 habitantes; 84,8%).

*Cuadro 5.15. Población y cambios de residencia globales en los municipios del área de Elche (periodo 1991-2001)*

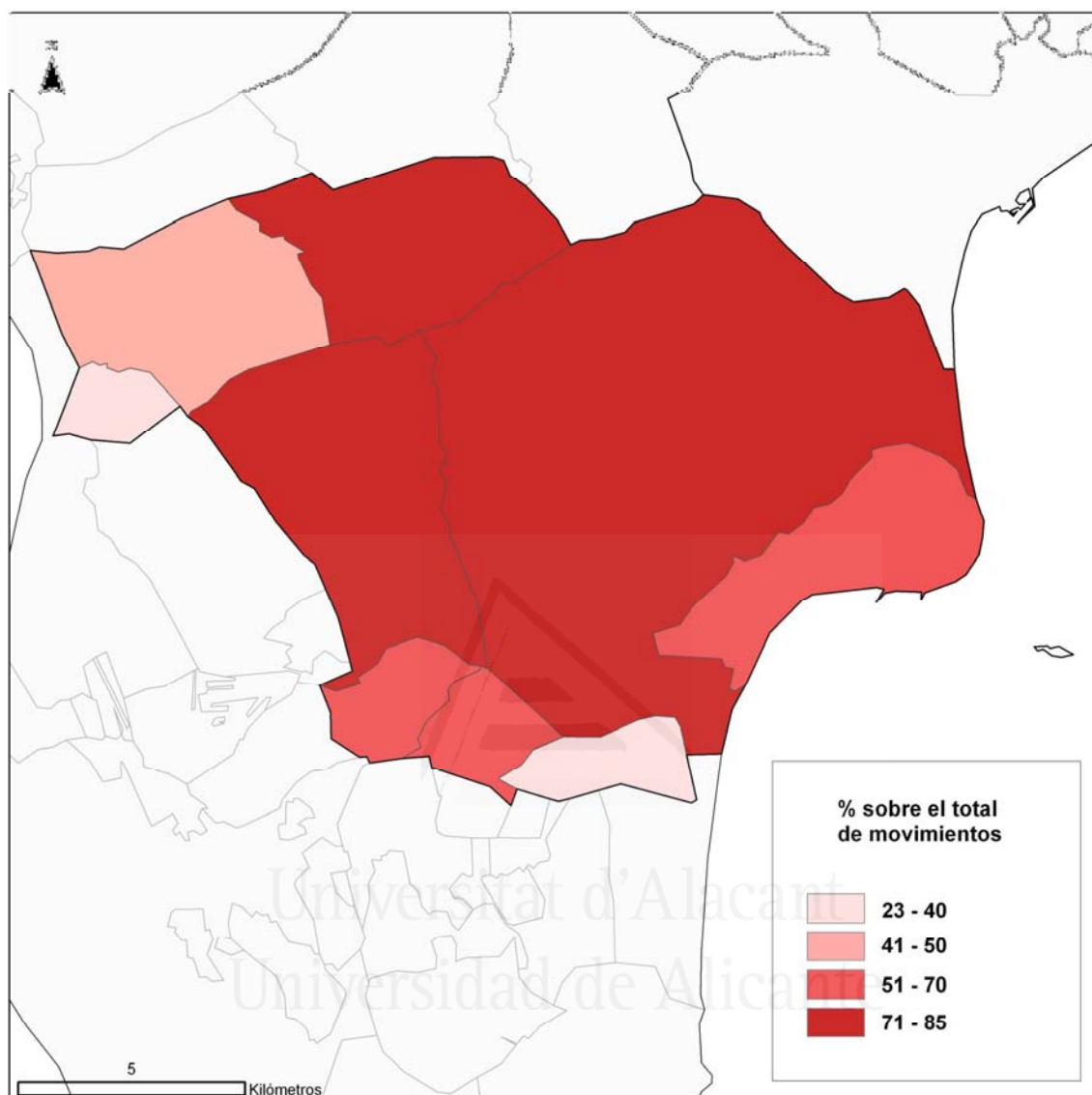
Municipios de residencia 2001	Pobl. 2001	No cambian de residencia		Cambian de residencia en el periodo 1991-2001							No nacidos en 1991
		Total	%*	Total	%*	Proceden de**:					
						El mismo municipio (totales y % sobre los que cambian de residencia)	Otros del área	Otros de la provincia	Otros		
Aspe	16.599	9.726	66,7	4.851	33,3	4.021	82,9	159	343	328	2.022
Catral	5.295	2.815	60,9	1.809	39,1	1.119	61,9	260	269	161	671
Crevillent	24.740	13.736	63,1	8.047	36,9	6.550	81,4	404	284	809	2.957
Dolores	6.267	3.448	62,6	2.059	37,4	1.434	69,6	151	216	258	760
Hondón Nie.	1.660	956	63,1	558	36,9	270	48,4	108	45	135	146
Hondón Fra.	622	359	61,5	225	38,5	67	29,8	81	24	53	38
San Fulgen.	4.039	1.517	40,7	2.213	59,3	528	23,9	185	131	1.369	309
Santa Pola	19.677	8.782	50,5	8.616	49,5	5.024	58,3	683	584	2.325	2.279
<b>Elche</b>	194.438	108.397	62,5	64.914	37,5	55.029	84,8	556	2.081	7.248	21.127
<b>Total Área</b>	273.337	149.736	61,6	93.292	38,4	74.042	79,4	2.587	3.977	12.686	30.309

\*%: Calculados sobre el total de población en 2001, menos los no nacidos en 1991.

\*\*Proceden de: Las cifras de residentes que por secreto estadístico quedan reducidas al intervalo de 1-3, han sido consideradas con valores de 2 para poder realizar los cálculos pertinentes.

Fuente: INE, Censo de Población de 2001. Elaboración propia.

Mapa 5.5. *Movilidad residencial intramunicipal en el área de Elche (periodo 1991-2001)*



Fuente: INE, Censo de Población de 2001. Elaboración propia.

Por lo que respecta a la movilidad residencial de la cabecera, merece un comentario más detallado, ya que lo que ocurre en la ciudad central tiene una gran trascendencia en el resto del área, tanto por el peso demográfico que ésta representa (en el caso de Elche, el 70% del total de población del área), como por su enorme protagonismo en los procesos de urbanización desencadenantes de la movilidad centro-periferia, que tanto puede condicionar el crecimiento demográfico de las localidades del área y su integración funcional. A este respecto, se pueden apuntar dos datos importantes.

En primer lugar, cabe señalar que el 37,5% de la población de Elche en 2001 ha cambiado de residencia entre esta fecha y 1991. Esta cifra se sitúa 10 puntos por debajo de la obtenida por la capital alicantina, lo que denota una menor movilidad residencial en Elche, circunstancia que se debe, desde nuestro punto de vista, a la menor atracción que ejerce Elche como lugar de residencia para la población foránea; o dicho de otro modo, a que Alicante resulta más demandada como espacio residencial. Esto se puede comprobar fácilmente viendo la entidad que en Alicante alcanza la llegada de población desde otros municipios de la provincia (6.297, frente a 2.637 en Elche), y sobre todo desde fuera de ésta (23.379, por 7.248 en Elche). Entre éstos últimos destacan los procedentes de otras regiones españolas, que suman 13.245, mientras que en Elche no llegan siquiera a 3.000, hecho que puede estar relacionado con la condición de Alicante como capital provincial, pero también por su apetecible oferta residencial de playa, a la que complementa una amplia gama de servicios y comercios cualificados.

En segundo lugar, los cambios de vivienda intramunicipales, protagonizados por los residentes que cambian de vivienda dentro de los límites municipales, adquieren una enorme relevancia en Elche, no solo por su volumen, sino también, y lo que es más importante, por los efectos que esta movilidad y las causas que la generan tienen en la integración funcional del área. En la capital del Bajo Vinalopó, algo más de 55.000 habitantes han cambiado de vivienda dentro del municipio, es decir, el 31,2% de todos los ilicitanos en 2001 (excluyendo a los no nacidos en 1991). Esta cifra representa casi el 85% de los residentes que han cambiado de vivienda en el periodo estudiado, porcentaje que no supera ningún otro municipio valenciano mayor de 50.000 habitantes. El dinamismo de la movilidad residencial interna o movilidad intramunicipal está condicionado, como se sabe, por el tamaño y por las características del término municipal. Un término amplio, con variedad de oferta residencial y de espacios para vivir (campo, playa, sierra, etc.), como el de Elche, ofrece buenas oportunidades para retener dentro de los límites municipales a una demanda urbana cada vez más atraída por los espacios residenciales de baja densidad, difíciles de encontrar en el seno de las grandes ciudades. En Elche, además, puede haber influido la preexistencia de un hábitat rural tradicional (Gozálvez, 1977), que habría actuado como reclamo y como soporte previo de las nuevas promociones residenciales.

En este sentido, merece la pena hacer un inciso sobre la ocupación demográfica del llamado campo de Elche, que reúne casas de campo y viviendas unifamiliares dispersas, pequeñas entidades rurales, extensas urbanizaciones de demanda interna



(varias de más de 50 ha.) y grandes núcleos urbanos sobre asentamientos tradicionales, algunos con más de 5.000 habitantes. En conjunto, en el campo de Elche viven cerca de 40.000 personas en 2010 (en el “campo” de Alicante, 7.848 habitantes<sup>114</sup>). Además, desde 1986-1991, el campo de Elche crece por encima de la propia ciudad (tal como se puede ver en el gráfico 5.4), dibujándose así una inflexión en la evolución del número de habitantes del medio rural, que era decreciente desde los años 1950, debido al éxodo rural y a una reducida natalidad, consecuencia del envejecimiento de la población (Larrosa, 2000). Entre los desplazamientos de residencia ciudad-campo han prevalecido tradicionalmente los movimientos estacionales vinculados al ocio de la vivienda secundaria. Sin embargo, apoyado en un primer momento en el amplio contingente de segundas residencias y, posteriormente (a partir de la revisión del PGOU de 1998), en las promociones orientadas a la primera residencia (gráfico 5.3), el campo de Elche se ha convertido en el área de acogida predilecta de los ilicitanos que desean un modelo residencial diferente, menos denso y con viviendas más cómodas para el hogar familiar (con parcelas o terrazas privadas, aparcamientos integrados en la vivienda, etc.) (Larrosa, 2003).

Así pues, en Elche, buena parte del proceso de urbanización vinculado a las nuevas demandas residenciales, desencadenante de la movilidad residencial, se ha fraguado internamente, restando así protagonismo al proceso de ocupación urbana y residencial de las localidades próximas, que en el entorno municipal de Elche está lejos de poder ser calificado como de “invasión” suburbana. Las consecuencias de este fenómeno de crecimiento interno, como nos podemos imaginar, no sólo se circunscriben al ámbito morfológico, ya que la atracción ejercida por los espacios residenciales del municipio ha restado intensidad a los movimientos intermunicipales y, con ello, a las relaciones funcionales entre la cabecera y el resto de componentes del área. El resultado es un área menos cohesionada, con mercados de vivienda locales más autónomos y, consiguientemente, menos metropolitanos. Además, como la movilidad residencial de la cabecera es básicamente intramunicipal, no ha habido una “fuga” importante de residentes a otras localidades próximas, con lo cual se minimizan también los desplazamientos diarios de trabajadores entre la ciudad central y las localidades periféricas del área, movimientos que en parte están motivados por los procesos de descentralización productiva (generadores de flujos laborales centro-periferia), pero

---

<sup>114</sup> Datos extraídos del Padrón de Habitantes de 2010 (INE).

también residencial (flujos periferia-centro). En conclusión, el término municipal de Elche es tan amplio y diverso que ha permitido contener dentro de sus límites tanto la expansión de las actividades económicas como los desplazamientos residenciales, gracias a lo cual la población de Elche ha seguido creciendo en las últimas décadas (a lo que ha contribuido igualmente la llegada de miles de extranjeros en los últimos años<sup>115</sup>), a pesar de la crisis de la actividad industrial y del estancamiento de la fecundidad; en contrapartida, se han reducido las posibilidades de aglutinar alrededor de la ciudad central una verdadera área metropolitana, que por definición es, esencialmente, plurimunicipal.

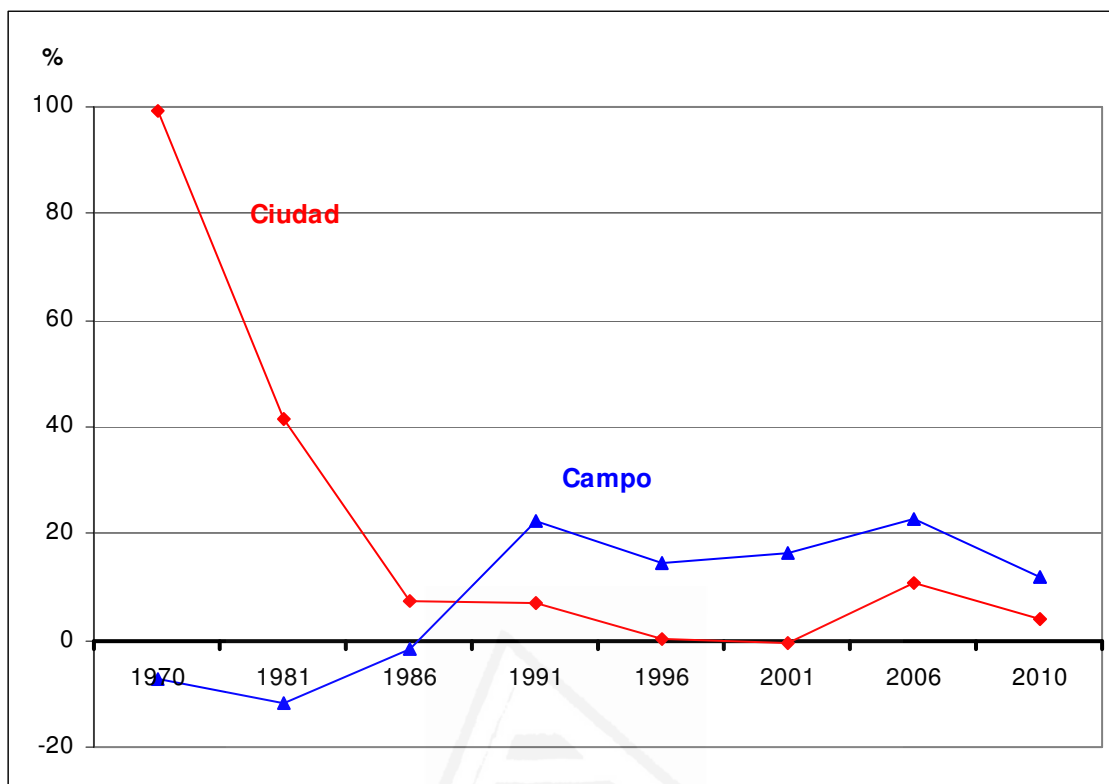
Gráfico 5.3. *Publicidad de una promoción residencial en un núcleo del campo de Elche*



Foto José A. Larrosa

<sup>115</sup> La población extranjera residente en Elche ha pasado de 5.269 en el año 2000 (2,7% de la población total) a 32.028 en 2010 (14,4%). INE, Padrón de Habitantes. Ayuntamiento de Elche, Informe estadístico anual.

Gráfico 5.4. Variación intercensal de la población (%) del casco urbano y del campo de Elche (incluido núcleos de pedanías), periodo 1960-2006



Fuente: INE, Censos y Padrones de Habitantes; 1960, 1970, 1981, 1986, 1991, 1996, 2001 y 2006. Elaboración propia.

En cualquier caso, y a pesar de la “retención” residencial ejercida por el extenso término municipal ilicitano, Elche mantiene un papel activo como cabecera y como protagonista de muchos de los procesos acontecidos en el área, también de los vinculados al ámbito de la movilidad residencial. De hecho, la localidad ilicitana es la ciudad que más población ha aportado en el decenio 1991-2001 a siete de los ocho municipios del área, es decir, a todos excepto a uno, Catral (en esta localidad han llegado más habitantes desde Crevillent que desde Elche, debido básicamente a la vecindad existente entre algunos de sus núcleos rurales). Elche es, además, responsable del 77,8% de las “llegadas” a los municipios del área desde otras localidades de la misma (cuadro 5.16), porcentaje que asciende al 78,6% en el caso de Aspe, al 82,2% en San Fulgencio, al 90,1% en Hondón de los Frailes y al 95,9% en Santa Pola. Es decir, que de cada 10 nuevos residentes desplazados desde dentro del área (en referencia a los movimientos intermunicipales), al menos 8 proceden de la cabecera, proporción que roza el pleno en el caso de Santa Pola.

No obstante, en 2001 únicamente los flujos centro-periferia que tienen por destino Crevillent y, sobre todo, Santa Pola, localidades que junto a la cabecera integran la comarca del Baix Vinalopó, tienen una cierta entidad en términos absolutos. Sobre todo los desplazamientos a Santa Pola, que en el decenio de 1991-2001 sobrepasaba los 650 individuos. Sin embargo, aunque pueda parecer una cifra importante, en realidad este flujo apenas ha tenido trascendencia en los procesos de urbanización desencadenados por la demanda de primeras residencias; desde nuestro punto de vista, sería más acertado establecer una relación entre las viviendas ocupadas por habitantes procedentes de Elche con los procesos de expansión urbana vinculados a las necesidades de ocio de los ilicitanos. De hecho, podemos afirmar, atendiendo al número de hogares ilicitanos con segunda residencia en Santa Pola (nada menos que 5.510), que la llegada de residentes permanentes a esta localidad no se ha realizado tanto sobre la base de nuevas construcciones, ofertadas directamente como primera residencia, sino a través de la ocupación permanente de viviendas tradicionalmente usadas de forma estacional. Teniendo en cuenta el enorme volumen de viviendas secundarias propiedad de ilicitanos, no resultaría extraño comprobar como este fenómeno se intensifica en los próximos años, más si cabe en un contexto como el actual, en el que la crisis económica-laboral lleva a optimizar al máximo el uso (permanente o mediante su arrendamiento o venta) de este tipo de residencias<sup>116</sup>.

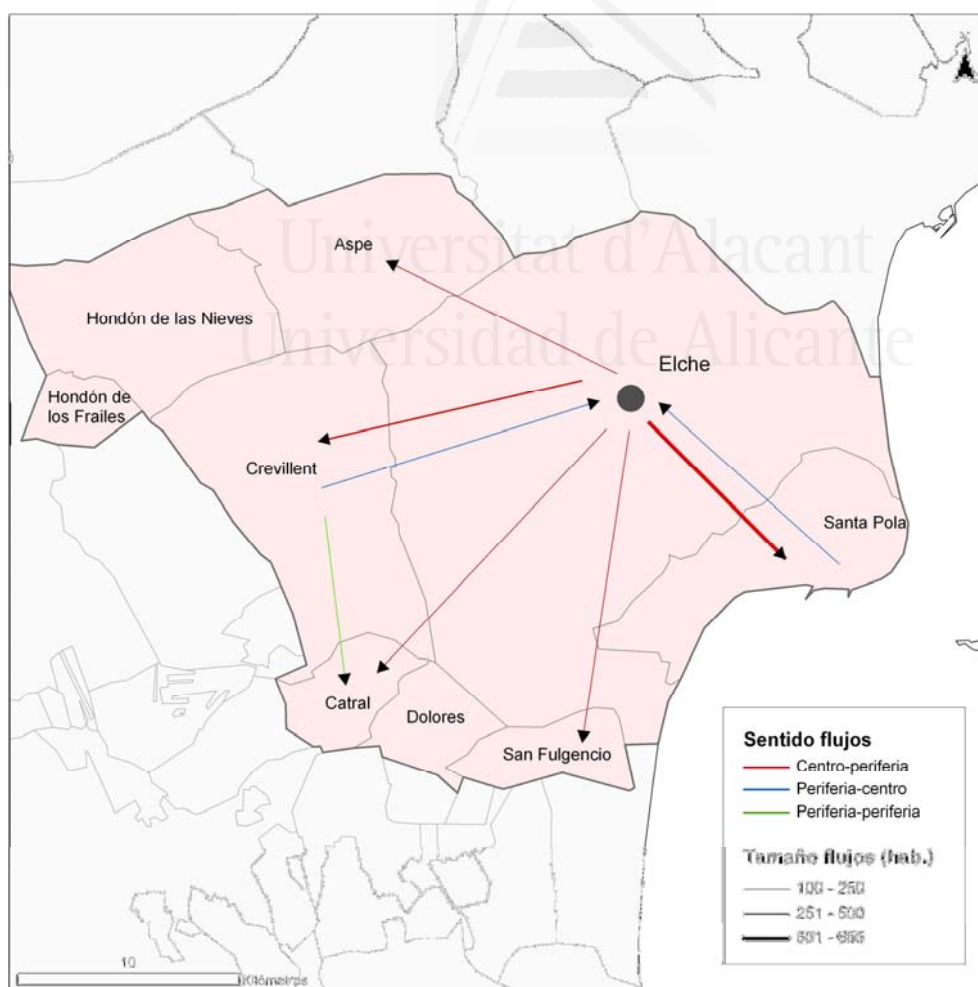
En cualquier caso, el volumen del flujo Elche-Santa Pola todavía se encuentra muy lejos de la intensidad alcanzada por muchos de los flujos centro-periferia que tienen lugar en el área de Alicante (recordemos al respecto que El Campello atrajo casi 2.000 alicantinos entre 1991 y 2001, y que San Vicente hizo lo propio con casi 6.000 residentes de la capital). No ocurre lo mismo con los desplazamientos de la periferia al centro, que proporcionalmente son más significativos en el área de Elche (el 55,3% de las salidas tienen como destino la cabecera) que en el área de Alicante (el 44,9%), algo, por otra parte, bastante lógico, ya que en las áreas funcionales menos consolidadas, como la de Elche, la ciudad central todavía ejerce una “fuerte” atracción demográfica. Baste apuntar que la relación entre movimientos centrífugos y centrípetos es de 7 a 1 en Alicante (12.169 entradas con origen en la cabecera y 1.669 salidas con destino hacia ella), y de sólo 3 a 1 en Elche (1.581 entradas y 556 salidas). Dicho de otro modo, el

---

<sup>116</sup> Como ejemplo, en la década de 1980, en un periodo de crisis económica y laboral, las áreas de residencia secundaria del entono de Barcelona actuaron como “reserva” de nueva residencia; Pujadas (2005).

saldo intermunicipal entre las entradas (a las cabeceras) y las salidas (desde éstas), tal y como se puede apreciar en los cuadros respectivos (cuadros 5.7 y 5.17), arroja un balance más negativo en Alicante (-10.500) que en Elche (-1.025), lo cual lógicamente afecta al resto de localidades del área, en las que sucede todo lo contrario: los flujos de salida son proporcionalmente más importantes en las localidades periféricas del área de Elche, mientras que los de entrada presentan valores más destacados en las periurbanas del área de Alicante. En conjunto, como se puede ver en el mapa 5.6, en el área de Elche tienen lugar únicamente 8 flujos con más de 100 residentes (frente a 17 en Alicante), de los cuales 5 son de sentido centro-periferia, 2 periferia-centro y sólo 1 entre municipios de la periferia (Crevillent-Catral). Como se recordará (mapa 5.2), en Alicante los flujos centrípetos y los suburbanos eran más numerosos y representativos (sumaban un total de 11), síntoma de la mayor complejidad de la organización metropolitana del área alicantina.

Mapa 5.6. *Flujos de movilidad residencial en el área de Elche (periodo 1991-2001)*



Fuente: INE, Censo de Población 2001. Elaboración propia.

Cuadro 5.16. Distribución de la movilidad residencial intermunicipal dentro del área de Elche (periodo 1991-2001)

Municipio de residencia 2001	Movilidad intermunicipal dentro del área según origen (entrada de residentes desde)					Movilidad intermunicipal dentro del área según destino (salida de residentes hacia)				
	Total	Elche cabecera		Otros		Total	Elche cabecera		Otros	
		Total	%	Total	%		Total	%	Total	%
Aspe	159	125	78,6	34	21,4	140	72	51,4	68	48,6
Catral	260	100	38,5	160	61,5	70	26	37,1	44	62,9
Crevillent	404	350	86,6	54	13,4	316	152	48,1	164	51,9
Dolores	151	65	43,0	86	57,0	92	27	29,3	65	70,7
Hondón Nie.	108	61	56,5	47	43,5	48	19	39,6	29	60,4
Hondón Fra.	81	73	90,1	8	9,9	13	4	30,8	9	69,2
San Fulgen.	185	152	82,2	33	17,8	73	31	42,5	42	57,5
Santa Pola	683	655	95,9	28	4,1	254	225	88,6	29	11,4
Elche	556	-	-	556	-	1.581	-	-	1.581	-
Total Área (sin la cabecera)	2.031	1.581	77,8	450	22,2	1.006	556	55,3	450	44,7
Total Área (con la cabecera)	2.587	1.581	61,1	1.006	38,9	2.587	556	21,5	2.031	78,5

Fuente: INE, Censo de Población de 2001. Elaboración propia.

Cuadro 5.17. Movilidad residencial en el área de Elche (periodo 1991-2001)

Municipios de residencia 2001	Población 2001 (menos los no nacidos en 1991)	Total movimientos Intra-área*	Movilidad Intra municipal**		Movilidad Intermunicipal (dentro del área)						
			Total	%	total	%	Entradas		Salidas		Saldo (1 - 2)
							Total (1)	%	Total (2)	%	
Aspe	14.577	8.341	8.042	96,4	299	3,6	159	53,2	140	46,8	19
Catral	4.624	2.568	2.238	87,1	330	12,9	260	78,8	70	21,2	190
Crevillent	21.783	13.820	13.100	94,8	720	5,2	404	56,1	316	43,9	88
Dolores	5.507	3.111	2.868	92,2	243	7,8	151	62,1	92	37,9	59
Hondón N.	1.514	696	540	77,6	156	22,4	108	69,2	48	30,8	60
Hondón F.	584	228	134	58,8	94	41,2	81	86,2	13	13,8	68
San Fulgen.	3.730	1.314	1.056	80,4	258	19,6	185	71,7	73	28,3	112
Santa Pola	17.398	10.985	10.048	91,5	937	8,5	683	72,9	254	27,1	429
<b>Elche</b>	173.311	112.195	110.058	98,1	2.137	1,9	556	26,0	1.581	74,0	-1025
<b>Total Área</b>	243.028	153.258	148.084	96,6	5.174	3,4	2.587	50,0	2.587	50,0	-

\*Total movimientos Intraárea: Constituye la suma de los cambios residenciales intramunicipales (movimientos de entrada y salida) y de los intermunicipales (de entrada y salida) en el marco del área funcional.

\*\*Movilidad Intramunicipal: La movilidad residencial intramunicipal representa la suma de los movimientos (domiciliarios) de entrada y de salida en el seno del municipio de residencia. Es decir, cada cambio de residencia intramunicipal (una unidad estadística), constituye dos movimientos, uno de entrada y otro de salida.

Fuente: INE, Censo de Población de 2001. Elaboración propia.

#### 5.1.4.1. Evolución reciente de la movilidad residencial en el área de Elche. Periodos 1981-2001 y 2000-2010.

Por lo que respecta a la evolución reciente de la movilidad residencial en el área de Elche podemos destacar, en relación al periodo 1981-2001, que ha sido estudiado a partir de los Censos de Población de 1991 y 2001, los siguientes aspectos (cuadros 5.18 y 5.19, y mapas 5.7 y 5.8):

- 1) La movilidad residencial en el área de Elche (la totalidad de los movimientos intra-área), aunque ha crecido en el periodo analizado, apenas ha experimentado un avance significativo, sobre todo en lo que respecta a la movilidad intermunicipal dentro del área, que ha pasado de 4.850 movimientos (entradas y salidas) en 1981-1991, a 5.174 en el decenio posterior. Es decir, técnicamente se trata de un estancamiento, puesto que la tasa de movilidad metropolitana del área se ha quedado en un exiguo 2%, lastrada por la baja movilidad intermunicipal de Elche (sólo un 1,2%). De estas cifras se desprende que la cohesión del área, con la (baja) intensidad descrita, se está fraguando más a partir de la progresiva integración de los mercados de trabajo, fruto sobre todo de la descentralización productiva, que de la unificación de los mercados locales de la vivienda, entre los que se perciben pocas relaciones y avances lentos.
- 2) La movilidad residencial intermunicipal de la cabecera del área, en términos absolutos, prácticamente ha permanecido invariable en el periodo comparado (1.986 movimientos entre 1981 y 1991 y 2.137 entre 1991 y 2001). Sin embargo, si se analiza este tipo de movilidad a partir del sentido del desplazamiento residencial (analizando por separado las entradas y las salidas), sí se puede apreciar un cambio interesante. Se trata del aumento de las “salidas” desde la ciudad central (de 1.054 a 1.581) y, en contraposición, de la caída de las “entradas” de residentes desde otras localidades del área (se pasa de 932 a 556). Este pequeño cambio encierra, sin embargo, un hecho trascendente para el devenir “metropolitano” del área, ya que la cabecera comienza, aunque tímidamente, a generar flujos de descentralización residencial más allá de los límites municipales. Este fenómeno, empujado en parte por los todavía escasos

pero incipientes procesos de urbanización con origen en la cabecera<sup>117</sup>, constituye la llave de la integración de los mercados residenciales locales, condición indispensable para poder hablar de la formación y consecución de un área metropolitana.

- 3) Como consecuencia del aumento de la salida de residentes ilicitanos de la ciudad central, la mayor parte de las localidades del área ha mejorado el balance entre las “entradas” de residentes (2.031 para el conjunto de municipios del área, sin contar los datos propios de la cabecera) y las “salidas” (1.006). Por ello, las tasas de saldo respectivas han experimentado un avance positivo en prácticamente todas las localidades del área, exceptuando la cabecera, que alimenta con la salida de residentes este proceso, y de Dolores, cuya tasa ha bajado del 2,5% al 1,1%, debido a la pérdida de interés de esta localidad como lugar de residencia (sobre todo para los ilicitanos, ya que Dolores es la única localidad del área que ha contabilizado menos habitantes procedentes de Elche en 2001 que en 1991 –Anexo, 9.2. Movilidad residencial; Cuadros 9.10 y 9.11.). Entre las tasas de saldo residencial merecen también ser destacadas las de Hondón de los Frailes (11,6%), Hondón de las Nieves (4%), Catral (4,1%) y San Fulgencio (3%). Estas localidades atraen sobre todo población desde la cabecera, que es el primer centro emisor de residentes para todas ellas excepto para Catral, que recibe más población de Crevillent (112 residentes entre 1991 y 2001) que de Elche (100 residentes). Al margen del papel de la cabecera, merece ser destacado el aporte de residentes de Aspe a Hondón de las Nieves (42 residentes entre 1991 y 2001). En cualquier caso, estas cifras están muy por debajo de las alcanzadas por las localidades suburbanas del área de Alicante, que se movían entre el 10% y el 18%.

---

<sup>117</sup> Algunos ejemplos interesantes de urbanizaciones proyectadas para captar, al menos en parte, a la demanda ilicitana, son los residenciales de “Montesol” y “Santa Elena”, en Aspe, donde se oferta vivienda en baja densidad (chalés independientes y adosados) y “El Pinar”, en Crevillent, con una edificación exenta en altura.



Cuadro 5.18. *Tasas de movilidad en el área de Elche (periodo 1991-2001)*

Municipios de residencia 2001	Población 2001 (menos los no nacidos en 1991)	Movimientos dentro del área				Tasa de movilidad general*	Tasa de movilidad intermuni**	Tasa de saldo***
		Total movimientos Intra-área	Movilidad Intra municipal	Movilidad Inter municipal				
				Entradas	Salidas			
Aspe	14.577	8.341	8.042	159	140	57,2	2,1	0,1
Catral	4.624	2.568	2.238	260	70	55,5	7,1	4,1
Crevillent	21.783	13.820	13.100	404	316	63,4	3,3	0,4
Dolores	5.507	3.111	2.868	151	92	56,5	4,4	1,1
Hondón N.	1.514	696	540	108	48	46,0	10,3	4,0
Hondón F.	584	228	134	81	13	39,0	16,1	11,6
San Fulgencio	3.730	1.314	1.056	185	73	35,2	6,9	3,0
Santa Pola	17.398	10.985	10.048	683	254	63,1	5,4	2,5
<b>Elche</b>	173.311	112.195	110.058	556	1.581	64,7	1,2	-0,6
<b>Total Área</b>	243.028	153.258	148.084	2.587	2.587	63,1	2,1	-

\*Tasa de movilidad residencial general: Cociente entre los movimientos residenciales intra + inter municipales / población total en 2001 menos los no nacidos en 1991.

\*\*Tasa de movilidad intermunicipal (o tasa de movilidad metropolitana): Cociente entre los movimientos residenciales inter municipales / población total en 2001 menos los no nacidos en 1991.

\*\*\*Tasa de saldo (Tasa de saldo de movilidad residencial): Cociente entre el saldo y la población en 2001, exceptuando los no nacidos en 1991).

Fuente: INE, Censo de Población de 2001. Elaboración propia.

Cuadro 5.19. *Tasas de movilidad en el área de Elche (periodo 1981-1991)*

Municipios de residencia 1991	Población 1991 (menos los no nacidos en 1981)	Movimientos dentro del área				Tasa de movilidad general*	Tasa de movilidad intermuni**	Tasa de saldo***
		Total movimientos Intra-área	Movilidad Intra municipal	Movilidad Inter municipal				
				Entradas	Salidas			
Aspe	13.754	7.200	6.862	123	215	52,3	2,5	-0,7
Catral	3.866	1.683	1.286	242	155	43,5	10,3	2,3
Crevillent	19.602	11.618	10.838	324	456	59,3	4,0	-0,7
Dolores	5.030	2.665	2.312	239	114	53,0	7,0	2,5
Hondón N.	1.300	475	324	86	65	36,5	11,6	1,6
Hondón F.	488	133	108	19	6	27,3	5,1	2,7
San Fulgencio	1.421	427	298	78	51	30,0	9,1	1,9
Santa Pola	12.778	6.581	5.890	382	309	51,5	5,4	0,6
<b>Elche</b>	161.032	106.080	104.094	932	1.054	65,9	1,2	-0,1
<b>Total Área</b>	219.271	136.862	132.012	2.425	2.425	62,4	2,2	-

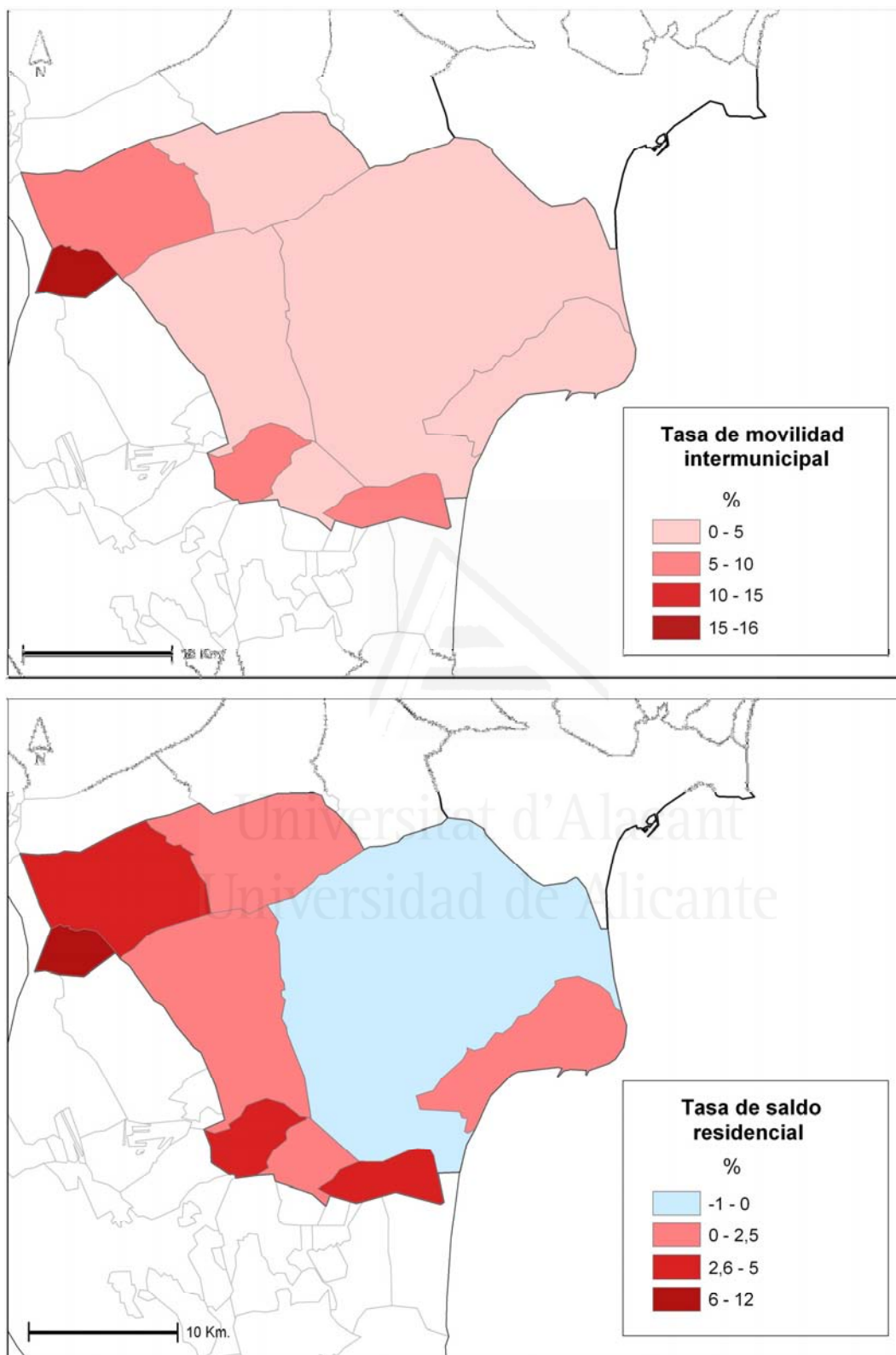
\*Tasa de movilidad residencial general: Cociente entre los movimientos residenciales intra + inter municipales / población total en 1991 menos los no nacidos en 1981.

\*\*Tasa de movilidad intermunicipal (o tasa de movilidad metropolitana): Cociente entre los movimientos residenciales inter municipales / población total en 1991 menos los no nacidos en 1981.

\*\*\*Tasa de saldo (Tasa de saldo de movilidad residencial): Cociente entre el saldo y la población en 1991, exceptuando los no nacidos en 1981).

Fuente: INE, Censo de Población de 1991. Elaboración propia.

Mapa 5.7 y 5.8. Tasas de movilidad intermunicipal y de saldo en el área de Elche (periodo 1991-2001)



Fuente: INE, Censos de Población de 1991 y 2001. Elaboración propia.

En el periodo 2000-2010, que ha sido analizado a partir de los datos de la EVR, la ciudad central mantiene una posición discreta como fuente de altas residenciales para el resto de localidades del área (cuadro 5.20), sobre todo si comparamos los flujos con origen en la cabecera, que representan un 7,2% del total (considerando al área en su conjunto), con los procedentes del extranjero, que superan ya el 40% de todas las entradas (en el área de Alicante no alcanzan el 25%).

Los flujos residenciales desde el extranjero, que parecen haber aumentado en la última década, tienen un impacto muy fuerte a nivel local, no sólo desde un punto de vista demográfico, sino también social y económico. Por ello, la inmigración extranjera (y las causas que la generan) puede llegar a constituir, teniendo en cuenta la entidad que ésta alcanza en el área de Elche, un “obstáculo” añadido a la capitalización por parte de la ciudad central de los procesos (urbano-metropolitanos) de integración funcional. En este sentido, cabe preguntarse qué dependencia funcional respecto a la cabecera puede tener una localidad como San Fulgencio, cuyo crecimiento depende casi exclusivamente de los aportes llegados del extranjero (más del 70% del total), con lo que ello supone en ámbitos como el social o el económico. La pregunta (y la más que probable respuesta) sirve para otros municipios, que como San Fulgencio, están orientando su economía hacia el llamado turismo residencial, una actividad que, además, ni tiene vínculo alguno con la estructura empresarial y económica de la ciudad central, ni favorece las relaciones sociales ni la movilidad de la población (Ponce, 2006). En esta situación se encuentran también Hondón de las Nieves (52,4% de las altas residenciales proceden del extranjero), Hondón de los Frailes (50,2%) y Santa Pola (33,9%).

La inmigración extranjera también se ha convertido esta última década en la fuente principal de crecimiento demográfico de otros municipios del área, como Catral (35,7% de las altas con origen en el extranjero), Crevillent (35,6%), Dolores (41,2%) o la propia cabecera (Elche; 39,4%); localidades no tan especializadas como las anteriores en una inmigración residencial de tipo “ocioso” (no laboral), aunque conviene recordar que en los últimos años el fenómeno del turismo residencial y la inmigración que lleva aparejada ha alcanzado en mayor o menor medida a todos los municipios de la provincia de Alicante. En las localidades citadas, no obstante, han influido más las necesidades de mano de obra de algunas actividades económicas, como la agricultura o la industria, que en los últimos años han atraído importantes contingentes de trabajadores extranjeros (al menos hasta la irrupción de la crisis económica actual). En este contexto podemos situar

también al municipio de Aspe, aunque con ciertos matices sobre los que nos detendremos más adelante.

A pesar del protagonismo que los flujos de inmigración extranjera han tenido durante la primera década del siglo XXI, Elche continúa siendo el motor principal de la movilidad residencial dentro del área (cuadro 5.21). En Elche, la movilidad residencial de la ciudad central a la periferia sobrepasa (entre 2000 y 2010) los 11.000 desplazamientos, y de la periferia al centro los 7.500, dando como resultado un saldo neto de casi 3.400 movimientos a favor de los municipios periurbanos. Entre ellos, Santa Pola es el que recibe el contingente más numeroso desde la cabecera, con algo más de 5.000 altas, el 45% de todas las altas registradas en el área con origen en la ciudad central. En 2001, los datos del Censo ya señalaban a esta ciudad como la más demandada por los ilicitanos como lugar de residencia, circunstancia que se repite en el periodo 2000-2010, aunque todo parece indicar que con una intensidad considerablemente mayor. De hecho, el volumen de altas residenciales registradas por Santa Pola procedentes de la cabecera se aproxima al de algunas de las localidades del primer cinturón metropolitano de Alicante (Mutxamel, Sant Joan y El Campello), lo que nos da una idea del grado de acercamiento, quizás incluso de integración, de los mercados residenciales de ambas localidades; más si cabe teniendo en cuenta el papel tan relevante que Santa Pola tiene también como centro de ocio de residencias secundarias para la población de Elche.

La otra localidad que merece ser destacada en este apartado es, sin duda, Aspe. Este municipio, situado en el corredor del Vinalopó, es el único en el que los aportes residenciales de la cabecera han conseguido “contrarrestar” los flujos de inmigración extranjera, algo que no sucede en ninguna otra localidad del área. Aspe recibe entre 2000 y 2010 casi 2.000 movimientos residenciales de la ciudad central, un 24,2% del total de altas registradas por esta localidad durante esos años (frente al 23,7% del extranjero), siendo, por lo tanto, el municipio del área para el que más trascendencia sociodemográfica tienen, a priori, los aportes residenciales de la cabecera; a falta, claro está, de ver cómo se concretan los flujos en población real, cuestión que dilucidará el Censo de Población de 2011. Las cifras apuntadas, que vienen a constatar una observación empírica (la oferta residencial de complejos como Montesol o Santa Elena, orientados a la demanda ilicitana, hecho que se puede constatar viendo la publicidad de las oficinas inmobiliarias de Elche), han sido claves para incorporar a Aspe al presente estudio, ya que esta es la única localidad que no forma parte de las áreas de centralidad

laboral, criterio a partir del cual hemos acotado las áreas funcionales básicas de Alicante y Elche.

Junto al extraordinario volumen de los flujos de inmigración extranjera y la consolidación de la ciudad central como centro de dispersión residencial básico para algunos municipios del área (Aspe, Santa Pola y Crevillent), merece ser destacado, para concluir, el aumento de los movimientos periferia-centro. Estos flujos, al igual que ocurre en el área de Alicante, parecen haberse incrementado de manera considerable en el periodo 2000-2010. Las salidas hacia la cabecera, de hecho, constituyen más del 70% de los flujos residenciales que tienen como origen el resto de localidades del área (cuadro 5.21); porcentaje 20 puntos mayor que el registrado en 2001, según datos del Censo de Población. Los movimientos periferia-centro, además, representan en 2000-2010 casi el 70% de los desplazamientos residenciales centro-periferia, mientras que en 2001 apenas superaban el 35%. Al igual que en el caso de Alicante, nos queda la duda de cómo interpretar estos datos, aunque en Elche quizás resultan algo más lógicos, ya que el área ilicitana todavía se encuentra en las primeras fases de “metropolización” (con todos los obstáculos que ya hemos visto), en las que la cabecera mantiene todavía una fuerte atracción residencial para el resto de localidades del área.

Cuadro 5.20. *Altas residenciales según procedencia en los municipios del área de Elche. Encuesta de Variaciones Residenciales (2000-2010)*

Municipio de alta	Total altas	Altas procedentes de:									
		Elche cabecera		Resto área		Resto Provincia		Resto España		Extranjero	
		Total	%	Total	%	Total	%	Total	%	Total	%
Aspe	7.998	1.932	24,2	346	4,3	2.207	27,6	1.652	20,7	1.861	23,3
Catral	6.839	712	10,4	890	13,0	1.961	28,7	835	12,2	2.441	35,7
Crevillent	11.106	1.855	16,7	422	3,8	1.964	17,7	2.911	26,2	3.954	35,6
Dolores	3.467	310	8,9	278	8,0	1.036	29,9	413	11,9	1.430	41,2
Hondón N.	2.369	385	16,3	216	9,1	389	16,4	138	5,8	1.241	52,4
Hondón F.	1.288	184	14,3	90	7,0	259	20,1	109	8,5	646	50,2
S. Fulgencio	12.682	693	5,5	334	2,6	1.435	11,3	1.039	8,2	9.181	72,4
Santa Pola	27.754	5.004	18,0	342	1,2	5.643	20,3	7.352	26,5	9.413	33,9
<b>Elche</b>	80.869	0	0,0	7.703	9,5	15.331	19,0	25.960	32,1	31.875	39,4
<b>Total Área</b>	154.372	11.075	7,2	10621	6,9	30.225	19,6	40.409	26,2	62.042	40,2

Fuente: Encuesta de Variaciones Residenciales, Altas 2000-2010. Elaboración propia.

Cuadro 5.21. *Altas y bajas residenciales en el seno del área funcional de Elche. Encuesta de Variaciones Residenciales (2000-2010)*

Municipios	Movilidad intermunicipal en el área <b>Altas</b> según origen (entradas desde)					Movilidad intermunicipal en el área <b>Bajas</b> según destino (salidas hacia)					Saldo Altas - bajas
	Total altas	Elche cabecera		Otros		Total bajas	Elche cabecera		Otros		
		Total	%	Total	%		Total	%	Total	%	
Aspe	2.278	1.932	84,8	346	15,2	965	696	72,1	269	27,9	1.313
Catral	1.602	712	44,4	890	55,6	682	301	44,1	381	55,9	920
Crevillent	2.277	1.855	81,5	422	18,5	2.582	1.729	67,0	853	33,0	-305
Dolores	588	310	52,7	278	47,3	609	225	36,9	384	63,1	-21
Hondón N.	601	385	64,1	216	35,9	429	221	51,5	208	48,5	172
Hondón F.	274	184	67,2	90	32,8	173	110	63,6	63	36,4	101
S. Fulgencio	1.027	693	67,5	334	32,5	940	582	61,9	358	38,1	87
Santa Pola	5.346	5.004	93,6	342	6,4	4.241	3.839	90,5	402	9,5	1.105
<b>Elche</b>	7.703	-	-	7.703	100	11.075	-	-	11.075	100	-3.372
Total Área (sin cabecera)	13.993	11.075	79,1	2.918	20,9	10.621	7.703	72,5	2.918	27,5	3.372
Total Área (con cabecera)	21.696	11.075	51,0	10.621	49,0	21.696	7.703	35,5	13.993	64,5	0

Fuente: Encuesta de Variaciones Residenciales, Altas y Bajas 2000-2010. Elaboración propia.

Cuadro 5.22. *Movilidad residencial (desplazamientos) entre los municipios del área de Elche. Encuesta de Variaciones Residenciales (2000-2010)*

Municipios de Alta (entradas)	Municipios de Baja (salidas)								
	Aspe	Catral	Crevillent	Dolores	Hondón Nieves	Hondón Frailes	San Fulgencio	Santa Pola	Elche
Aspe		14	88	4	130	28	20	62	<b>1.932</b>
Catral	18		468	232	7	0	123	42	<b>712</b>
Crevillent	59	191		35	21	3	25	88	<b>1.855</b>
Dolores	3	115	53		0	0	84	23	<b>310</b>
Hondón de las Nieves	127	3	28	0		24	13	21	<b>385</b>
Hondón de los Frailes	19	9	11	1	31		14	5	<b>184</b>
San Fulgencio	2	33	33	94	5	6		161	<b>693</b>
Santa Pola	41	16	172	18	14	2	79		<b>5.004</b>
<b>Elche</b>	<b>696</b>	<b>301</b>	<b>1.729</b>	<b>225</b>	<b>221</b>	<b>110</b>	<b>582</b>	<b>3.839</b>	

Fuente: Encuesta de Variaciones Residenciales, Altas y Bajas 2000-2010. Elaboración propia.

#### 5.1.4.2. Consecuencias sociodemográficas de la movilidad residencial en el área de Elche.

La movilidad residencial centro-periferia influye de manera más determinante en el crecimiento demográfico de las localidades periurbanas del área funcional cuanto más integrados están los mercados locales de la vivienda. En el caso de Elche, como hemos puesto de manifiesto, la integración es escasa, de forma que la influencia de la cabecera en el incremento de población de las localidades del área es bastante más limitada. Baste apuntar que la salida de habitantes de Elche sólo explica el 17% de los nuevos residentes llegados a los municipios del área entre 1991 y 2001 (el 7,2% de las altas registradas entre 2000 y 2010, según los datos de la EVR), cuando en Alicante este porcentaje supera el 50% (el 14,6% según la EVR). La escasa participación de la cabecera en la evolución demográfica del resto de localidades del área se reproduce en sentido inverso, ya que éstas tampoco tienen una alta consideración de la misma como espacio común de residencia<sup>118</sup>. Como consecuencia, el tejido residencial de cada uno de los municipios se hace más permeable a otras demandas externas, no sólo de localidades próximas, sino también de otras regiones españolas y del extranjero. Por este motivo, las variables que interfieren en la explicación de la evolución demográfica de los núcleos del área son más diversas y complejas aquí que las que afectan al área de Alicante. Al mismo tiempo, resulta mucho más difícil que en Alicante establecer agregaciones de municipios para abordar su explicación, ya que los criterios adoptados —el crecimiento de población, la incidencia de la cabecera en el crecimiento y la posición asumida por la localidad en el sistema funcional o metropolitano del área— no llegan a cumplirse en varias localidades a la vez. Por todos estos motivos, hemos optado por reflejar en el gráfico de la evolución demográfica (gráfico 5.5) de los municipios del área de Elche, los casos de manera individualizada, salvo para Hondón de las Nieves y Hondón de los Frailes, que sí presentan muchas semejanzas.

Los dos “Hondones”, en efecto, han protagonizado una evolución demográfica muy próxima. Ambos pierden población desde mediados del siglo XX, y hasta 1991 (Hondón de los Frailes) y 2001 (Hondón de las Nieves) no comienzan de nuevo a recuperar habitantes, aunque el despegue definitivo les llega en la primera década del siglo XXI, en la que prácticamente doblan la población. En este caso, la influencia de la cabecera y del resto de localidades del área sí merece una mayor atención. En el periodo

---

<sup>118</sup> A pesar de que según los últimos datos de la EVR, Elche ha reforzado su papel como destino residencial para los municipios del área.

1991-2001 la localidad que más contribuye al crecimiento demográfico de estos dos pueblos es la cabecera del área, aunque con una incidencia desigual; muy destacada en Hondón de los Frailes, ya que el 46,2% de los nuevos residentes del municipio proceden de Elche, y de forma algo más discreta en Hondón de las Nieves, donde las aportaciones de la cabecera (el 21,2%) son sólo algo superiores a las del resto de localidades del área (16,3%; sobre todo desde Aspe). En Hondón de las Nieves, además, adquiere una gran relevancia la llegada de habitantes desde el extranjero, un 40,6% del total de residentes que han elegido esta localidad para vivir, y el 86,7% de los que proceden de fuera de la provincia de Alicante. Se trata sobre todo de extranjeros europeos, mayoritariamente ingleses<sup>119</sup>, atraídos por la oferta residencial de la urbanización “La Montañesa” (unas 400 viviendas) y por los atractivos que ofrece el municipio (tranquilidad, paisaje, clima, etc.). Este flujo, además, parece haberse reforzado, según las altas residenciales registradas por la EVR (periodo 2000-2010).

Otras dos localidades, San Fulgencio y Santa Pola, han experimentado, como ya hemos puesto de manifiesto, un fuerte crecimiento demográfico gracias al llamado “turismo residencial”, que con frecuencia constituye el paso previo a la fijación definitiva de los nuevos residentes, muchos de los cuales adquieren las viviendas con el objetivo inicial de pasar en ellas periodos de tiempo más o menos largos, pero sin llegar a una ocupación permanente de las mismas. En el caso de San Fulgencio, este “tipo” de residente es mayoritariamente extranjero, tal y como se puede ver en el gráfico 5.6. De hecho, los extranjeros representan casi el 70% de los nuevos residentes de San Fulgencio (el 72,4% según la EVR; 2000-2010), lo que nos da una idea de la importancia que este colectivo ha tenido y tiene en la evolución demográfica reciente de la localidad<sup>120</sup>. La mayoría reside en la urbanización “La Marina”, situada en un cerro entre la vega baja del Segura, donde se fundó el núcleo urbano de San Fulgencio (siglo XVIII), y el frente litoral, caracterizado aquí por una serie de extensos arenales, ya en término municipal de Elche. En contraposición, el papel de la cabecera en el incremento de habitantes de San Fulgencio es muy modesto, ya que no aporta siquiera el 10% de los nuevos habitantes de esta localidad en el intercensal 1991-2001 (el 5,5% en el periodo 2000-2010, según la EVR). En Santa Pola ocurre algo parecido, aunque los nuevos

---

<sup>119</sup> Los ciudadanos británicos constituyen el 61% de todos los extranjeros con residencia en Hondón de las Nieves, que a su vez representan el 45% de los habitantes de esta localidad (INE, Padrón de Habitantes de 2011).

<sup>120</sup> Según el Padrón de Habitantes de 2011, San Fulgencio tiene 12.354 habitantes, de los cuales 9.589 son extranjeros, es decir, el 77,6% de la población; un porcentaje muy elevado, probablemente el más alto de todos los municipios españoles (INE, Padrón de Habitantes de 2011).



residentes empadronados en el municipio provienen de un “turismo residencial” más nacional (el 40% de los nuevos residentes llega de otras provincias de España) y menos extranjero (“sólo” el 24,7%), mientras que la ciudad central contribuye algo más a su crecimiento (el 18,2%; porcentaje similar al recogido por la EVR en 2000-2010); no obstante, conviene recordar que desde la perspectiva de la cabecera, Santa Pola es, sin duda, la ciudad del área preferida por los ilicitanos para residir (655 ilicitanos desplazados a Santa Pola entre 1991 y 2001, el flujo intermunicipal más importante en el seno del área).

El resto de localidades del área presenta circunstancias muy diversas. Catral, por ejemplo, sigue la senda del fuerte crecimiento demográfico experimentado por los dos “Hondones”, San Fulgencio o Santa Pola, si bien en Catral los nuevos residentes proceden sobre todo de los municipios más próximos, tanto del área (Crevillent, Elche y Dolores, por este orden) como de fuera de la misma (Callosa de Segura, Almoradí y San Isidro). El detonante de esta atracción residencial puede ser la construcción en las dos últimas décadas de un importante parque de viviendas dispersas, con una tipología atractiva de chalet individual en parcela de 1.000 a 5.000 m<sup>2</sup>; una iniciativa que, por otro lado, ha situado a esta localidad en la portada de muchos medios de comunicación, al levantarse la mayoría de estas viviendas de forma ilegal, con la aparente aquiescencia del gobierno local<sup>121</sup>. En la localidad vecina de Dolores, en cambio, el crecimiento ha sido modesto; en el periodo 1981-1991 perdió casi un 3% de población, en el intercensal 1991-2001 ganó un 7,7% y en la última década un 18% (2001-2011). Como en Catral, la participación de la cabecera en el crecimiento de la población local es muy discreta, ya que Elche sólo aporta el 10% de los nuevos residentes llegados a la localidad entre 1991 y 2001 (un 8,9% según la EVR; 2000-2010), un porcentaje muy bajo, próximo al 9% de San Fulgencio, que constituye la contribución más modesta realizada por la ciudad central a un municipio del área (en el área de Alicante, el porcentaje más bajo corresponde a Jijona, con un 27,7%). En Dolores, el verdadero motor del crecimiento demográfico experimentado en la década de 1990, y muy especialmente en la de 2000, es la inmigración extranjera de carácter laboral, procedente

---

<sup>121</sup> En 2006, la Conselleria de Territorio del gobierno valenciano retiró el control urbanístico al ayuntamiento de Catral, debido a la edificación de 1.270 casas ilegales en el municipio (*El País*, 4 de octubre de 2006).

sobre todo de África; y en los últimos años, también de tipo “residencial”, con origen en la Europa comunitaria<sup>122</sup>.

Algo similar ocurre en Crevillent, donde la inmigración extranjera de tipo laboral también ha tenido una aportación más o menos destacada en la evolución demográfica de esta localidad, que es, por otro lado, la que menos ha crecido del área de Elche entre 2001 y 2011 (un 14,4%). Se trata fundamentalmente de inmigrantes de Marruecos (algo más de 2.000 residen en 2011 en Crevillent; el 7% de los crevillentinos<sup>123</sup>), aunque como en Dolores, en los últimos años también han llegado inmigrantes de otros países de la Unión Europea. Los residentes procedentes de la ciudad central, en cambio, son mucho más numerosos en Crevillent que en Dolores, Catral o San Fulgencio; en concreto, un total de 350, algo más del 23% de los habitantes atraídos por el municipio en el intercensal 1991-2001. Aún tratándose de la segunda aportación en términos relativos más importante de la cabecera en el periodo 1991-2001, estas cifras están todavía lejos de representar una verdadera cohesión residencial, similar a la que sí se da entre ambas localidades en el ámbito laboral. Por lo que respecta a Aspe, la cabecera contribuye de forma moderada al crecimiento de la población<sup>124</sup>, aunque los últimos datos aportados por la EVR parecen haber cambiado esta situación, ya que la reciente construcción de varias urbanizaciones en su término municipal ha reforzado la movilidad residencial desde Elche. Aspe, por su ubicación, también ha recibido entre 1991 y 2001 muchos habitantes desde otras poblaciones próximas de la comarca del Medio Vinalopó, como Novelda o Monforte del Cid.

La evolución demográfica de la cabecera, por último, se sitúa bastante al margen de los movimientos residenciales (intra-área) periferia-centro, movimientos que sólo explican el 5,6% de los nuevos residentes del municipio en el intercensal 1991-2001 (el 9,5% en 2000-2010, de acuerdo a las altas registradas por la EVR), una cifra muy inferior a la de los procedentes de otras localidades de la provincia (21,1%), de otras provincias de España (31,7%) y, sobre todo, del extranjero (41,7%).

La débil integración de los mercados locales de la vivienda de los municipios del área de Elche explica la escasa entidad de los movimientos residenciales internos y, consiguientemente, la limitada influencia de éstos sobre la evolución de la población de la mayor parte de las localidades del área. Si los recientes movimientos de población

---

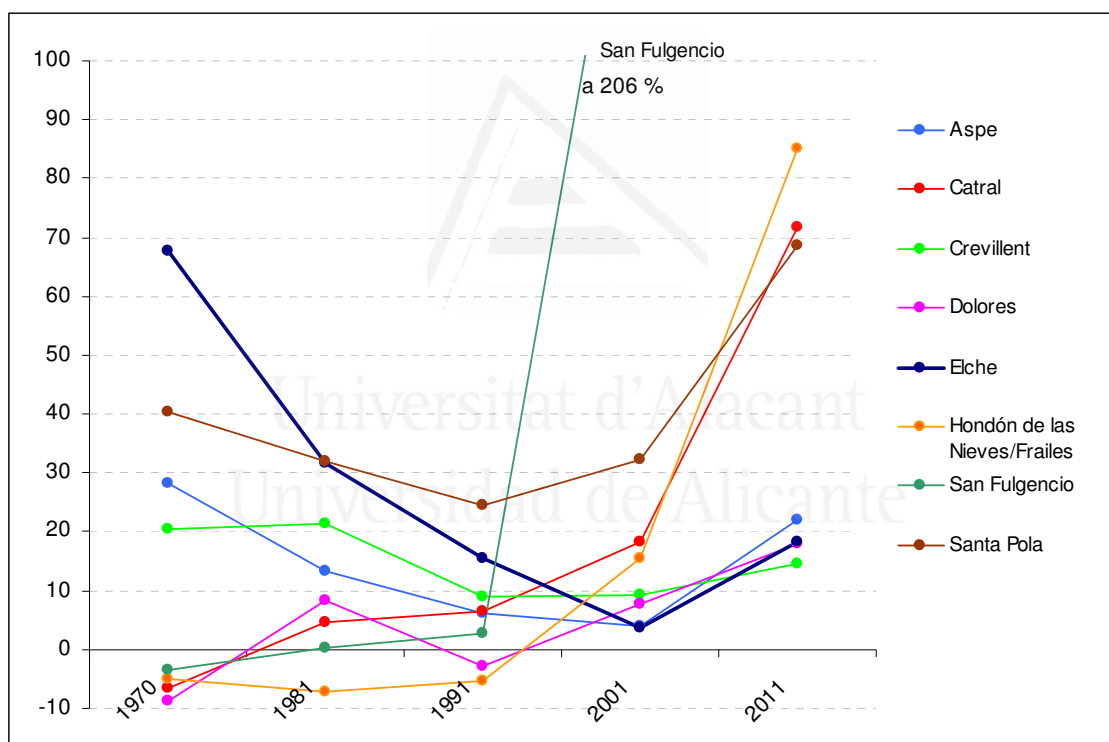
<sup>122</sup> INE, Padrón de Habitantes de 2011.

<sup>123</sup> INE, Padrón de Habitantes de 2011.

<sup>124</sup> Del total de nuevos residentes atraídos por ésta entre 1991 y 2001, la cabecera sólo aporta el 15,1%; un total de 125.

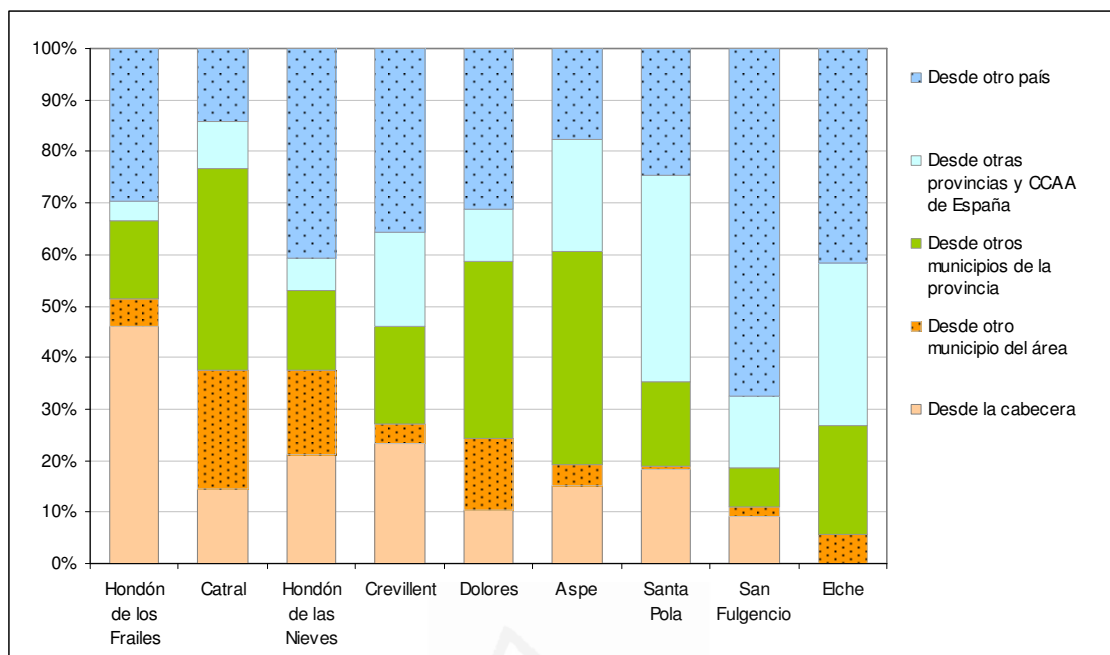
responden a otras lógicas y relaciones espaciales, debemos minimizar todavía más los vínculos existentes entre los flujos residenciales internos y los rasgos sociodemográficos de la población de acogida. Por este motivo, resulta poco ilustrativo, al menos en este caso, el análisis de las estructuras demográficas y socioeconómicas de las localidades del área, ya que apenas aporta nada sobre las relaciones entre la cabecera y el resto de municipios, ni sobre los procesos de segregación socioeconómica que los flujos residenciales centro-periferia pueden desencadenar, cuando éstos constituyen la clave reveladora de los cambios demográficos en el seno del área, cuestión que sí resulta trascendente en el caso del área de Alicante.

Gráfico 5.5. Evolución de la población (%) de los municipios del área de Elche. Intercensales 1960-2011\*



\* Nota: Intercensales 1960-70; 1970-81; 1981-91; 1991-01; 2001-11. Para el periodo 2001-2011 las referencias son el Censo de Población de 2001 y el Padrón de Habitantes de 2011, al no disponer del Censo de ese año. Fuente: INE, Censos de Población de 1960, 1970, 1981, 1991, 2001 y Padrón de Habitantes de 2011. Elaboración propia.

Gráfico 5.6. Población llegada a los municipios del área de Elche entre 1991 y 2001, según lugar de procedencia



Fuente: INE, Censo de Población de 2001. Elaboración propia.

#### 5.1.5. La movilidad residencial como criterio de delimitación de las áreas metropolitanas. Propuesta de aplicación en las áreas de Alicante y Elche

Las áreas de Alicante y Elche han sido delimitadas a partir de la movilidad laboral, aunque conviene recordar que no son (en su totalidad) áreas cohesionadas desde este punto de vista y que, por lo tanto, no constituyen mercados de trabajo verdaderamente unitarios. Sin embargo, componen territorios de relaciones más o menos estrechas en ámbitos muy diversos, como el comercial, el educativo, el sanitario o el residencial, al margen del laboral, claro está. El estudio de la movilidad residencial, por ejemplo, nos ha permitido analizar el grado de intensidad de las relaciones existentes entre la cabecera y el resto de localidades del área, así como el papel que éstas desempeñan en la cohesión del área y algunos de los efectos sociodemográficos causados por los flujos residenciales internos. La movilidad residencial, además, constituye, tal y como hemos puesto de manifiesto en el apartado de introducción, un indicador metropolitano, ya que la intensidad de los flujos residenciales puede llegar a determinar la existencia de mercados residenciales integrados, que es uno de los pilares fundamentales de la definición de área metropolitana. Siguiendo el planteamiento inicial

de este trabajo, hemos considerado oportuno aplicar esta variable bajo esta perspectiva, y así profundizar en la delimitación de las áreas de Alicante y Elche, aún a sabiendas que los territorios propuestos como marco general no representan verdaderos mercados laborales integrados, que es una premisa indispensable para poder hablar en propiedad de área metropolitana<sup>125</sup>.

Nuestro objetivo, por lo tanto, no es sólo verificar la existencia de un área metropolitana que cumpla la condición impuesta por el mercado residencial, es decir, un área cuyos municipios puedan entenderse como partes integrantes de un mercado residencial común o metropolitano, sino determinar en qué situación o nivel de integración se encuentran cada una de las localidades de las áreas de Alicante y Elche, atendiendo a la intensidad de los flujos residenciales de cada una de ellas.

La integración de los mercados residenciales, como los laborales, tiene lugar cuando los movimientos intermunicipales de entrada o de salida, con origen o destino dentro del área, son verdaderamente relevantes. Como en la mayoría de este tipo de delimitaciones, los límites cuantitativos adoptados para considerar relevantes los intercambios residenciales son convencionales, es decir, no hay valores que podamos tomar como límites naturales u objetivos, sino que estos parten siempre de un acuerdo, una convención (Feria, 2008). En este estudio, se ha utilizado la propuesta de Feria Toribio, aplicada a las áreas metropolitanas andaluzas en 2008, que tiene por objetivo último restringir el área a aquellos municipios cuyo mercado de vivienda sea sustancialmente metropolitano, y no sólo local. Se basa en la combinación de las siguientes variables absolutas y relativas (Feria, 2008):

- Como límite absoluto mínimo se fija la cantidad de 30 personas desplazadas por año (de media)<sup>126</sup>, una cifra que equivale a un flujo (de entrada o salida) de 320 personas para el intercensal 1991-2001, que es el que tomamos de

---

<sup>125</sup> No obstante, es importante señalar que aplicando el método sobre las localidades del área de Alicante (y de Elche) integradas laboralmente (área de cohesión), los resultados no introducen ningún cambio respecto a los que aquí presentamos.

<sup>126</sup> Se considera una cantidad de personas por año para poder comparar la evolución entre censos cuya fecha de referencia es diferente. La elección del valor concreto de 30 personas (por año) se hace porque representa alrededor de 10 viviendas nuevas construidas/ocupadas cada año (120 viviendas en el periodo intercensal 1991-2001), de acuerdo a la ocupación media de 3 personas por vivienda. Esta cifra nos acerca a lo que el autor considera el mínimo exigido de expansión urbana (en el marco de un proceso de “metropolización”) destinada a la demanda del área (sin considerar la demanda interna ni la procedente de otros territorios).

referencia, ya que el intervalo 1991-2001 no es exactamente de 10 años, sino de 10 años y 8 meses<sup>127</sup>.

- El límite relativo al que va unido la variable absoluta es que tal flujo represente al menos un 25% de los cambios de vivienda en el municipio, considerando como tales los cambios intramunicipales e intermunicipales del área (movimientos de entrada y salida<sup>128</sup>); es decir, excluyendo las migraciones del municipio con origen o destino fuera de la misma.
- En la medida en que el flujo absoluto va aumentando, el límite relativo disminuye, de forma que con el doble de personas al año (60 personas; 640 en el intercensal 1991-2001) el porcentaje exigido se reduce a la mitad (12,5%), y con el triple de personas al año (90; 960 en el intercensal 1991-2001) la exigencia de un porcentaje mínimo desaparece. Esto significa que todos los municipios con flujos de movilidad residencial metropolitana cercanos al millar se consideran metropolitanos, sean flujos de entrada o de salida.

El procedimiento utilizado es de tipo iterativo, puesto que los flujos deben recalcularse sobre el total de municipios que van quedando tras ir eliminando del área de referencia los que no cumplen con los requisitos aplicados. No obstante, en los cuadros resúmenes propuestos (cuadros 5.23 y 5.24), se reflejan los valores de todas las localidades de las áreas de Alicante y Elche (sin eliminar progresivamente los datos de los que quedan fuera), a modo de “foto fija”, ya que la representación mediante cuadros del procedimiento iterativo no es muy efectiva. En cualquier caso, los resultados finales no varían en absoluto y las cifras que aparecen en los cuadros, sobre todo las relativas, son prácticamente idénticas a las obtenidas tras aplicar la iteración.

El resultado se obtiene con suma facilidad, ya que atendiendo a la primera de las variables se comprueba rápidamente que, en el caso del área de Alicante, sólo El Campello, Mutxamel, San Vicente del Raspeig, Sant Joan y la capital, protagonizan flujos intermunicipales con valores superiores a 320 personas en el intercensal 1991-2001 (cuadro 5.17). Esa cifra es superada en todos los flujos intermunicipales de las

---

<sup>127</sup> La fecha de referencia del Censo de 1991 es el 1 de marzo, mientras que la del Censo de 2001 se fijó el 1 de noviembre (INE, Censos de Población de 1991 y 2001).

<sup>128</sup> Para mantener la coherencia, un flujo intramunicipal, protagonizado por una persona, se considera a efectos estadísticos en la aplicación de este procedimiento (y de alguna de las tasas utilizadas con anterioridad) como dos unidades (un movimiento de salida y otro de entrada), al igual que ocurre con los flujos intermunicipales, que siempre generan un movimiento de salida y otro de entrada (dentro del área).

localidades señaladas, tanto en el de entrada como en el de salida, aunque el primero tiene una mayor entidad en los municipios periurbanos y el segundo en la cabecera, de acuerdo a la naturaleza centrífuga de los movimientos residenciales metropolitanos. Dado que los flujos principales superan los dos millares de individuos en todas las localidades mencionadas no es necesario aplicar el límite relativo. En consecuencia, podemos concluir que cada uno de los mercados de vivienda de estos cinco municipios constituye parte de un mercado residencial unitario, alimentado por la expansión de la ciudad central. Estamos, por lo tanto, ante un área metropolitana consolidada, en la que se cumplen los requisitos funcionales más determinantes: una plena integración laboral y residencial.

Las localidades de Busot y Aigües, por su parte, presentan flujos residenciales principales (de entrada) inferiores a los 320 individuos establecidos como mínimo, debido a una cuestión de tamaño demográfico, aunque la proporción que estos representan respecto al total de cambios de vivienda dentro del área (“Total movimientos Intra-área” en los cuadros 5.23 y 5.24) sobrepasa con mucho el 25% del mínimo relativo. De hecho, superan incluso el 30% (Aigües alcanza un 37,1%), una cifra a la que no llega ninguna otra población del área. Con estos datos, se puede afirmar que tanto Busot como Aigües están funcionalmente integradas en el área de Alicante, tal y como se puso de manifiesto al aplicar la variable de la movilidad laboral. Por lo tanto, los mercados locales de la vivienda de ambas poblaciones están, sin ningún tipo de duda, vinculados al del resto de municipios del área, al depender buena parte de su oferta residencial de la demanda metropolitana. Sin embargo, esa oferta no es suficientemente voluminosa en el intercensal 1991-2001, por lo que siguiendo la propuesta de Feria Toribio quedan fuera del área metropolitana restringida por los mercados residenciales, ya que los flujos principales (de entrada) de estas dos localidades no son tan relevantes como para determinar a partir de ellos una afección significativa de la expansión urbana con origen en la ciudad central, al menos una afección de entidad o tamaño “metropolitano”. No obstante, si nos basamos en la evolución demográfica reciente de Busot, en su dependencia del resto de localidades del área (gráficos 5.1 y 5.2) y en los datos recientes de la EVR (2000-2010), es probable que en el intercensal 2001-2011 sobrepasen el límite absoluto de 30 personas por año exigido.

En el caso de Agost y Jijona los resultados de la aplicación de este método confirman la situación periférica de ambas localidades en el contexto del área de

Alicante, tal y como se ha ido poniendo de manifiesto a través del análisis de la movilidad laboral y residencial. Ninguna de las dos localidades cumple con los límites establecidos, ni con el absoluto (el flujo más importante de Agost suma 132 personas, mientras que el de Jijona se queda en 228 individuos), ni con el relativo (los flujos correspondientes no alcanzan el 7%, por lo que se quedan muy lejos del 25% propuesto como mínimo cuando se supera el límite absoluto). Así pues, los dos municipios están lejos de la cohesión residencial. Comparando los datos de movilidad residencial y laboral podemos afirmar, además, que en Agost la integración laboral es más factible a corto o medio plazo que la residencial, ya que los desplazamientos diarios de trabajadores a la cabecera y al resto de localidades del área son más relevantes que los flujos residenciales de entrada, confirmándose así la pauta general que sitúa los movimientos periferia-centro de trabajadores como previos a los residenciales centro-periferia. En Jijona, en cambio, no sucede lo mismo, seguramente por la fuerte autonomía de su mercado de trabajo, que es lo suficientemente dinámico como para retener dentro del municipio al grueso de trabajadores locales.

Por lo que respecta al área de Elche, ninguna localidad salvo la cabecera cumple con los requisitos del procedimiento aplicado, con lo cual no podemos hablar en este caso de un mercado residencial unitario de carácter metropolitano. Los desplazamientos residenciales desde la ciudad central hacia las localidades del área supera la cifra de los 1.500 individuos, ya que Elche es una localidad con un tamaño demográfico muy potente; sin embargo, falta una iteración más, un flujo vinculado más, para poder hablar en propiedad de área o mercado residencial integrado.

Al margen de la cabecera, sólo Santa Pola y Crevillent disponen de un flujo superior al límite de 320 personas (intercensal 1991-2001). Concretamente Crevillent tiene un flujo de entrada de 404 individuos mientras que Santa Pola se acerca a los 700 (cuadro 5.24), aunque ninguna de las dos localidades supera los límites relativos del 25% (para los flujos mínimos) y del 12,5% (para los flujos entre 640 y 960 personas). Sí lo hace el municipio de Hondón de los Frailes, con un 35,4%, que es el más cohesionado desde el punto de vista residencial con el resto de localidades del área, en especial con la cabecera, de la que depende el 90% de los residentes llegados a Hondón desde el área; un total de 81 personas, una cifra muy baja, que impide hablar de integración residencial en el ámbito metropolitano. El resto, Aspe, Catral, Dolores, Hondón de las Nieves y San Fulgencio, no alcanzan ni el límite absoluto ni el relativo,



aunque Aspe quizás lo podría hacer en el próximo intercensal, de acuerdo a los resultados aportados por la EVR en 2000-2010.

Así pues, teniendo en cuenta la variable de la movilidad residencial, el área de Elche no puede ser considerada como un área metropolitana con todos sus atributos, ya que los desplazamientos residenciales son prácticamente inexistentes.

Para finalizar, merece la pena detenerse en la relación residencial que se da entre las dos cabeceras, Alicante y Elche. Esta relación, medida en términos cuantitativos, puede llevar a ciertos equívocos, ya que debido al volumen demográfico de las dos ciudades (y a su proximidad) los intercambios de población adquieren una entidad importante. Efectivamente, entre 1991 y 2001 Alicante desplazó 1.169 personas a Elche, mientras que 852 ilicitanos hicieron el camino inverso en el mismo periodo. Obviamente, no se puede aplicar a estas cifras el método propuesto, ya que Alicante y Elche están lejos de formar un área integrada desde el punto de vista laboral. Los habitantes de estas dos localidades, además, no consideran a la ciudad vecina como una alternativa real para vivir. Basta repasar la publicidad inmobiliaria para darse cuenta de ello. Apenas existe difusión de las promociones construidas en Alicante en las oficinas inmobiliarias de Elche (y viceversa), más allá de la relacionada con la vivienda secundaria. Así pues, cabe considerar esos flujos como fruto, fundamentalmente, de cuatro factores: 1) la conversión de segundas residencias en primera<sup>129</sup>; 2) la atracción que los núcleos urbanos de Torrellano y El Altet, ambos en Elche pero muy próximos a la capital, pueden generar entre algunos alicantinos; 3) los cambios de residencia motivados por el trabajo, sobre todo cuando se trata de un trabajo estable; y 4) aquellos fruto de la formación de nuevos hogares entre parejas mixtas de Alicante y Elche.

Por lo tanto, no es oportuno hablar bajo este punto de vista de integración residencial entre Alicante y Elche, como tampoco lo era en el caso de la movilidad residencia-trabajo, aunque ambos fenómenos cada vez tienen un peso mayor en las relaciones entre las dos ciudades.

---

<sup>129</sup> El núcleo turístico-residencial de Arenales del Sol, situado en el término municipal de Elche, acoge la residencia secundaria de muchas familias alicantinas.

Cuadro 5.23. *Aplicación de los límites adoptados para verificar la existencia de mercados de vivienda metropolitanos. Área de Alicante, 2001*

Municipios de residencia 2001	Total movimientos Intra-área*	Flujos intermunicipales** (en amarillo el flujo principal)		% Flujo principal / Mov. Intra-área*	Mercados de vivienda metropolitanos
		De entrada	De salida		
Agost	2.011	132	39	6,6	-
Aigües	326	121	33	37,1	-
Busot	862	269	79	31,2	-
El Campello	12.615	2.459	782	19,5	El Campello
Jijona	3.895	85	228	5,9	-
Mutxamel	9.829	2.702	477	27,5	Mutxamel
San Vicente	26.270	6.318	906	24,1	San Vicente
Sant Joan	10.268	2.130	1.172	20,7	Sant Joan
<b>Alicante</b>	193.744	1.669	12.169	6,3	Alicante
<b>Total Área</b>	259.820	15.885	15.885	6,1	-

\*Total movimientos Intra-área: Constituye la suma de los cambios residenciales intramunicipales (un cambio de residencia representa dos movimientos, uno de entrada y otro de salida) y de los intermunicipales (de entrada y salida) en el marco del área funcional.

\*\*Flujos intermunicipales: Los flujos intermunicipales pueden ser de entrada o de salida; en ambos casos se considera como flujo la suma de todos los movimientos intermunicipales (de entrada o de salida) que se dan dentro del área.

Fuente: INE, Censo de Población de 2001. Elaboración propia.

Cuadro 5.24. *Aplicación de los límites adoptados para verificar la existencia de mercados de vivienda metropolitanos. Área de Elche, 2001*

Municipios de residencia 2001	Total movimientos Intra-área*	Flujos intermunicipales** (en amarillo el flujo principal)		% Flujo principal / Mov. Intra-área	Mercados de vivienda metropolitanos
		De entrada	De salida		
Aspe	8.341	159	140	1,9	-
Catral	2.568	260	70	10,1	-
Crevillent	13.820	404	316	2,9	-
Dolores	3.111	151	92	4,9	-
Hondón de las N.	696	108	48	15,5	-
Hondón de los F.	228	81	13	35,5	-
San Fulgencio	1.314	185	73	14,1	-
Santa Pola	10.985	683	254	6,2	-
<b>Elche</b>	112.195	556	1.581	1,4	-
<b>Total Área</b>	153.258	2587	2.587	1,7	-

\*Total movimientos Intra-área: Constituye la suma de los cambios residenciales intramunicipales (un cambio de residencia representa dos movimientos, uno de entrada y otro de salida) y de los intermunicipales (de entrada y salida) en el marco del área funcional.

\*\*Flujos intermunicipales: Los flujos intermunicipales pueden ser de entrada o de salida; en ambos casos se considera como flujo la suma de todos los movimientos intermunicipales (de entrada o de salida) que se dan dentro del área.

Fuente: INE, Censo de Población de 2001. Elaboración propia.

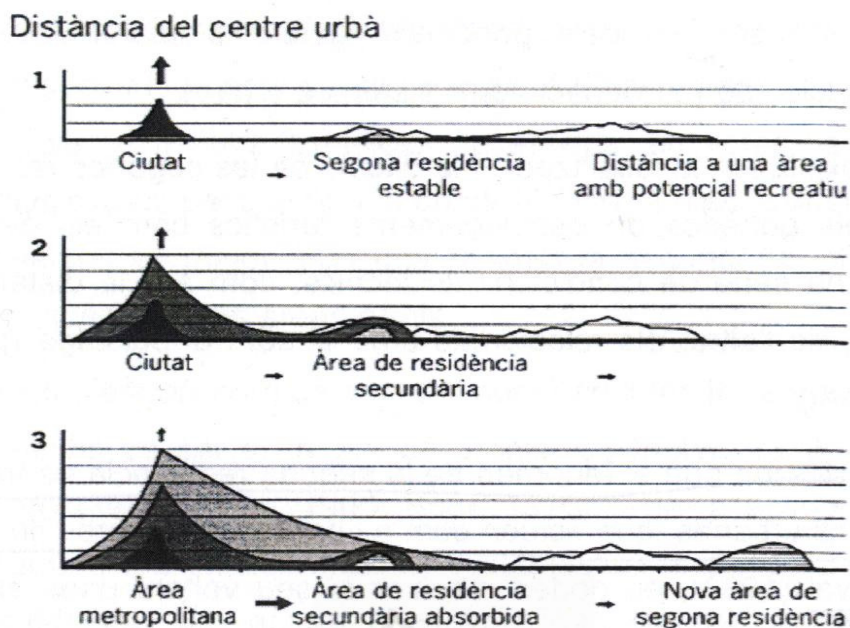
## 5.2. Los desplazamientos motivados por las residencias secundarias

### 5.2.1. Introducción

El papel de las residencias secundarias en los procesos de “metropolización” va mucho más allá de la movilidad generada por los desplazamientos periódicos de la población desde la vivienda principal hasta la vivienda secundaria, y de los vínculos establecidos entre ambos territorios residenciales. De forma resumida, podemos citar al menos 4 elementos de relación entre la residencia secundaria y el fenómeno metropolitano:

1. *Componente de la expansión urbana y antecedente de la vivienda principal metropolitana.* La construcción de viviendas secundarias contribuye de manera decisiva a ensanchar la urbanización y el espacio urbano; es, por lo tanto, uno de los ingredientes principales de la suburbanización, que a su vez constituye un elemento clave de los nuevos procesos territoriales desencadenados por la ciudad y su avance. Además, la vivienda secundaria, sobre todo cuando ha sido impulsada de forma agrupada, a modo de urbanización, atrae la promoción de primeras residencias en oleadas urbanas posteriores, actuando así como un embrión de futuros núcleos urbanos, más diversos y maduros. En esos casos, el poder de atracción también puede desembocar en la transformación generalizada de las segundas residencias en viviendas principales metropolitanas, tal y como puso de manifiesto Lundgren en 1974 con su famoso modelo de implantación territorial de las segundas residencias (gráfico 5.7). Desde este punto de vista, la vivienda secundaria, al margen de componente de la expansión urbana, puede constituirse como *antecedente de la vivienda principal metropolitana*.

Gráfico 5.7. Fases del modelo de Lundgren de implantación territorial de las residencias secundarias



Fuente: Lundgren (1974); figura extraída de Ajenjo, Alberich y Medina (2006).

2. *Precursor de los cambios funcionales en los espacios rurales.* La residencia secundaria, como fenómeno esencialmente urbano, actúa también como un agente de transformación funcional de los espacios rurales y de la sociedad y la economía agraria, más allá de los impactos paisajísticos o morfológicos que pudiera conllevar. Junto a las residencias secundarias “desembarcan”, en efecto, las formas de vida urbana de sus moradores. Así pues, con los hogares urbanos llegan a los espacios rurales otras actividades económicas, nuevos equipamientos comerciales y sociales, infraestructuras de transporte y comunicación, la especulación entorno al suelo y, sobre todo, una cultura diferente a la propia de la sociedad rural; «por todo ello debería incluirse – a la residencia secundaria– con justicia entre los factores con capacidad de conformación regional» (Valenzuela, 1976; p. 136) y, por supuesto, metropolitana.
3. *Consecuencia de la gran ciudad y de su ineficacia para dotar de “plenitud” la vida urbana.* La residencia secundaria surge como respuesta de las necesidades de ocio de la población metropolitana; necesidades relacionadas con la búsqueda de espacios “alejados” de la cotidianidad de la gran ciudad y

de los espacios urbanos, de sus molestias (ruido, tráfico, polución, etc.), de sus paisajes (densos, caóticos, “grises”, etc.) y, en algunos casos, incluso hasta de su clima. Numerosos estudios han puesto de manifiesto la relación existente entre los inconvenientes de vivir en la gran ciudad y los deseos de evasión de sus habitantes, materializados con frecuencia en la posesión de una segunda residencia en el campo o en la naturaleza; es la llamada “hipótesis de la compensación”, aplicada y probada en España por Módenes y López Colás (2005). No obstante, la búsqueda de la naturaleza como antídoto al estrés urbano no ha escapado a una cierta manipulación, tal y como pusieron de manifiesto hace ya varias décadas tanto Gaviria (1969), con su célebre “ideología clorofila”, como Valenzuela (1976; p. 136), entre otros, para el que el intento de escapar de las tensiones y de la anarquía de la ciudad no deja de tener un carácter ilusorio, ya que «en gran parte se trata de un “mito” hábilmente creado y explotado por la industria publicitaria al servicio de los intereses económicos vinculados a la “huida a la naturaleza”».

4. *Factor de vinculación y de integración de espacios de vida colectivos.* Los desplazamientos cotidianos entre la ciudad y los lugares de emplazamiento de la residencia secundaria generan fuertes vínculos entre ambos territorios. Se trata de vínculos socioculturales, pero también emocionales e “identitarios”. Los movimientos pendulares ligados a la posesión de una segunda residencia, aunque de frecuencia muy inferior a los generados por el trabajo o los centros de enseñanza, pueden ayudar a integrar y conformar espacios de vida colectivos de la población. Así, de la misma manera que hablamos de espacios de vida derivados de la relación residencia-trabajo, es susceptible hablar de espacios de vida colectivos definidos por la relación residencia principal-residencia secundaria, en el marco de las necesidades de ocio de la población metropolitana. Indudablemente, la vinculación será más fuerte y los espacios de vida colectivos más cohesionados cuanto más estrecha sea la relación entre los espacios de primera y segunda residencia, medida ésta en intensidad de uso o frecuencia. Desde este punto de vista, los flujos resultantes, filtrados a través de un umbral, podrían ayudarnos a delimitar el hecho funcional metropolitano; incluso, ¿por qué no?, el territorio metropolitano en sí mismo.

En relación con este último punto, merece la pena destacar la aportación de Antón e Ibarguren (1993), para los que el espacio metropolitano resulta esencialmente dinámico, puesto que se contrae durante los periodos productivos de la población y se expande durante los periodos de ocio, ya que durante éstos (fines de semana, puentes, vacaciones, etc.) es factible abarcar espacios más alejados de la residencia habitual. Bajo esta hipótesis, además, los dos autores rompen con la interpretación tradicional del fenómeno de la residencia secundaria, según la cual su existencia deriva del hecho de que la población metropolitana huye de la metrópoli durante sus periodos de recreo, ya que los espacios de ocio de segunda residencia son incorporados de facto al espacio metropolitano. Los espacios periurbanos de ocio, por lo tanto, dependen de la dinámica metropolitana, por lo que su evolución es esencialmente expansiva, debido a factores como la disponibilidad de tiempo y la capacidad de consumo de la población metropolitana, la minimización de las distancias a recorrer o la búsqueda de nuevas ofertas para el tiempo de ocio, entre otros. (Antón e Ibarguren, 1993).

La idea de un área o espacio metropolitano flexible, con el fin de abarcar los desplazamientos por ocio de la población, parte de la premisa de considerar todas las residencias secundarias de la misma manera. Sin embargo, no todas las viviendas secundarias generan la misma vinculación con el territorio donde se ubica la vivienda principal. Cuanto más alejadas se encuentren las residencias secundarias mayor extensión alcanzará el “espacio metropolitano” (siguiendo la hipótesis anterior), pero a costa de reducir la intensidad de las relaciones entre la ciudad central y las áreas de segunda residencia. Es decir, a mayor distancia, menor uso, lo que se traduce en un debilitamiento del espacio (funcional) metropolitano. Por este motivo, consideramos más oportuno partir de la diferenciación de los dos tipos “clásicos” de vivienda secundaria, la “turística” y la “de proximidad”<sup>130</sup>, que darían lugar a dos contextos metropolitanos diferenciados. Por un lado, los *espacios del ocio metropolitano*, definidos por la presencia de viviendas secundarias turísticas (entre otros equipamientos), y por otro, los *espacios metropolitanos del ocio*, donde sería mayoritaria la presencia de la vivienda secundaria de proximidad o metropolitana.

Esta distinción encaja con los primeros planteamientos conceptuales que la geografía española propuso al respecto; Ortega Valcárcel (1975), en el primer estudio realizado sobre la segunda residencia en España, ya establece una separación clara entre

---

<sup>130</sup> La “verdadera” segunda residencia (las *second homes* inglesas) y la vivienda o alojamiento turístico (*vacation homes*) (Ajenjo, Alberich y Medina, 2006).

los espacios de ocio “periféricos” (referidos a la periferia urbana) y los espacios eminentemente turísticos (alejados de los grandes centros urbanos del país), otorgándoles a la localización de los primeros el condicionante principal de la distancia y a la de los segundos la posesión de unos caracteres ambientales más atractivos (condiciones ecológicas, paisaje, clima, etc.). Valenzuela, en 1976, precisa más si cabe tal distinción, al centrar la misma en el uso que se hace de la vivienda secundaria; así, a las viviendas utilizadas de forma esporádica (veraneo, pequeñas vacaciones, puentes, etc.) las denomina “Residencias de vacaciones”, dejando el término “Residencias secundarias” para las ocupadas de forma periódica (semanalmente). Aunque esta última distinción está planteada sobre la base del criterio del grado de uso o frecuencia, subyace en la misma la idea de la proximidad y el grado de relación existente entre las residencias secundarias y las grandes ciudades<sup>131</sup>.

Así pues, los *espacios metropolitanos del ocio* podríamos definirlos como los espacios suburbanos de recreo generados a partir del avance de un gran centro urbano emisor y sustentados por una demanda principalmente urbana-metropolitana. La presencia de residencias secundarias en este espacio de proximidad metropolitana daría lugar a flujos más o menos intensos entre ésta y la primera residencia, reforzando así los vínculos funcionales entre la cabecera y los espacios suburbanos de ocio. En este caso, tal y como hemos indicado, el condicionante principal de la localización de la segunda residencia sería la distancia respecto a la residencia principal, quedando los factores ambientales de la localización en un segundo plano, pero manteniendo su importancia a otra escala; la de la elección concreta del emplazamiento dentro del espacio periurbano. El rasgo principal de este espacio es su integración en la estructura territorial metropolitana, para cuya delimitación se tendría en cuenta, por lo tanto, el tiempo de ocio (“de proximidad”) dedicado por los habitantes de la metrópolis, tal y como proponían Antón i Iburguren (1993).

En cambio, los *espacios del ocio metropolitano* serían áreas extensas configuradas sobre la base de una serie de atractivos ambientales y climáticos, en los que la demanda de recreo surge de entidades urbanas-metropolitanas diversas; es decir, sin que el establecimiento de estos espacios de residencia secundaria dependa de una única ciudad o aglomeración urbana. La base de los espacios del ocio metropolitano es la vivienda secundaria “turística” (que para un segmento de la población puede

---

<sup>131</sup> El artículo de investigación de Valenzuela se trata, de hecho, de un estudio sobre las “residencias secundarias” en la provincia de Madrid, un ámbito esencialmente urbano.

considerarse como la “tercera” vivienda), cuya utilización esporádica por una demanda urbana despolarizada, dificulta y reduce los lazos de unión entre estos espacios y los estrictamente metropolitanos. Se trata, básicamente, de espacios litorales y de montaña, con unos recursos (playa, clima, paisajes naturales, etc.) con capacidad para captar una demanda de segundas residencias más allá de los territorios inmediatos. Esa demanda puede ser nacional e internacional, dependiendo de otros muchos factores, pero siempre (o casi) vinculada a entidades urbanas, ciudades medias y grandes, donde habita la mayor parte de la población (española y europea) y donde se dan los condicionantes para crear las necesidades de ocio sobre las que se sustenta la construcción y venta de este tipo de viviendas.

Esta distinción entre los espacios del ocio (urbano-metropolitanos en lo territorial o/y en la demanda de consumo), choca, no obstante, con algunos problemas metodológicos. Uno muy evidente es el que afecta a aquellos espacios que, por sus características, reúnen los dos tipos de vivienda secundaria, la “turística” y la “metropolitana”. Otro, por ejemplo, cuando una única vivienda, por su localización, actúa a la vez como residencia vacacional y de proximidad. En ambos casos (que se dan en la provincia de Alicante), resulta complicado establecer una diferenciación, entre otras razones por las carencias que en este ámbito arrastran las fuentes actuales<sup>132</sup>. No obstante, los problemas más habituales se dan en el proceso de delimitación. Son las dificultades propias del establecimiento de límites en unos espacios tan dinámicos y tan difíciles de acotar como los metropolitanos. Antón e Ibarguren (1993; p. 63), de hecho, plantean su hipótesis en relación a los espacios periurbanos y metropolitanos del ocio sobre la base de «límites que se difuminan con la distancia, varían periódicamente y cambian con el tiempo». En cambio, Valenzuela (1976; p. 137) sí plantea el problema del establecimiento de un «umbral mínimo a partir del cual la residencia secundaria comienza a adquirir capacidad transformadora»; en referencia a la transformación de los espacios rurales en espacios urbanos o suburbanos, por la incidencia de la segunda residencia y otras formas de utilización del espacio con fines de ocio. En este trabajo, que no tiene como finalidad establecer límites a los espacios metropolitanos, se

---

<sup>132</sup> El Censo de Viviendas no diferencia los tipos de vivienda secundaria según uso. En el cuestionario de los hogares sí se pregunta sobre los días de uso aproximado de la residencia secundaria (en el caso de que el hogar posea una vivienda secundaria); sin embargo, lo que nos interesaría en este caso es contar con esa información para todas las viviendas secundarias de un municipio, no sólo para las ocupadas por los hogares nacionales.



menciona una aportación de Cribier<sup>133</sup> (1973), donde se establece como límite de transformación el 16% (viviendas secundarias sobre el total de viviendas de una localidad); un umbral aplicado a espacios rurales que, por otra parte, habría que actualizar y adaptar a la realidad española. En cualquier caso, las aportaciones científicas sobre la delimitación de espacios metropolitanos considerando las residencias secundarias y la movilidad generada por éstas son, sorprendentemente, casi inexistentes.

En el presente apartado referido a los desplazamientos por residencias secundarias intentaremos abordar estos problemas, con el fin de delimitar las áreas de Alicante y Elche teniendo en consideración también el ocio vinculado a las viviendas secundarias. Previamente, abordaremos la situación de la vivienda secundaria en las áreas respectivas (volumen, evolución reciente, hogares implicados, factores de localización, tipologías, etc.), así como las características de los flujos centro-periferia generados por el uso de las residencias secundarias.

### *5.2.2. La vivienda secundaria en las áreas de Alicante y Elche*

Según el Instituto Nacional de Estadística, «una vivienda familiar se considera secundaria cuando es utilizada solamente parte del año, de forma estacional, periódica o esporádica y no constituye residencia habitual de una o varias personas». Como se puede ver, el elemento distintivo de una vivienda secundaria es, según la definición del INE, la frecuentación o grado de uso que el hogar realiza de la misma. No se considera, por lo tanto, el fin al que está destinada, que en el caso de la residencia secundaria es, de forma mayoritaria, el recreativo; aunque existen viviendas secundarias destinadas a otros fines<sup>134</sup>. De hecho, se puede afirmar que la mayoría de las definiciones dadas, especialmente las realizadas con un objetivo estadístico, enfatizan el carácter temporal del uso de la residencia secundaria, y no tanto su finalidad (Ajenjo, Alberich y Medina, 2006). Otras definiciones y planteamientos conceptuales abordan el fenómeno de la segunda residencia desde perspectivas muy diversas. López Colás (2003) y Del Pino

---

<sup>133</sup> Cribier, F. (1973): «Les résidences des citadins dans les campagnes françaises», *Études Rurales*, pp. 49-50; en Valenzuela (1976).

<sup>134</sup> Es el caso de las casas vinculadas a las tareas agrarias o los pisos urbanos de las grandes áreas metropolitanas utilizados con ocasión de viajes de negocios (Del Pino, 2003).

(2003) proponen una clasificación (muy similar) al respecto, reuniendo los criterios más utilizados<sup>135</sup>:

- Frecuentación temporal. Habitualmente se diferencian las viviendas de estancias breves, pero frecuentes, de las esporádicas o prolongadas.
- Localización o situación geográfica. Se suelen distinguir tres tipos de residencias secundarias en función de la situación geográfica: periferia de las ciudades, áreas rurales y zonas turísticas de litoral o montaña.
- Finalidad de la vivienda. La mayoría de residencias secundarias son utilizadas con fines recreativos, pero también las hay destinadas a usos de tipo laboral, académico, agrícola, etc.
- Implantación territorial y relación con las poblaciones existentes. Se suelen diferenciar las dispersas de las agrupadas, y en relación con las poblaciones donde se asientan, las residencias en núcleo urbano y las ubicadas en edificaciones sin relación con los centros urbanos existentes.
- Otros criterios: morfología (en bloques de pisos, unifamiliares, etc.), origen de los ocupantes (regional, nacional, extranjero), disponibilidad de servicios (electricidad, agua, teléfono, plaza aparcamiento, etc.) y régimen de tenencia (propiedad, multipropiedad, arrendada).

En nuestro estudio abordamos la residencia secundaria a partir de la fuente estadística del Censo de Viviendas de 2001, por lo que nos atenemos a los criterios de frecuentación temporal utilizados por el INE. No obstante, por razones de formación, enfoque y planteamiento metodológico, abordamos el análisis de las residencias secundarias y los desplazamientos derivados en las áreas de Alicante y Elche sobre la base de una distinción geográfica: fundamentalmente la vivienda secundaria “de proximidad” (periferia de las grandes ciudades) y la vivienda secundaria “turística” (localizada en áreas turísticas, sobre todo de litoral).

La provincia de Alicante es la provincia de España con más viviendas secundarias (un total de 281.785 en 2001) y la novena en proporción (un 28,1% sobre el total de residencias principales). Además, es la cuarta de España en número de hogares con disponibilidad de residencia secundaria (85.956; una cifra acorde a su posición

---

<sup>135</sup> Del Pino (2003) realiza la clasificación basándose en una aportación de Llauguer y Omberg; Llauguer, M.A. y Omberg, K. (1991): Informe final, Coloquio sobre desarrollo de segunda residencia, Ministerio de Obras Públicas y Transporte, Madrid.

como cuarta provincia más poblada del Estado) y la decimosegunda en términos relativos (el 16,5 % de los hogares alicantinos posee una vivienda secundaria)<sup>136</sup>. Alicante es, por lo tanto, uno de los principales territorios de la residencia secundaria en España, tanto por lo que respecta al volumen de viviendas como de hogares propietarios. En el primer caso influyen de manera decisiva tres de los principales factores de localización de residencias secundarias: 1) La existencia del binomio “sol y playa” (los dos factores ambientales más importantes de las áreas turísticas litorales en prácticamente todo el mundo) y una excelente accesibilidad, tanto por carretera como por avión; 2) Una alta densidad demográfica y de núcleos urbanos compactos, lo que constituye un acicate para el desarrollo de espacios periurbanos de segunda residencia; y 3) La existencia en décadas pasadas de flujos migratorios campo-ciudad dentro de los límites provinciales, unos flujos que provocaron en un primer momento el abandono de viviendas en los pueblos de interior y, posteriormente, su aprovechamiento recreativo como residencia secundaria.

Otros factores sociodemográficos y económicos han favorecido la posesión y adquisición de viviendas secundarias entre los hogares alicantinos. Es el caso del aumento considerable de las rentas familiares durante las décadas del *boom* industrial (1960-1980), que hizo posible que se generalizara entre la pujante clase media urbana la “moda” de tener una residencia secundaria en propiedad, en el campo, en la playa o en ambos espacios. También en este ámbito podemos considerar la existencia de vínculos emocionales entre la población y el medio rural, cuya intensidad, que puede estar relacionada con el minifundismo tradicional del campo mediterráneo, sin duda favorece las ganas o la “necesidad” creada de poseer una vivienda secundaria. Este fenómeno, de tipo sociológico, se puede hacer extensivo a toda la Comunidad Valenciana y a otras provincias limítrofes del mediterráneo, como Murcia. Todos estos factores, que responden tanto a la lógica de la distribución como a la lógica sociodemográfica de la posesión, están en mayor o menor grado presentes en las áreas de Alicante y Elche.

Desde el punto de vista de los hogares con disponibilidad de residencia secundaria, el área de Alicante se sitúa dos puntos por debajo de la media provincial (un 14,8%) y la de Elche dos por encima (18,9%), tal y como se puede ver en los cuadros 5.25 y 5.26. Los cuatro puntos que distan entre ambas áreas se convierten en cinco si analizamos por separado la situación de las dos cabeceras, que condicionan, por una

---

<sup>136</sup> Datos extraídos del Censo de Población y Viviendas de 2001 (INE).

cuestión de tamaño demográfico, las cifras totales de las áreas respectivas. Así, la capital provincial presenta una proporción de hogares con residencia secundaria del 15,6%, mientras que Elche llega al 20,7%. Esta marcada diferencia se puede explicar, al menos en parte, a partir de los factores de tipo sociodemográfico y económico citados con anterioridad. Respecto a los lazos de tipo “emocional” entre la población y los espacios agrícolas, sin duda son más intensos en Elche, ya que su campo, el *camp d’Elx*, fue la principal fuente de progreso económico y la seña de identidad más destacada de los ilicitanos hasta bien entrado el siglo XX. Además, esta ciudad experimentó una verdadera revolución económica y demográfica como consecuencia del desarrollo de la industria del calzado (1960-1980), lo que sin duda contribuyó a incrementar la demanda de residencias secundarias, no sólo por aumentar las rentas medias familiares, sino debido a las externalidades negativas surgidas en la ciudad a raíz de su industrialización (y de la especulación del suelo a la que dio lugar); básicamente densidades residenciales altas, fuerte compacidad urbana y excesiva tolerancia industrial en los espacios residenciales. Algunas de estas externalidades (urbanas) negativas, que de acuerdo a la hipótesis de la compensación influyen en la adquisición de las viviendas secundarias, se dan también en la ciudad de Alicante. Sin embargo, la presencia del mar y la playa en la capital provincial puede contribuir a minimizar las necesidades de sus habitantes de poseer una residencia secundaria, a pesar de que la ciudad “sufre” algunos de los problemas citados en Elche: alta densidad, compacidad, etc.

Las necesidades de ocio de los habitantes de Alicante y Elche han contribuido tradicionalmente a dinamizar la oferta de viviendas secundarias, sobre todo en los espacios suburbanos, tanto en el campo como en la playa. Las cifras de viviendas secundarias en ambos municipios y en el resto de localidades de las áreas respectivas, por lo tanto, están influenciadas por las necesidades de ocio de los hogares alicantinos e ilicitanos, aunque esta demanda interna sólo explica una parte de su volumen.

Cuadro 5.25. *Viviendas familiares según clase (principales y secundarias) y hogares con residencia secundaria en el área de Alicante, 2001*

	VIVIENDAS*					HOGARES		
	Total viviendas familiares	Principales		Secundarias		Total hogares	Con residencia secundaria	
		Total	%	Total	%		Total	%
Agost	2.428	1.431	58,9	123	5,1	1.431	117	8,2
Aigües	532	219	41,2	185	34,8	219	26	11,9
Busot	1.222	624	51,1	532	43,5	624	25	4,0
El Campello	18.984	7.157	37,7	10.087	53,1	7.157	978	13,7
Jijona	4.200	2.775	66,1	393	9,4	2.775	695	25,0
Mutxamel	7.215	5.108	70,8	1.087	15,1	5.109	503	9,8
San Vicente	18.940	13.318	70,3	2.423	12,8	13.318	1.476	11,1
Sant Joan	7.887	5.450	69,1	1.761	22,3	5.450	672	12,3
<b>Alicante</b>	154.058	103.293	67,0	28.663	18,6	103.299	16.102	15,6
<b>Total Área</b>	215.466	139.375	64,7	<b>45.254</b>	<b>21,0</b>	139.382	<b>20.594</b>	<b>14,8</b>

\*Viviendas: Sólo aparecen las viviendas familiares principales y secundarias. El resto corresponden a las categorías de "vacías" y "otro tipo" (Anexo; 9.3. Movilidad por residencia secundaria).

Fuente: INE, Censos de Población y Viviendas 2001. Elaboración propia.

Cuadro 5.26. *Viviendas familiares según clase (principales y secundarias) y hogares con residencia secundaria en el área de Elche, 2001*

	VIVIENDAS*					HOGARES		
	Total viviendas familiares	Principales		Secundarias		Total hogares	Con residencia secundaria	
		Total	%	Total	%		Total	%
Aspe	6.861	5.414	78,9	394	5,7	5.414	660	12,2
Catral	2.507	1.801	71,8	221	8,8	1.801	144	8,0
Crevillent	12.390	8.208	66,2	2.271	18,3	8.208	2.129	25,9
Dolores	2.926	2.088	71,4	257	8,8	2.088	184	8,8
Hondón de las Nieves	1.409	624	44,3	674	47,8	624	62	9,9
Hondón de los Frailes	588	233	39,6	295	50,2	233	2	0,9
San Fulgencio	6.132	1.827	29,8	4.124	67,3	1.827	169	9,3
Santa Pola	33.753	7.183	21,3	18.172	53,8	7.184	700	9,7
<b>Elche</b>	91.338	63.768	69,8	13.205	14,5	63.770	13.193	20,7
<b>Total Área</b>	157.904	91.146	57,7	<b>39.613</b>	<b>25,1</b>	91.149	<b>17.243</b>	<b>18,9</b>

\*Viviendas: Sólo aparecen las viviendas familiares principales y secundarias. El resto corresponden a las categorías de "vacías" y "otro tipo" (Anexo; 9.3. Movilidad por residencia secundaria).

Fuente: INE, Censos de Población y Viviendas 2001. Elaboración propia.

En el área de Alicante hay 45.254 viviendas secundarias y en la de Elche 39.613; es decir, el 21% de las viviendas familiares del área de Alicante y el 25,1% de las de Elche son secundarias. Estos porcentajes son algo inferiores a la media provincial (28,1%), ya que en estas áreas se encuentran los dos núcleos de población fija más importantes de la provincia de Alicante (las ciudades de Alicante y Elche) y, por consiguiente, de vivienda familiar principal. No obstante, tanto en el área de Alicante como en el área de Elche hay focos significativos de residencia secundaria, tanto de demanda interna como de demanda externa. Partiendo de la “localización o situación geográfica” de las residencias secundarias y apoyándonos en otros criterios de clasificación (cuadros 5.27 y 5.28), principalmente la “implantación territorial” (ámbito), la “morfología” y el “origen de los ocupantes”, podemos distinguir y caracterizar los siguientes espacios periurbanos de segunda residencia en las áreas de Alicante y Elche:

1. **Los espacios litorales de residencia secundaria/turística (primera línea de litoral).** En una primera fase, desarrollada a partir de los años 1960, la residencia secundaria de litoral se centra en la franja costera de playa, en la que se construyen las primeras grandes urbanizaciones turístico-residenciales (Vera, 1987). En el área de Alicante, este espacio corresponde al sector de l'Albufereta y de la playa de Sant Joan–Muchavista (en términos municipales de Alicante y El Campello) Mazón, 1987), y en el área de Elche, a los ensanches litorales de Santa Pola (Playa Lisa, Gran Playa, Santiago Bernabeu y Santa Pola del Este) (Gozálvez, 1976) y a la urbanización de Arenales del Sol (término de Elche). Se trata fundamentalmente de asentamientos lineales, en los que predominan los bloques de apartamentos en *open planning* (en ocasiones alcanzando diez o más plantas), aunque en algunos sectores de playa, y sobre todo en el litoral rocoso y acantilado, también podemos encontrar chalés independientes, bungalows y adosados (Gozálvez, Ponce, Costa, Canales y Navarro, 1993). Estos espacios de residencia secundaria están ocupados por población de las cabeceras (a modo de residencia secundaria de proximidad), pero también de las comarcas alicantinas de interior y de otras regiones españolas (Castilla La Mancha, Madrid, País Vasco, etc.), siendo menor la presencia de extranjeros, salvo en la urbanización de Gran Alacant de Santa Pola.

2. **Los espacios litorales de residencia secundaria/turística (segunda/tercera línea de litoral).** A partir de 1980, y sobre todo de 1990, la construcción turística-residencial comienza a trasladarse a algunos municipios de segunda y tercera línea de litoral, ante la falta de suelo en primera línea de costa. De estos años es la urbanización de chalés y adosados de “La Marina”, en término de San Fulgencio, los residenciales-golf de Bonalba, en Mutxamel, “Sierra Marina” y “Balneario de Aigües”, en Aigües, o “La Montañosa”, en Hondón de las Nieves, mucho más alejado de la costa. Estos espacios de residencia secundaria (aunque no exclusivamente) se caracterizan, desde el punto de vista morfológico, por la edificación unifamiliar (chalés y adosados) en urbanización aislada, es decir, separada de los núcleos urbanos principales, siendo prácticamente inexistente la edificación en altura<sup>137</sup>. Desde la perspectiva de la demanda, destacan por atraer a una clientela bastante heterogénea, aunque con una presencia más que significativa de extranjeros europeos, cuyo interés por la residencia secundaria (y principal) también se ha centrado en las numerosas casas aisladas repartidas por el medio rural de todas estas localidades. En estas urbanizaciones también podemos encontrar viviendas en propiedad de hogares alicantinos e ilicitanos, aunque en menor medida que en los espacios turísticos de primera línea.
3. **Los espacios no-costeros de residencia secundaria/metropolitana (espacios intramunicipales de Alicante y Elche).** Estos espacios los podemos encontrar tanto en Alicante como en Elche, aunque son mucho más abundantes en este último municipio. El fenómeno de la segunda residencia, de hecho, se convierte en masivo en el campo de Elche a partir de 1960. Al principio afectó a las proximidades de la ciudad y a los bordes de la carretera entre Elche y Santa Pola, que conecta la cabecera con el litoral, aunque rápidamente se extendió por todo el municipio, fundamentalmente sobre sectores rurales de secano y regadíos deficitarios, con viviendas aisladas en parcelas de 2.000 m<sup>2</sup>; posteriormente, en la década de 1970, se desarrollaron grandes parcelaciones aisladas de vivienda secundaria (unas 60 en todo el término municipal), con escasas dotaciones y destinadas a la venta de parcelas sin edificar (Larrosa, 2003). En Alicante se da una situación similar, aunque a una escala mucho menor. En este caso, la

---

<sup>137</sup> En las urbanizaciones de Bonalba-golf existe un sector de apartamentos en edificio en altura, aunque predomina el espacio dedicado a los duplex unifamiliares y a las villas independientes.

vivienda secundaria se extiende de forma preferente, mediante asentamientos espontáneos de baja densidad, por la llamada “huerta de Alicante”, donde aparecen auténticas constelaciones de rururbanización, quizás atraídas por el antecedente de las casonas y palacetes de la burguesía de la capital, que se levantan en este espacio desde el siglo XVI (las llamativas casas con torre defensiva son un buen ejemplo, así como las viviendas modernistas del XX) (Gozálvez, Ponce, Costa, Canales y Navarro, 1993).

4. **Los espacios no-costeros de residencia secundaria/metropolitana (espacios periurbanos metropolitanos).** Las localidades limítrofes a las dos cabeceras también se han visto invadidas por el fenómeno de la residencia secundaria “de proximidad”, sobre todo en el entorno de Alicante, en los municipios de San Vicente, Mutxamel y Sant Joan, y desde hace un par de décadas, en los términos de Busot y Aigües. En el área de Elche afecta a Crevillent y, en menor medida, a Hondón de las Nieves, sin llegar a ser verdaderamente representativo en otros municipios próximos a la cabecera, como Aspe, Catral o Dolores, que han permanecido bastante ajenos al mismo. En estos espacios periurbanos de proximidad los residenciales de vivienda secundaria son unifamiliares de baja densidad (chalés aislados y, en los últimos años, adosados), dispersos o en urbanizaciones. La demanda procede del área, tanto de las propias localidades donde se asientan las viviendas como, sobre todo, de las respectivas cabeceras, especialmente en el caso de los espacios suburbanos de la capital provincial.

De esta clasificación espacial se deduce que la residencia secundaria está presente en mayor o menor grado en casi todos los municipios de las áreas de Alicante y Elche. Sin embargo, una rápida visión al mapa 5.9, en el que se representa la vivienda secundaria en cifras totales y relativas a nivel municipal, nos permite comprobar como podemos distinguir cuatro grandes focos de concentración de residencia secundaria, dos por área, y otros tanto en los que, si bien cuentan con un volumen de viviendas secundarias bastante modesto, su representatividad respecto al conjunto de viviendas familiares es sin duda muy significativo.



Cuadro 5.27. Características de las viviendas secundarias en el área de Alicante, 2001

	Total RS*	Ámbito territorial				Tipo de zona**				Plantas del edificio			
		Núcleo		Diseminado		Urbana		Rural		1-2 plantas		> de 2 plantas	
		Total	%	Total	%	Total	%	Total	%	Total	%	Total	%
Agost	123	92	74,8	31	25,2	0	0	123	100	119	96,7	4	3,3
Aigües	185	179	96,8	6	3,2	0	0	185	100	167	90,3	18	9,7
Busot	532	370	69,5	162	30,5	0	0	532	100	511	96,1	21	3,9
El Campello	10.087	10.085	100	2	0,0	3.413	33,8	6.674	66,2	1.457	14,4	8.630	85,6
Jijona	393	391	99,5	2	0,5	0	0	393	100	59	15,0	334	85,0
Mutxamel	1.087	447	41,1	640	58,9	1.087	100	0	0	983	90,4	104	9,6
San Vicente	2.423	1471	60,7	952	39,3	1.344	55,5	1.079	44,5	2.082	85,9	341	14,1
Sant Joan	1.761	1694	96,2	67	3,8	1.761	100	0	0	667	37,9	1.094	62,1
<b>Alicante</b>	28.663	28.046	97,8	617	2,2	27.645	96,4	1.018	3,6	2.029	7,1	26.634	92,9
<b>Total Área</b>	45.254	42.775	94,5	2.479	5,5	35.250	77,9	10.004	22,1	8.074	17,8	37.180	82,2

\*TR: Total residencias secundarias

\*\*Tipo de zona: La zona es el conjunto de entidades singulares de población; la “zona urbana” corresponde a entidades con más de 10.000 habitantes, mientras que la “zona rural” agrupa las que tienen entre 2.001 y 10.000 (el INE las denomina “zona intermedia”) y menos de 2.000 (“zona rural” propiamente dicha).

Fuente: INE, Censo de Viviendas de 2001. Elaboración propia.

Cuadro 5.28. Características de las viviendas secundarias en el área de Elche, 2001

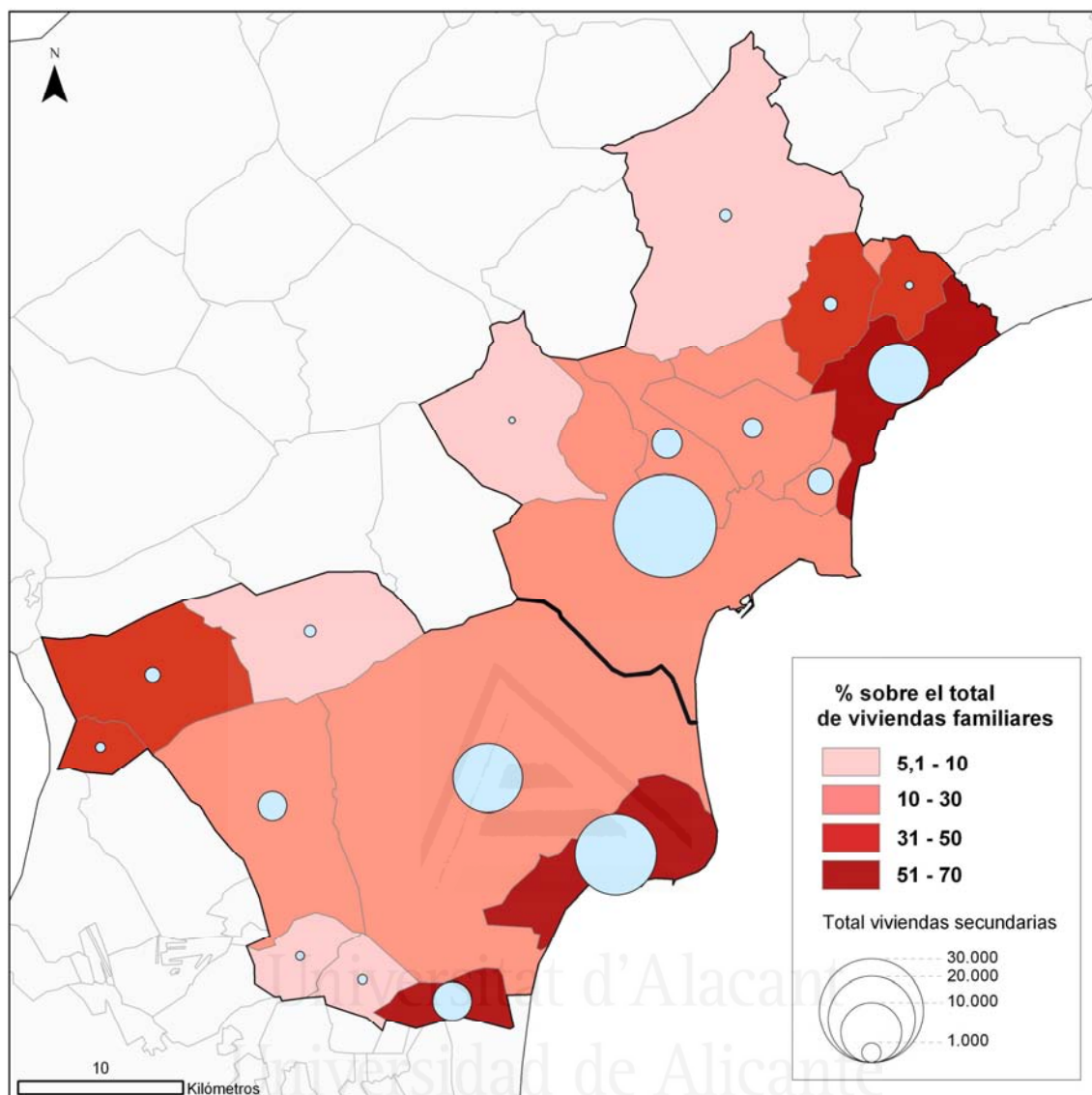
	Total RS*	Ámbito territorial				Tipo de zona**				Plantas del edificio			
		Núcleo		Diseminado		Urbana		Rural		1-2 plantas		> de 2 plantas	
		Total	%	Total	%	Total	%	Total	%	Total	%	Total	%
Aspe	394	374	94,9	20	5,1	394	100	0	0	260	66,0	134	34,0
Catral	221	132	59,7	89	40,3	0	0	221	100	185	83,7	36	16,3
Crevillent	2.271	487	21,4	1.784	78,6	2.168	95,5	103	4,5	2.099	92,4	172	7,6
Dolores	257	67	26,1	190	73,9	0	0	257	100	244	94,9	13	5,1
Hondón de las	674	103	15,3	571	84,7	0	0	674	100	667	99,0	7	1,0
Hondón de los	295	98	33,2	197	66,8	0	0	295	100	295	100	0	0,0
San Fulgencio	4.124	3.991	96,8	133	3,2	0	0	4.124	100	4.097	99,3	27	0,7
Santa Pola	18.172	18.041	99,3	131	0,7	18.172	100	0	0	5.477	30,1	12.695	69,9
<b>Elche</b>	13.205	7.918	60,0	5.287	40,0	2.035	15,4	11.170	84,6	6.010	45,5	7.195	54,5
<b>Total Área</b>	39.613	31.211	78,8	8.402	21,2	22.769	57,5	16.844	42,5	19.334	48,8	20.279	51,2

\*TR: Total residencias secundarias

\*\*Tipo de zona: La zona es el conjunto de entidades singulares de población; la “zona urbana” corresponde a entidades con más de 10.000 habitantes, mientras que la “zona rural” agrupa las que tienen entre 2.001 y 10.000 (el INE las denomina “zona intermedia”) y menos de 2.000 (“zona rural” propiamente dicha).

Fuente: INE, Censo de Viviendas de 2001. Elaboración propia.

Mapa 5.9. Las viviendas secundarias en las áreas de Alicante y Elche, 2001



Fuente: INE, Censo de Viviendas 2001. Elaboración propia.

Los cuatro focos de residencia secundaria son las dos cabeceras, Alicante y Elche, y las localidades de El Campello y Santa Pola. En total suman algo más de 70.000 viviendas de este tipo en 2001, el 82,6% de todas las viviendas secundarias del conjunto de las dos áreas en esa fecha. Entre los cuatro focos hay dos, El Campello (10.087 viviendas secundarias) y Santa Pola (18.172), cuya “secular” dedicación al segmento residencial-turístico de sol y playa justifica sobradamente la entidad que en ellos adquiere la vivienda secundaria, tanto en cifras absolutas como en proporción sobre el total de viviendas familiares (más del 50% en ambos casos), lo que nos da una idea del grado de especialización sectorial de estas dos localidades. En los casos de Alicante y Elche la situación es algo más compleja, aunque tanto en uno como en otro

municipio convergen espacios de residencia secundaria litoral–turística (l'Albufereta y playa de Sant Joan en Alicante y Arenales del Sol/La Marina en Elche) con espacios intramunicipales no–costeros (urbanizaciones y viviendas dispersas en el “interior”). De las dos cabeceras, Alicante es la que concentra un mayor volumen de residencia secundaria, con 28.663 unidades, lo que representa un 18,6% del total de viviendas familiares de la localidad. La capital provincial es la tercera capital de España en número de viviendas secundarias, sólo superada por Madrid y Barcelona, y la segunda en términos relativos, tras Soria, que se sitúa en lo más alta de la tabla<sup>138</sup> (INE, Censo de Población 2001). La enorme relevancia que la vivienda secundaria tiene en el parque residencial alicantino sólo puede ser explicada por la existencia de una demanda “histórica” de residencias de “sol y playa”, procedente no sólo de la propia ciudad, sino de otras comarcas alicantinas y de otras regiones españolas.

Otras localidades de las áreas de Alicante y Elche, sin constituir grandes aglomeraciones de vivienda secundaria, han alcanzado en los últimos años una fuerte especialización en este sector. Todos los indicadores de especialización utilizados<sup>139</sup> (cuadros 5.29 y 5.30) señalan a Busot y Aigües, además del caso mencionado de El Campello, como las localidades del área de Alicante donde la segunda residencia adquiere una mayor relevancia dentro del contexto residencial y demográfico de cada una de ellas. En el área de Elche son tres, al margen de Santa Pola, que ya ha sido señalada; se trata de San Fulgencio, Hondón de las Nieves y Hondón de los Frailes. En todas ellas se supera el 34% de viviendas secundarias sobre el total de viviendas familiares. Además, en El Campello y los dos Hondones hay más de una vivienda secundaria por cada vivienda principal y en Santa Pola y San Fulgencio esta proporción llega a duplicarse (2,53 y 2,26, respectivamente). En el ámbito demográfico, todas las cifras de las localidades citadas superan el umbral de los 30 habitantes por cada 100 viviendas secundarias, llegándose a superar los 100 en San Fulgencio, lo que indica que en este municipio hay más viviendas secundarias que residentes fijos; algo parecido ocurre con los hogares, ya que en San Fulgencio y Santa Pola hay más de 2 viviendas secundarias por cada hogar residente, mientras que en el resto hay aproximadamente las mismas viviendas secundarias que hogares. Por último, el Índice Turístico Residencial,

---

<sup>138</sup> Soria se sitúa en la primera posición debido al uso recreativo que los emigrantes sorianos y sus descendientes le han dado a sus antiguas residencias principales. La provincia de Soria en su conjunto tiene una alta proporción de viviendas secundarias, debido principalmente a este motivo.

<sup>139</sup> Los indicadores han sido extraídos de Valenzuela («La residencia secundaria en ámbitos metropolitanos: La Comunidad de Madrid», 2003) y de Serrano («Las viviendas de segunda residencia en la sociedad del bienestar. El caso de un país turístico: España», 2003).

que se ha calculado sobre la base de la provincia de Alicante, sitúa a todas las localidades citadas, las tres del área de Alicante y las cuatro de Elche, por encima del umbral de especialización; ninguna otra localidad supera el 1, que marca la especialización turística-residencial<sup>140</sup>.

A otra escala territorial, la dibujada por las áreas en su conjunto, los indicadores de especialización sitúan el área de Elche como la más especializada en residencia secundaria, en gran medida gracias a San Fulgencio y Santa Pola, que son los dos municipios del ámbito Alicante-Elche más orientados al sector de la residencia secundaria, sobre todo de uso turístico; de hecho, esa vocación turística es la que les ha permitido alcanzar esos altos niveles de desarrollo de la residencia secundaria, al no depender la oferta de este tipo de viviendas de una demanda exclusivamente local o comarcal. El área de Alicante también presenta unos indicadores de especialización elevados, aunque algo por debajo de los que registra la de Elche, debido en buena parte a que su litoral, que siempre ha sido un gran activo del sector residencial-turístico de la provincia de Alicante y de la región valenciana, comienza a dar síntomas de “agotamiento”. Detrás del mismo se encuentran las dificultades de seguir creciendo sobre una costa profundamente ocupada y urbanizada y, sobre todo, la presión ejercida por la propia área metropolitana de Alicante que, siguiendo el modelo de Lundgren (1974), va camino de engullir la tradicional área de residencia secundaria (de “sol y playa”) de Alicante. Al menos así parece indicarlo la reciente evolución experimentada por el parque residencial de Alicante.

---

<sup>140</sup> El ITR no arroja cifras muy altas en las áreas de Alicante y Elche. Sólo San Fulgencio supera el 2 (2,4), mientras que algunos municipios de la Sierra Norte de Madrid llegan al 5,7 (Valenzuela, 2003). Ello se debe a que el marco territorial de referencia es la provincia de Alicante, que es una provincia en la que la vivienda secundaria adquiere una entidad extraordinaria, tanto en términos absolutos como relativos.

Cuadro 5.29. *Indicadores de especialización referidos a las residencias secundarias en el área de Alicante, 2001*

Municipios	RS / TV	RS / VP	RS/ Pob. X 100 hab.	RS / Hogares	Índice ITR
Agost	5,1	0,09	2,9	0,09	0,2
Aigües	34,8	0,84	34,5	0,84	1,2
Busot	43,5	0,85	31,6	0,85	1,6
El Campello	53,1	1,41	52,6	1,41	1,9
Jijona	9,4	0,14	5,5	0,14	0,3
Mutxamel	15,1	0,21	7,1	0,21	0,5
San Vicente	12,8	0,18	6,1	0,18	0,5
Sant Joan	22,3	0,32	10,8	0,32	0,8
Alicante	18,6	0,28	10,1	0,28	0,7
Total Área	21,0	0,32	11,7	0,32	0,7

RS: Residencia familiar Secundaria

TV: Total viviendas familiares

VP: Viviendas familiares principales

Índice ITR (Índice Turístico Residencial):  $Vi/Vt \div Pi/Pt$ , donde Vi = N° de RS por municipio; Vt = Total de viviendas familiares por municipio; Pi = N° de RS en la provincia de Alicante; Pt = Total de viviendas familiares en la provincia de Alicante.

Fuente: INE, Censo de Población y Viviendas 2001. Elaboración propia.

Cuadro 5.30. *Indicadores de especialización referidos a las residencias secundarias en el área de Elche, 2001*

Municipios	RS / TV	RS / VP	RS/ Pob. X 100 hab.	RS / Hogares	Índice ITR
Aspe	5,7	0,07	2,4	0,07	0,2
Catral	8,8	0,12	4,2	0,12	0,3
Crevillent	18,3	0,28	9,2	0,28	0,7
Dolores	8,8	0,12	4,1	0,12	0,3
Hondón de las Nieves	47,8	1,08	40,6	1,08	1,7
Hondón de los Frailes	50,2	1,27	47,4	1,27	1,8
San Fulgencio	67,3	2,26	102,1	2,26	2,4
Santa Pola	53,8	2,53	92,4	2,53	1,9
Elche	14,5	0,21	6,8	0,21	0,5
Total Área	25,1	0,43	14,5	0,43	0,9

RS: Residencia familiar Secundaria

TV: Total viviendas familiares

VP: Viviendas familiares principales

Índice ITR (Índice Turístico Residencial):  $Vi/Vt \div Pi/Pt$ , donde Vi = N° de RS por municipio; Vt = Total de viviendas familiares por municipio; Pi = N° de RS en la provincia de Alicante; Pt = Total de viviendas familiares en la provincia de Alicante.

Fuente: INE, Censo de Población y Viviendas 2001. Elaboración propia.

### 5.2.3. Evolución reciente de la vivienda secundaria en las áreas de Alicante y Elche

En España se ha producido una auténtico *boom* de la vivienda secundaria en las últimas cuatro décadas. En 1960, cuando el INE ofrece por primera vez datos de las residencias secundarias, su número se cifra en poco más de 330.000 unidades; diez años después se contabilizan prácticamente 800.000, en 1981 casi 2 millones y en 1991 cerca de tres, un incremento extraordinario, propio de un país en el que, a diferencia de lo que ha ocurrido en los países de nuestro entorno, la expansión de la residencia secundaria se ha concentrado en muy poco tiempo (López Colás, 2003). En la última década censal (1991-2001) la vivienda secundaria ha seguido aumentando, aunque a un ritmo mucho más pausado que en las décadas anteriores. España contabiliza 3.360.632 residencias secundarias en 2001, es decir, un 15% más que en 1991; no obstante, todo parece indicar que el Censo de Viviendas de 2011 reflejará de nuevo un incremento considerable de este tipo de viviendas, ya que el último *boom* inmobiliario se inicia a finales de la década de 1990 y finaliza en 2008, es decir, afecta a buena parte del periodo intercensal 2001-2011.

Son muchos los factores que inciden en el crecimiento de la vivienda secundaria. Podemos señalar causas de tipo social, económico, cultural, tecnológico, etc. No es nuestra intención abordar en profundidad dichas causas generales (López Colás –2003–, en su tesis doctoral, explica con detalle cada una de ellas; Valenzuela –1976 y 2003–, Hermosilla –1992– y Fraguell –1994–, hacen lo propio con referencia a los casos particulares de Madrid, Valencia y Girona-Barcelona), aunque entre éstas podemos destacar al menos cuatro de enorme relevancia:

1. La vivienda como inversión. La residencia secundaria, como el resto de viviendas, se ha convertido en los últimos años en una inversión económica, en un “valor” seguro (al menos así se pensaba antes de la irrupción de la crisis actual) donde depositar los ahorros de los hogares españoles, ante la escasa rentabilidad que en comparación han ofrecido los productos financieros clásicos durante estos años.
2. El desarrollo de las infraestructuras de comunicación y transporte. Su incidencia en la reducción del tiempo de desplazamiento es evidente, así como en la mejora de la movilidad en general y en la ampliación del espacio susceptible de acoger viviendas secundarias.

3. Las mejoras socioeconómicas experimentadas por el conjunto de la población en las últimas décadas. Entre ellas podemos citar el crecimiento de la renta media familiar, el aumento de la esperanza de vida y, consiguientemente, la mayor disponibilidad de tiempo de ocio y recreo.
4. La “necesidad” creada de tener una residencia secundaria, generada por los agentes interesados y asumida complacientemente por la demanda. Los detonantes de esta “necesidad” pueden ser variados, aunque prevalecen los de tipo ambiental (los problemas de la gran ciudad o la atracción generada por el medio rural y la naturaleza) y cultural (mimetismo respecto a las clases sociales altas, prestigio social, etc.)

El crecimiento de la residencia secundaria entre 1991 y 2001 es bastante generalizado, ya que afecta a todas las comunidades autónomas excepto a dos (Castilla La Mancha y Baleares), y a 43 de las 50 provincias españolas. La provincia de Alicante pasa de 257.781 viviendas secundarias en 1991 a 281.785 en 2001, un incremento relativo del 9,3%, cinco puntos por debajo de la media nacional; aunque en términos absolutos, Alicante es la segunda provincia que más crece de España, sólo superada por Madrid. No obstante, conviene matizar estos datos, ya que, aunque la oferta de vivienda secundaria continúa creciendo, su peso relativo respecto al conjunto del parque residencial tiende a reducirse; circunstancia que se puede apreciar a nivel estatal, pero de manera mucho más clara en la Comunidad Valenciana y en la provincia de Alicante.

En el área funcional de Alicante, sin embargo, las residencias secundarias han descendido en el intercensal 1991-2001, tal y como se puede ver en el cuadro 5.23. La caída supera las 6.000 viviendas, al pasar de 51.555 unidades en 1991 a 45.254 diez años después. En el área de Elche, en cambio, crecen un poco, concretamente un 3% (1.100 unidades), aunque el porcentaje de viviendas secundarias sobre el total de viviendas familiares se ha reducido cuatro puntos, situándose en el 25,1% en 2001. Así pues, la residencia secundaria pierde unidades e importancia relativa en el parque residencial del área de Alicante, contrariamente a lo que sucede en el área de Elche y a escala provincial, regional y nacional, donde la vivienda secundaria “sólo” pierde importancia relativa. Sin desechar otros elementos de juicio que quizás han podido tener alguna incidencia en nuestro entorno, consideramos que la causa principal de esta circunstancia es la reconversión de parte de las residencias secundarias de Alicante (y

en menor medida de Elche) en vivienda principal, debido al crecimiento de la ciudad central y de su área de influencia.

Los espacios periurbanos del ocio, efectivamente, cuando comienzan a ser absorbidos por el avance urbano, situación que se puede verificar en las grandes áreas metropolitanas, donde el proceso está más avanzado, tienden a convertirse en espacios residenciales mixtos (primera y segunda residencia), «de manera que cada vez se hace más difícil diferenciar, no sólo a nivel de municipio si no incluso en el ámbito de áreas residenciales concretas (tanto antiguas como en promoción), el mercado de vivienda principal del de secundaria; ambos se hallan íntimamente trabados con combinaciones muy matizadas» (Valenzuela, 2003; p. 135). La tendencia culmina con la conversión definitiva de los espacios periurbanos del ocio en espacios de vivienda principal, tal y como describe Lundgren en la tercera fase de la implantación territorial de las residencias secundarias (Lundgren, 1974).

Este proceso de conversión afecta en la actualidad a los cuatro tipos de espacios periurbanos de Alicante–Elche señalados con anterioridad, es decir, a los espacios litorales de residencia secundaria/turística, tanto de primera línea de litoral como de segunda/tercera, y a los espacios no–costeros de residencia secundaria/metropolitana, intramunicipales y periurbanos próximos. Obviamente, el proceso puede estar más adelantado en unos casos que en otros, aunque resulta complicado a priori asignar de manera general a cada espacio periurbano una situación concreta.

El análisis de la evolución de la vivienda secundaria en las áreas de Alicante y Elche (cuadros 5.31 y 5.32 y gráficos 5.8 y 5.9) confirma la validez del proceso descrito, aunque también nos lleva a pensar en la existencia de otras variables y factores de tipo local, que añaden una enorme dificultad a la interpretación del fenómeno a escala municipal. En cualquier caso, una primera aproximación a los datos de viviendas secundarias en 1991 y 2001, deja muy claro que el proceso de conversión al que nos referimos está plenamente asentado en el área de Alicante, mientras que resulta todavía muy incipiente en el área funcional de Elche; cuestión, por otra parte, bastante lógica, ya que la de Alicante es un área mucho más madura y consolidada, como ha quedado confirmado en los análisis realizados hasta ahora de los flujos de movilidad, tanto de la movilidad cotidiana residencia-trabajo como de la movilidad residencial.



Cuadro 5.31. Las viviendas en el área de Alicante según clase, 1991-2001

Municipios	1991							2001						
	Total viviendas	Principales		Secundarias		Otras		Total viviendas	Principales		Secundarias		Otras	
		Total	%	Total	%	Total	%		Total	%	Total	%	Total	%
Agost	2.087	1.215	58,2	209	10,0	663	31,8	2.428	1.431	58,9	123	5,1	874	36,0
Aigües	468	128	27,4	277	59,2	63	13,5	532	219	41,2	185	34,8	128	24,1
Busot	1.102	300	27,2	727	66,0	75	6,8	1.222	624	51,1	532	43,5	66	5,4
El Campello	14.993	3.434	22,9	11.079	73,9	480	3,2	18.984	7.157	37,7	10.087	53,1	1.740	9,2
Jijona	4.763	2.685	56,4	958	20,1	1.120	23,5	4.200	2.775	66,1	393	9,4	1.032	24,6
Mutxamel	5.595	2.958	52,9	1.920	34,3	717	12,8	7.215	5.108	70,8	1.087	15,1	1.020	14,1
San Vicente	13.898	8.496	61,1	2.548	18,3	2.854	20,5	18.940	13.318	70,3	2.423	12,8	3.199	16,9
Sant Joan	6.889	3.857	56,0	585	8,5	2.447	35,5	7.887	5.450	69,1	1.761	22,3	676	8,6
Alicante	132.075	82.695	62,6	33.252	25,2	16.128	12,2	154.058	103.293	67,0	28.663	18,6	22.102	14,3
Total Área	181.870	105.768	58,2	51.555	28,3	24.547	13,5	215.466	139.375	64,7	45.254	21,0	30.837	14,3

Fuente: INE, Censos de Población 1991 y 2001. Elaboración propia.

Cuadro 5.32. Las viviendas en el área de Elche según clase, 1991-2001

Municipios	1991							2001						
	Total viviendas	Principales		Secundarias		Otras		Total viviendas	Principales		Secundarias		Otras	
		Total	%	Total	%	Total	%		Total	%	Total	%	Total	%
Aspe*	7.496	4.495	60,0	1.937	25,8	1.064	14,2	6.861	5.414	78,9	394	5,7	1.053	15,3
Catral	1.747	1.314	75,2	51	2,9	382	21,9	2.507	1.801	71,8	221	8,8	485	19,3
Crevillent	10.811	6.289	58,2	2.342	21,7	2.180	20,2	12.390	8.208	66,2	2.271	18,3	1.911	15,4
Dolores	2.504	1.705	68,1	79	3,2	720	28,8	2.926	2.088	71,4	257	8,8	581	19,9
Hondón de las N.	1.308	460	35,2	625	47,8	223	17,0	1.409	624	44,3	674	47,8	111	7,9
Hondón de los F.	432	166	38,4	125	28,9	141	32,6	588	233	39,6	295	50,2	60	10,2
San Fulgencio	6.401	540	8,4	1.685	26,3	4.176	65,2	6.132	1.827	29,8	4.124	67,3	181	3,0
Santa Pola	25.428	4.450	17,5	19.921	78,3	1.057	4,2	33.753	7.183	21,3	18.172	53,8	8.398	24,9
<b>Elche</b>	76.507	53.512	69,9	11.740	15,3	11.255	14,7	91.338	63.768	69,8	13.205	14,5	14.365	15,7
Total Área	132.634	72.931	55,0	38.505	29,0	21.198	16,0	157.904	91.146	57,7	39.613	25,1	27.145	17,2

\* Aspe. La cifra de viviendas secundarias en 1991 posiblemente está sobredimensionada, quizás al considerarse como tales, viviendas de carácter principal.

Fuente: INE, Censos de Población 1991 y 2001. Elaboración propia.

En el área de Alicante, la localidad que más viviendas secundarias pierde es, sin duda, la capital, ya que pasa de 33.252 residencias secundarias en 1991 a 28.663 en 2001; es decir, 4.500 viviendas secundarias menos en la última revisión censal, lo que supone cerca del 73% de todas las unidades perdidas en el conjunto del área. Buena

parte de esas viviendas ha podido ir a engrosar al parque residencial de viviendas familiares principales, que ha aumentado un 25% en este periodo (algo más de 20.000). De estos datos podemos deducir que los espacios intramunicipales del ocio alicantino están perdiendo relevancia con rapidez (al menos en lo que concierne a la residencia secundaria), ya que se encuentran localizados en la primera línea de la expansión urbana de la ciudad central, bajo la presión directa del mercado residencial metropolitano. De hecho, la caída de vivienda secundaria ha podido ser incluso mayor de lo acontecido, al quedar amortiguada por la existencia en el término municipal de Alicante de una bolsa importante de residencia vacacional de “sol y playa”, que se encuentra al margen del mercado residencial local, al permanecer “retenida” en manos ajenas a la población de Alicante y de sus necesidades residenciales.

Algo similar ha podido ocurrir en la localidad litoral de El Campello, que es la segunda del área que más viviendas secundarias pierde, con cerca de 1.000 unidades entre 1991 y 2001 (un 9% menos). En esta caída, como en la que ha afectado a la capital, quizás también ha influido la atracción generada por los espacios residenciales de costa, que, con independencia de la orientación residencial que cada hogar le quiera otorgar a la vivienda, son siempre muy valorados, por lo que la presión de la demanda metropolitana sobre ellos es más fuerte que en otros espacios. Además, no podemos olvidar que tanto El Campello como Alicante son los dos municipios del área con mayor oferta de residencia secundaria, por lo que están más expuestos que otras localidades a una pérdida significativa de viviendas secundarias por transformación en primeras residencias.

En términos relativos, en cambio, la disminución de vivienda secundaria se acentúa en los municipios de Aigües, Busot, Mutxamel, Jijona y Agost, aunque en estos dos últimos la residencia secundaria es muy poco relevante; de hecho, no sobrepasan las 400 unidades, situándose su proporción (respecto al total de viviendas familiares) muy por debajo de la media del área (21% en 2001), sobre todo en Agost, que dispone de sólo 123 viviendas secundarias, un 5,7% de las viviendas familiares del municipio. Más significativa resulta la situación en Sant Joan d'Alacant, que es la única localidad del área que ha experimentado una evolución positiva de la residencia secundaria, tanto en lo que respecta al número de viviendas (1.176 unidades más en 2001) como en lo que concierne a su peso respecto al conjunto de viviendas familiares del municipio, que como se puede apreciar en el gráfico 5.8, también ha aumentado. El caso resulta cuanto menos sorprendente, ya que este municipio es prácticamente una prolongación urbana

de la ciudad central, con la que está muy integrada desde el punto de vista funcional. En estas circunstancias, lo más habitual sería que la residencia secundaria perdiera unidades en beneficio de la primera residencia, tal y como hemos puesto de manifiesto. La única explicación lógica a este fenómeno es que la residencia secundaria se haya nutrido de viviendas catalogadas en 1991 como desocupadas (“otras” en los cuadros 5.31 y 5.32<sup>141</sup>), ya que la disminución de residencias en esta categoría ha sido extraordinario: 1.771 viviendas menos de 1991 a 2001 (una caída del 72%); lo que quizás responda a una infravaloración censal de las viviendas secundarias en 1991, en beneficio de las residencias vacías.

En el área de Elche, en cambio, la situación de la residencia secundaria no es tan “negativa” como la que se da en Alicante. La vivienda secundaria incluso se ha visto incrementada en la década de 1990 (1.108 unidades entre 1991 y 2001; un aumento del 2,9%), aunque en términos relativos ha perdido protagonismo en el parque residencial del área (cuadro 5.32 y gráfico 5.9). Por otro lado, en Elche, a diferencia de lo que ocurre en Alicante, resulta mucho más complicado dar con una lógica común que nos pueda ayudar a explicar la evolución de la vivienda secundaria en el conjunto del área, ya que la situación municipal es muy heterogénea y la ciudad central no ejerce una influencia tan fuerte sobre los mercados residenciales de las localidades que integran el área. Por este motivo, en Elche encontramos situaciones y coyunturas mucho más dispares que el Alicante.

En Elche, por ejemplo, continúa ampliándose la oferta de residencia secundaria dentro de los límites municipales, ya que se han ganado 1.465 nuevas viviendas secundarias en el periodo 1991-2001. Sin duda, la enorme extensión y variedad de espacios del término municipal ilicitano contribuye a concentrar internamente las necesidades de ocio de la población de Elche; unas necesidades que, por otra parte, parecen mantenerse en unos niveles bastante altos, ya que casi el 21% de los hogares ilicitanos declaran en 2001 poseer una residencia secundaria, cinco puntos por encima de la capital provincial y tres por encima de la media de las localidades de España entre

---

<sup>141</sup> En “otras” se contabilizan las viviendas familiares vacías y las catalogadas como “otro tipo” por parte del INE, que corresponden a «las viviendas no principales que no se pueden clasificar en ninguna de las dos categorías anteriores (ni como secundarias ni como desocupadas) porque sus características no se ajustan a ellas (viviendas de estudiantes, viviendas destinadas a alquileres de corta duración que están utilizadas todo o gran parte del año, etc.)» (Instituto Nacional de Estadística). En cualquier caso, el número de viviendas en esta situación es muy reducido, por lo que en “otras” fundamentalmente encontramos viviendas vacías o desocupadas.

100.000 y 500.000 habitantes<sup>142</sup>, umbral en el que se sitúa la capital del Bajo Vinalopó. No obstante, la vivienda secundaria en Elche no deja de representar un papel relativamente “modesto” en el conjunto de viviendas del municipio.

Diferente es la situación de localidades como Santa Pola o San Fulgencio, que son las más especializadas del área en el segmento de la residencia secundaria turística, configurado alrededor de la oferta de “sol y playa”. Santa Pola, no obstante, ha perdido un total de 1.749 viviendas secundarias en el intercensal 1991-2001; en este periodo, además, la residencia secundaria ha pasado de representar el 78,3% del conjunto de viviendas familiares del municipio a “sólo” el 53,8%. Esta evolución puede estar marcada por la presión ejercida por la demanda de Elche y de Alicante sobre el mercado residencial santa polero, que por su proximidad a ambas ciudades constituye un mercado–destino tradicional de segunda residencia, pero también, y cada vez con más fuerza, de vivienda principal<sup>143</sup>. San Fulgencio, en cambio, ha experimentado un auténtico *boom* de viviendas secundarias, como corresponde por lógica a los municipios de segunda y tercera línea de costa, una vez agotado el suelo de la primera. Esta localidad ha ganado 2.439 residencias secundarias entre 1991 y 2001, afianzándose con ello su posición como foco especializado en este mercado (gráfico 5.9). Sin embargo, esta evolución positiva no está tan condicionada por las necesidades de ocio de los habitantes de la ciudad central, ya que el mercado de la residencia secundaria de San Fulgencio tiene un alcance nacional e internacional.

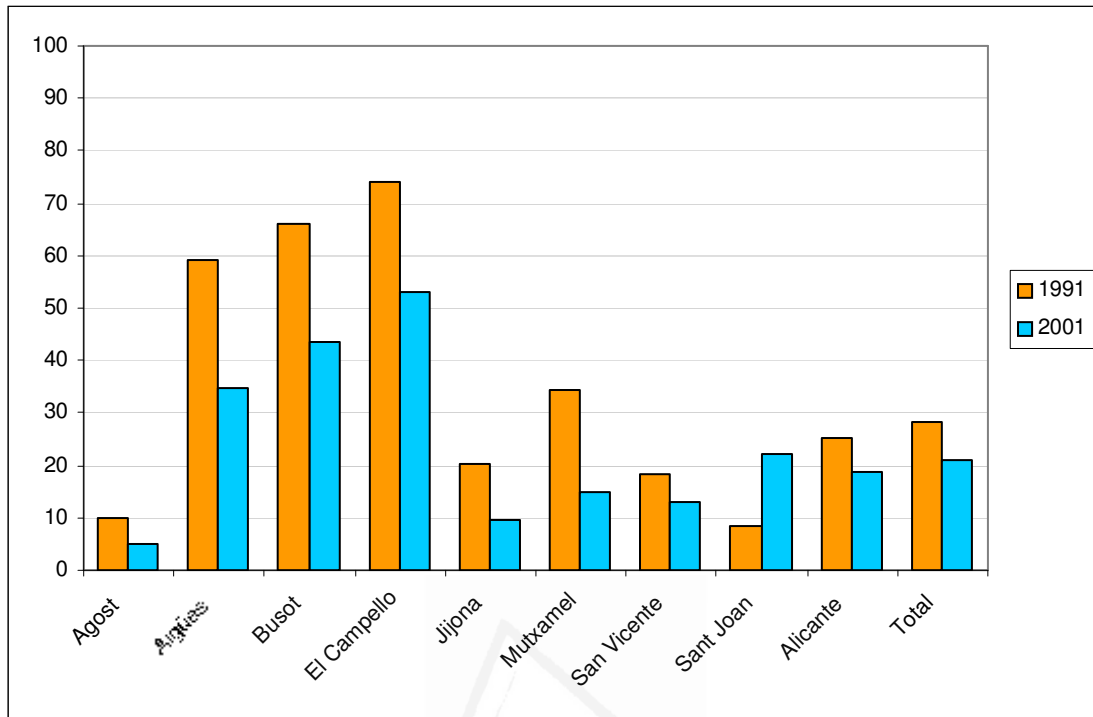
En el resto de localidades del área la situación es dispar. En Dolores y en Catral la residencia secundaria ha crecido de forma extraordinaria, aunque continúa en niveles absolutos y relativos muy modestos. En Hondón de los Frailes también ha aumentado de forma espectacular, aunque aquí la vivienda secundaria sí adquiere un papel relevante, gracias a la inversión extranjera; como en Hondón de las Nieves, donde la residencia secundaria alcanza casi el 50% del total de viviendas familiares del municipio, a pesar de que en la década de 1990 se ha mantenido bastante estable. En cambio, en Aspe y Crevillent, el parque de residencias secundarias se ha visto reducido, sobre todo en Aspe, que ha perdido más de 1.500 unidades entre 1991 y 2001 (quizás por una sobreestimación de las cifras de este tipo de vivienda).

---

<sup>142</sup> INE, Censo de Población 2001.

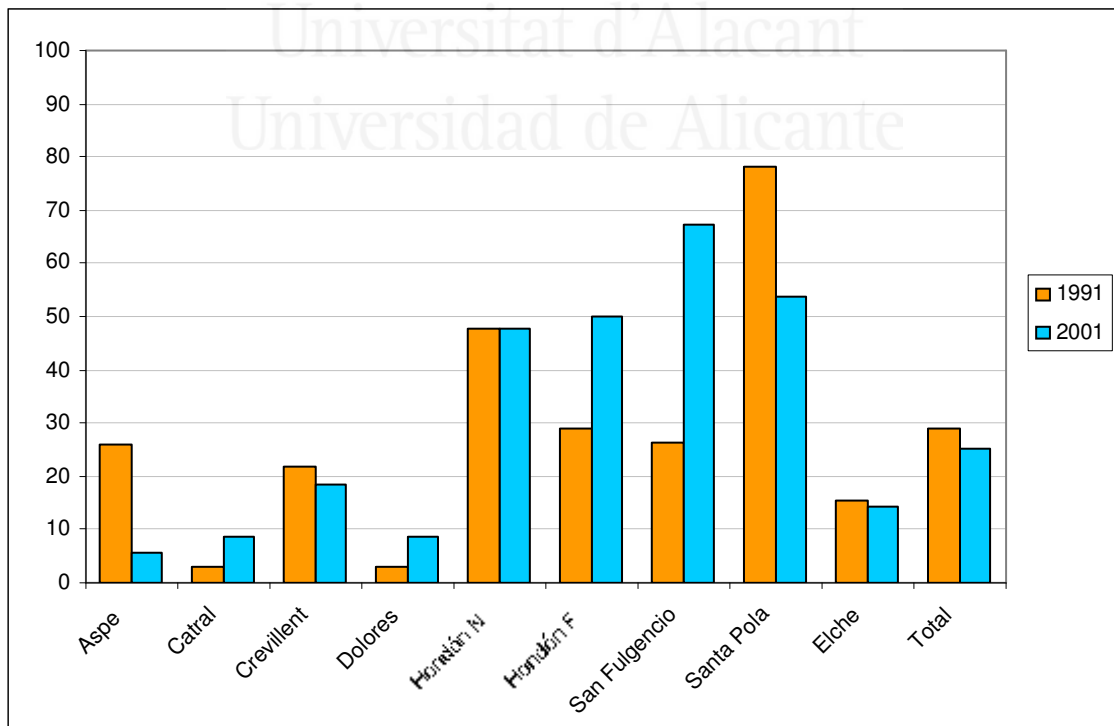
<sup>143</sup> Santa Pola es uno de los principales destinos residenciales para ilicitanos y alicantinos, tal y como se pone de manifiesto en los cuadros 5.1 y 5.2, referidos a la movilidad residencial en el periodo 1991-2001.

Gráfico 5.8. Viviendas secundarias en el área de Alicante en 1991 y 2001 (% sobre el total de viviendas)



Fuente: INE, Censos de Población de 1991 y 2001. Elaboración propia.

Gráfico 5.9. Viviendas secundarias en el área de Elche en 1991 y 2001 (% sobre el total de viviendas)



Fuente: INE, Censos de Población de 1991 y 2001. Elaboración propia.

#### 5.2.4. La movilidad por residencia secundaria en las áreas de Alicante y Elche.

El 15% de los hogares españoles (algo más de 2 millones de hogares; 2.134.084) posee una residencia secundaria, según el Censo de Población de 2001 (cuadro 5.26). Aunque resulta difícil inferir el número de personas que disfrutaban de una vivienda secundaria a partir del número de hogares<sup>144</sup>, podemos establecer una consideración teniendo en cuenta el tamaño medio del hogar español con disponibilidad de segunda residencia, que ronda los 3,05 miembros. De esta manera, podemos estimar que cerca de 6,5 millones de españoles tienen acceso directo a una segunda residencia.

El prototipo de hogar español con residencia secundaria es una familia con hijos, cuyos responsables tienen entre 45 y 64 años, un nivel socioeconómico medio-alto y residencia habitual en un entorno urbano (López y Módenes, 2004). De todos los rasgos característicos de los hogares con disponibilidad de vivienda secundaria, sin duda el carácter urbano de la residencia principal es uno de los más definitorios. Como se puede ver en el gráfico 5.10, los hogares con vivienda secundaria son más numerosos cuanto mayor censo tiene el municipio de residencia habitual; así, las localidades con más de 100.000 habitantes concentran casi el 54% de los hogares con residencia secundaria, frente a “sólo” el 41% del conjunto de hogares españoles. En cambio, en los municipios entre 1.000 y 100.000 habitantes residen proporcionalmente más hogares sin residencia secundaria que con residencia secundaria<sup>145</sup>. Estas cifras parecen confirmar la hipótesis de la compensación, que vincula la necesidad de poseer una residencia secundaria de uso recreativo con los inconvenientes, sobre todo de tipo ambiental, de vivir en una gran ciudad.

La hipótesis de la compensación también incide en cierta medida en la localización de las residencias secundarias, que es una cuestión de enorme interés en estudios como el nuestro, ya que la ubicación de la vivienda secundaria condiciona los desplazamientos entre la residencia habitual y la secundaria; la intensidad o frecuencia

---

<sup>144</sup> La cifra de disponibilidad de residencias secundarias está sometida a un doble juego de sub-registro y sobre-registro difícil de cuantificar; sub-registro porque el uso de este tipo de viviendas no se limita a los miembros del hogar, ya que las residencias secundarias suelen ser lugares de encuentro con amigos y familiares, a los que a menudo se les cede la vivienda en periodos cortos; y sobre-registro debido a que se contabiliza forzosamente como usuario de la residencia secundaria a todos los miembros del hogar, aunque alguno de ellos no haga uso de la vivienda (Ajenjo, Alberich y Medina, 2006).

<sup>145</sup> Entre las poblaciones de menos de 1.000 habitantes la proporción de hogares con residencias secundarias asciende, al contabilizarse como tales viviendas vinculadas a tareas agrícolas o ganaderas; de hecho, en las localidades de menos de 100 habitantes más del 27% de los hogares posee una vivienda secundaria, un porcentaje muy superior al 15% establecido como media de España.

de los mismos, la distancia recorrida, las relaciones funcionales entre ambos territorios, etc. A grandes rasgos, podemos afirmar que la localización de las residencias secundarias en España responde a un modelo de proximidad, ya que algo más del 50% de los hogares españoles tienen sus viviendas secundarias en la misma provincia donde residen habitualmente, porcentaje que asciende al 65% si ampliamos el ámbito a la comunidad autónoma. Estas cifras, no obstante, están condicionadas por muchos factores. Entre ellos cabe mencionar el tamaño de la población de residencia. En el gráfico 5.11 podemos comprobar como los hogares que residen tanto en localidades muy pequeñas como en núcleos urbanos de gran tamaño demográfico, disponen en menor medida de viviendas secundarias dentro del municipio de residencia, es decir, en un entorno de máxima proximidad. El primer caso se explica por la poca utilidad que desde el punto de vista recreativo tendría poseer dos viviendas (la principal y la secundaria) en una misma localidad, cuando ésta es de tan reducidas dimensiones; en el segundo, parece confirmarse, al menos en parte, la teoría de la compensación (Ajenjo, Alberich y Medina, 2006), ya que en este caso no tendría mucho sentido tener una residencia secundaria dentro del ámbito urbano del que se desea “escapar”.

Cuadro 5.33. *Hogares con residencia secundaria y localización de las mismas, Provincia de Alicante, Comunidad Valenciana y España (%)*

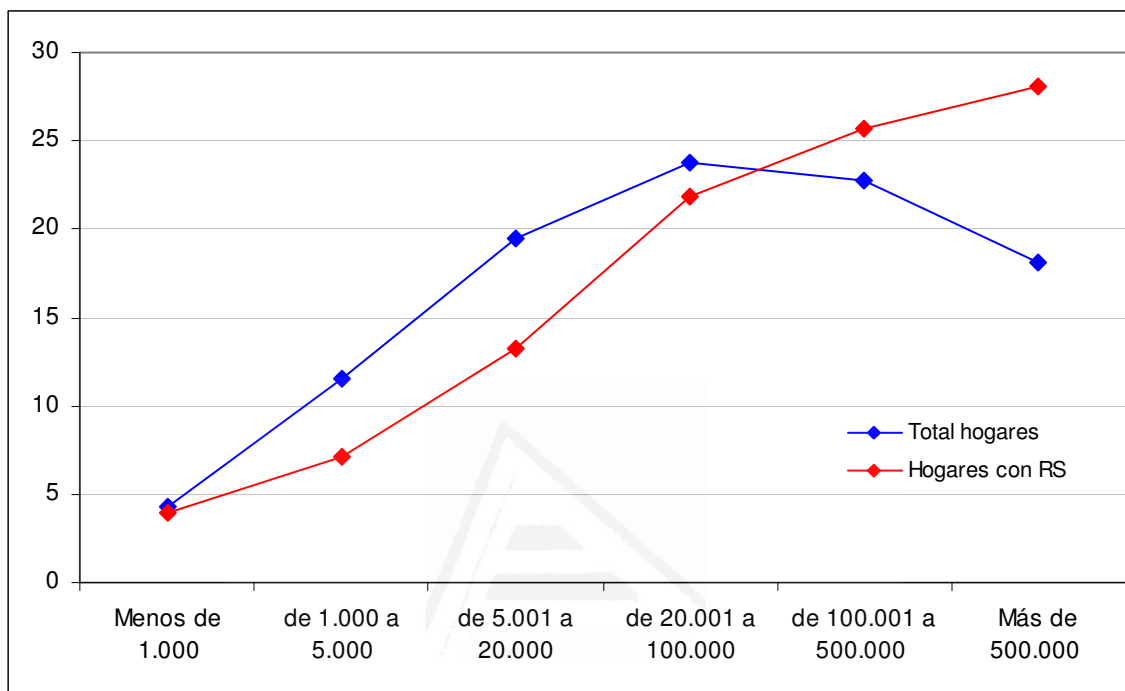
	Hogares con RS	En el mismo municipio	En otro de la misma provincia	En otra provincia de la CCAA	En otra CCAA	En otro país
Provincia de Alicante	16,5	33,8	44,6	3,5	11,7	6,4
Comunidad Valenciana	19,8	25,2	51,6	7,9	13,0	2,3
España	15,0	13,6	38,1	13,6	33,0	1,7

Fuente: INE, Censo de Población 2001. Elaboración propia.

En la provincia de Alicante, la proporción de hogares con residencia secundaria asciende hasta el 16,5%, y en el conjunto de la Comunidad Valenciana hasta casi el 20%. Siguiendo el modelo general, la mayoría de los hogares alicantinos y de la región disfrutan de la vivienda secundaria en un espacio de proximidad, que en estos dos ámbitos raramente excede el límite provincial en el que se sitúa la residencia habitual (cuadro 5.33). Además, merece ser resaltada la alta proporción de hogares con residencia secundaria dentro del municipio de residencia, tanto en la Comunidad Valenciana (el 25,2%) como sobre todo en la provincia de Alicante (33,8%). Resulta difícil encontrar una única respuesta a este fenómeno en áreas tan amplias, aunque factores como la alta densidad de núcleos de población de tamaño medio o la elevada

concentración demográfica en localidades litorales con “sobreoferta” de viviendas secundarias, probablemente han ayudado a que en Alicante y en el resto de la Comunidad Valenciana el modelo de proximidad se halle tan asentado.

Gráfico 5.10. Total de hogares españoles y hogares con residencia secundaria (en %\*), según tamaño demográfico del municipio de residencia. España, 2001



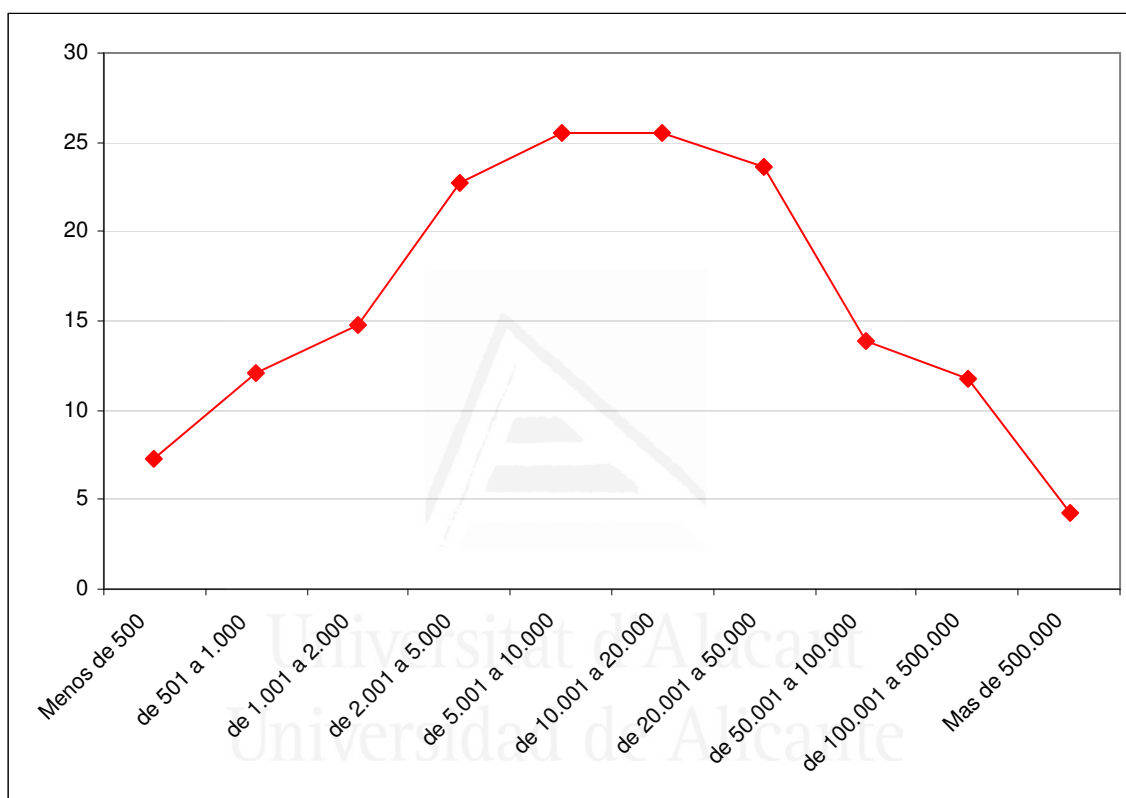
%\*. Los porcentajes de cada categoría suman 100.  
Fuente: INE, Censo de Población, 2001. Elaboración propia.

El modelo de proximidad, que constituye uno de los principales factores de localización de la residencia secundaria en España, se mantiene reforzado en las áreas de Alicante y Elche. En ambas se supera la media regional de hogares con residencia secundaria en el mismo municipio de residencia (25,2%), y en el área de Elche, además, la media provincial (33,8%; porcentaje sólo superado en España por las provincias de Badajoz, con un 35,3%, y Jaén, con un 38,2%). Tanto en el caso de Alicante como en el de Elche las cifras están muy condicionadas por el tamaño demográfico de las respectivas capitales, así como por la propia naturaleza urbana del fenómeno del ocio de segundas residencias, de manera que si en las dos áreas se da una alta proporción de hogares con residencia secundaria dentro del municipio donde se reside es sobre todo porque esto mismo ocurre en las ciudades centrales. En efecto, tal y como se puede ver en cuadro 5.34, algo más de 4.300 alicantinos disponen de vivienda secundaria dentro del municipio de Alicante, es decir, el 27% de todos los habitantes de esta ciudad con



residencia secundaria (16.102; el 15,6% del conjunto de hogares); en Elche la cifra es incluso mayor (cuadro 5.35), ya que en esta localidad son más de 4.500 hogares los que poseen una residencia secundaria dentro del municipio, el 34,8% de todos los hogares con vivienda secundaria (13.193; el 20,7%).

Gráfico 5.11. *Proporción de hogares con disponibilidad de residencia secundaria en el propio municipio de residencia, según el tamaño demográfico del municipio de residencia. España, 2001*



Los porcentajes hacen referencia a los hogares con residencia secundaria en el mismo municipio de residencia, sobre el conjunto de hogares (con residencia secundaria) de “cada tamaño demográfico”.  
Fuente: INE, Censo de Población, 2001. Elaboración propia.

Tanto Alicante como Elche superan los 200.000 habitantes, un tamaño demográfico considerable, que, siguiendo el modelo general resultante de la experiencia española (gráfico 5.11), debería haber actuado, en mayor o menor medida, como un factor de “repulsión” a la localización interna de las residencias secundarias de los hogares locales. Sin embargo, este rechazo no se da, al menos en un grado significativo, lo que nos hace preguntarnos hasta qué punto se cumple en Alicante y Elche la hipótesis de la compensación, ya que a muchas de las familias de estas dos localidades parece no importarles demasiado tener la vivienda secundaria tan cerca de la ciudad (de residencia) de la que “surgen” las necesidades de evasión. La respuesta a esta hipotética

incoherencia, probablemente se encuentra en el análisis de las causas que inciden en la ubicación de la residencia secundaria dentro de los límites municipales en ambas localidades. Entre estas podemos destacar las siguientes: La (enorme) extensión municipal, que permite distanciar la residencia secundaria de la ciudad central donde reside la mayor parte de la población; la (amplia) disponibilidad de recursos territoriales dentro de los municipios, con la presencia incluso de una extensa línea de costa; la (abundante) oferta interna de vivienda secundaria, desarrollada por la iniciativa privada (sobre todo local) e impulsada, en algunos casos, por la administración pública; y el tamaño demográfico de las dos ciudades, un tamaño lo suficientemente grande como para “crear” necesidades de ocio y recreo de segunda residencia, y lo suficientemente modesto como para que el mismo no haya acabado por fagocitar ni la superficie ni los atractivos de ocio de ambos términos municipales.

Por lo tanto, no es que la hipótesis de la compensación carezca de valía en estos casos, sino que a los habitantes de Alicante y, sobre todo de Elche, todavía les resulta cómodo localizar sus residencias secundarias en espacios muy cercanos a la residencia principal (de acuerdo al modelo general de proximidad), tanto en espacios de interior y de costa de localidades próximas, como en el seno de sus propios términos municipales, ya que por sus características éstos todavía ofrecen lugares adecuados para el ocio periurbano de viviendas secundarias, a pesar del tamaño demográfico de los núcleos centrales. Como consecuencia, el “hinterland” recreativo de Alicante y Elche no alcanza la extensión que quizás se les presumiría a unas ciudades que en conjunto suman más de 500.000 habitantes. Baste apuntar que sólo el 21,7% de los hogares alicantinos tiene una residencia secundaria fuera de la provincia, porcentaje que se reduce a un exiguo 6% en el caso de Elche. En otras localidades, como Murcia, Valencia, Albacete, Zaragoza o Bilbao, además de en Madrid y Barcelona, que son los dos grandes epicentros del ocio metropolitano de España, la proporción de hogares con residencia secundaria fuera de la provincia de residencia es considerablemente mayor, alcanzado incluso el 75% en los casos de Madrid y Bilbao<sup>146</sup>.

En Alicante y Elche, en cambio, la residencia secundaria está muy vinculada a los espacios próximos de influencia tradicional. Prueba de ello es que las localidades de las áreas funcionales respectivas absorben el 26,8% de las viviendas secundarias de los

---

<sup>146</sup> Los porcentajes de hogares con residencia secundaria fuera de la provincia donde residen (respecto al total de hogares con disponibilidad de vivienda secundaria) son, para los municipios señalados, los siguientes: Murcia, 29,6%; Valencia, 34%; Albacete, 40,6%; Zaragoza, 62,9%; Barcelona, 63,3%; Bilbao, 75,6%; y Madrid, 76,5% (Censo de Población de 2001).

hogares de la capital provincial y el 48,8% de las de los hogares ilicitanos. Estas cifras aumentan hasta el 53,8% (Alicante) y el 79,5% (Elche) si consideramos la localización intra-área en su conjunto, es decir, si tenemos en cuenta las viviendas secundarias situadas dentro de los municipios de residencia. Detrás de los datos apuntados se vislumbra una baja movilidad por ocio de segundas residencias, de manera que los espacios metropolitanos “convencionales” probablemente no se vean ampliados de manera considerable tras la adopción del ocio como criterio de delimitación.

Cuadro 5.34. *Hogares con disponibilidad de segunda residencia según la ubicación de la misma. Área de Alicante, 2001*

Municipio de residencia	Total hogares	Hogares con segunda residencia		Ubicación de la segunda residencia							
				En el mismo municipio de residencia		En otro del área*		En otro de la provincia		Fuera de la provincia de Alicante	
				Total	%	Total	%	Total	%	Total	%
Agost	1.431	117	8,2	60	51,3	29	24,8	11	9,4	17	14,5
Aigües	219	26	11,9	4	15,4	12	46,2	5	19,2	5	19,2
Busot	624	25	4,0	4	16,0	10	40,0	3	12,0	8	32,0
El Campello	7.157	978	13,7	325	33,2	251	25,7	113	11,6	289	29,6
Jijona	2.775	695	25,0	333	47,9	125	18,0	63	9,1	174	25,0
Mutxamel	5.109	503	9,8	152	30,2	150	29,8	66	13,1	135	26,8
San Vicente	13.318	1.476	11,1	494	33,5	529	35,8	175	11,9	278	18,8
Sant Joan	5.450	672	12,3	146	21,7	260	38,7	111	16,5	155	23,1
<b>Alicante</b>	103.299	16.102	15,6	4.347	27,0	4.323	26,8	3.939	24,5	3.493	21,7
<b>Total Área</b>	139.382	20.594	14,8	5.865	28,5	5.689	27,6	4.486	21,8	4.554	22,1

En otro del área\*: Las cifras de residentes que por secreto estadístico quedan reducidas al intervalo de 1-3, han sido consideradas con valores de 2 para poder realizar los cálculos pertinentes.

Fuente: Censo de Población 2001, INE. Elaboración propia.

Muchos desplazamientos por residencia secundaria están estrechamente relacionados con el fenómeno urbano y, por consiguiente, con la inercia expansiva de las metrópolis. La necesidad creada de disfrutar en los periodos de ocio fuera de las ciudades centrales, genera flujos de movilidad de componente centrífuga (centro-periferia), cuyo alcance y configuración espacial varía en función de multitud de factores: tamaño demográfico de la cabecera, disponibilidad de recursos, accesibilidad, precios del suelo, etc. El fenómeno de la residencia secundaria metropolitana, por lo tanto, está protagonizado en buena medida por los hogares de las ciudades centrales. Dicho protagonismo caracteriza otros tipos de desplazamientos, como los residenciales

y algunos de carácter habitual (movilidad estudiantil, movilidad laboral en determinadas circunstancias, etc.). Sin embargo, en ninguno de esos casos la población del municipio central desempeña un papel tan destacado como en el ocio de segundas residencias. Prueba de ello es que el 80% de los hogares del área de Alicante con disponibilidad de vivienda secundaria reside en la capital; el 76,5% en el caso de Elche. El peso de la población “central” y de los flujos asociados en otros tipos de movilidad arroja resultados más modestos: en el ámbito de la movilidad residencial, el 71,4% de los residentes del área que han cambiado de vivienda viven en Alicante y el 69,6% en Elche; en la movilidad por estudios, el 68,2% residen en Alicante y el 60,4% en Elche; y en la movilidad laboral, el 50,5% en Alicante y el 54,9% en Elche (Censo de Población de 2001).

Cuadro 5.35. Hogares con disponibilidad de segunda residencia según la ubicación de la misma. Área de Elche, 2001

Municipio de residencia	Total hogares	Hogares con segunda residencia		Ubicación de la segunda residencia							
				En el mismo municipio de residencia		En otro del área*		En otro de la provincia		Fuera de la provincia de Alicante	
				Total	%	Total	%	Total	%	Total	%
Aspe	5.414	660	12,2	421	63,8	61	9,2	124	18,8	54	8,2
Catral	1.801	144	8,0	24	16,7	15	10,4	99	68,8	6	4,2
Crevillent	8.208	2.129	25,9	1.295	60,8	320	15,0	443	20,8	71	3,3
Dolores	2.088	184	8,8	31	16,8	25	13,6	118	64,1	10	5,4
Hondón de las Nieves	624	62	9,9	26	41,9	15	24,2	12	19,4	9	14,5
Hondón de los Frailes	233	2	0,9	1	50,0	0	0,0	1	50,0	0	0,0
San Fulgencio	1.827	169	9,3	19	11,2	12	7,1	52	30,8	86	50,9
Santa Pola	7.184	700	9,7	288	41,1	128	18,3	92	13,1	192	27,4
<b>Elche</b>	<b>63.770</b>	<b>13.193</b>	<b>20,7</b>	<b>4.586</b>	<b>34,8</b>	<b>6.434</b>	<b>48,8</b>	<b>1.277</b>	<b>9,7</b>	<b>896</b>	<b>6,8</b>
<b>Total Área</b>	<b>91.149</b>	<b>17.243</b>	<b>18,9</b>	<b>6.691</b>	<b>38,8</b>	<b>7.010</b>	<b>40,7</b>	<b>2.218</b>	<b>12,9</b>	<b>1.324</b>	<b>7,7</b>

En otro del área\*: Las cifras de residentes que por secreto estadístico quedan reducidas al intervalo de 1-3, han sido consideradas con valores de 2 para poder realizar los cálculos pertinentes.

Fuente: Censo de Población 2001, INE. Elaboración propia.

Los flujos centro-periferia del ocio metropolitano se quedan en buena medida dentro de los límites de las respectivas áreas funcionales, tal y como hemos podido comprobar. En Alicante, el municipio de referencia como destino del ocio de vivienda secundaria, al margen claro está de la propia localidad de residencia, es El Campello,

que acoge 2.100 viviendas de hogares de la capital (casi el 50% de los 4.323 hogares de Alicante con viviendas ubicadas en el área). Esta localidad representa un ejemplo paradigmático de espacio litoral de residencia secundaria/turística. El Campello es un lugar de veraneo de sol y playa, al que tradicionalmente se han dirigido los alicantinos, pero también habitantes de otras ciudades de la provincia y de otras provincias de España, en especial de Madrid. Los otros dos destinos del ocio periurbano alicantino que merecen ser destacados son Sant Joan y San Vicente. Entre ambos suman 1.467 viviendas secundarias de hogares de la capital, el 33,9% de todas las residencias de los hogares alicantinos situadas en el seno del área (sin considerar las internas). Siguiendo el esquema de clasificación de los espacios periurbanos de segundas residencias (punto 5.2.2.), Sant Joan y San Vicente formarían parte de los llamados espacios no-costeros de residencia secundaria metropolitana, caracterizados desde el punto de vista tipológico por la presencia mayoritaria de viviendas unifamiliares de baja densidad, y desde el punto de vista de la demanda, por una fuerte dependencia de la clientela de la capital.

En Elche, los desplazamientos por segundas residencias se dirigen casi de forma exclusiva a Santa Pola. Esta localidad costera del Bajo Vinalopó, que formó parte del municipio de Elche hasta mediados del siglo XIX, es en la actualidad el principal destino del ocio periurbano ilicitano, por encima incluso del “suburbano” integrado en el extenso término municipal de la capital comarcal. Según el Censo de Población de 2001, algo más de 5.500 hogares de Elche disponen de una residencia secundaria en la vecina Santa Pola, que acoge así a más del 40% de todas las viviendas secundarias de los hogares de Elche<sup>147</sup>. Se trata, por lo tanto, de una concentración extraordinaria, difícilmente comparable a cualquier otra que pudiera darse en la provincia de Alicante. Incluso fuera del ámbito provincial resulta complicado encontrar ejemplos similares, salvo en los casos en los que participan las grandes metrópolis del país, como Madrid, Barcelona o Valencia.

Este fenómeno de concentración del ocio periurbano ilicitano en la vecina Santa Pola descansa, al menos, en tres factores: la proximidad entre ambas ciudades (apenas 11 km), una tradición de veraneo muy asentada entre las familias de Elche y la amplia oferta de segundas residencias en Santa Pola, a cuya dinamización ha contribuido de

---

<sup>147</sup> Y ello sin considerar las viviendas secundarias alquiladas en el periodo estival por los hogares ilicitanos, que seguramente suman unos cuantos miles más a la cifra oficial recogida en el Censo de Población de 2001: 5.510 hogares.

manera destacada la demanda ilicitana, sin olvidar el papel activo de las inversiones realizadas en esta ciudad por los constructores, promotores y empresarios de Elche. Por todos estos motivos, para los hogares ilicitanos la verdadera “playa de Elche” es, sin duda, Santa Pola, a pesar de que el término municipal de Elche cuenta con 9 km de costa, la mayoría de ellos configurados por extensos arenales. Como podemos imaginar, las relaciones funcionales, sociales, económicas, culturales, etc., entre Elche y Santa Pola, derivadas del trasiego generado por las residencias secundarias (aunque no sólo, ya que Santa Pola constituye el principal foco del ocio litoral del área de Elche) son de una extraordinaria relevancia. Sirvan de ejemplo la masificación durante los fines de semana y los meses de verano de la comarcal Elche-Santa Pola (CV-865), el intento espontáneo de “importación” de las fiestas de Elche en Santa Pola o la respuesta sociológica de los santa poleros a la “invasión” ilicitana<sup>148</sup>.

El resto de municipios del área absorben únicamente el 16,8% de las viviendas secundarias de los hogares de Elche ubicadas en el área, destacando entre ellas Crevillent (272 hogares ilicitanos poseen una vivienda secundaria en este municipio) y Hondón de las Nieves (249 viviendas). En ambos predomina la vivienda secundaria de “campo”, es decir, edificaciones unifamiliares dispersas por los espacios agrícolas locales, espacios que en el caso de Crevillent conectan sin solución de continuidad con el llamado *camp d'Elx*, con el que comparten, además de su emplazamiento sobre el glacis-cono del río Vinalopó, una vocación creciente como hábitat de segunda residencia.

---

<sup>148</sup> En la décadas de 1980 y 1990 algunos veraneante ilicitanos con residencia secundaria en Santa Pola pusieron de moda celebrar las fiestas de Elche en la localidad vecina, mediante el lanzamiento de cohetes y productos pirotécnicos. Fue tal el auge de esta práctica, que durante la primera mitad del mes de agosto, periodo en el que se celebran las fiestas, se llegaron a abrir locales de venta de productos pirotécnicos en algunas urbanizaciones de Santa Pola. Con el tiempo esta “moda” ha ido remitiendo, debido en buena medida a las restricciones impuestas al uso de la pólvora en la vía pública. Respecto a la respuesta sociológica cabe señalar, por ejemplo, la cierta (aunque sana) rivalidad que tradicionalmente ha “enfrentado” a los habitantes de Santa Pola y Elche. Como ocurre en otros casos similares –madrileños en algunas localidades de Alicante–, la llegada masiva de población a una ciudad pequeña genera, a modo de defensa, un reforzamiento de las identidades locales del municipio de acogida (en este caso Santa Pola), además de la adopción por parte de este de algunos referentes identitarios contrarios a los de la población “invasora”. La afiliación deportiva de los santapoleros con el Hércules de Alicante C.F., rival histórico del Elche C.F., constituye un ejemplo al respecto.

Cuadro 5.36. *Movilidad por segundas residencias en el área de Alicante, 2001*

Municipios de residencia (2001)	Localidades en las que se encuentran las viviendas secundarias de los hogares (número de hogares con residencia secundaria)								
	Agost	Aigües	Busot	El Campello	Mutxamel	Sant Joan	San Vicente	Jijona	Alicante
Agost		-	-	6	-	1-3	5	-	<b>16</b>
Aigües	-		-	-	-	-	1-3	-	<b>10</b>
Busot	-	1-3		1-3	1-3	-	-	-	<b>4</b>
El Campello	1-3	15	27		13	7	6	17	<b>164</b>
Mutxamel	-	1-3	30	36		10	1-3	7	<b>63</b>
Sant Joan	1-3	1-3	58	80	28		1-3	10	<b>78</b>
San Vicente	13	1-3	6	118	22	36		1-3	<b>330</b>
Jijona	-	-	13	50	1-3	27	1-3		<b>31</b>
<b>Alicante</b>	<b>101</b>	<b>98</b>	<b>192</b>	<b>2.100</b>	<b>325</b>	<b>760</b>	<b>707</b>	<b>40</b>	

Fuente: Censo de Población 2001, INE. Elaboración propia.

Cuadro 5.37. *Movilidad por segundas residencias en el área de Elche, 2001*

Municipios de residencia actual (2001)	Localidades en las que se encuentran las viviendas secundarias de los hogares (número de hogares con residencia secundaria)								
	Aspe	Catral	Crevillent	Dolores	Hondón Nieves	Hondón Frailes	San Fulgencio	Santa Pola	Elche
Aspe		-	-	1-3	25	-	-	28	<b>6</b>
Catral	-		4	1-3	-	-	-	7	<b>1-3</b>
Crevillent	1-3	-		-	1-3	5	1-3	153	<b>156</b>
Dolores	-	1-3	1-3		-	-	1-3	1-3	<b>17</b>
Hondón N.	1-3	-	1-3	-		1-3	-	1-3	<b>7</b>
Hondón F.	-	-	-	-	-		-	-	<b>-</b>
S. Fulgencio	-	-	-	-	-	-		4	<b>8</b>
Santa Pola	-	-	-	-	-	-	1-3		<b>126</b>
<b>Elche</b>	<b>157</b>	<b>7</b>	<b>272</b>	<b>31</b>	<b>249</b>	<b>83</b>	<b>125</b>	<b>5.510</b>	

Fuente: Censo de Población 2001, INE. Elaboración propia.

### 5.2.5. Propuesta de delimitación de los espacios metropolitanos del ocio de Alicante y Elche a partir de la movilidad por residencias secundarias

Según la hipótesis planteada por Antón e Iburguren (1993), el espacio metropolitano se concentra durante los periodos productivos, dando lugar a un área (el área metropolitana convencional) cuyos límites han sido definidos habitualmente a través de los indicadores al uso; en cambio, durante los periodos de ocio el espacio metropolitano tiende a expandirse, sin que hasta por el momento se haya prestado demasiada atención a su delimitación. Nuestra intención es incorporar el ocio de la población metropolitana, en concreto el ocio de segundas residencias, en la delimitación de los espacios metropolitanos de Alicante y Elche. A este respecto, conviene señalar

que no pretendemos abordar el alcance del ocio metropolitano en su conjunto (el de corta y larga distancia), tarea, por otra parte, de una enorme complejidad. Nos interesa más el ocio de proximidad, ya que tiene una capacidad transformadora del territorio considerablemente mayor (si consideramos los flujos dependientes de una única ciudad, de una única demanda). El ocio urbano-metropolitano de proximidad genera flujos regulares, duraderos y en ocasiones muy intensos, aunque su frecuencia sea inferior a los protagonizados por los trabajadores en sus desplazamientos diarios de la residencia al lugar de trabajo. Estos flujos crean o afianzan, según los casos, relaciones de todo tipo (sociales, económicas, etc.) entre la ciudad origen de los mismos y los espacios que los acogen. Como consecuencia, las localidades afectadas por este ocio de proximidad pueden llegar a quedar integradas funcionalmente en los espacios metropolitanos.

El objetivo es, por lo tanto, identificar las localidades próximas a Alicante y Elche que, de acuerdo a su vinculación o grado de dependencia en el ámbito del ocio de residencias secundarias, pueden ser consideradas como partes integrantes de las respectivas áreas urbanas o metropolitanas. En el trabajo de Antón e Iburguren se asegura que el uso metropolitano del espacio en funciones como el ocio sobrepasa ampliamente los límites de las áreas metropolitanas convencionales. Por ese motivo, en la tarea de delimitar los *espacios metropolitanos del ocio* en Alicante y Elche partimos del análisis de un ámbito que excede el de las áreas funcionales consideradas como base en este estudio. No obstante, aunque el ocio metropolitano tiene un gran alcance, los espacios metropolitanos del ocio, tal y como los hemos definido, no tienen por qué ser necesariamente más extensos que las áreas funcionales tradicionales; se trata en última instancia de una cuestión en la que entran en juego infinidad de factores, como las infraestructuras de comunicación, las posibilidades y la oferta de ocio que se ofrece dentro y fuera del área convencional, la localización de los destinos tradicionales de ocio de la población, etc. En la práctica, sin embargo, lo más habitual es que los espacios metropolitanos del ocio tiendan a desbordar los convencionales, sobre todo en áreas consolidadas y de gran tamaño demográfico, como las de Madrid, Barcelona, Valencia, Zaragoza, Bilbao, etc.

La metodología planteada para delimitar los espacios metropolitanos del ocio ha sido “ideada” pensando en territorios como Alicante, de manera que no tiene un propósito “universal”<sup>149</sup>. Ello no implica que no pueda ser aplicada en otros espacios; lo

---

<sup>149</sup> En áreas metropolitanas de gran tamaño demográfico y alcance espacial, como Madrid, Barcelona, Valencia, etc., los límites mínimos propuestos quizás deberían ser algo más elevados.



cual, por otra parte, ayudaría a verificar su utilidad y, en última instancia, a depurar y mejorar la propuesta que realizamos. Se trata, por lo tanto, de una propuesta aplicada, no de un procedimiento validado y cerrado.

Antes de explicar el método y los principios adoptados, conviene precisar algunas cuestiones. La primera hace referencia a la posibilidad de establecer comparaciones y relaciones entre los datos de viviendas secundarias y los de hogares con disponibilidad de residencia secundaria, que son las unidades básicas utilizadas. En alguna ocasión, durante el desarrollo de este capítulo, ya hemos equiparado ambos términos, aunque debemos admitir que no son totalmente comparables. Una vivienda secundaria es una vivienda catalogada por el Censo de Viviendas a partir del tiempo de uso; en cambio, un hogar con disponibilidad de residencia secundaria, cuyo registro recae en el Censo de Población, no tiene por qué implicar una relación de uno a uno, ya que una vivienda puede ser compartida por varios hogares y un hogar puede poseer a la vez varias viviendas secundarias. Además, el Censo de Población reconoce “sólo” los hogares españoles, mientras que el de Viviendas tiene en consideración todas las viviendas secundarias, incluidas las ocupadas por hogares extranjeros, por lo que el índice de cobertura (viviendas secundarias/hogares “propietarios”; Ajenjo, Alberich y Medina, 2006) a nivel estatal, regional o provincial difícilmente llega al 100%<sup>150</sup>. Este último aspecto, en cualquier caso, no tiene efectos en la propuesta metodológica, ya que lo que nos interesa son los flujos protagonizados por los hogares (metropolitanos) residentes, no los desplazamientos de los hogares con residencia en otras regiones o países. Por este motivo y, sobre todo, por la necesidad de valorar el impacto de las residencias secundarias de los hogares metropolitanos, hemos decidido aplicar en nuestro método límites basados en relaciones directas entre viviendas secundarias y hogares “propietarios”, ya que es la única manera de evaluar la incidencia de la demanda metropolitana en la oferta de ocio periurbano.

Junto a los hogares con posesión de residencia secundaria se puede utilizar también el dato de la población (no residente) vinculada por vivienda secundaria. Sin embargo, este último sólo lo hemos utilizado con carácter “informativo” (cuadros 5.38 y 5.39), no como criterio de delimitación, ya que la variable “hogares con residencia secundaria” es más completa, al proporcionarnos valores que se pueden “asimilar” (con

---

<sup>150</sup> En principio, los territorios más turísticos presentan un Índice de cobertura más bajo (entorno al 60-65%), ya que hay viviendas en manos de hogares extranjeros que, al no estar empadronados en España, no quedan recogidos en las estadísticas (Ajenjo, Alberich y Medina, 2006).

las “precauciones” apuntadas) a los de las viviendas secundarias, independientemente de quiénes las ocupen. En cambio, el dato de habitantes no residentes vinculados por vivienda secundaria a otra localidad, tiene como marco de referencia natural la totalidad de la población vinculada (por residencia secundaria) de esa localidad, dentro de la cual sólo se contabilizan a los individuos de nacionalidad española; es decir, se obvia a los vinculados extranjeros y a sus viviendas, pudiendo distorsionarse con ello el verdadero impacto de la demanda metropolitana sobre la oferta de ocio de segunda residencia de los municipios periurbanos.

Una segunda cuestión es la referente a la consideración de los hogares metropolitanos como usuarios del espacio de ocio de residencias secundarias. En otras propuestas de delimitación, como las basadas en la movilidad laboral o en la movilidad residencial, se parte del análisis de las relaciones entre la población de la ciudad central y las localidades susceptibles de ser consideradas como metropolitanas. Sin embargo, en el caso de las residencias secundarias hemos estimado tanto los flujos centrales como los originados en el resto del área metropolitana convencional<sup>151</sup>, ya que las necesidades de ocio vinculadas a la vida metropolitana no son exclusivas de los habitantes de la cabecera.

Por último, debemos recordar, tal y como sucede en la delimitación territorial de los espacios urbano-metropolitanos basados en los criterios de la movilidad laboral y residencial, que los límites adoptados no deben ser valorados como límites o fronteras naturales u objetivas, más si cabe en un ámbito como el del ocio de segundas residencias, cuya intensidad de uso es extraordinariamente variable, tanto desde un punto de vista espacial como temporal. Dicho esto, podemos indicar que los criterios utilizados para delimitar los espacios metropolitanos del ocio parten de los tres elementos clave de su definición, es decir, la dependencia de una demanda interna, el “carácter” suburbano y ser el resultado del avance de un gran centro urbano emisor. Respecto a cada uno de estos aspectos, hemos considerado los siguientes principios de delimitación:

- 1) **Dependencia de una demanda interna.** Los espacios metropolitanos del ocio se configuran en buena medida a partir de la demanda de residencias secundarias

---

<sup>151</sup> En los límites en los que participa en su conjunto el área metropolitana, hemos considerado como tal, las localidades integradas funcionalmente a partir de la movilidad laboral, es decir, aquellas que forman parte del área de cohesión de Alicante y Elche, que, recordemos, no coincide exactamente con las áreas funcionales respectivas con las que estamos trabajando. El área de cohesión de Elche está formada por Crevillent y Elche, mientras que el área de cohesión de Alicante la componen Sant Joan, San Vicente, Mutxamel, El Campello, Busot, Aigües y Alicante.

de la población de la ciudad central, pero también del resto de localidades del área metropolitana. Por este motivo, el valor que debe marcar la integración partiendo de este criterio vendrá dado por las viviendas secundarias ocupadas por los hogares metropolitanos, centrales y periféricos, tomando como marco de referencia el conjunto de viviendas secundarias de la localidad sobre la que deseemos constatar si forma parte o no del espacio metropolitano. El límite considerado es el 20% en el caso de la demanda de la ciudad central o el 25% si tenemos en cuenta la demanda metropolitana total. Es decir, un municipio forma parte de un área urbana-metropolitana (del ocio) si más del 20% de sus viviendas secundarias están ocupadas por hogares de la ciudad central (o más del 25% por hogares del conjunto del área). Se trata de un límite algo superior al utilizado para verificar la integración funcional a partir de los desplazamientos residencia-trabajo, que establecimos en el 15%. Ello se debe a que la movilidad generada por las residencias secundarias no es tan intensa como la laboral, de ahí la necesidad de subir algo más el nivel mínimo exigido.

- 2) **Resultado del avance de un gran centro emisor.** La localidad integrante de un espacio metropolitano del ocio debe reflejar el avance urbano de la ciudad central, que es el origen de todos los procesos de “metropolización”. Por motivos similares a los expuestos en el criterio anterior, hemos considerado también la capacidad expansiva del área en su conjunto. El principio adoptado, por lo tanto, debe reflejar un número mínimo de viviendas secundarias ocupadas por hogares metropolitanos, con el que podamos garantizar que la localidad en cuestión está afectada plenamente por los procesos urbano-metropolitanos. Estos procesos se pueden percibir a través del avance de la edificación y del reforzamiento de las relaciones funcionales entre las partes integrantes del sistema, fruto, entre otros, de los flujos de movilidad asociados a las nuevas viviendas. El límite propuesto es de 200 viviendas secundarias (en la localidad sobre la que se aplica el criterio) ocupadas por hogares de la ciudad central, o de 300 considerando todos los hogares del área metropolitana. La unidad mínima de viviendas representa una media de algo más de 600 personas implicadas en los desplazamientos por ocio, de acuerdo al tamaño medio de los hogares con disponibilidad de segunda residencia en España. Aunque no deja de ser un valor teórico, constituye al menos el doble de la exigencia impuesta al criterio de

delimitación de la movilidad residencial (punto 5.1.5.). Ello se debe a que en la movilidad residencial el límite se aplica sobre un periodo decenal (valorando con ello lo que se edifica en ese periodo), mientras que en el caso de las viviendas secundarias consideramos el valor total de las mismas, independientemente del año de construcción de las viviendas, por lo que el límite debe ser, a nuestro juicio, más exigente.

- 3) **Carácter suburbano.** En este caso, no nos referimos tanto al paisaje o a la morfología de las localidades susceptibles de formar parte de un área metropolitana del ocio, sino a su vinculación espacial con la ciudad central, medida en distancia/tiempo. Entendemos “suburbano”, por lo tanto, en su acepción de “proximidad” a lo urbano, a la ciudad, tal y como recoge el Diccionario de la RAE (Real Academia de la Lengua Española), aunque sin perder el “carácter paisajístico” inherente a este tipo de espacios. Este criterio es, a priori, indispensable para diferenciar los espacios de vivienda secundaria “de proximidad”, de los “vacacionales” o turísticos. Sólo los primeros, por su “cercanía” al centro de la metrópolis, son susceptibles de formar parte de los espacios metropolitanos del ocio; los segundos, en cambio, quedarían relegados a destinos de ocio, aunque no necesariamente metropolitano. La aplicación de este criterio, no obstante, entraña una cierta dificultad, ya que la proximidad no deja de ser relativa. ¿Qué distancia podemos aplicar para distinguir lo que es próximo de lo que no lo es? Obviamente depende de muchos factores. Teniendo en cuenta que la proximidad es un factor con el que se garantiza además una alta frecuencia de uso, no podemos olvidar el papel de las infraestructuras y los medios de comunicación, que tienen la propiedad de “acercar” o “alejarse” el espacio de los consumidores, al reducir o aumentar el tiempo del trayecto realizado. Por ese motivo, quizás sería más útil hablar de tiempo, en vez de distancia. Sin embargo, esta posibilidad introduce nuevas dificultades, ya que algunos medios de transporte rápido, como el avión o los trenes de alta velocidad, sobrepasan el ámbito espacial de lo suburbano en trayectos aparentemente cortos (por ejemplo de 20 minutos). La solución adoptada es aplicar una distancia/tiempo a partir de las vías de comunicación por carretera, que son las más utilizadas por la mayoría de los consumidores de residencias secundarias “de proximidad”, ya que los otros medios señalados, aunque cada

vez son más utilizados en ámbitos metropolitanos (sobre todo el AVE), todavía son más propios de otros tipos de desplazamientos, como los turísticos (sobre todo el avión). Existen otros factores que complican más el asunto, como el diferente concepto de proximidad según el territorio de procedencia, ya que no está dispuesto a recorrer la misma distancia para acceder a espacios de ocio próximo un madrileño, por poner un ejemplo, que un alicantino. En el ámbito de la provincia de Alicante, una “distancia” de 40 minutos desde la cabecera sería bastante adecuada. En cualquier caso, debemos adelantar que este criterio, importante en el plano teórico, no tiene trascendencia real cuando se aplica en las áreas de Alicante y Elche, ya que no hay municipios localizados más allá de esa “distancia” que cumplan, además, los principios anteriores.

La aplicación de los tres criterios no es excluyente; es decir, deben cumplirse todos para considerar una localidad como integrante de los espacios urbano-metropolitanos del ocio de Alicante y Elche. Sólo así podremos diferenciar éstos de otros espacios en los que hay presencia de ocio metropolitano, aunque por su lejanía o escasa integración funcional no puedan considerarse como espacio metropolitano *sensu stricto*. Además, los criterios descritos, con los límites establecidos en cada caso, han sido aplicados tanto dentro de las áreas funcionales de Alicante y Elche como fuera de las mismas (en un radio de 40 minutos), incluyendo a los municipios de las áreas inversas. No hay diferencias en la aplicación, aunque hay que tener en cuenta de cara a la misma que el empleo del baremo metropolitano (el límite establecido para el área en su conjunto) se hace a partir de los datos extraídos de las localidades de las áreas de cohesión, no de las áreas funcionales en su conjunto.

Un primer análisis de la situación confirma, tal y como hemos puesto de relieve en puntos anteriores, que los flujos de ocio por residencias secundarias protagonizados por los hogares de Alicante y Elche se dirigen principalmente a algunos espacios intramunicipales de carácter suburbano y a localidades próximas de influencia tradicional. El mapa de flujos intermunicipales de las respectivas cabeceras (mapa 5.10) no deja margen de duda: los “hinterland” recreativos de Alicante y Elche no son especialmente amplios, más bien todo lo contrario. La ciudad de Alicante, de acuerdo a su mayor tamaño demográfico y a su más avanzado proceso de urbanización, desplaza más hogares fuera de su término municipal, de su área funcional y de la provincia de Alicante. Elche, en cambio, tiene un comportamiento más local y comarcal. No

obstante, los desplazamientos por residencia secundaria, tanto en Alicante como en Elche, carecen de una verdadera entidad cuando se supera el umbral de las respectivas áreas funcionales.

En Alicante, los flujos más significativos dentro del área (cuadro 5.38), al margen de los internos, que no están representados en el mapa 5.10, se dirigen a los municipios de El Campello (2.100 hogares de Alicante disponen de una vivienda secundaria en esta localidad, lo que corresponde a unos 6.300 alicantinos vinculados), Sant Joan (760 hogares; 2.280 individuos vinculados), San Vicente (707 hogares; 2.121 vinculados), Mutxamel (325 hogares; 975 vinculados) y Busot (192; 576 vinculados). Más allá de su área funcional, aunque dentro de la provincia, destacan los desplazamientos a Elche (850 hogares), Santa Pola (482), Torrevieja (292) y Tibi (195); y fuera de la provincia, a Madrid (251), Valencia (138), Guía de Isora (132; Santa Cruz de Tenerife), Albacete (103) y el extranjero (158; sin determinar país). En conjunto, hay 16 flujos con más de 100 unidades (hogares), sin considerar los internos y los desplazados al extranjero. De todos ellos, sólo los dirigidos a El Campello, Sant Joan, San Vicente, Mutxamel y Busot<sup>152</sup>, cumplen con todos los requisitos para ser considerados como integrantes del espacio metropolitano del ocio alicantino (cuadro 38). El resto de localidades del área, salvo Jijona, cumple con los criterios de la distancia y de la representación de la demanda interna, pero no llegan a unas cifras de viviendas secundarias (ocupadas por hogares de la cabecera o del resto del área) verdaderamente significativas como para contemplar su integración.

En Elche, los flujos de más de 100 unidades se reducen a 9 (sin considerar los movimientos internos). Cinco de ellos tienen como destino localidades del área funcional ilicitana: Santa Pola (5.510 hogares de Elche disponen de una vivienda secundaria en esta localidad; es decir, cerca de 19.000 ilicitanos vinculados a la misma, una cifra extraordinariamente elevada), Crevillent (272 hogares; 925 vinculados), Hondón de las Nieves (249 hogares; 847 vinculados), Aspe (157 hogares; 534 vinculados) y San Fulgencio (125 hogares; 415 vinculados). Los cuatro flujos restantes se dirigen a poblaciones de la provincia de Alicante: Torrevieja (242 hogares), Guardamar (239), Alicante (144) y La Romana (140). A diferencia de lo que ocurre en

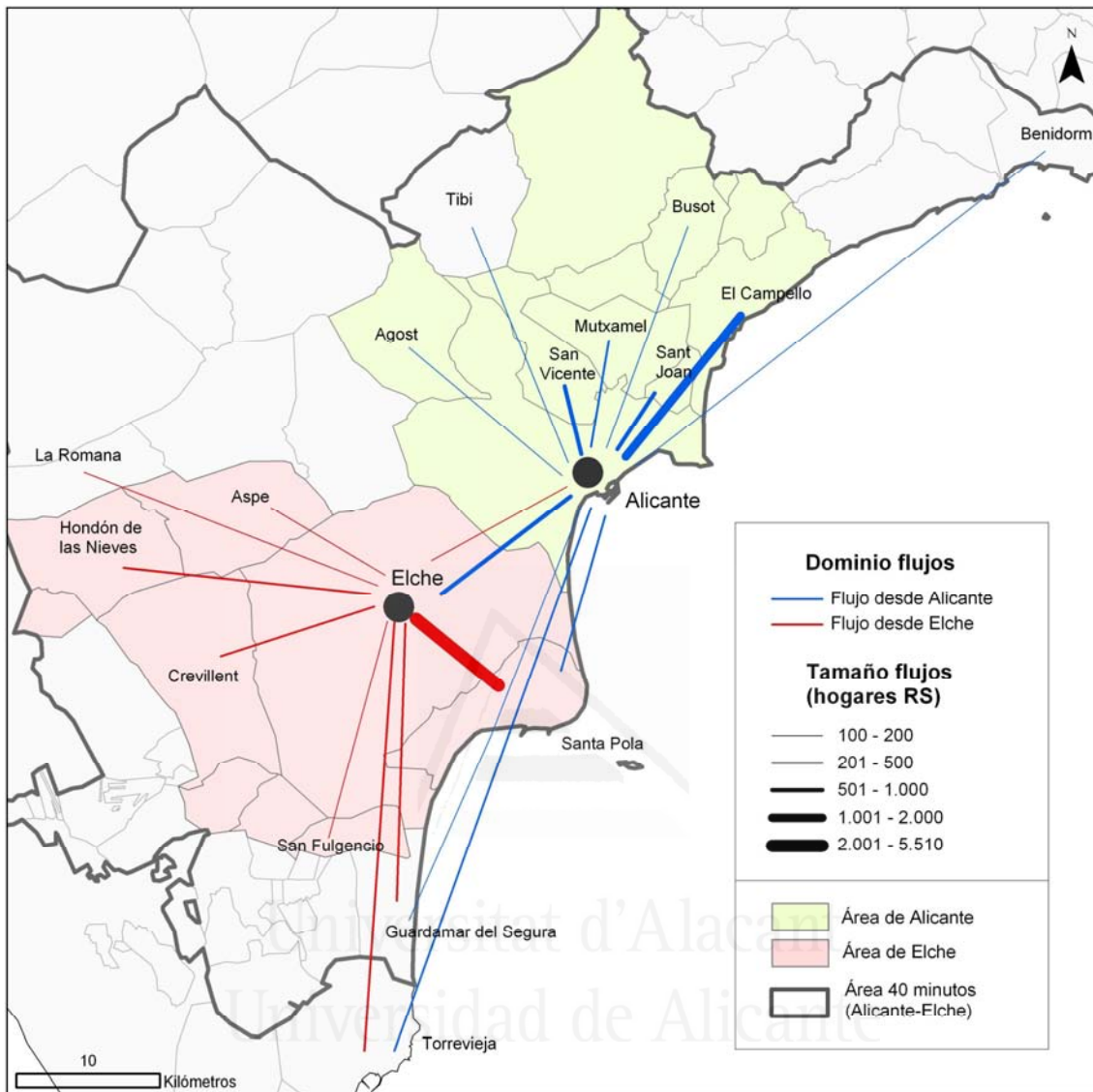
---

<sup>152</sup> Busot es el único municipio integrado en el espacio metropolitano del ocio de Alicante gracias a la aportación del resto de localidades del área metropolitana, que hacen que se supere la cifra límite de 300 hogares con residencia secundaria en dicha localidad. Concretamente se llega a 313, lo que supone casi 1.000 habitantes (metropolitanos) no residentes vinculados a esta localidad; el 84% de todos lo vinculados.

el área de Alicante, los desplazamientos fuera de la provincia no llegan en ningún caso al centenar, y sólo los flujos a las localidades de Murcia y Albacete superan los 40 hogares. De todos estos municipios, únicamente Santa Pola y Hondón de las Nieves, ambos del área funcional, superan los criterios establecidos. Crevillent y Guardamar se quedan fuera a falta del requisito de la demanda metropolitana (ninguno llega al 20% exigido, ni al 25% si consideramos el conjunto de movimientos metropolitanos), y Aspe y Hondón de los Frailes a falta del referido al avance (cuantitativo) del centro emisor (ni uno ni otro municipio superan la barrera de los 200 hogares–viviendas; ni de las 300 si tenemos en cuenta el ámbito metropolitano).

A modo de conclusión, merece la pena señalar dos cuestiones. Por un lado, el modesto papel jugado en el ocio de segundas residencias por las localidades no centrales, que, salvo en el caso de Busot, no modifican el escenario dibujado por los flujos desplazados desde la cabecera. La segunda cuestión a resaltar es el escaso alcance del ocio periurbano de los habitantes de Alicante y Elche, así como el de las localidades de las respectivas áreas, ya que los espacios metropolitanos del ocio, contrariamente a lo que podríamos haber pensado de acuerdo a la hipótesis de partida (investigación de Antón e Ibarguren), no sobrepasan en ningún caso las áreas funcionales tomadas como ámbito territorial de base en este estudio. En Alicante, el área “metropolitana” del ocio se ajusta casi a la perfección al área metropolitana convencional (definida por la movilidad laboral). En Elche, en cambio, sí hay nuevas incorporaciones. Se trata de Hondón de las Nieves y, sobre todo, de Santa Pola, que pasarían a formar parte del área “metropolitana” del ocio ilicitano, sumándose así a la localidad de Crevillent, que era la única integrada plenamente a la cabecera a partir de los datos de la movilidad laboral.

Mapa 5.10. Flujos de movilidad por residencia secundaria. Áreas de Alicante y Elche y localidades del entorno, 2001



Fuente: INE, Censo de Población 2001. Elaboración propia.



Cuadro 5.38. Integración metropolitana por residencias secundarias. Hogares de Alicante y su área (2001), de acuerdo al ocio periurbano de proximidad (localidades localizadas a un máximo de 40 minutos de la cabecera)

Municipios del área	Viviendas secundarias					Población vinculada (estimada) por residencia secundaria				
	Total	Ocupadas por hogares de Alicante capital*		Ocupadas por hogares del conjunto del área** (sin flujos internos)		Total	Vinculados con residencia en Alicante capital***		Vinculados con residencia en el conjunto del área****	
		Total	%	Total	%		Total	%	Total	%
Agost	123	101	82,1	118	95,9	538	303	56,3	366	68,0
Aigües	185	98	53,0	121	65,4	366	294	80,3	375	100
Busot	532	192	36,1	313	58,8	1.159	576	49,7	970	83,7
El Campello	10.087	2.100	20,8	2.336	23,2	20.343	6.300	31,0	7.242	35,6
Jijona	393	40	10,2	76	19,3	737	120	16,3	236	32,0
Mutxamel	1.087	325	29,9	390	35,9	1.414	975	69,0	1.209	85,5
San Vicente	2.423	707	29,2	719	29,7	2.720	2.121	78,0	2.229	81,9
Sant Joan	1.761	760	43,2	813	46,2	9.490	2.280	24,0	2.520	26,5
<b>Alicante</b>	28.663	4.347	15,2	649	2,3	42.839	-	-	2.012	4,7
Otros municipios										
Elche	13.205	850	6,4	880	6,7	10.389	2.550	24,5	2.728	26,3
Santa Pola	18.172	482	2,7	506	2,8	42.317	1.446	3,4	1.569	3,7
Tibi	702	195	27,8	238	33,9	1.045	585	56,0	738	70,6
Benidorm	18.163	129	0,7	147	0,8	30.933	387	1,3	456	1,5

En amarillo, las localidades que cumplen con todos los criterios para ser consideradas como integrantes del espacio "metropolitano" del ocio por residencia secundaria.

\*Ocupadas por hogares de Alicante capital: Las cifras hacen referencia a hogares, aunque quedan asimiladas como viviendas (un hogar corresponde a una vivienda) para poder hacer los cálculos.

\*\*Ocupadas por hogares del conjunto del área: Se entiende como área, el área de cohesión, no el área funcional en su conjunto. Las cifras de hogares que por secreto estadístico quedan reducidas al intervalo de 1-3, han sido consideradas con valores de 2 para poder realizar los cálculos pertinentes.

\*\*\*Vinculados con residencia en Alicante capital: Dato obtenido de multiplicar el número de hogares (de la cabecera) con residencia secundaria en cada uno de los municipios del área por el número medio de miembros por hogar (de la cabecera) con residencia secundaria; la cifra concreta es 3.

\*\*\*\*Vinculados con residencia en el conjunto del área: Como en el caso anterior, pero sobre una cifra de 3,1 (media de los hogares del área sin considerar la cabecera).

Fuente: Censo de Población 2001, INE. Elaboración propia.

Cuadro 5.39. Integración metropolitana por residencias secundarias. Hogares de Elche y su área (2001), de acuerdo al ocio periurbano de proximidad (localidades localizadas a un máximo de 40 minutos de la cabecera)

	Viviendas secundarias					Población vinculada (estimada) por residencia secundaria				
	Total	Ocupadas por hogares de Elche*		Ocupadas por hogares del conjunto del área** (sin flujos internos)		Total	Vinculados con residencia en Elche***		Vinculados con residencia en el conjunto del área****	
		Total	%	Total	%		Total	%	Total	%
Municipios del área										
Aspe	394	157	39,8	159	40,3	970	534	55,0	541	55,8
Catral	221	7	3,2	7	3,2	93	24	25,6	24	26,6
Crevillent	2.271	272	12,0	272	12,0	1.260	925	73,4	925	73,4
Dolores	257	31	12,1	31	12,1	256	105	41,2	105	41,2
Hondón N.	674	249	36,9	251	37,2	1.110	847	76,3	853	76,8
Hondón F.	295	83	28,1	88	29,8	394	282	71,6	299	75,9
S. Fulgencio	4.124	125	3,0	127	3,1	1.963	425	21,7	432	22,0
Santa Pola	18.172	5.510	30,3	5.663	31,2	42.317	18.734	44,3	19.254	45,5
<b>Elche</b>	13.205	4.586	34,7	156	1,2	10.389	-	-	530	5,1
Otros municipios										
Guardamar	2.554	239	9,4	440	17,2	21.205	813	3,8	1496	7,1
Alicante	28.663	144	0,5	194	0,7	42.839	490	1,1	660	1,5
La Romana	496	140	28,2	140	28,2	778	476	61,2	476	61,2

En amarillo, las localidades que cumplen con todos los criterios para ser consideradas como integrantes del espacio "metropolitano" del ocio por residencia secundaria.

\*Ocupadas por hogares de Elche: Como en el cuadro anterior.

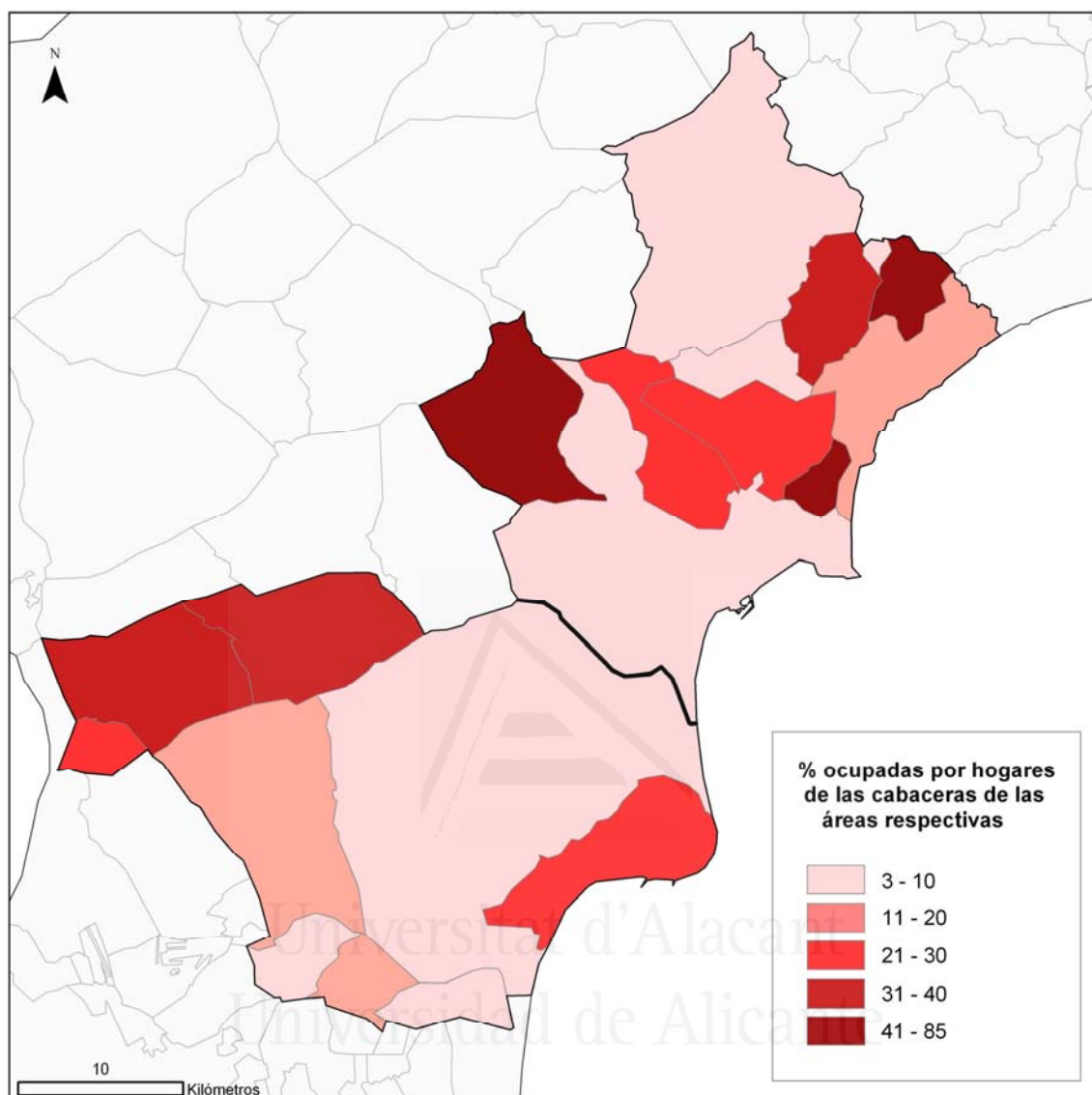
\*\*Ocupadas por hogares del conjunto del área: Como en el cuadro anterior.

\*\*\*Vinculados con residencia en Elche: Como en el cuadro anterior; pero con una cifra de 3,4.

\*\*\*\*Vinculados con residencia en el conjunto del área: Como en el cuadro anterior; pero con una cifra de 3,4.

Fuente: Censo de Población 2001, INE. Elaboración propia.

Mapa 5.11. *Viviendas secundarias ocupadas por hogares de las respectivas cabeceras municipales, 2001*



Fuente: INE, Censo de Población de 2001. Elaboración propia.

## **6. OTROS TIPOS DE MOVILIDAD HABITUAL. LA MOVILIDAD POR ESTUDIOS Y LA MOVILIDAD POR COMERCIO, OCIO Y SERVICIOS COLECTIVOS PARA LA POBLACIÓN**

Los espacios de vida reúnen todos los lugares organizados alrededor de la residencia y que son frecuentados habitualmente por el individuo; por lo tanto, el espacio de vida incluye diferentes tipos de desplazamiento (al trabajo, a la escuela, a la segunda residencia, de ocio, por compras, etc.) (Módenes, 2009). Estos tipos de movilidad cotidiana son esenciales para determinar la componente territorial de los espacios de vida colectivos. Sin embargo, la variable más utilizada para delimitar la “ciudad real”, que no es más que un (complejo) espacio de vida colectivo, es la movilidad laboral diaria, tal y como hemos señalado en apartados anteriores. Otras variables, como la movilidad por estudios, han pasado más desapercibidas en los trabajos de delimitación de este tipo de espacios, debido fundamentalmente a la importancia que en la definición conceptual de la “ciudad real” (y de otras áreas funcionales afines, como las metropolitanas) se le otorga a la unidad de los mercados de vivienda y trabajo, cuya disposición espacial determina en mayor o menor grado la movilidad obligada residencia-trabajo.

Ciertamente, la movilidad laboral (y la residencial) es un indicador imprescindible para estudiar la expansión urbana y sus implicaciones funcionales, sobre todo cuando el objetivo es determinar la integración funcional o la delimitación de realidades espaciales de naturaleza urbana. Ello se debe a que los desplazamientos diarios por trabajo en nuestro ámbito están directamente relacionados con los procesos generadores de “territorio”. Son, de hecho, una consecuencia o una respuesta (natural) a esos procesos y a la consiguiente implementación de los mercados de vivienda y trabajo en el marco del sistema capitalista. Sin embargo, esta variable sólo representa a una parte de la población, la ocupada, de manera que muchos estudios de delimitación e integración de áreas urbanas basan sus fundamentos en el comportamiento espacial de sólo una parte de los residentes, dejando al margen otros colectivos cuyos flujos de movilidad también generan espacios de vida colectivos.

Entre esos otros tipos de movilidad en los que merece detenerse se encuentran la movilidad por estudios y la movilidad cotidiana por compras, ocio y servicios. Su utilización no implica hacer más complejo el proceso de delimitación de las áreas de Alicante y Elche, ya que como criterio básico de delimitación hemos mantenido la

movilidad laboral, sin olvidar la movilidad residencial y, en un segundo plano, la motivada por las residencias secundarias. No obstante, el estudio de estos otros tipos de movilidad nos ofrece la oportunidad de completar y mejorar el análisis de las relaciones funcionales que se dan entre los municipios de las áreas funcionales, y entre éstos y las respectivas cabeceras, lo cual sin duda nos puede servir de mucha ayuda para realizar un diagnóstico más preciso del grado de cohesión interna de los espacios que nos ocupan.

## **6.1. La movilidad por estudios**

### *6.1.1. Introducción*

La movilidad por estudios implica el desplazamiento del estudiante desde su residencia habitual hasta el lugar en el que se encuentra el centro escolar, por lo que la inmensa mayoría de la población estudiantil participa de este tipo de movilidad, ya que sólo unos pocos estudiantes en nuestro país estudian en el mismo domicilio en el que residen. El interés por la movilidad estudiantil indudablemente aumenta cuando dicha movilidad supone cruzar las fronteras del municipio de residencia, ya que ello implica un aumento del “territorio útil” (Alberich, 2009) de los habitantes de una localidad y, como consecuencia, una aproximación funcional entre municipios diversos. Esta circunstancia afecta a 41.875 jóvenes estudiantes mayores de 15 años de la provincia de Alicante<sup>153</sup>, cifra inferior a la de ocupados alicantinos con trabajo en un municipio distinto al de residencia (165.372), aunque bastante mayor si la consideramos en términos relativos, ya que los estudiantes que “participan” de la movilidad intermunicipal representan el 44,6% del total, frente al 28,2% en el caso de los trabajadores. Estamos hablando, por lo tanto, de un fenómeno de enorme relevancia, tanto en términos sociológicos como estrictamente territoriales.

Sin embargo, su uso como variable de estudio de las relaciones funcionales que se dan en el espacio no alcanza las garantías que ofrecen la movilidad laboral o la residencial, por varias razones. La más importante está relacionada con la naturaleza del servicio al que la población desea acceder, la educación, ya que al tratarse de un servicio básico está fuertemente regulado por la administración pública, sobre todo en edades de escolarización obligatoria (de 3 a 16 años). En este periodo de enseñanza el

---

<sup>153</sup> INE, Censo de Población 2001.

Estado (a través de los gobiernos regionales, que tienen transferidas las competencias en materia educativa), además de garantizar la escolarización de los niños y los jóvenes en esas edades, interviene en la localización de la mayor parte de los centros escolares (los públicos), mediante una política cuya directriz principal es aproximar la oferta (las instalaciones) a la demanda (los estudiantes). Esta política pública de centros también se da en las enseñanzas medias no obligatorias, en las superiores (estudios universitarios) y en otras “de régimen especial” (idiomas, música, etc.), aunque es en la etapa de escolarización obligatoria en la que los centros se acercan más a la residencia familiar de los escolares, con el propósito de facilitar y asegurar en lo posible el acceso a la educación. La administración pública, por lo tanto, condiciona a través de la política de centros la movilidad de la población estudiantil, dejando en un segundo plano otras consideraciones con afección en la movilidad por estudios, como las relaciones socio-culturales entre los territorios, la expansión urbana y de las infraestructuras de comunicación y transporte, o la dispar calidad ambiental y “social” de los espacios que acogen la oferta escolar, aspectos sin duda de mayor interés para calibrar las relaciones funcionales que se dan en el territorio.

El principio básico que rige la política pública de localización de centros escolares es la proximidad (a la demanda), un principio que está presente en otros tipos de movilidad habitual, como la laboral, ya que por regla general los residentes activos trabajan o buscan empleo en un ámbito espacial lo suficientemente cercano a la residencia familiar como para poder realizar diariamente el desplazamiento al trabajo. Sin embargo, la proximidad entre la demanda y la oferta en el ámbito educativo es una proximidad física regulada, cuando no “impuesta”, mientras que la proximidad (o la lejanía) en el ámbito laboral es un condicionante del alcance de los movimientos pendulares residencia-trabajo, pero de ningún modo los explica. Existen otros factores explicativos de proximidad (funcional), como el alcance y la atracción de las actividades productivas en relación a los espacios residenciales, que son los que hacen especialmente valioso este dato.

No obstante, la movilidad de la población estudiantil constituye un fenómeno de gran interés en los estudios geográficos, tanto como variable en los análisis sociodemográficos como en los trabajos centrados en los procesos territoriales y las nuevas relaciones entre la población y el territorio (Alberich, 2009; Reques, *et ali.*, 2009, entre otros.). Ello se debe a que este tipo de movilidad está directamente relacionada con los espacios de vida de una parte significativa de la población, que

debido a los desplazamientos realizados diariamente entre la residencia y el centro escolar puede llegar a generar vínculos territoriales (y por lo tanto funcionales) de cierta relevancia. Tampoco debemos pasar por alto que la movilidad por estudios forma parte intrínseca de la realidad urbana y metropolitana, ya que la gran ciudad concentra buena parte de los equipamientos educativos privados y de las enseñanzas no obligatorias, que generan una fuerte atracción de estudiantes. Desde un punto de vista más pragmático, conviene recordar, como haremos a continuación, que la movilidad por estudios constituye además una variable fácil de obtener, fiable y con infinidad de posibilidades en cuanto a tratamiento estadístico y cartográfico se refiere, lo que la hace muy interesante en muchas tareas de investigación.

### *6.1.2. Fuentes de estudio y algunas consideraciones conceptuales*

La fuente principal de estudio de la movilidad de los estudiantes en España es el Censo de Población. El elaborado en 2001 nos permite obtener información sobre movilidad por estudios a partir de dos referencias concretas. Por un lado, a través del colectivo de estudiantes de 16 años o más que no trabajan, colectivo para el que podemos conocer datos sobre el lugar de estudio. A este respecto, el Censo distingue concretamente entre “Domicilio propio”, “Varios municipios”, “Mismo municipio al de residencia”, “Distinto municipio de la misma provincia”, “Distinta provincia de la misma comunidad”, “Otra comunidad” y “En otro país”, aunque a través de las “peticiones a medida” se pueden conseguir las localidades concretas de destino de los estudiantes mayores de 15 años residentes en un municipio determinado. De esta manera podemos realizar un seguimiento completo de los desplazamientos espaciales de los estudiantes, y así “dibujar” las relaciones territoriales y las áreas de influencia surgidas al amparo de dichos movimientos, cuestión de especial interés en nuestra investigación.

Como se puede comprobar, los datos hacen referencia a los estudiantes de 16 años o más, que es el colectivo escogido por el Censo de Población para obtener la siguiente información: nivel de estudios, lugar de estudio y medio de desplazamiento. El INE justifica la selección de los estudiantes de más de 15 años «dado que la escolarización obligatoria abarca hasta los 16 años y que el nivel de instrucción alcanzado es más significativo en las personas que ya han terminado su ciclo formativo obligatorio, por lo que se ha elevado ese tope de 10 años a 16, que servirá también para

los estudios en curso (lugar y medio de desplazamiento) y las variables económicas (ocupación, actividad...). A los niños entre 0 y 15 años, no obstante, sí que se les preguntará lo más interesante sobre ellos, es decir, si están o no escolarizados, aprovechando para ello la pregunta sobre Relación con la actividad, descrita más adelante» (INE, Proyecto censal, Censo de Población 2001). Es decir, no se dispone de información sobre la movilidad por estudios entre los menores de 16 años, cuestión por otra parte no demasiado significativa para nuestro tema de investigación, ya que la movilidad en edades de escolarización obligatoria es reducida, sobre todo en los niveles de educación infantil y primaria (hasta los 12 años), y muy especialmente en los ámbitos urbanos.

La segunda información de referencia para el estudio de la movilidad de los estudiantes en el Censo de Población de 2001 es la referida a la población vinculada. Tal y como hemos comentado en apartados anteriores, la población vinculada es el concepto propuesto por el Instituto Nacional de Estadística (INE) para conocer mejor el impacto que el conjunto de la población tiene en los municipios españoles. La población vinculada contabiliza a los individuos que mantienen de forma permanente algún tipo de relación con el territorio, ya sea porque residen, porque trabajan, porque tienen una segunda residencia o porque estudian allí. Accediendo a los datos de la población vinculada no residente de un municipio podemos comprobar cuántas personas con residencia en otra localidad estudian en dicho municipio, con el que, por lo tanto, mantienen una vinculación por estudios. De esta manera, se puede saber, por ejemplo, el número de estudiantes no residentes que realizan sus estudios en Alicante y Elche, y así conocer mejor el peso o la *carga real* de población (en términos utilizados en el proyecto censal) que soportan estas localidades, así como su poder de atracción en este ámbito concreto de la vinculación.

Los estudiantes que aparecen en las estadísticas como población vinculada no residente tienen 16 o más años, ya que el dato concreto del lugar de estudios está integrado en los “cuestionarios individuales” del Censo de Población, que sólo los realizan las personas de más de 15 años que estudian o trabajan. El resto de población estudiantil, la menor de 16 años, queda registrada a partir de los “cuestionarios de hogar”, en los que no se realiza la pregunta sobre el lugar de estudio (o de trabajo), aunque sí sobre su escolarización. Esta cuestión puede resultar algo “problemática”, ya que el Censo de Población no habla de manera explícita de población vinculada por estudios de 16 o más años, algo que sí ocurre con los vinculados por trabajo en las



explicaciones del Proyecto Censal, lo que puede llevar a error. En cualquier caso, tal y como hemos señalado, la población de menos de 16 años vinculada a un municipio distinto al de residencia por estudios no es, en la mayoría de los casos, demasiado trascendente, ya que estamos hablando de las cohortes de escolarización obligatoria.

Las dos informaciones de referencia citadas, los estudiantes de más de 15 años según lugar de estudio y la población vinculada no residente por estudios están, en realidad, estrechamente unidas, ya que la segunda se obtiene mediante el tratamiento estadístico de la primera. En cierto sentido son como las dos caras de una misma moneda. La población vinculada nos ofrece la percepción de la movilidad por estudios desde el punto de vista de la atracción ejercida por la oferta educativa de un municipio, mientras que la información referida a los estudiantes de más de 15 años según lugar de estudio ofrece una lectura de la movilidad a través de la demanda de los estudiantes. A partir de estos datos podemos conocer la influencia territorial en materia educativa de las poblaciones de nuestro ámbito de estudio, los flujos captados según procedencia, las tasas de movilidad intermunicipal de los estudiantes, etc.

Por último, conviene aclarar que las estadísticas ofrecidas por el INE a través del Censo de Población de 2001 no distinguen entre la movilidad por estudios de carácter estacional de la movilidad por estudios diaria. La primera es consecuencia de la realización de los estudios a una distancia de la residencia familiar que obligue al estudiante a disponer de una residencia más próxima al centro educativo. Habitualmente el estudiante sigue constandingo como miembro integrante del hogar familiar, donde queda censado como residente, aunque el lugar de residencia por estudios esté en otra localidad (a la que se “vincula” por este motivo). Este tipo de movilidad es mucho más frecuente entre los estudiantes universitarios, y está relacionada con la atracción puntual de algunos centros educativos a nivel regional o nacional (por su calidad, tradición, instalaciones, etc.). Sin embargo, para el propósito de nuestra investigación es más útil la movilidad diaria por estudios, ya que ésta, además de reflejar la atracción de los centros educativos, implica otros factores en la movilidad, como la proximidad, las comunicaciones, el transporte, etc., que sin duda juegan un papel determinante en la consolidación de las relaciones funcionales entre los territorios. En cualquier caso, dado que nuestra investigación está centrada en una escala de análisis espacial grande, tal distinción no resulta problemática, puesto que los movimientos de estudiantes dentro de las áreas urbanas, o entre las localidades de éstas, están constituidos, si nos atenemos a

la lógica impuesta por la comodidad y la optimización de los recursos familiares, por desplazamientos diarios (o habituales).

### 6.1.3. La movilidad por estudios en la provincia de Alicante

En la provincia de Alicante hay 41.875 estudiantes de más de 15 años que desarrollan sus estudios fuera del municipio de residencia habitual, lo que representa un porcentaje del 44,6% del total. Lógicamente estas cifras encierran diferencias por edades muy significativas, tanto en lo que respecta al contingente de estudiantes que estudian fuera de la localidad de residencia en cada edad o grupo de edad, como en la proporción que la movilidad intermunicipal representa en cada cohorte. En efecto, como se puede ver en el cuadro 6.1 y el gráfico 6.1, la mayor parte de la población estudiantil que sale fuera del municipio de residencia para estudiar se sitúa entre los 16 y los 25 años, edad a partir de la cual el número de estudiantes en general desciende bruscamente. El máximo absoluto se alcanza a la edad de 20 años, con 5.136 individuos, aunque el grueso de población en estas circunstancias se halla entre los 18 y los 22 años (más de 4.000 estudiantes en cada una de las edades señaladas), con un total de 23.502 estudiantes. Como se puede observar, las cifras más altas coinciden con las edades propias de la enseñanza universitaria, cuestión por otra parte lógica, ya que los estudios universitarios, por sus características y su grado de especialización, suelen ofertarse en unos pocos centros. En la provincia de Alicante hay tres universidades públicas, una privada y un centro desplazado de la Universidad Politécnica de Valencia. Por este motivo, la inmensa mayoría de estudiantes universitarios de la provincia de Alicante (como en otras provincias españolas) se ven obligados a desplazarse fuera de su municipio de residencia para poder completar su formación.

Cuadro 6.1. *Estudiantes de más de 15 años que realizan estudios fuera del municipio de residencia según edad. Provincia de Alicante, 2001*

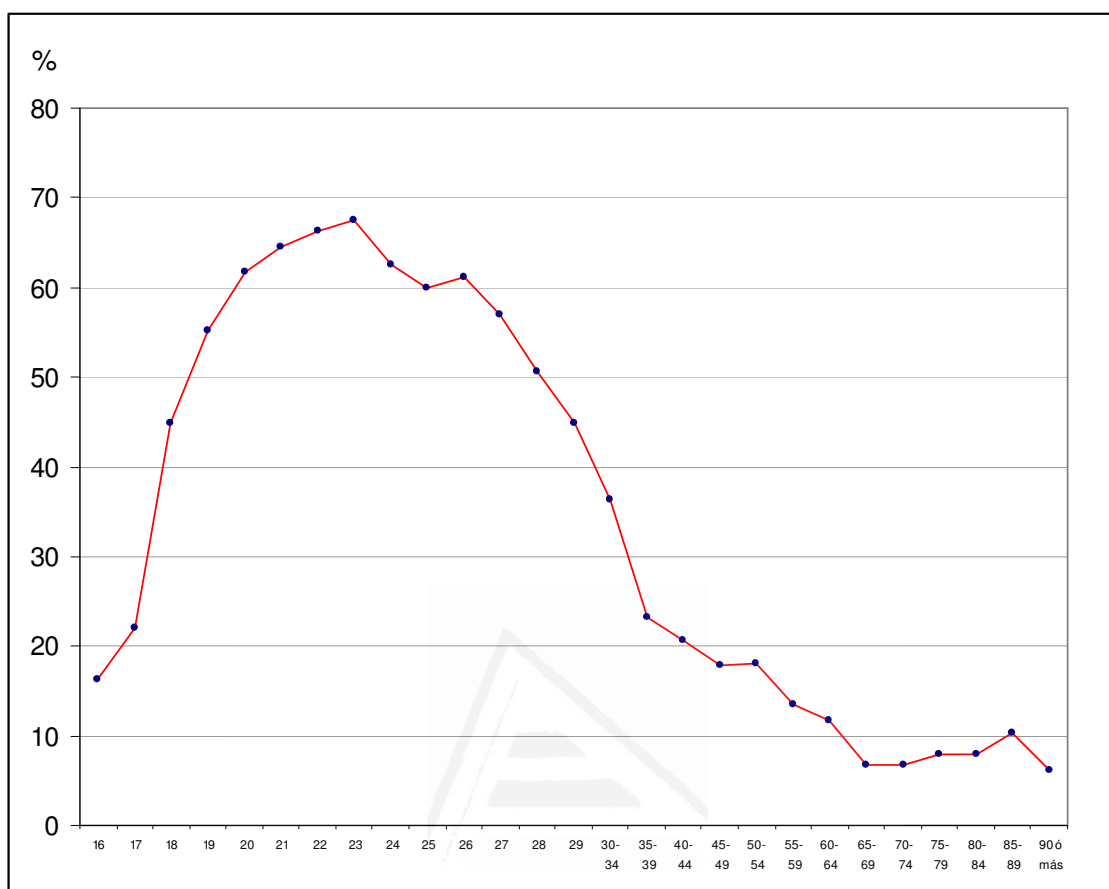
		Edad														
	totales	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30 y más
c.a.	41.875	2.134	2.551	4.363	4.834	5.136	4.837	4.332	3.745	2.885	2.111	1.169	832	525	385	2.036
%*	44,6	16,3	22,0	44,9	55,2	61,8	64,5	66,3	67,4	62,5	60,0	61,3	56,9	50,6	44,8	21,4

c.a: Cifras absolutas.

\*%: Porcentaje de estudiantes que realizan estudios fuera del municipio de residencia sobre el total de estudiantes de cada grupo de edad (Tasa de movilidad intermunicipal por edades).

Fuente: INE, Censo de Población 2001. Elaboración propia.

Gráfico 6.1. *Tasa de movilidad intermunicipal de estudiantes según edad. Provincia de Alicante, 2001*



Fuente: INE, Censo de Población 2001. Elaboración propia.

Por lo que respecta a la tasa de movilidad intermunicipal por edades (cuadro 6.1 y gráfico 6.1), que indica la proporción de estudiantes (de cada cohorte) que realizan sus estudios fuera del municipio de residencia sobre el total de estudiantes de cada grupo de edad, la situación es parecida, aunque con un peso mayor de la movilidad en edades algo más avanzadas. Así, mientras que en cifras absolutas el contingente más numeroso de estudiantes “desplazados” se da entre los que tienen 20 años, en términos relativos el porcentaje más alto se alcanza a los 23 años, con un 67,4% de estudiantes con estudios fuera de la localidad de residencia. Entre los 20 y los 26 años también se alcanzan valores por encima de la barrera del 60%. Estas diferencias están relacionadas probablemente con el tipo de estudios realizados, ya que entre los 21 y los 26 años predominan los universitarios, mientras que en edades algo más tempranas es mayor la diversidad de situaciones escolares (y también el número de alumnos), con lo que aumentan las posibilidades de estar realizando algún tipo de estudio con oferta dentro del municipio de residencia.

La tasa de movilidad intermunicipal por edades refleja de manera muy clara las diferentes etapas educativas de los estudiantes, con la correspondiente incidencia en la movilidad habitual. Esta cuestión es muy importante para poder interpretar de manera adecuada los datos de movilidad por estudios entre los municipios de la provincia de Alicante en general, y particularmente en el seno de las áreas de Alicante y Elche. Un esquema general de estas etapas puede ser el siguiente:

- a) 16 años. Estudios en la Enseñanza Secundaria Obligatoria (ESO). Los estudiantes con esta edad son los únicos contabilizados en las estadísticas de movilidad en periodo de escolarización obligatoria<sup>154</sup>. Por este motivo, a la edad de 16 años la movilidad intermunicipal por estudios es baja (un 16,3%), ya que al tratarse de una edad de escolarización obligatoria la administración pública hace un esfuerzo mayor para acercar los centros educativos a los municipios de residencia de la demanda.
- b) 17-18 años. Estudios en Bachillerato y ciclos formativos de Formación Profesional. Corresponde al nivel de enseñanza media no obligatoria, por lo que a estas edades la movilidad crece de manera significativa, ya que al disminuir la demanda en estos estudios, la oferta de centros desaparece de las entidades de población más pequeñas. A los 18 años, de acuerdo al mes de nacimiento, muchos estudiantes se encuentran en el siguiente nivel de estudios.
- c) 19-23. Estudios en centros universitarios. Esta cohorte de edad, que puede ampliarse algunos años más, debido fundamentalmente al retraso en la finalización de los estudios que entraña el grado de dificultad de algunas titulaciones universitarias (a lo que quizás habría que sumar la incorporación de estudiantes mayores de 25 años, a los que se les facilita de manera considerable el acceso a la universidad), es sin ningún tipo de duda la más condicionada por los desplazamientos intermunicipales para acceder al centro de estudios.

---

<sup>154</sup> Algunos alumnos con 16 años, en función del mes de nacimiento (y de la fecha de la obtención del dato censal), pueden situarse en el nivel de estudios siguiente.

Este esquema de las etapas de enseñanza por edades (y de la movilidad característica en cada una de ellas) constituye un punto de partida muy útil para explicar los datos de población vinculada por estudios en los municipios alicantinos con mayor capacidad de atracción en este ámbito (cuadro 6.1). Como cabría esperar, los municipios de la provincia con más población vinculada por estudios son aquellos en los que hay algún centro universitario. El caso más paradigmático es el de San Vicente del Raspeig, localidad que acoge todas las instalaciones de la Universidad de Alicante (al margen de las Sedes Universitarias), concentradas en un único *campus*. La alta oferta de estudios de la Universidad de Alicante (74 títulos oficiales, entre “grados” y “master oficiales”), reunidas en un único recinto, hace que San Vicente sea el municipio de la provincia con más estudiantes (no residentes) vinculados, con un total de 11.138, más del 30% de la población vinculada por estudios de la provincia (36.199 estudiantes; INE, Censo de Población 2001). Además, San Vicente es la localidad de estudios más importante para 14 municipios de la provincia (14 flujos principales), sin olvidar que más del 50% de las personas vinculadas a este municipio lo están “por estudios”, siendo éste el porcentaje más alto de vinculación por este motivo de toda la provincia de Alicante.

Otros ejemplos de localidades con una importante presencia de población estudiantil, principalmente universitaria, son Elche (Universidad Miguel Hernández, UNED y Cardenal CEU-San Pablo), con algo más de 3.000 estudiantes vinculados, Orihuela (Campus de Las Salesas y Desamparados de la Universidad Miguel Hernández), con 2.143 estudiantes, Alcoy (Campus d’Alcoi de la Universidad Politécnica de Valencia), con 2.078 estudiantes, Sant Joan (Campus de Medicina de la Universidad Miguel Hernández), con algo más de 1.000 estudiantes, y Altea (Campus de Bellas Artes de la Universidad Miguel Hernández), municipio que recibe cerca de 500 estudiantes. De estas localidades, Orihuela y Alcoy también juegan un papel fundamental como centros comarcales de referencia para realizar estudios de secundaria, sobre todo de Bachillerato y ciclos formativos de FP, para los que no existe oferta en muchos pequeños pueblos de sus entornos respectivos. En una situación similar se encuentran Denia, la ciudad más poblada de la comarca de La Marina Alta, que atrae nada menos que 9 flujos principales de estudiantes (un total de 750), y otras capitales comarcales o subcomarcales, como Elda, Villena, Benidorm o Torrevieja. No obstante, la relevancia de “los vinculados” por estudios respecto al conjunto de población vinculada que soporta un municipio es muy dispar. Mientras que para

Almoradí o Callosa del Segura, ambas en la comarca del Bajo Segura, tienen un peso más o menos significativo, en los casos de las localidades turísticas de Benidorm y Torrevieja son absolutamente insignificantes, ya que la vinculación por posesión de segundas residencias es tan alta, que la proporción de estudiantes sobre el total de población vinculada queda reducida a la mínima expresión.

La ciudad de Alicante merece un comentario al margen. La capital provincial recibe 11.132 estudiantes desde fuera de la localidad, siendo superada sólo por San Vicente (11.138), aunque Alicante es el centro de estudios más importante para 31 municipios de la provincia (por 14 de San Vicente), y todo ello sin contar en su término municipal con un solo centro universitario. La explicación a la atracción ejercida en el ámbito de los estudios por la capital administrativa de la provincia, que de acuerdo a los datos señalados podría considerarse también como capital estudiantil, está directamente relacionada con la presencia en esta ciudad de centros y academias de enseñanza privados y de una amplia oferta especializada en enseñanzas de Régimen Especial<sup>155</sup>, cuya área de influencia en algunos casos concretos excede incluso el ámbito provincial. Como ejemplos, podemos citar algunos estudios de Régimen Especial, como los estudios en “Música y Danza”, cuyo grado superior sólo se puede estudiar en Alicante, “Idiomas”, con una oferta de 11 idiomas con tres niveles de enseñanza, o “Artes Plásticas y Diseño”, que tan solo puede ser estudiado en la provincia en las ciudades de Alicante, Alcoy y Orihuela.

No debemos de pasar por alto en este breve análisis de la movilidad por estudios en nuestra provincia, la influencia ejercida sobre la población estudiantil de Alicante por otras localidades españolas, cuyos centros de enseñanza, fundamentalmente universitarios, atraen a miles de estudiantes de la provincia. Bajo esta perspectiva, la localidad más importante para los estudiantes alicantinos es sin duda la capital de la Comunidad Autónoma, Valencia, que recibe cerca de 5.000 estudiantes de Alicante (el 46,7% de los que estudian fuera de la provincia), lo que la sitúa como la tercera ciudad en importancia, por detrás de la capital provincial y de San Vicente, para los estudiantes de la provincia que realizan los estudios fuera del municipio de residencia. La oferta de estudios y el prestigio de las universidades valencianas, junto con otros factores más intangibles, como la proximidad cultural o los lazos surgidos de la tradición de estudiar

---

<sup>155</sup> Las Enseñanzas de Régimen Especial, cuyos estudios, implantación de centros públicos y acreditación de centros privados está regulado por la Generalitat Valenciana, son las siguientes: Escuelas Oficiales de Idiomas, Música y Danza, Artes Plásticas y Diseño, Arte Dramático y Enseñanzas Deportivas.

en Valencia cuando no había universidad en Alicante, explica la capacidad de atracción de la ciudad de Valencia, cuyas universidades despliegan un área de influencia de alcance regional (Reques, Marañón y Pellón, 2009). Tampoco debemos olvidar que Valencia está relativamente cerca de muchas localidades del norte de la provincia (comarcas de La Marina Alta y El Comtat), de donde proceden la mayoría de los 22 flujos principales (de Alicante) que tienen como destino la capital regional. Estos datos nos dan una idea aproximada de los fuertes lazos de unión existentes entre esta parte de la provincia de Alicante y la capital regional, lazos que se extienden a otros ámbitos, como el del trabajo, la prestación de servicios, las compras o el ocio, restando con ello capacidad de vertebración territorial a la capital provincial.

Cuadro 6.2. *Población (no residente) vinculada por estudios en la provincia de Alicante, 2001*

Rango	Municipio de destino	Población vinculada por estudios*		Número de flujos principales **	% de vinculación por estudios ***
		Total	% sobre total provincial		
1	San Vicente	11.138	30,8	14	56,4
2	Alicante	11.132	30,8	31	13,9
3	Elche	3.034	8,4	0	12,8
4	Orihuela	2.143	5,9	3	8,8
5	Alcoy	2.078	5,7	7	32,0
6	Sant Joan	1.027	2,8	0	7,0
7	Denia	750	2,1	9	3,2
8	Elda	521	1,4	1	6,3
9	Altea	491	1,4	2	8,3
10	Benidorm	443	1,2	1	1,1
11	Novelda	301	0,8	2	10,1
12	Almoradí	278	0,8	3	15,1
13	Torreveija	263	0,7	0	0,3
14	Villena	262	0,7	1	9,0
15	Callosa de Segura	246	0,7	2	17,9

\* Población vinculada por estudios: Población con más de 15 años residente en España vinculada por estudios a alguno de los municipios señalados.

\*\* Número de flujos principales: Sólo se contemplan los flujos principales que tienen como origen municipios de la provincia de Alicante.

\*\*\* % de vinculación por estudios: Porcentaje de población vinculada por estudios sobre el total de población vinculada del municipio.

Fuente: INE, Censo de Población 2001. Elaboración propia.

La segunda ciudad (de fuera de la provincia) con mayor capacidad de atracción de estudiantes alicantinos es Murcia, que capta 1.506 estudiantes de la provincia de Alicante, el 3,6% de la población alicantina con estudios en un municipio distinto al de residencia. Murcia ha ejercido tradicionalmente, por proximidad geográfica, una fuerte influencia en las localidades del sur de Alicante, aunque no de forma tan intensa como lo hace Valencia por el norte. De hecho, no capta ningún flujo principal de las localidades alicantinas (por 22 en el caso de Valencia), aunque es un centro de estudios imprescindible para muchas entidades del Bajo Segura, como Orihuela (313 estudiantes en Murcia; 2º flujo más importante para la población), Pilar de la Horadada (45 estudiantes; 2º flujo), San Miguel de Salinas (18 estudiantes; 2º flujo), Torrevieja (75 estudiantes; 3º flujo) o Albuera (30 estudiantes; 3º flujo). La atracción ejercida por esta localidad se centra sobre todo en su oferta de estudios universitarios, ya que cuenta con dos universidades (la Universidad de Murcia y la Universidad Católica San Antonio) y una Escuela Universitaria en la que se imparten estudios de turismo.

A Valencia y Murcia le siguen, en orden de preferencia para los estudiantes de Alicante, las ciudades de Madrid (756 alicantinos vinculados) y Barcelona (294). En estos dos casos el factor de la proximidad geográfica seguramente ya no es tan determinante en la toma de decisión sobre el lugar donde realizar los estudios. La atracción de Madrid y Barcelona depende más de la gran oferta de centros de enseñanza de todo tipo que poseen, sin olvidar su privilegiada posición como centros urbanos y económicos de primer rango en España y Europa.

*Cuadro 6.3. Población de la provincia de Alicante vinculada por estudios a las ciudades de Valencia, Murcia, Madrid y Barcelona, 2001*

Rango	Municipio de destino	Población vinculada por estudios*	% sobre el total de población de Alicante que estudia fuera del municipio de residencia	% sobre el total de población de Alicante que estudia fuera de la provincia de Alicante	Número de flujos principales**
1	<b>Valencia</b>	4.905	11,7	46,7	22
2	<b>Murcia</b>	1.506	3,6	14,3	0
3	<b>Madrid</b>	756	1,8	7,2	0
4	<b>Barcelona</b>	294	0,7	2,8	0

\* Población vinculada por estudios: Población con residencia en la provincia de Alicante con más de 15 años que estudia en alguno de los municipios citados. Los movimientos de menos de 5 estudiantes (por secreto estadístico) han sido considerados en los cómputos totales con valores de 2.

\*\* Número de flujos principales: Sólo se contemplan los flujos principales que tienen como origen municipios de la provincia de Alicante.

Fuente: INE, Censo de Población 2001. Elaboración propia.



#### 6.1.4. Rasgos generales de la movilidad por estudios en las áreas de Alicante y Elche

Tal y como hemos explicado, la movilidad intermunicipal por estudios se concentra entre los estudiantes de 18 a 25 años, una franja de edad que suele coincidir con las enseñanzas de grado superior, fundamentalmente universitarias. Existe, de hecho, una clara relación entre movilidad y complejidad de los estudios. A medida que se incrementa la complejidad de éstos disminuye la oferta existente y se refuerza su concentración espacial; en consecuencia, aumenta la intensidad y la distancia de los desplazamientos para poder estudiar (Salom *et ali.*, 1995). De ello se deriva que la movilidad por estudios es mayor en las localidades más pequeñas y menor en las de tamaño demográfico más destacado. Por este motivo, los municipios de Agost (4.818 habitantes en 2010: INE, Padrón de Habitantes), Aigües (1.084) y Busot (3.257), en el área de Alicante, y Catral (8.926), Hondón de las Nieves (2.948), Hondón de los Frailes (1.202) y San Fulgencio (12.144), en el área de Elche, que son los municipios con menos población de todo este ámbito, presentan las tasas de autocontención por estudios más bajas (cuadro 6.3), ya que al no disponer de centros de enseñanza secundaria<sup>156</sup> (ni, por supuesto, de estudios universitarios), las posibilidades de “retener” a los estudiantes mayores de 15 años se reducen de forma notable. Así, más del 75% de los estudiantes de 16 años o más de estas localidades se desplaza fuera del municipio de residencia para estudiar, aunque en tres de ellas se sobrepasa la barrera del 90% (Agost y los dos “Hondones”) y en una, Hondón de los Frailes, se alcanza el pleno, ya que los 30 estudiantes de más de 15 años con que cuenta esta población estudia fuera del municipio.

Por el contrario, en las localidades más grandes, cuyo volumen de demanda justifica la dotación de equipamientos educativos, la tasa de autocontención por estudios aumenta considerablemente, a la vez que disminuye la tasa de movilidad intermunicipal (cuadro 6.3 y mapa 6.1). Es el caso de Alicante (21.635 estudiantes con más de 15 años), con un 33,1% de tasa de movilidad por estudios, y de Elche (14.645 estudiantes), con un 27,7%. Otra consecuencia de la concentración de la oferta educativa en las localidades más pobladas, es que los estudiantes que viven en éstas, cuando no

---

<sup>156</sup> Agost y San Fulgencio cuentan con sendos centros donde se puede cursar la Enseñanza Secundaria Obligatoria, pero no Bachillerato ni FP. De la lista de municipios señalada sólo Catral tiene un Instituto de Enseñanzas Medias, inaugurado en el año 2001, de manera que las cifras de movilidad obtenidas para esta población en el Censo de 2001 describen la situación anterior a la puesta en marcha de estas instalaciones.

encuentran el tipo de estudios en sus municipios de residencia, cruzan con más frecuencia los límites provinciales para acceder a los estudios requeridos. En Alicante y en Elche lo hacen el 20,8% de los estudiantes con estudios fuera de municipio de residencia (es decir, el 79,2% de los desplazados “prefiere” estudiar en la provincia), mientras que en las áreas respectivas (sin las cabeceras) este porcentaje baja hasta el 15,8% (Alicante) y el 13,5% (Elche). En cualquier caso, como se puede comprobar con las cifras apuntadas, los desplazamientos por estudios a otras provincias diferentes a la de residencia son muy reducidos.

Ello se debe al modelo de planificación y gestión de los estudios universitarios imperante en nuestro país. En España, al igual que en Francia, Portugal o Italia, predomina un sistema universitario que responde al *modelo determinado por la demanda*. Este modelo, aunque, obviamente ha experimentado algunas transformaciones a lo largo del tiempo y según los países, se mantiene con pequeños cambios en la actualidad. Algunas de las características principales del mismo son: todo bachiller puede o debe tener acceso a la Universidad; existe un débil control público sobre el acceso; las tasas académicas son bajas, muy inferiores al coste real de la enseñanza; también son bajas las inversiones por estudiante. En consecuencia, este modelo lleva implícita la baja movilidad de estudiantes (y de profesores)<sup>157</sup> (Reques, De Cos, Marañón y Pellón, p. 407, 2009).

El ejemplo más ilustrativo de baja movilidad por estudios en la provincia de Alicante es, sin duda, San Vicente del Raspeig, que cuenta con 2.746 estudiantes mayores de 15 años, de los que sólo el 25,3% estudia fuera del municipio, cifra a la que contribuye de manera decisiva la presencia en esta localidad de la Universidad de Alicante. La media provincial se sitúa en el 44,6% (INE, Censo de Población 2001), mientras que Elche y Alicante, con el 33,1% y el 27,7%, ocupan el tercer y cuarto lugar respectivamente en la “clasificación” de las ciudades con menos movilidad estudiantil de la provincia. Sólo Pilar de la Horadada, situada en el Bajo Segura, se interpone entre las dos ciudades más grandes de la provincia y San Vicente, ya que la tasa de movilidad intermunicipal de esta localidad es del 26,2% (INE, Censo de Población de 2001).

---

<sup>157</sup> El modelo opuesto es el “determinado por los costes”, que prevalece en Gran Bretaña, Dinamarca, Holanda y Suecia. En todos estos países se ejerce un fuerte control sobre el acceso. Las tasas académicas son altas, el sistema de becas extenso y eficaz, la inversión por estudiante alta, la docencia y el estudio de dedicación exclusiva... e implícitamente, una mayor movilidad de estudiantes y de profesorado (Reques, De Cos, Marañón y Pellón, 2009).

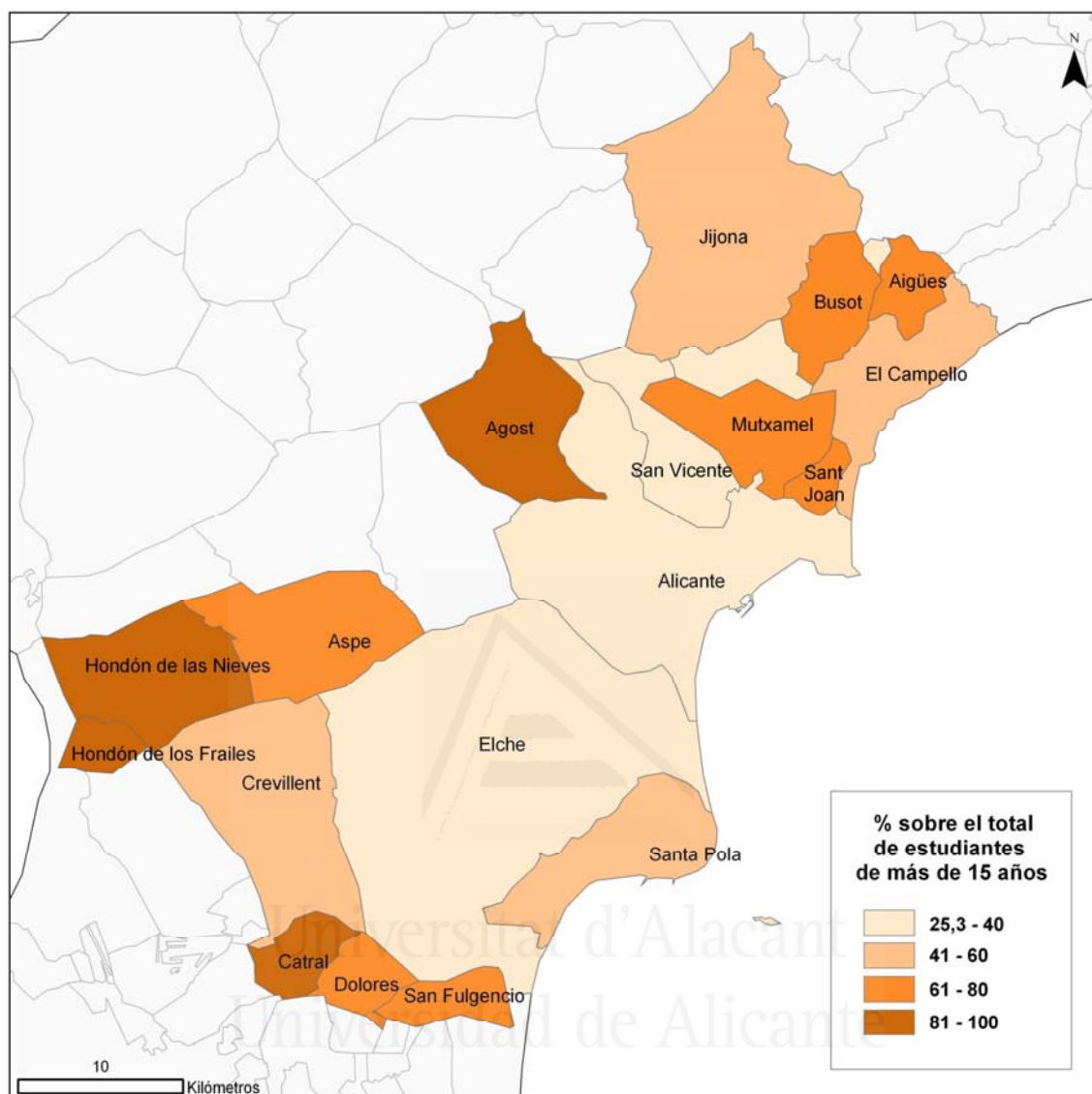
Aunque la causa principal de la movilidad por estudios está directamente relacionada con la disponibilidad de centros educativos en la localidad de residencia, no debemos olvidar que el nivel de enseñanza de los estudiantes también tiene una incidencia destacada en la valoración de los desplazamientos. Así, se puede afirmar que en las entidades en las que sobresalen de manera significativa los estudiantes con estudios en enseñanzas superiores, las tasas de movilidad son más altas. Este es el caso de municipios como Mutxamel (66,7% de movilidad), El Campello (60,6%) y, sobre todo, de Sant Joan d'Alacant (65,8%), que es la localidad de nuestro ámbito de investigación con niveles más altos de enseñanza entre sus estudiantes residentes, hecho vinculado al nivel socioeconómico de la localidad, que cuenta con espacios residenciales de alta calidad.

Cuadro 6.4. *Movilidad por estudios en las áreas de Alicante y Elche. Estudiantes de más de 15 años según el lugar de estudio, 2001*

MUNICIPIO DE RESIDENCIA	Total estudiantes	LUGAR DE ESTUDIO					
		Mismo municipio de residencia		Distinto municipio de residencia			
		Total	Tasa de Autocontención	Total (1)	Tasa de movilidad intermunicipal	Misma provincia	
						Total	% sobre (1)
<b>ÁREA DE ALICANTE</b>							
Agost	220	10	4,5	210	95,5	187	89,0
Aigües	29	7	24,1	22	75,9	22	100,0
<b>Alicante</b>	<b>21.635</b>	<b>14.466</b>	<b>66,9</b>	<b>7.169</b>	<b>33,1</b>	<b>5.679</b>	<b>79,2</b>
Busot	79	18	22,8	61	77,2	58	95,1
El Campello	1.056	416	39,4	640	60,6	561	87,7
Jijona	358	152	42,5	206	57,5	164	79,6
Mutxamel	1.000	333	33,3	667	66,7	531	79,6
San Vicente	2.746	2.050	74,7	696	25,3	572	82,2
Sant Joan	1.269	434	34,2	835	65,8	713	85,4
<b>TOTAL</b>	<b>28.392</b>	<b>17.886</b>	<b>63,0</b>	<b>10.506</b>	<b>37,0</b>	<b>8.487</b>	<b>80,8</b>
<b>ÁREA DE ELCHE</b>							
Aspe	1.187	456	38,4	731	61,6	606	82,9
Catral	256	27	10,5	229	89,5	199	86,9
Crevillent	1.361	659	48,4	702	51,6	599	85,3
Dolores	307	115	37,5	192	62,5	163	84,9
<b>Elche</b>	<b>14.645</b>	<b>10.588</b>	<b>72,3</b>	<b>4.057</b>	<b>27,7</b>	<b>3.214</b>	<b>79,2</b>
Hondón de las N.	94	8	8,5	86	91,5	79	91,9
Hondón de los F.	30	0	0,0	30	100,0	26	86,7
San Fulgencio	137	30	21,9	107	78,1	97	90,7
Santa Pola	1.183	596	50,4	587	49,6	535	91,1
<b>TOTAL</b>	<b>19.200</b>	<b>12.479</b>	<b>65,0</b>	<b>6.721</b>	<b>35,0</b>	<b>5.518</b>	<b>82,1</b>

Fuente: INE, Censo de Población 2001. Elaboración propia.

Mapa 6.1. Tasa de movilidad intermunicipal por estudios en los municipios de las áreas de Alicante y Elche, 2001



Fuente: INE, Censo de Población 2001. Elaboración propia.

### 6.1.5. La movilidad habitual por estudios en las áreas de Alicante y Elche y sus implicaciones territoriales

La movilidad por estudios en las áreas de Alicante y Elche es una movilidad estrictamente “cotidiana”, resultado de los desplazamientos diarios que realizan los estudiantes mayores de 15 años entre los municipios de residencia y las localidades en las que se ubican los centros de estudios. Estos desplazamientos tienen lugar, *grosso modo*, por la desigual distribución de los equipamientos educativos en el espacio y por

las diferentes preferencias personales de los implicados en la elección del centro educativo. Un análisis más preciso de la realidad, sin embargo, nos permite identificar otros “factores de movilidad”: 1) La existencia de adscripciones intermunicipales de centros de enseñanza, derivadas de la aplicación por parte de la Conselleria de Educación de la Comunidad Valenciana del Decreto 33/2007<sup>158</sup>; 2) La proximidad geográfica entre residencia y centro escolar, medida no tanto en distancia, sino en tiempo y posibilidades (de medios) de desplazamiento; 3) La cantidad, calidad y especificidad de los centros de enseñanza que acoge un municipio, rasgos detrás de los cuales se halla la atracción (en este ámbito de los servicios colectivos) generada por una ciudad y; 4) Otros tipos de elementos más intangibles, que con frecuencia aparecen ligados a la cohesión funcional de territorios como los metropolitanos, tales como la movilidad laboral, que en ocasiones “arrastra” a los estudiantes, vinculándolos a la localidad donde alguno de los tutores desarrolla su jornada de trabajo, o por ejemplo, los lazos de unión de tipo social, cultural o familiar que pueden darse en determinados espacios.

Estos factores influyen, con bastante intensidad, en la movilidad por estudios que acoge el área funcional de Alicante, sobre todo en los desplazamientos a la cabecera y a San Vicente del Raspeig, sede de la Universidad de Alicante. En Elche, en cambio, no son tan visibles ni decisivos, ya que esta ciudad en principio no resulta tan “atractiva” para estudiar como las dos anteriores. De hecho, como vamos comprobar, en el ámbito de la movilidad por estudios (a diferencia de los otros tipos de movilidad), la mayoría de localidades del área de Elche aparecen más vinculadas al área de Alicante, cuya capital sale reforzada, desde el punto de vista funcional, con estos desplazamientos de población. En el cuadro 6.5, se encuentran recogidos los movimientos por estudios entre los municipios de las áreas de Alicante y Elche y los siguientes ámbitos: Área de Alicante (con y sin la cabecera), área de Elche (con y sin la cabecera), municipio de Alicante, municipio de Elche y municipio de San Vicente del Raspeig.

---

<sup>158</sup> DECRETO 33/2007, de 30 de marzo, del Consell, por el que se regula el acceso a los centros docentes públicos y privados concertados que imparten enseñanzas de régimen general. [2007/4310]. Conselleria de Cultura, Educació i Esport, Generalitat Valenciana.

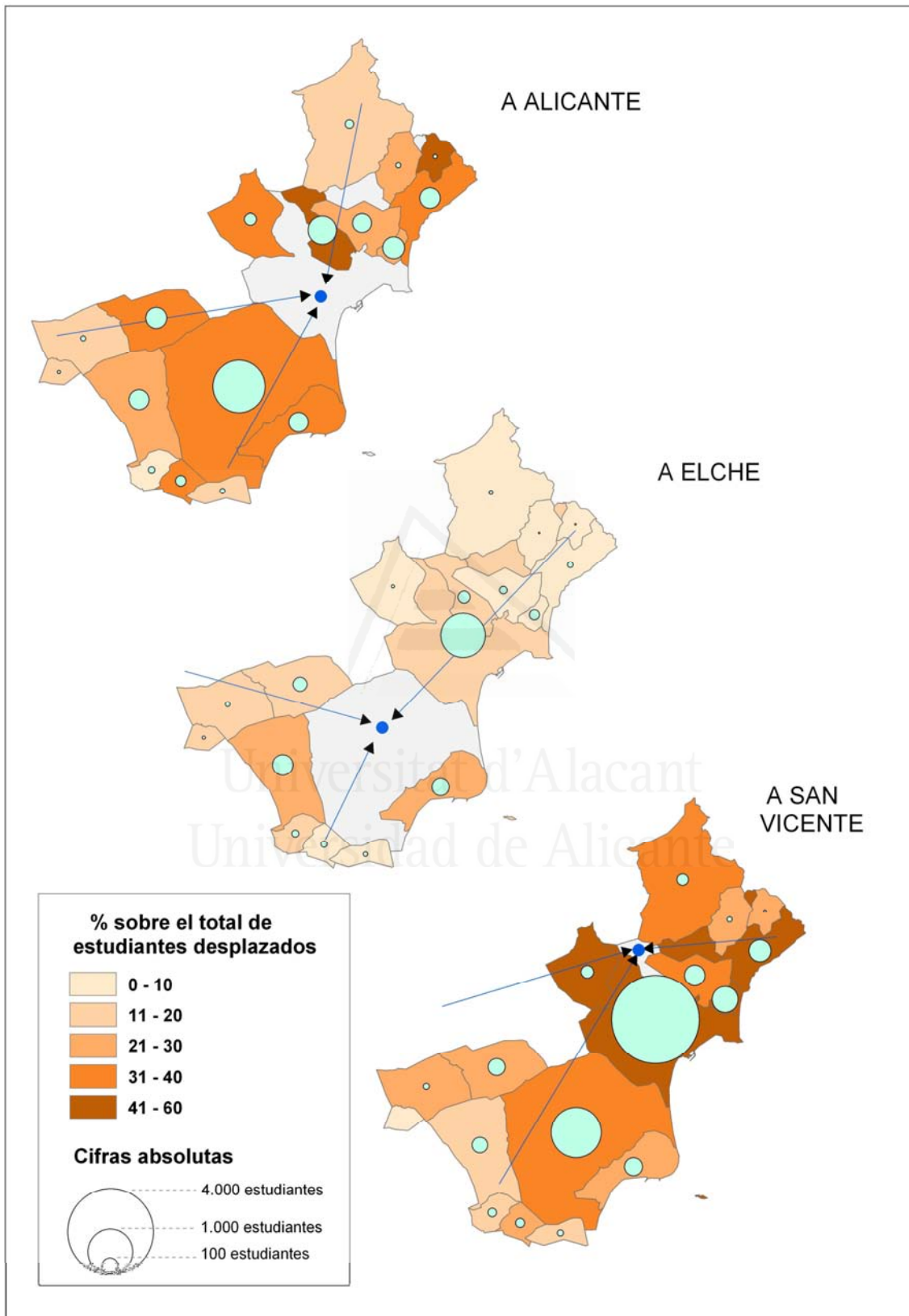
Cuadro 6.5. *Movilidad por estudios en las áreas de Alicante y Elche. Estudiantes de más de 15 años que cursan estudios en las áreas de Alicante y Elche y en los municipios de Alicante, Elche y San Vicente del Raspeig, 2001*

	Estudiantes fuera del municipio residencia	En área Alicante		En área Elche		En Alicante		En Elche		En San Vicente	
		Total	%	Total	%	Total	%	Total	%	Total	%
ÁREA DE ALICANTE											
Agost	210	163	77,6	6	2,9	75	35,7	6	2,9	86	41,0
Aigües	22	21	95,5	2	9,1	10	45,5	<5	-	5	22,7
Alicante	7169	4368	60,9	972	13,6	-	-	954	13,3	4.043	56,4
Busot	61	47	77,0	2	3,3	14	23,0	<5	-	14	23,0
El Campello	640	493	77,0	17	2,7	212	33,1	17	2,7	258	40,3
Jijona	206	117	56,8	9	4,4	39	18,9	9	4,4	74	35,9
Mutxamel	667	479	71,8	28	4,2	187	28,0	28	4,2	218	32,7
Sant Joan	835	628	75,2	49	5,9	247	29,6	49	5,9	359	43,0
San Vicente	696	458	65,8	77	11,1	417	59,9	73	10,5	-	-
<b>TOTAL con cabecera</b>	<b>10506</b>	<b>6774</b>	<b>64,5</b>	<b>1162</b>	<b>11,1</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>1.140</b>	<b>10,9</b>	<b>5.057</b>	<b>48,1</b>
<b>TOTAL sin cabecera</b>	<b>3337</b>	<b>2406</b>	<b>72,1</b>	<b>190</b>	<b>5,7</b>	<b>1.201</b>	<b>36,0</b>	<b>186</b>	<b>5,6</b>	<b>1014</b>	<b>30,4</b>
ÁREA DE ELCHE											
Aspe	731	401	54,9	96	13,1	232	31,7	92	12,6	153	20,9
Catral	229	62	27,1	72	31,4	22	9,6	24	10,5	40	17,5
Crevillent	702	342	48,7	203	28,9	205	29,2	197	28,1	130	18,5
Dolores	192	105	54,7	18	9,4	58	30,2	18	9,4	47	24,5
Elche	4057	2905	71,6	25	0,6	1.402	34,6	-	-	1.317	32,5
Hondón de las N.	86	36	41,9	34	39,5	14	16,3	11	12,8	20	23,3
Hondón de los F.	30	6	20,0	6	20,0	6	20,0	6	20,0	0	0,0
San Fulgencio	107	35	32,7	12	11,2	15	14,0	10	9,3	20	18,7
Santa Pola	587	378	64,4	136	23,2	195	33,2	136	23,2	169	28,8
<b>TOTAL con cabecera</b>	<b>6721</b>	<b>4270</b>	<b>63,5</b>	<b>602</b>	<b>9,0</b>	<b>2149</b>	<b>32,0</b>			<b>1896</b>	<b>28,2</b>
<b>TOTAL sin cabecera</b>	<b>2664</b>	<b>1365</b>	<b>51,2</b>	<b>577</b>	<b>21,7</b>	<b>747</b>	<b>28,0</b>	<b>494</b>	<b>18,5</b>	<b>579</b>	<b>21,7</b>

Nota: Los movimientos de menos de 5 estudiantes (por secreto estadístico) han sido considerados en los cómputos totales con valores de 2.

Fuente: INE, Censo de Población 2001. Elaboración propia.

Mapa 6.2. Movilidad por estudios a las localidades de Alicante, Elche y San Vicente. Estudiantes de más de 15 años que estudian fuera del municipio de residencia, 2001



Fuente: INE, Censo de Población 2001. Elaboración propia.

La primera cuestión que merece ser destacada es la fuerte integración que en materia educativa existe en el área de Alicante. Como se puede comprobar (cuadro 6.5), casi todos los municipios del área desplazan más del 70% de sus estudiantes (de más de 15 años que realizan sus estudios fuera de la localidad de residencia<sup>159</sup>) dentro de la misma, y eso sin contabilizar los movimientos internos. En concreto, el 72,1% de los estudiantes de los municipios del área (sin contabilizar los de la cabecera), estudian en otros municipios del área (contabilizando la cabecera como destino). Este porcentaje se reduce algo –64,5%– si tenemos en cuenta también los movimientos con origen en Alicante, ya que, salvo San Vicente del Raspeig, las localidades del área apenas pueden ofrecer centros de estudios que supongan una alternativa para la población de la capital, con lo que los desplazamientos se realizan a ámbitos más lejanos, incluso fuera de la provincia, reduciéndose así la proporción de movimientos internos. En este caso concreto, la ciudad de Elche, donde se imparten algunas titulaciones universitarias no ofertadas en San Vicente, actúa como polo de atracción de cierta importancia para los estudiantes de la capital provincial (954 alicantinos de más de 15 años estudian en Elche).

Otro dato llamativo es el de Jijona, que apenas desplaza un 56,8% de sus estudiantes (que realizan sus estudios fuera de la localidad) al resto de municipios del área de Alicante, reafirmando así la baja integración funcional de este municipio en el área; hecho que ya pusimos de manifiesto cuando analizamos la movilidad laboral y la movilidad residencial. También resulta relativamente bajo el porcentaje de estudiantes de San Vicente del Raspeig con estudios en el área, un 65,8%, lo que obedece, como en el caso de Alicante, a que la población “busca” fuera de su entorno la oferta, sobre todo universitaria, que no encuentra en el resto de municipios del área.

Bastante más reducidos son los desplazamientos por estudios desde el área de Alicante al área ilicitana, cuya cabecera, Elche, absorbe prácticamente todos los movimientos. Si dejamos al margen la movilidad con origen en la capital provincial, el área de Elche tan solo atrae a 190 estudiantes de las 7 localidades del área de Alicante, es decir, un 5,7% de su población estudiantil con estudios fuera del municipio de residencia. Este valor sube al 11,1% al contabilizar los datos de la ciudad de Alicante,

---

<sup>159</sup> Se ha considerado oportuno realizar los cálculos sobre la población estudiantil de más de 15 años que realizan sus estudios fuera del municipio de residencia, en vez de sobre la totalidad de los estudiantes de más de 15 años de cada localidad, para equiparar las situaciones demográficas de todos los municipios, y eliminar así el fuerte peso ejercido en las ciudades más grandes por la oferta interna, que hace bajar de forma considerable la movilidad intermunicipal por estudios.



que envía, como hemos comentado, casi 1.000 estudiantes a la capital del Bajo Vinalopó. Esta cifra está directamente vinculada a la oferta de estudios universitarios que las universidades de la UNED, la Miguel Hernández y el CEU-San Pablo de Elche imparten, sin olvidar el papel relevante de algunos centros de enseñanza secundaria ubicados en la localidad ilicitana, que tradicionalmente han captado estudiantes de Alicante<sup>160</sup>. Aún así, los datos de estudiantes desplazados a Elche aportados por el Censo de Población de 2001 son, *a priori*, de muy poca entidad, sobre todo teniendo en cuenta la oferta de títulos universitarios específicos que aporta la Universidad Miguel Hernández. Esta circunstancia, probablemente, guarda relación con la “juventud” de la Universidad Miguel Hernández, inaugurada en 1997, unos pocos años antes de la realización del Censo de Población que nos ha servido de fuente. Desde entonces, el número de alumnos de esta universidad ha crecido de manera considerable, de forma que en el próximo Censo quizás ya quede de manifiesto la verdadera atracción de estudiantes que se le presupone a la ciudad de Elche.

La movilidad por estudios en el área de Elche, al contrario de lo analizado para Alicante, revela una cierta debilidad en la capacidad de vertebración de la cabecera, ya que su oferta educativa apenas capta el 18,5% de los movimientos intermunicipales de estudiantes de su área (sin considerar los de la propia cabecera). Además, Elche no consigue atraer ningún flujo principal de estudiantes de las localidades que la integran (mapa 6.3). Los grandes beneficiados de los desplazamientos desde el área de Elche son San Vicente del Raspeig y Alicante, que atraen al 21,7% y al 28%, respectivamente, de los estudiantes (con estudios fuera del municipio de residencia) del área de Elche. Con estos datos, Alicante ve reforzada su posición como centro de abastecimiento de servicios cualificados, entre los que podemos situar los educativos. En cambio, la movilidad por estudios no contribuye a reforzar el papel de Elche como centro “cohesionador” de su área, ya que la vinculación por estudios en la localidad ilicitana, aún siendo importante en el contexto provincial (es la cuarta ciudad, tras San Vicente, Alicante y Valencia, en población vinculada por estudios), no llega a alcanzar la influencia que esta ciudad tiene como centro de trabajo y de dispersión productiva en su entorno más inmediato.

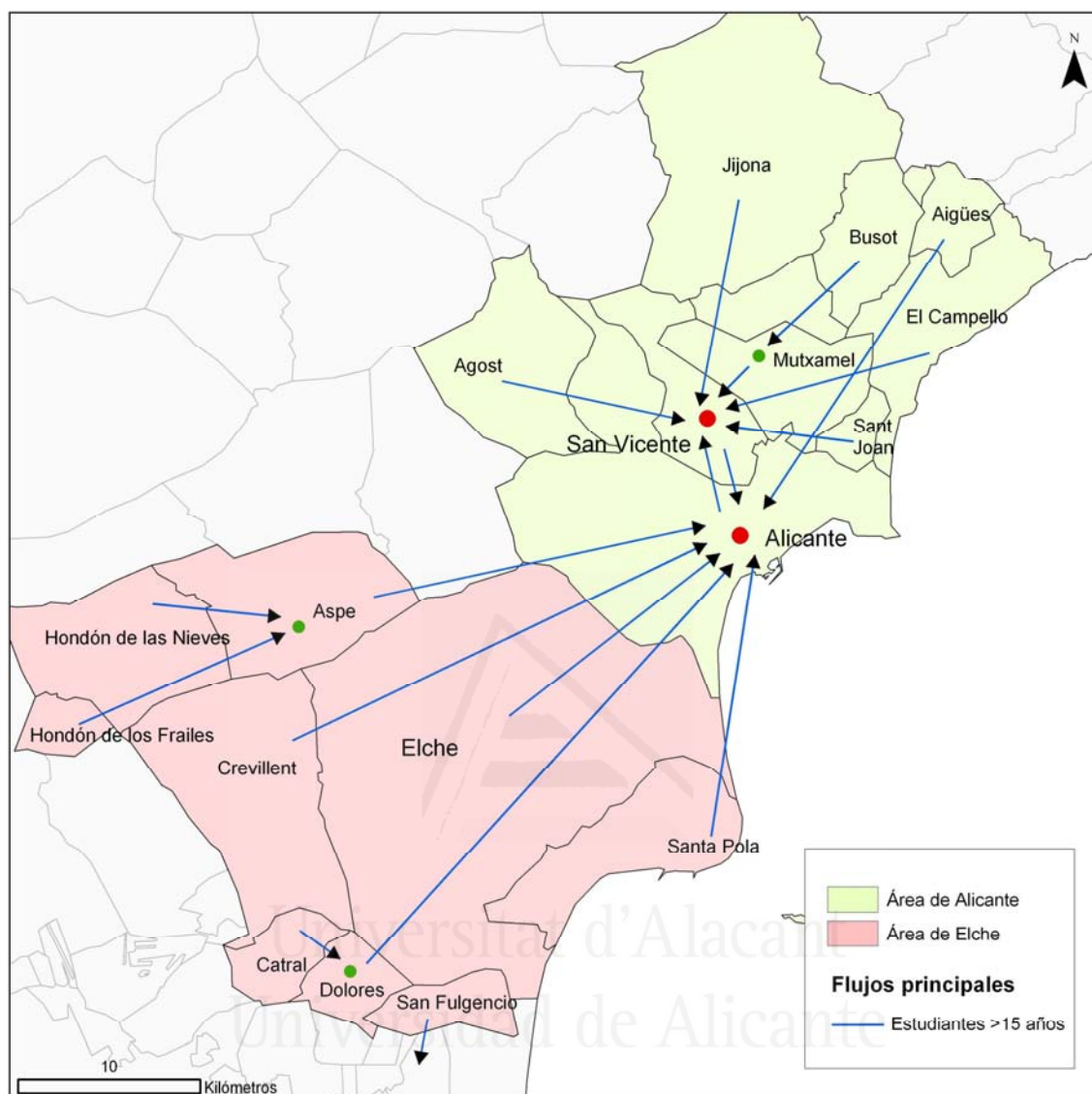
---

<sup>160</sup> Es el caso del colegio concertado “Aitana”, ligado a una institución religiosa, del centro privado “Laude Newton Collage”, donde se imparte una enseñanza bilingüe (castellano-inglés), y de algún centro público con amplia oferta en ciclos formativos.

De todos los municipios del área ilicitana, los que mantienen una relación más fuerte con Elche en el marco o “mercado” de la enseñanza son Crevillent (28,1% de estudiantes en Elche; un total de 197) y Santa Pola (23,2%; un total de 136), al igual que ocurre en el ámbito del trabajo y de la movilidad residencial. No obstante, para ambas localidades Alicante constituye un lugar de estudios más importante, ya que la capital provincial atrae al 29,2% de los estudiantes desplazados de Crevillent y al 33,2% de Santa Pola, porcentajes considerablemente más elevados si sumamos los estudiantes con estudios en San Vicente del Raspeig, el otro gran foco de atracción del área de Alicante (acoge el 18,5% de estudiantes desplazados desde Crevillent y el 28,5% desde Santa Pola).

Por último, no podemos cerrar este apartado sin hacer un breve análisis de los flujos principales de movilidad por estudios en las áreas de Alicante y Elche. El mapa 6.3 refleja de manera clara el poder de atracción de la capital provincial, por su amplia oferta de centros de enseñanza privados, estudios de Régimen Especial y módulos específicos de FP, y de la localidad de San Vicente del Raspeig, por contar en su término municipal con la Universidad de Alicante. Entre ambas captan 13 flujos principales (7 Alicante y 6 San Vicente). El resto, queda repartido entre Aspe (2 flujos), Dolores, Mutxamel y Rojales (un flujo cada una). En estos casos, los desplazamientos de los estudiantes mayores de 15 años, y más concretamente el papel de estas localidades como destino de los mismos, está condicionado por la política de adscripciones de centros llevada a cabo por la Conselleria de Educación (cuadros 6.6 y 6.7). La aplicación de esta política explica que los dos “Hondones” tengan como lugar de referencia de estudios la localidad de Aspe, ya que los centros de infantil y primaria de estas dos poblaciones están adscritos a un Instituto de Enseñanza Secundaria de Aspe. Algo similar ocurre en las relaciones entre Busot (origen) y Mutxamel (destino), Agost (origen) y San Vicente (destino), Catral (origen) y Dolores (destino), y San Fulgencio (origen) y Rojales (destino; esta última localizada en la comarca del Bajo Segura, fuera del área de Elche), todas ellas influenciadas por las adscripciones de centros.

Mapa 6.3. *Flujos principales (origen-destino) de movilidad por estudios. Estudiantes de más de 15 años, 2001*



Fuente: INE, Censo de Población 2001. Elaboración propia.

Cuadro 6.6. *Movilidad por estudios entre los municipios del área de Alicante, teniendo en consideración las adscripciones intermunicipales de centros de enseñanzas, 2001*

<b>Municipio de residencia</b>	Agost	Aigües	Busot	El Campello	Mutxamel	Sant Joan	San Vicente	Jijona	<b>Alicante</b>
Agost	-	-	-	-	-	<5	86	-	<b>75</b>
Aigües	-	-	-	6	-	-	5	-	<b>10</b>
Busot	-	-	-	6	17	<5	14	-	<b>14</b>
El Campello	-	-	-	-	<5	21	258	-	<b>212</b>
Mutxamel	-	-	-	-	-	72	218	<5	<b>187</b>
Sant Joan	-	-	-	9	13	-	359	-	<b>247</b>
San Vicente	-	-	-	-	<5	37	-	<5	<b>417</b>
Jijona	-	-	-	-	<5	<5	74	-	<b>39</b>
<b>Alicante</b>	-	-	<b>&lt;5</b>	<b>8</b>	<b>11</b>	<b>302</b>	<b>4.043</b>	<b>&lt;5</b>	
	Municipios sin centros de Enseñanza Secundaria Obligatoria o/y Bachillerato/FP.								
	Municipios de adscripción para realizar Bachillerato y/o ciclos formativos (FP)								

Fuente: INE, Censo de Población 2001, y Conselleria d'Educació, Generalitat Valenciana, *Guía de centros*, 2011.

Cuadro 6.7. *Movilidad por estudios entre los municipios del área de Elche, teniendo en consideración las adscripciones intermunicipales de centros de enseñanzas, 2001*

<b>Municipio de residencia</b>	Aspe	Catral	Crevillent	Dolores	Hondón Nieves	Hondón Frailes	San Fulgencio	Santa Pola	<b>Elche</b>
Aspe	-	-	-	-	<5	-	-	<5	<b>92</b>
Catral*	-	-	-	48	-	-	-	-	<b>24</b>
Crevillent	-	<5	-	<5	-	-	-	<5	<b>197</b>
Dolores	-	-	-	-	-	-	-	-	<b>18</b>
Hondón de las Nieves	23	-	-	-	-	-	-	-	<b>11</b>
Hondón de los Frailes	13	-	-	-	-	-	-	-	<b>6</b>
San Fulgencio*	-	-	-	<5	-	-	-	-	<b>10</b>
Santa Pola	-	-	-	-	-	-	-	-	<b>136</b>
<b>Elche</b>	-	<b>&lt;5</b>	<b>&lt;5</b>	-	-	-	<b>&lt;5</b>	<b>19</b>	
	Municipios sin centros de Enseñanza Secundaria Obligatoria o/y Bachillerato/FP.								
	Municipios de adscripción para realizar Bachillerato y/o ciclos formativos (FP)								

\*Catral. Adscripción hasta el año 2001. A partir de esta fecha entra en funcionamiento el IES de Catral, con niveles autorizados de enseñanza en Bachillerato y ESO.

\*San Fulgencio. Los Centros de Educación Infantil y Primaria (CEIP) de esta localidad están adscritos al municipio de Rojales.

Fuente: INE, Censo de Población 2001, y Conselleria d'Educació, Generalitat Valenciana, *Guía de centros*, 2011.

## 6.2. La movilidad por comercio y servicios colectivos para la población

### 6.2.1. Introducción

La ciudad real es un espacio social y funcional de residencia y trabajo, pero también de consumo (Borja, 1990; en Castañar, 1994), aunque tradicionalmente no se le haya dado tanta importancia a esta variable en la delimitación de las ciudades reales. Prácticamente todos los estudios de áreas metropolitanas abordan la integración funcional inherente a los procesos de metropolización a partir de los movimientos residencia-trabajo<sup>161</sup>. El consumo, que constituye la acción y el efecto de consumir, representa, sin embargo, una tarea esencial en el funcionamiento de las sociedades urbanas modernas, ya que se ha erigido en uno de los estandartes del modo de vida de la ciudad capitalista, al integrar funciones tan dispares como el aprovisionamiento de productos y servicios (cada vez menos “necesarios”) y el ocio. No podemos olvidar, además, su relevante papel en los procesos de segmentación social, cada vez más vinculados a los estilos de vida individuales (que el nivel de consumo permite alcanzar), frente a la tradicional segregación relacionada con los espacios residenciales y las clases sociales de pertenencia (Reques, 2010). Además, el aumento y refinamiento del consumo son coetáneos, no previos, a la producción, la movilidad de la población, las formas de crecimiento urbano y otras concausas que entretejen un denso entramado cuyas hebras atrapan, en mayor o menor medida, al comercio (Moreno Jiménez, A. y Escolano Utrilla, S., 1992).

El consumo es, por lo tanto, una pieza clave de la ciudad real, una ciudad que se nos presenta cada vez más dispersa y difusa, realidad a la que también ha contribuido de manera directa el comercio. En algunos casos por su papel destacado en la colonización y recualificación de espacios suburbanos, incluso marginales, en los que el comercio precede a la llegada de otros usos y estructuras urbanas, como las residenciales. En otros, por su capacidad para insertarse en el territorio fragmentado, con nuevas formas y fórmulas comerciales, que aprovechan los emplazamientos periféricos para captar el paso diario de sus clientes potenciales, “obligados” a recorrer distancias cada vez mayores para poder abarcar sus respectivos espacios de vida. Las estrategias territoriales

---

<sup>161</sup> El INSEE francés (Institut National de la Statistique et des Études Économiques) constituye una excepción, ya que en la delimitación de las áreas funcionales tiene en cuenta las *zones de échanges*, concepto que incluye los desplazamientos domicilio-trabajo, pero también los inducidos por las relaciones comerciales (Blanco, 2004).

del comercio abundan, por lo tanto, en la movilidad cotidiana, hasta el punto de que en la actualidad nos resulta difícil entender el consumo sin el desplazamiento (a pesar de los avances del comercio electrónico). Los desplazamientos para consumir se suelen realizar cada vez más en el ámbito de viajes multipropósito (se compra en el trayecto al trabajo, al colegio, al médico, etc.) y de ocio de fin de semana, y se organizan al margen de los límites político-administrativos, contribuyendo así a integrar territorios y consolidar “ciudades reales”.

El consumo puede ser considerado, en definitiva, como un “constructor” de ciudad, tanto desde un punto de vista morfológico como desde la perspectiva de las relaciones funcionales. En este caso, cabría preguntarse por qué si la ciudad real es el lugar básico de aprovisionamiento de productos y servicios, no se utilizan las áreas comerciales (o las subáreas comerciales), que básicamente son espacios delimitados a partir de la atracción generada por un centro aglutinador de oferta comercial (amplia y especializada), como base en la identificación y el establecimiento de ciudades reales y áreas funcionales como las metropolitanas. A nuestro entender hay una razón básica. Las áreas comerciales, como veremos en el siguiente apartado, son áreas configuradas a partir de la atracción ejercida por una localidad identificada como centro comercial, pero sobre la base de un comercio especializado (equipamiento personal, hogar, etc.), no de uso cotidiano (alimentación). Esto implica que los desplazamientos realizados en el marco del área comercial, aún considerándose como obligatorios, en la medida en que es necesario abastecerse de productos de equipamiento personal o del hogar (como la vestimenta o los muebles para nuestras residencias), dejan de ser forzosamente diarios o cotidianos. La diferencia no es baladí, ya que cabría preguntarse qué grado de integración funcional determinan los desplazamientos realizados una vez al mes para comprar algo de ropa, por poner un ejemplo. Además, la extensión del área de influencia comercial de una ciudad queda “establecida” en última instancia a partir del grado de exclusividad del producto de consumo (de acuerdo a la existencia de diferentes niveles de jerarquía comercial y urbana), y no del espacio de vida colectivo de la población, cuya determinación en el ámbito del comercio pasa por el uso más o menos frecuente de los establecimientos comerciales.

Así pues, la movilidad cotidiana obligada delimita mejor la distancia que las personas están dispuestas a realizar para conectar sus espacios de vida, detrás de los cuales podemos hallar las verdaderas “ciudades reales”. En este contexto, la movilidad residencia-trabajo emerge de nuevo como la mejor opción para estudiar y calibrar la

integración y la extensión de esos espacios. Desde el punto de vista del consumo, ese papel lo podría asumir la movilidad realizada para comprar productos cotidianos, como la alimentación. Sin embargo, ese tipo de consumo (y los consiguientes desplazamientos que genera) suele quedar circunscrito al ámbito local, cuando no al barrio, por lo que no es demasiado útil para conocer la “amplitud” de las relaciones funcionales en los territorios urbanos actuales, fuertemente fragmentados<sup>162</sup>.

Sin embargo, conviene no despreciar la información que nos aporta la movilidad por compras, ni por supuesto la de los estudios sobre áreas comerciales. La primera nos ofrece la posibilidad de profundizar en las relaciones entre las personas y el territorio, y entre unos territorios y otros, mientras que la segunda nos ayuda a valorar la influencia espacial de las cabeceras urbanas, así como la integración de las localidades en las ciudades reales, plurimunicipales o metropolitanas. En este sentido, parece evidente que las áreas comerciales exceden a las metropolitanas, por lo que no todos los municipios de las primeras están integrados en las segundas, aunque sí todas las localidades de un área metropolitana o un área urbana integrada deben pertenecer a una misma área comercial y, por supuesto, gravitar sobre la misma cabecera.

El estudio de los desplazamientos motivados por el consumo ha sido abordado en esta investigación a través del gasto realizado por los consumidores en otros municipios distintos al de residencia (gasto evadido), dato obtenido a través de encuestas, que en la Comunidad Valenciana se dispone sólo para las localidades con Plan de Acción Comercial: Aspe (2007), Catral (2008), Crevillent (2008), Santa Pola (2008) y Elche (2001), en el área ilicitana; y El Campello (2001), San Vicente (2004) y Alicante (2005), en el área de la capital provincial. Por lo que respecta a las áreas comerciales, se han tenido en cuenta las propuestas del PATECO (Estudio para el Plan de Acción Territorial Aplicado a la Distribución Comercial en la Comunidad Valenciana; Rovira, 1998), del Atlas comercial de España (1994), sobre el que se ha redactado un Atlas específico para la Comunidad Valenciana (1993), y, por último, del Anuario Económico de España (La Caixa, 2010), que incluye un apartado específico sobre comercio.

Al estudio del gasto comercial evadido y de las áreas comerciales, hemos creído oportuno añadir un pequeño análisis de las características comerciales de los municipios

---

<sup>162</sup> La consolidación de los hipermercados, basados fundamentalmente en la venta de productos cotidianos, no ha cambiado en exceso la “rutina” de la compra de proximidad, a pesar del poder de atracción (supramunicipal) que ejercen estos tipos de superficies comerciales.

de las áreas funcionales de Alicante y Elche. En el mismo, se abordan datos básicos, como el número de establecimientos comerciales o la superficie comercial total, así como dos indicadores fundamentales: el IDC (Índice de Dotación Comercial) y el ISC (Índice de Superficie Comercial). Para ello, hemos recurrido a los datos del Anuario Económico de La Caixa 2010 (datos obtenidos en 2009). Desgraciadamente, el Censo de Población todavía no ha incorporado en sus cuestionarios información básica sobre los hábitos de consumo de la población, entre los que podrían ser de una gran utilidad los referidos a los desplazamientos por compras y ocio, que constituyen sin duda uno de los tipos fundamentales de movilidad metropolitana.

### *6.2.2. La delimitación de las áreas comerciales de Alicante y Elche*

Existen multitud de definiciones sobre el concepto de área comercial, realizadas desde puntos de vista, objetivos y disciplinas distintas. No obstante, la mayoría de estas definiciones se sustentan en dos elementos, el centro comercial, entendido como cabecera o núcleo donde se concentra la oferta (suele identificarse con un municipio), y el área de atracción, que comprende todo el territorio cuya población se siente atraída comercialmente por el centro (suele identificarse con el conjunto de localidades atraídas por el comercio de la cabecera). Partiendo de esta base, diferentes autores han realizado, desde hace décadas, definiciones y explicaciones más precisas. Se han propuesto incluso clasificaciones de áreas comerciales, en función de la demanda, la oferta, la extensión, la población a la que abastecen, el método de determinación, etc. Algunas de las definiciones y conceptualizaciones de área comercial más utilizadas, han sido recopiladas por De Juan Vigaray. Entre ellas, podemos destacar las siguientes (en De Juan, 1998):

- El área comercial es la zona geográfica formada por una determinada localidad y los diferentes núcleos de población circundantes, desde donde los habitantes acuden a realizar la mayoría de sus compras (Ortega, 1987; en De Juan, 1998).
- El área comercial es la zona de atracción de un centro comercial, entendido este como el lugar geográfico donde se concentra la oferta de servicios comerciales; asimismo, se denomina radio de atracción del centro comercial a la distancia máxima que un comprador está dispuesto a recorrer para realizar sus compras (Serrano, 1990; en De Juan, 1998).



- El área comercial es el espacio geográfico cuya población se dirige con fuerte preponderancia a una localidad importante del citado espacio, para la adquisición de artículos de uso no corriente, entendiéndose por tales los bienes que no son de primera necesidad, aquellos de cierto valor que no se compran frecuentemente y que requieren de una cuidadosa elección (Tagliacarne, 1973; en De Juan, 1998).

La definición De Juan Vigaray, considera el área comercial como una zona en la que se pueden abrir puntos de venta porque cuenta con clientes suficientes para la viabilidad del proyecto, y porque éstos, además, están atraídos por los establecimientos allí localizados para satisfacer sus necesidades. Con esta definición, se introduce el punto de vista de la oferta (los comercios) en la explicación de las áreas comerciales, ya que en las definiciones anteriores las áreas comerciales son planteadas desde la perspectiva de la demanda, al ser ésta la que establece el área de compra en la que satisface sus necesidades, de acuerdo a una serie de parámetros de eficiencia o coste (distancia, tiempo, información, etc.).

Por último, el Instituto Lawrence R. Klein, de la Universidad Autónoma de Madrid, encargado de realizar los Atlas comerciales de España y la Comunidad Valenciana (1994 y 1993), así como de parte del Anuario Económico de La Caixa, define área comercial como «una extensión territorial cuya población realiza sus compras de uso no común preferentemente en un núcleo central o cabecera de área, entendiéndose por “productos de uso no común”, los bienes de cierto valor que no se compran frecuentemente y que requieren una cuidadosa elección, por lo que están excluidos productos como los alimenticios».

En todos estos casos, las áreas comerciales son entendidas como extensiones territoriales más o menos complejas, donde con frecuencia se pueden identificar subáreas comerciales internas, en las que los flujos de compra se dirigen hacia un centro comercial propio (subcabecera comercial), que puede ostentar una jerarquía comercial alta, aunque inferior a la de la cabecera del área. Las subáreas comerciales, por lo tanto, abarcan localidades menores, cuya población se dirige a comprar (productos de equipamiento personal, hogar, etc.) preferentemente a la subcabecera comercial, que a su vez es subsidiaria o dependiente de la cabecera del área. Respecto a esta última, por lo tanto, gravitan tanto subáreas comerciales enteras, como otros municipios atraídos de manera directa. En relación a este esquema de funcionamiento de las áreas comerciales, el Anuario Económico de La Caixa (2010) ofrece, sobre la base de algunas de las aportaciones de expertos aquí señaladas y de variables propuestas por el INE, una serie

de sencillas definiciones y un cuadro síntesis de interpretación, que reproducimos en las siguientes líneas:

### ÁREA COMERCIAL

Espacio geográfico formado por el conjunto de municipios cuya población se siente atraída comercialmente por el municipio de mayor equipamiento comercial de la zona, que constituye su núcleo central o cabecera. El área comercial toma el nombre de su municipio cabecera. Las áreas comerciales equivalen a "provincias económico-comerciales", sin que, evidentemente, su ámbito territorial coincida con el de las provincias "político-administrativas" conocidas.

**Cabecera de área comercial:** Municipio sobre el que gravita comercialmente, o se siente atraída, la población del resto de municipios integrados en la misma área comercial.

**Resto de área comercial:** Zona territorial constituida por todos los municipios que gravitan sobre la cabecera de área, bien directamente -gravitación directa- o a través de subáreas.

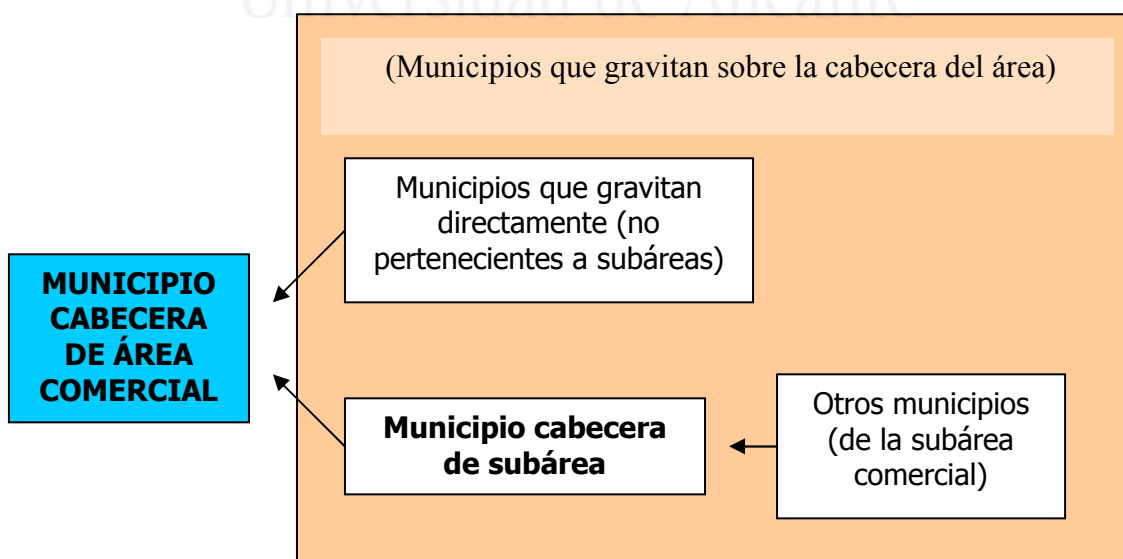
**Gravitación directa a la cabecera de área comercial:** Corresponde a los municipios que se desplazan directamente a la cabecera de área comercial para realizar sus compras importantes, sin gravitar también sobre un municipio cabecera de subárea comercial para compras menos importantes.

**Gravitación compartida:** Corresponde a los municipios que gravitan sobre más de un área comercial.

### SUBÁREA COMERCIAL

Extensión territorial constituida por varios municipios cuya población realiza sus compras con cierta habitualidad en un municipio del mismo espacio geográfico -cabecera de subárea -, que a su vez gravita sobre un municipio cabecera de área. Es decir, los municipios de las subáreas gravitan en parte sobre un núcleo (centro de subárea) y, a su vez, toda la subárea es atraída por otro núcleo (centro de área), que posee un más alto grado de especialización o intensidad comercial.

**Cabecera de subárea comercial:** Municipio sobre el que gravita comercialmente la población del resto de municipios integrados en la misma subárea comercial.



Por otro lado, conviene remarcar que el sistema de áreas y subáreas comerciales, que se van integrando unas dentro de otras a medida que se busca una mayor especialización del producto, van variando de tamaño y de *hinterland* a lo largo del tiempo (a veces de manera radical), ya que no son (únicamente) las ciudades las que atraen a los consumidores, sino sobre todo sus estructuras comerciales (Espinosa, 2009). La apertura de una gran superficie comercial planificada o la mejora de una carretera de acceso a un centro comercial pueden variar de forma significativa y rápida la composición y delimitación de algunas áreas y subáreas comerciales.

Una vez definidas y explicadas las áreas comerciales, vamos a analizar los resultados de dos estudios que abordan la delimitación y, en algún caso también la caracterización, del área y las subáreas comerciales de nuestro ámbito de estudio. Se trata del Anuario Económico de España 2010 (La Caixa), que actualiza los resultados del Atlas Comercial de España, y del Plan de Acción Territorial Aplicado a la Distribución Comercial (1998). En ambos casos, la provincia de Alicante constituye, *grosso modo*, un área comercial completa, de la que Alicante es la capital, mientras que Elche es considerada como cabecera de subárea. No obstante, la relación de localidades que conforman el área de Alicante (gravitación directa) y la subárea de Elche, varía de forma considerable entre uno y otro trabajo, como vamos a poder comprobar a continuación.

#### 6.2.2.1. Anuario Económico de España 2010

El Anuario Económico de España de La Caixa ha sido realizado por el Instituto Universitario Lawrence R. Klein (Universidad Autónoma de Madrid), que constituye un centro de referencia en España en la elaboración de estudios comerciales. Entre sus trabajos, podemos destacar los encaminados a determinar y delimitar las áreas de mercado comercial, realizados sobre la base de los desplazamientos de los consumidores. Fruto de esta línea de investigación surgieron los Atlas Comerciales de la Comunidad Valenciana (1993) y de España (1994), publicados por el Instituto Valenciano de Estadística y por el Ministerio de Comercio y Turismo, respectivamente. Estas investigaciones constituyen en cierto modo una revisión actual del Atlas Comercial de España de 1963, obra eminentemente práctica, cuyos objetivos se centraban en individualizar los centros comerciales españoles y delimitar y valorar las

áreas de atracción comercial existentes en nuestro país (en Capel, 1968)<sup>163</sup>. Para la consecución de este último objetivo, se recurrió a la realización de encuestas a los Secretarios de los ayuntamientos españoles, metodología que ha continuado usando el Instituto R. Klein en el estudio de las áreas comerciales, en cuya delimitación también ha aplicado otros métodos de investigación cuantitativos, sobre todo modelos de gravitación comercial. Concretamente, la metodología aplicada es la siguiente:

### **METODOLOGÍA UTILIZADA EN LA DELIMITACIÓN DE LAS ÁREAS COMERCIALES**

#### **Delimitación de las áreas y subáreas comerciales**

La metodología aplicada a la determinación de las áreas y subáreas comerciales se basa principalmente en modelos de gravitación comercial y encuestas a los municipios.

#### **Modelización de las gravitaciones comerciales**

Se han aplicado modelos de gravitación comercial en numerosos municipios, principalmente en los periféricos o limítrofes con otras áreas y subáreas comerciales, para delimitar las cabeceras de área o subárea por las que son atraídos. Los modelos empleados dependen de la disponibilidad de información y de las características o grado de dificultad existente, siendo los más utilizados los de Reilly (con las consideraciones de Converse) y Huff

Según nuestro análisis y para situaciones de grandes agregados, como es el caso de las áreas comerciales (donde el punto de origen está constituido por el conjunto de consumidores de un municipio y el punto de destino es el conjunto de todos los centros comerciales del municipio cabecera de área), los modelos de gravitación comercial de Reilly y Huff resultan más adecuados que los Modelos Logit; más eficaces estos últimos, en cambio, en situaciones de menor agregación (donde, por ejemplo, se consideran gravitaciones de consumidores o familias sobre un centro comercial individual).

#### **Aplicación del método de encuesta**

La modelización de las gravitaciones comerciales se complementa con la realización de una encuesta telefónica dirigida a los ayuntamientos de los municipios, principalmente a sus secretarios, y a los directores de las OCU's municipales (Oficinas de Consumidores y Usuarios).

Dicha encuesta se basa en un cuestionario de pequeña extensión y debidamente estructurado con objeto de averiguar si los consumidores del municipio encuestado se desplazan con alguna habitualidad a otros municipios para realizar las compras más importantes, la frecuencia de los desplazamientos y los tipos de comercios que visitan.

La encuesta se lleva a cabo en bastantes municipios, exceptuándose aquéllos cuya gravitación comercial resulta casi evidente, o coherente con otros municipios similares, después de la aplicación de modelos de gravitación comercial.

#### **Actualización anual de las gravitaciones comerciales**

La actualización anual de las gravitaciones comerciales de los consumidores no requiere la aplicación de la metodología expuesta anteriormente a un gran número de municipios. La investigación se centra en aquellos municipios cuya población ha podido modificar sus hábitos de desplazamiento para realizar sus compras más importantes (flujos comerciales) como consecuencia de variaciones en factores como: vías de comunicación, equipamientos comerciales, etc. Es decir, hay que identificar y analizar dichas variaciones y aplicar posteriormente modelos de gravitación y encuestas a los municipios afectados.

<sup>163</sup> El profesor Capel cita en este artículo dos antecedentes previos a la publicación del primer Atlas Comercial de España (1963). Se trata de los trabajos de Pablo Vila, geógrafo catalán que estudia el área de influencia de los mercados catalanes en 1933, y del profesor Casas Torres, que desde su Cátedra de Geografía de la Universidad de Zaragoza promovió y dirigió un intento de delimitación de las áreas de atracción de los mercados de las 50 provincias españolas (Capel, 1968).

Entre los modelos de gravitación utilizados por el Instituto Universitario Lawrence R. Klein destacan los modelos de Converse (1949), que constituye una revisión del de Reilly (1931), y Huff (1964) (todos ellos citados en La Caixa, 2010). Ambos tienen en cuenta factores como la distancia y el poder de atracción de la oferta comercial, aunque desde perspectivas diferentes: determinista en el caso de Reilly y Converse, y probabilista en el caso de Huff (La Caixa, 2010)<sup>164</sup>.

<sup>164</sup> **El modelo de gravitación comercial de Converse**, derivado del modelo de Reilly (que se basa a su vez en la ley de gravitación comercial de Newton), se puede representar mediante la siguiente fórmula:

$$D_{ab} = \frac{d}{1 + \sqrt{\frac{P_b}{P_a}}}$$

**D<sub>ab</sub>**: Límite del área o subárea comercial de la localidad o municipio "a" (cabecera de área o subárea), medido en kilómetros a lo largo de la carretera o vía de comunicación que conduce a la localidad "b" (cabecera de otra área o subárea). Dicha distancia es, por tanto, el "punto de indiferencia" entre dos municipios (a y b) en el cual los consumidores serían indiferentes a comprar o gravitar comercialmente en cualquiera de dichos dos municipios. Los municipios situados entre "a" y el "punto de indiferencia" gravitan comercialmente sobre "a", mientras que los situados entre el "punto de indiferencia" y "b" gravitan sobre "b".

**d**: Distancia en kilómetros a lo largo de la carretera más importante entre "a" y "b". Se sustituye por el "tiempo de viaje" cuando un municipio situado entre "a" y "b" está comunicado con una y otra cabecera de área por carreteras de distinta categoría (por ejemplo, una carretera normal y una autovía).

**P<sub>a</sub>**: Población del municipio "a"

**P<sub>b</sub>**: Población del municipio "b".

El modelo introduce la variable "equipamiento comercial de grandes superficies y cadenas" (grandes almacenes, hipermercados, centros comerciales y cadenas comerciales importantes), en los casos donde no existe una gran correlación entre las variables "población" y "equipamiento comercial de grandes superficies y cadenas".

**Respecto al modelo de Huff**, se aplica principalmente en aquellos casos en que existe duda sobre la gravitación de un municipio sobre más de dos cabeceras (de área o subárea). El modelo de Huff se puede expresar de la forma siguiente:

$$P_i = \frac{S_j^\alpha T_{ij}^\beta}{\sum_{k=1}^n S_k^\alpha T_{ik}^\beta}$$

**P<sub>ij</sub>**: Probabilidad de que un consumidor de un municipio *i* (punto de origen) se desplace a un municipio *j* determinado (punto de destino).

**S<sub>j</sub>**: Metros cuadrados de superficie de venta de las grandes superficies (centros comerciales, grandes almacenes, hipermercados, grandes superficies especializadas) y cadenas de tiendas especializadas ubicadas en el municipio *j*.

**S<sub>k</sub>**: Metros cuadrados de superficie de venta de las grandes superficies y cadenas ubicadas en el municipio *k*.

**T<sub>ij</sub>**: Tiempo empleado en el desplazamiento para llegar de la base *i* del consumidor al municipio *j*.

**T<sub>ik</sub>**: Tiempo empleado en el desplazamiento para llegar de la base *i* del consumidor al municipio *k*.

**α**: Parámetro que refleja la sensibilidad del cliente al equipamiento comercial existente (metros cuadrados de grandes superficies y cadenas).

**β**: Parámetro que refleja la sensibilidad del cliente al tiempo de desplazamiento.

**n**: Número de municipios considerados por el consumidor como otros posibles centros de atracción, además del municipio *j*.

Aplicando esta metodología se elaboró, con datos referidos a 1 de enero de 1992, aunque publicado en 1993, el **Atlas Comercial de la Comunidad Valenciana**, que propone tres áreas comerciales (una por cada provincia de la región) y 12 subáreas, de las cuales 5 corresponden a la provincia de Alicante: Alcoy, Elche, Elda, Orihuela y Villena. El área comercial de Alicante comprende las cinco subáreas mencionadas y 67 localidades que gravitan directamente sobre la cabecera del área. Estas localidades ocupan prácticamente toda la fachada litoral de la provincia, a excepción de los tramos de costa de Elche, Orihuela y Pilar de la Horadada. En conjunto, según este estudio, el municipio de Alicante atrae de manera directa a casi el 50% de las localidades de la provincia (cuadro 6.8). Este resultado se nos antoja, sin embargo, difícil de asumir, ya que entre estas localidades se encuentran algunas cuya relación tradicionalmente ha sido más intensa con Valencia que con Alicante (Denia, Ondara, etc.), incluso en términos de distancia real (Pego, Adsubia, etc.). Además, parece poco probable que en las fechas de la realización del trabajo, Benidorm, la capital turística de la región, no asumiera todavía el papel que le corresponde como gran centro comercial del litoral norte alicantino. Por lo que respecta a Elche, aparece como cabecera de una subárea con 13 municipios, la mayoría pertenecientes a la comarca vecina de la Vega Baja.

Cuadro 6.8. *Municipios adscritos al Área comercial de Alicante y a la subárea comercial de Elche según el Atlas Comercial de la Comunidad Valenciana, 1992*

<b>Municipios que gravitan directamente sobre la cabecera del área de Alicante</b>			
<b>Alicante</b>	Busot	Novelda	Santa Pola
Adsubia	Calpe	La Nucia	Sella
Agost	Callosa d'En Sarrià	Ondara	Senija
Aigües	El Campello	Orba	Tàrbena
Alcalalí	Denia	Orxeta	Teulada
Alfaz del Pi	Finestrat	Parcent	Tibi
Algueña	Gata de Gorgos	Pedreguer	Tormos
Altea	Guardamar del Segura	Pego	Torremanzanas
Aspe	Hondón de los Frailes	Setla, Mirarrosa y Mirafior	Torreveja
Beniarbeig	Hondón de las Nieves	Polop	(La) Vall d'Ebo
Benichembla	Ibi	Ràfol d'Almúnia	(La) Vall de Gallinera
Benidoleig	Jijona	Relleu	(La) Vall de Laguart
Benidorm	Llíber	La Romana	(El) Verger
Benimeli	Monforte del Cid	Sagra	Villajoyosa
Benissa	Monóvar	Sant Joan	Xàbia
Benitachell	Mutxamel	Sanet y Negrals	Xaló
Bolulla	Murla	San Vicente	
<b>Municipios integrantes del subárea de Elche</b>			
<b>Elche</b>	Benijófar	Daya Nueva	Formentera del Segura
Albatera	Catral	Daya Vieja	Rojales
Almoradí	Crevillent	Dolores	San Fulgencio

Fuente: IVE, Atlas Comercial de la Comunitat Valenciana, 1992. Elaboración propia.

El Atlas Comercial de la Comunidad Valenciana dio paso al Atlas Comercial de España, que no introduce ninguna novedad en la delimitación y composición de las áreas valencianas, y en fechas más recientes a los trabajos sobre áreas comerciales integrados en el **Anuario Económico de España**. En el último publicado (año 2010), la provincia de Alicante queda integrada por un área comercial que abarca la provincia y algunos municipios de Murcia, Albacete y Valencia (un total de 11, todos ellos mediante gravitación compartida). A su vez, el área comercial de Alicante comparte localidades de nuestra provincia con las áreas de Murcia y Valencia. Se trata de 37 municipios, 18 integrados, también mediante gravitación compartida, en el área de Valencia (subáreas de Ontinyent, Gandía y de forma directa respecto a Valencia), y 19 en la de Murcia (subárea de Yecla y de forma directa respecto a Murcia). De estos datos se deduce que la influencia comercial de Alicante es inferior, desde un punto de vista territorial (aunque no sólo), a la ejercida por Murcia y Valencia, cuyas áreas comerciales respectivas penetran en territorio alicantino bastante más allá de las localidades fronterizas, sobre todo en las comarcas del Bajo Segura, al sur, y de La Marina Alta y El Comtat, al norte.

El área comercial de Alicante, cuya cabecera es, como es lógico, la capital provincial, cuenta con 9 subáreas comerciales, que son las siguientes: Alcoy-Concentaina (8 municipios contando la subcabecera), Benidorm (10), Benissa (6), Denia-Ondara (12), Elche (14), Elda-Petrer (9), Orihuela (14, uno de ellos en Murcia), Torrevieja (7) y Villena (7, de los cuales 3 se sitúan en Albacete y Valencia), a las que hay que añadir el área de gravitación directa de Alicante (un total de 16 localidades; 4 en Murcia y Albacete). Este resultado, plasmado cartográficamente en el mapa 6.4, se aproxima mucho más que el ofrecido por los Atlas a la delimitación de las áreas funcionales de la provincia, tomando como referencia el criterio de la movilidad laboral (áreas de cohesión y sobre todo centralidad). Además, la propuesta de delimitación comercial del Anuario Económico de 2010 da un mayor protagonismo a las ciudades medias de la provincia, que juegan un papel crucial en la vertebración territorial de la misma, mientras que reduce de manera considerable el ámbito de influencia comercial de la cabecera, al menos mediante gravitación directa. En efecto, Alicante atraía directamente a 66 localidades en 1992 (Atlas Comercial), mientras que en 2010 (Anuario Económico) esa cifra se ha visto reducida a 15.

El área comercial de Alicante (considerando sólo los municipios atraídos de forma directa) está constituida por las localidades del área funcional de Alicante

(delimitada a través de la centralidad laboral), más dos municipios de la comarca de L'Alcoià (Ibi y Tibi) y uno del Medio Vinalopó (Monforte del Cid)<sup>165</sup>. Sin embargo, aunque la mejora de las comunicaciones ha permitido mantener e incluso incrementar la atracción comercial de la capital sobre estos municipios, desde el punto de vista de los mercados de trabajo y de residencia se está todavía muy lejos de una posible integración funcional. Ibi y Tibi se hallan más próximos a los ámbitos de trabajo y residencia de los municipios vecinos de Castalla y Onil, con los que constituyen la subcomarca de la Hoya de Castalla, aunque sin llegar a alcanzar entre todos ellos el grado de relación determinado por las áreas de cohesión. Monforte del Cid, por su parte, mantiene una dependencia mayor con el mercado de trabajo de Novelda, población con la que sostiene una relación de centralidad laboral recíproca, aunque la construcción de urbanizaciones residenciales en la carretera de conexión con Alicante y Elche, seguramente hará que en un futuro próximo Monforte estreche aún más las relaciones con estas dos localidades.

La subárea de Elche, por su parte, está integrada por 14 municipios: los 9 del área funcional de Elche (según la centralidad laboral), tres de la Vega Baja (Albatera, San Isidro y Daya Nueva) y dos del Medio Vinalopó (La Algueña y La Romana). Respecto a la delimitación propuesta por el Atlas Comarcal de la Comunidad Valenciana, Elche parece que amplía su influencia en el Medio Vinalopó, de donde atrae a 5 nuevas localidades, mientras que pierde protagonismo en el Bajo Segura, comarca a la que pertenecían 11 de las 13 localidades del área comercial de Elche delimitada en 1992, frente a las 6 que continúan en la actualidad (según el Anuario Económico de 2010). La mejora de las comunicaciones con Aspe, a través del desdoblamiento de la CV-84 (2002), sin duda ha reforzado la posición de Elche como centro de atracción (y difusión) comercial, laboral y residencial en el sur de la comarca del Medio Vinalopó. En cambio, el crecimiento demográfico y comercial experimentado en los últimos años por Orihuela y Torrevieja (Bajo Segura), seguramente explica la reorientación de algunos flujos comerciales hacia estas dos localidades, en detrimento de otras como Elche o incluso Alicante.

En general, la delimitación propuesta por el Anuario Económico de La Caixa del área comercial de Alicante (gravitación directa) y de la subárea de Elche no introduce

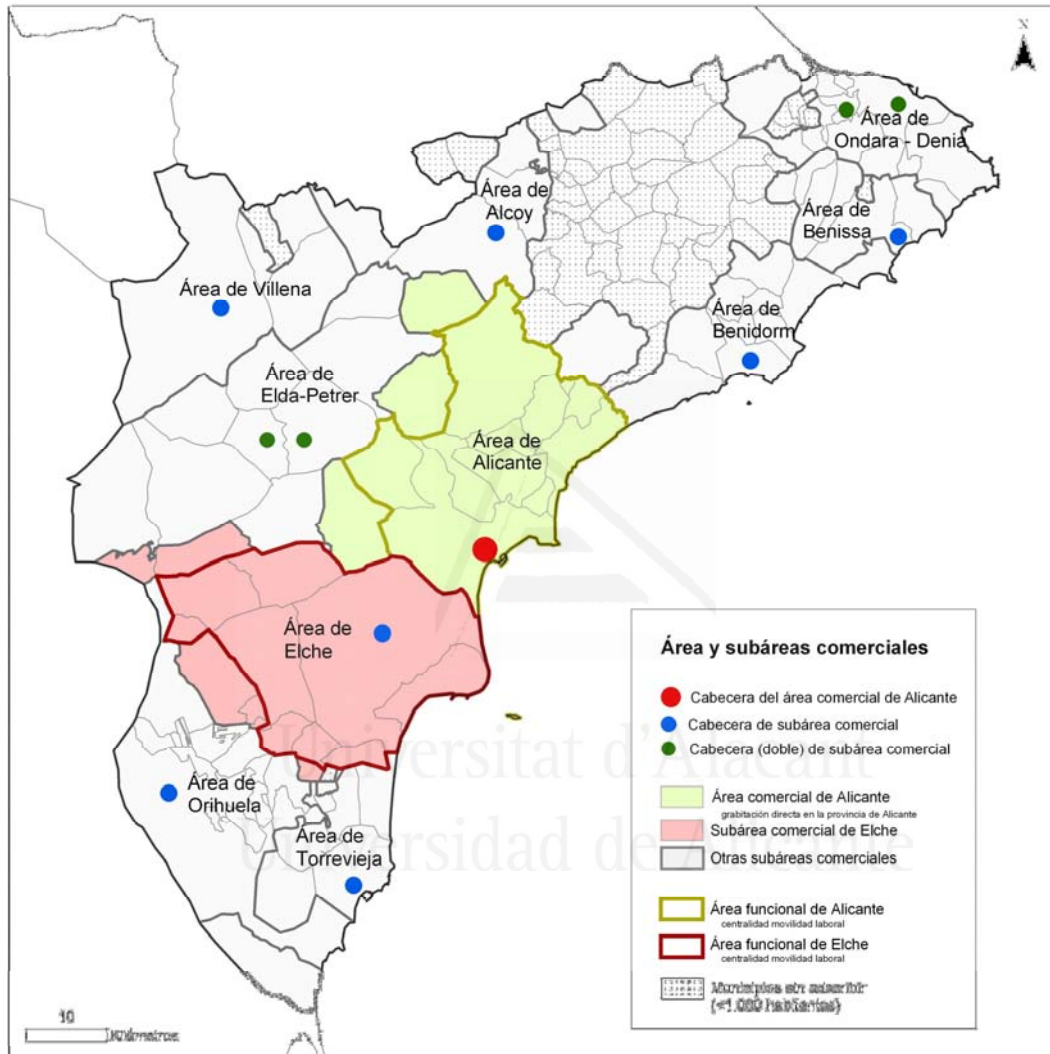
---

<sup>165</sup> No consideramos aquí los 4 municipios del área de Alicante pertenecientes a Murcia (Yecla y Jumilla) y Albacete (Almansa y Alpera), atraídos mediante gravitación compartida, al no presentar continuidad espacial con el área de gravitación directa.



ningún elemento disonante respecto a la composición de las áreas funcionales de ambas localidades, ya que todos los municipios que las integran forman parte, a su vez, de las respectivas áreas comerciales.

Mapa 6.4. Área y subáreas comerciales de Alicante según el Anuario Económico de España 2010



Área comercial de Alicante		Subárea comercial de Elche	
Alicante	Almansa (Albacete)	Elche	La Algueña
Agost	Alpera (Alpera)	Albatera	La Romana
Albuñol	Jumilla (Murcia)	Aspe	San Isidro
Bualb	Yoda (Murcia)	Carta	San Fulgencio
El Campello		Cherredon	Santa Pola
Elche		Daya Nueva	
Ijona		Elcheora	
Monforte del Cid		Hondón de las Nieves	
Musubera		Hondón de las Huercas	
San Vicente			
San Juan			
Tibi			

Nota: Sólo están cartografiadas las localidades del área pertenecientes a la provincia de Alicante.  
Fuente: La Caixa. Anuario Económico de España 2010. Elaboración propia.

#### 6.2.2.2. Plan de Acción Territorial Aplicado a la Distribución Comercial (PATECO, 1998)

El Estudio elaborado para el Plan de Acción Territorial Aplicado a la Distribución Comercial –PATECO– (Rovira, 1998) surge como un encargo de la Dirección General de Comercio de la Conselleria de Empleo, Industria y Comercio de la Generalitat Valenciana al Consejo de Cámaras de Comercio de esta comunidad autónoma. En este estudio se analizan con detalle el marco territorial de la actividad comercial en la Comunidad Valenciana y la estructura comercial de sus distintas áreas funcionales (oferta, demanda, cuotas comerciales y balance comercial). El Estudio constituye el trabajo básico para la puesta en marcha del PATECO, que se concibe como un instrumento de ordenación supramunicipal contemplado en el conjunto de Planes Urbanísticos regulados por ley (Ley 6/1994 de 15 de noviembre). Su objetivo fundamental es contribuir a la consecución «de un comercio eficiente y moderno, al servicio de los consumidores, que actúe como factor de reequilibrio territorial, respetando el ejercicio de la libertad de empresa» (Rovira, 1998). Para ello, propone orientar la ordenación de la actividad comercial de acuerdo a una serie de principios y criterios, entre los que podemos destacar, por su impacto territorial, los siguientes:

- Minimizar los costes de desplazamiento de los consumidores desde sus lugares de residencia a los de compra, aproximando los equipamientos comerciales a los consumidores.
- Favorecer el reequilibrio territorial, potenciando los centros en los que se basa la articulación del territorio valenciano y fomentando su consolidación como centros estructurantes de sus áreas de influencia.
- Reconocer el papel estratégico del equipamiento comercial de carácter supramunicipal como vertebrador territorial y “reforzante” de la cohesión social.
- Posibilitar y prever la implantación de establecimientos comerciales en el territorio, teniendo en cuenta la adaptación necesaria a los procesos urbanos recientes: extensión de las áreas residenciales, aumento de las interrelaciones de los núcleos periféricos de las áreas urbanas y crecimiento en torno a las grandes infraestructuras y equipamientos que generan espacios de nueva centralidad.

Estos propósitos tienen una gran trascendencia, ya que según el citado Estudio deben contemplarse en las decisiones de las administraciones públicas valencianas sobre cualquier asunto de ordenación comercial. Constituyen, por lo tanto, un marco de referencia clave a la hora de abordar la composición y la delimitación de las áreas comerciales, así como su finalidad, lo cual influye, a su vez, en multitud de cuestiones relacionadas con el equipamiento comercial. Por ejemplo, en la elaboración de los informes pertinentes sobre la autorización de grandes superficies comerciales de venta minorista<sup>166</sup>, cuya implantación suele tener un fuerte impacto en las jerarquías urbanas.

El proceso de determinación de las áreas comerciales en la Comunidad Valenciana es considerado por los autores del Estudio como un problema metodológico, ya que a pesar de identificar diversas soluciones, muy pocas estiman adecuadas para los objetivos que persiguen. Por este motivo, renuncian a la delimitación de las áreas comerciales a través de modelos analíticos, como los gravitacionales, y de métodos empíricos, como los basados en encuestas sobre hábitos de compra y flujos de gasto. Además, consideran las áreas comerciales elaboradas en los Atlas Comerciales de España como poco fiables cuando la escala territorial de intervención es grande (es decir, en niveles territoriales pequeños). El problema fundamental, según los autores, es que las aportaciones “clásicas” no identifican bien los núcleos que, debido a su dotación de equipamientos, generan polaridad supramunicipal, ni caracterizan las áreas de una forma eficiente a partir del papel estratégico en los objetivos de cohesión y vertebración a los que debe tender un plan regulador como es el PATECO.

Por todo ello, finalmente los redactores del trabajo optaron por utilizar las áreas funcionales adoptadas en el Plan de Desarrollo Urbanístico de la Comunidad Valenciana (en el que profundizaremos algo más en el siguiente capítulo) como áreas comerciales. El Plan de Desarrollo Urbanístico (PDU), elaborado por la Conselleria de Obras Públicas, Urbanismo y Transportes en 1995, nace con la finalidad de conseguir el equilibrio territorial y el desarrollo sostenible del territorio valenciano, objetivo que, tal y como hemos podido apreciar, hace suyo el Estudio elaborado para el PATECO.

La base de las áreas funcionales propuestas por el PDU son los núcleos urbanos cuyos equipamientos y funciones generan atracción e influencia en un entorno

---

<sup>166</sup> «La aprobación o modificación de planes que tengan por objeto calificar suelo en el que sea posible la implantación de grandes superficies comerciales de venta al detall, se someterá a consulta o informe de la Conselleria competente en materia de Comercio Interior. Los programas que determinan la apertura, modificación o ampliación de dichas actividades se aprobarán previa la autorización exigida en el artículo 17 de la Ley 8/1986, del comercio, de la Generalitat» (artículo 43 de la Ley 6/1994, de 15 de noviembre, de la Generalitat Valenciana, Reguladora de la Actividad Urbanística).

supramunicipal. Estos núcleos, que pueden ser ciudades individuales o áreas urbanas integradas por más de un municipio, son analizados y clasificados (jerárquicamente) en función de 4 variables: El tamaño funcional (sintetizado a partir de datos de población, formación, consumo y vivienda), la centralidad urbana (determinada a partir de las funciones más representativas de las ciudades: servicios, equipamientos, etc.), la cualificación urbana (analizada a través de variables indicativas de adaptación y modernidad: formación, empresas innovadoras, servicios y equipamientos evolucionados, etc.) y la dinámica urbana (la tendencia de crecimiento demográfico, económico, etc.). Apoyándose en estas variables, el PDU estima un Sistema Nodal de Referencia (ese el nombre que recibe oficialmente) con 6 niveles diferentes de jerarquía urbana, para los que se proponen una serie de áreas de influencia, más atomizadas conforme desciende el nivel de jerarquía:

- Nivel 1: Valencia
- Nivel 2: Valencia y Alicante
- Nivel 3: Valencia, Alicante, Elche-Crevillent y Castellón
- Nivel 4: Valencia, Alicante, Elche-Crevillent, Castellón, Sagunto, Gandía, Benidorm, Alcoy y Elda-Petrer
- Nivel 5: Valencia, Alicante, Elche-Crevillent, Castellón, Sagunto, Gandía, Benidorm, Alcoy y Elda-Petrer, Alzira, Xàtiva, Ontinyent, Denia y Orihuela
- Nivel 6: Valencia, Alicante, Elche-Crevillent, Castellón, Sagunto, Gandía, Benidorm, Alcoy, Elda-Petrer, Alzira, Xàtiva, Ontinyent, Denia, Orihuela, Vinaròs, Benicarló, Onda, Vall d'Uixó, Segorbe, Llíria, Requena, Sueca, Villena y Novelda

Según el Estudio, de todos los niveles, el sexto es el que presenta una distribución más equilibrada, al ser las diferencias de tamaño y superficie mucho más acotadas que en niveles inferiores, de ahí que este nivel se presente como un excelente caracterizador del funcionamiento real del territorio en materia de provisión de bienes y servicios de carácter supramunicipal, y sea posible su utilización como una escala intermedia entre la provincia y el municipio. Así mismo, se señala que proporciona una representación ajustada a los propósitos del estudio, ya que trasciende de la mera función de caracterizar las áreas comerciales, definidas únicamente por variables relativas a la oferta y la demanda comercial, configurando un modelo territorial en el

que la localización de nuevos equipamientos comerciales debe contribuir a consolidar y no a desvertebrar el territorio.

Las áreas comerciales propuestas para el PATECO son, en conclusión, las áreas funcionales generadas a partir de los *hinterland* propios de los núcleos urbanos de nivel jerárquico 6, según contempla el Plan de Desarrollo Urbanístico de la Generalitat Valenciana. En total son 24 áreas, en las que deben integrarse todos los municipios de la región. Las cabeceras comerciales son los citados núcleos de nivel 6, aunque en algunos casos pueden estar acompañadas por otras localidades significativas del área (son los casos de Orihuela, en cuya área aparece también Torrevieja como cabecera; de Benidorm, que incorpora a Villajoyosa; de Elche, con Crevillent, etc.).

No obstante, la Oficina de Comercio y Territorio de la Comunidad Valenciana, que es la oficina técnica encargada de realizar los planes de acción comercial, ha realizado en los últimos años diversas actualizaciones respecto a las áreas comerciales del PATECO, que afectan tanto a la demarcación de las mismas como a la definición y caracterización de los núcleos urbanos que la conforman. Estas actualizaciones pueden apreciarse en el Atlas Socio-Comercial de la Comunidad Valenciana, publicado en 2009 en su página web ([www.pateco.es](http://www.pateco.es)). En el mismo, se recogen las áreas comerciales señaladas anteriormente, cuya delimitación responde a los mismos propósitos y principios conceptuales, pero reducidas en número a 21, al unirse Vinaròs con Benicarló e integrarse Llíria en Valencia y Onda en Castellón. Sin embargo, lo más interesante desde el punto de vista territorial es la nueva caracterización que se hace de los núcleos urbanos de las áreas comerciales, que va más allá de la habitual diferenciación entre las cabeceras de área y subárea. Según se contempla en este trabajo, los núcleos pueden ser:

- **Supercabeceras comerciales.** Constituyen el nivel más alto dentro de la jerarquía de municipios comerciales, ya que abarcan una gran extensión superficial que puede comprender el ámbito de varias áreas comerciales e incluso desbordar el espacio regional valenciano.
- **Cabeceras de área comercial.** Constituye el segundo nivel dentro de la jerarquía de municipios comerciales. Tiene consideración de cabecera comercial aquel municipio sobre el que gravita comercialmente la población del resto de municipios integrados en la misma área comercial.
- **Subcabeceras comerciales:**
  - **Con subáreas comerciales.** Constituyen el tercer nivel dentro de la jerarquía de municipios comerciales. Son municipios que, aun poseyendo una oferta comercial de menor tamaño que la de la cabecera,

son capaces de generar un espacio propio formado por municipios de los que atraen habitualmente gasto.

- **Sin subáreas comerciales.** Algunos municipios, aun contando con tamaños poblacionales y ofertas comerciales potentes, ven limitada su capacidad de generar un área de influencia propia, generalmente por la proximidad de cabeceras comerciales muy potentes o de otras subcabeceras.

- **Nodos de Apoyo al Sistema Comercial:**

- **Urbano** (NASCU). Este sistema está constituido por aquellos municipios ubicados en el entorno próximo de cabeceras comerciales con los que pueden conformar áreas urbanas integradas con urbanizaciones o continuos urbanos. Su funcionalidad y capacidad de atracción comercial complementa a la de la cabecera, incrementando su grado de proyección territorial.
- **Interior** (NASCI). Constituyen este sistema aquellos municipios ubicados en el espacio territorial interior/rural de la Comunidad Valenciana y que, por las funciones urbanas y comerciales que ejerce, permite que un número determinado de municipios de su entorno posea vínculos de dependencia con los mismos. Estos nodos no suelen ofrecer funciones de alto valor añadido, pero consiguen articular el territorio y dinamizarlo económicamente.
- **Litoral** (NASCL). Municipios que se sitúan en la franja litoral valenciana y que, en la mayoría de los casos, se han especializado en la actividad turística, generando dinámicas económicas particulares.

Teniendo en cuenta estas consideraciones, las áreas de Alicante y Elche quedan configuradas por un número de localidades muy desigual: 14 Alicante y 4 Elche (mapa 6.5). En el área de Alicante, cuya capital adopta el papel de supercabecera<sup>167</sup>, están integrados todos los municipios de la comarca de L'Alacantí, más los cuatro núcleos de la Hoya de Castalla (en la comarca de L'Alcoià). A pesar del tamaño del área, ningún otro núcleo alcanza el nivel de subcabecera, probablemente por la proximidad de la capital, que deja poco margen de crecimiento comercial (más allá de lo generado por los procesos de descentralización económica) al resto de localidades. No obstante, 6 núcleos adoptan el papel de nodos de apoyo al sistema comercial del área: Ibi y Jijona como nodos de apoyo interiores, San Vicente y Mutxamel como nodos de apoyo urbanos y Sant Joan y El Campello como nodos de litoral. Sin entrar demasiado en disquisiciones, creemos que el nodo urbano de Mutxamel debería de ser en realidad de

---

<sup>167</sup> En la explicación que se hace en el Atlas Socio-Comercial de la Comunidad Valenciana de la función de los núcleos urbanos sólo se considera como supercabecera comercial a Valencia. Sin embargo, en la cartografía de las áreas comerciales Alicante sí está contemplada dentro de esta categoría.

Sant Joan, ya que esta localidad ofrece una extensión del comercio urbano de Alicante, plenamente diferenciado del comercio turístico que caracteriza el litoral, a pesar de que Sant Joan lleva el nombre de la mayor playa del municipio de Alicante, lo que a menudo genera confusión sobre su verdadera naturaleza.

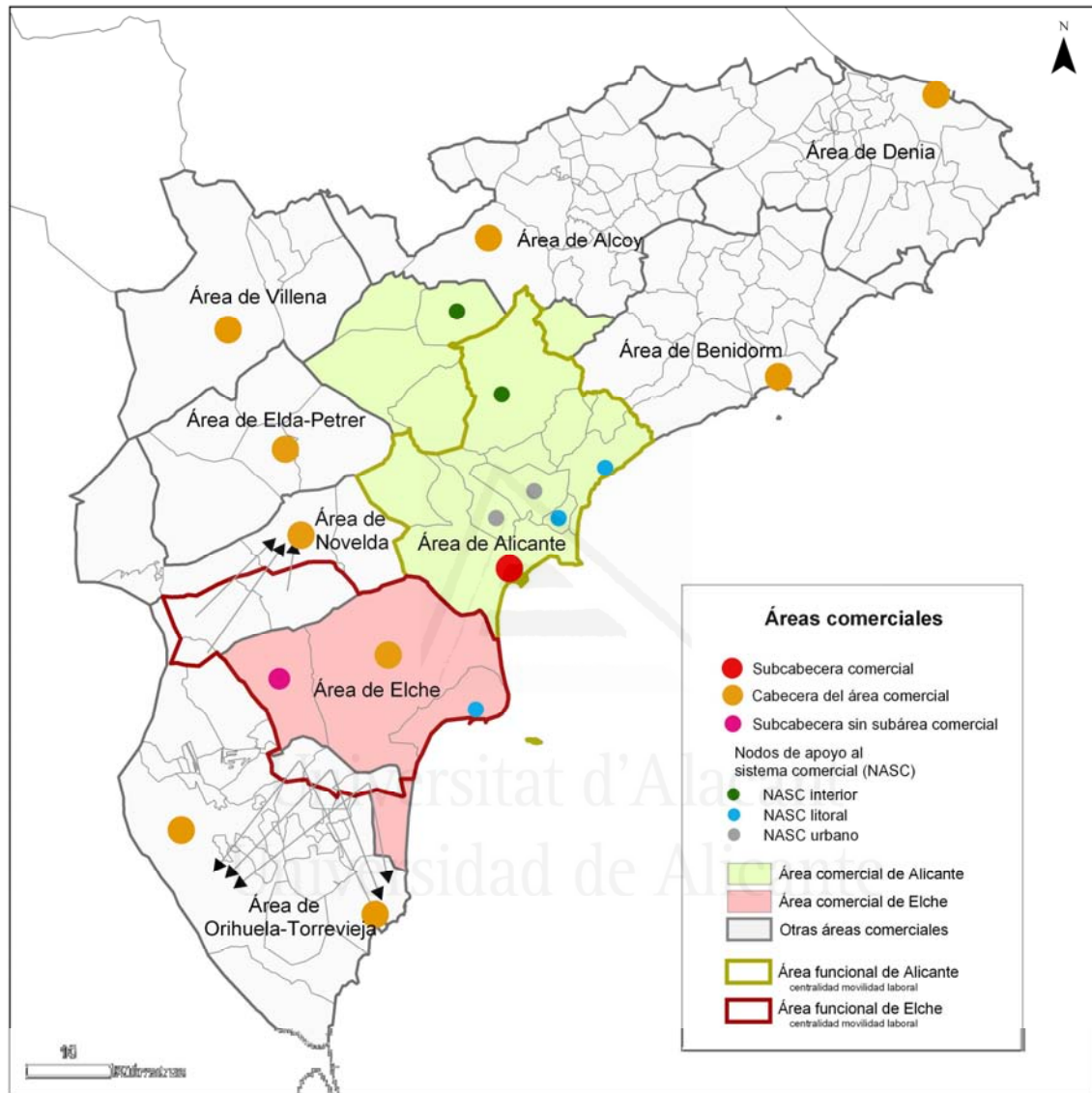
Por lo que respecta a Elche, su área comercial queda integrada (sólo) por los tres municipios del Baix Vinalopó (Elche, Crevillent y Santa Pola) y la población de Guardamar, en el Bajo Segura. Curiosamente, esta última localidad no pertenecía al área de Elche ni en el Atlas Comercial de la Comunidad Valenciana de 1993 ni en la revisión del Anuario Económico de España de 2010. Algo comprensible si tenemos en cuenta que esta localidad se sitúa a tan solo 14 km de Torrevieja, subcabecera del área comercial Orihuela-Torrevieja, frente a los 24 que le separan de Elche. Ciertamente, la delimitación del área no se ha realizado sobre la base de las relaciones entre la oferta y la demanda comercial, sino a través de un conjunto de variables funcionales, como hemos puesto de manifiesto. Sin embargo, resulta cuanto menos extraño que las relaciones funcionales entre Elche y Guardamar hayan determinado la integración de la segunda en el área de la primera, cuando los indicadores de movilidad laboral, residencial y estudiantil, no parecen apuntar hacia esa dirección. Por poner un ejemplo bastante significativo, Guardamar desplaza diariamente a 197 trabajadores a Torrevieja, por 91 a Alicante, 83 a Elche y 82 a Rojales (INE, Censo de Población de 2001).

Además, tampoco se ha tenido en cuenta en la determinación del área de Elche las relaciones con otras localidades de su entorno, como Catral, Dolores o Aspe, con las que tradicionalmente la capital ilicitana ha mantenido una estrecha vinculación. Resulta “sospechosa”, por último, la coincidencia entre el área funcional-comercial de Elche ideada por el PDU e incorporada al PATECO, con una de las propuestas (no oficiales) de comarcalización de la Comunidad Valenciana, que integraba la localidad de Guardamar en el Bajo Vinalopó, atendiendo a criterios de tipo lingüístico y cultural.

Así pues, el área funcional de Elche delimitada atendiendo al criterio de la centralidad laboral, excede la propuesta del PDU y del PATECO, cuando por lógica, las áreas comerciales tienden a sobrepasar los límites de las áreas urbano-funcionales, premisa que sí se cumple en las delimitaciones de los Atlas de la Comunidad Valenciana de 1993 y del Anuario de España de 2010. La cuestión tiene cierta trascendencia, habida cuenta de que detrás de la delimitación de las áreas comerciales del PATECO hay una política activa de intervención y ordenación comercial, que busca en última instancia el reequilibrio territorial. Cabe preguntarse, en este sentido, si ello

podiera representar una coerción (es de suponer que no intencionada) a la expansión natural de la influencia ejercida por la ciudad de Elche.

Mapa 6.5. *Áreas comerciales de Alicante y Elche según el Plan de Acción Territorial Aplicado a la Distribución Comercial en la Comunidad Valenciana, 1998*



Área comercial de Alicante		Área comercial de Elche
Alicante	Oril	Elche
Agost	San Vicente	Crevillente
Albufera	Santi Joan	Guardamar del Segura
Bunol	Tíbar	Santa Pola
Castalla		
El Campello		
Ibiza		
Jijona		
Muscardel		

Fuente: La distribución comercial minorista en la Comunidad Valenciana. PATECO (Estudio para el Plan de Acción Territorial Aplicado a la Distribución Comercial, 1998). Elaboración propia.



### 6.2.3. *Las características comerciales de los municipios de las áreas de Alicante y Elche*

Una vez analizadas las propuestas de delimitación de las áreas comerciales de Alicante y Elche, corresponde caracterizar los territorios acotados. Sin embargo, conviene recordar que el objetivo de esta investigación no es estudiar las áreas de influencia comercial, sino aprovechar la atracción ejercida por los equipamientos comerciales (y los consiguientes desplazamientos por consumo) para profundizar en el estado de las ciudades reales de Alicante y Elche, con el propósito último de avanzar un poco más hacia su caracterización y “delimitación”<sup>168</sup>. Por ese motivo, el espacio de estudio en este apartado no será ninguna de las propuestas sobre áreas comerciales analizadas. Nos centraremos en las localidades de las áreas de Alicante y Elche que hemos venido utilizando hasta ahora, delimitadas a partir de la variable de la centralidad laboral, al constituir un marco de partida lo suficientemente amplio (y acotado) como para poder trabajar con soltura en la hipótesis de partida, centrada en la búsqueda de la ciudad real o ciudades reales (urbanas o metropolitanas) del territorio Alicante-Elche.

Para realizar esta breve caracterización, nos vamos a apoyar en datos básicos relativos a la demanda y la estructura de la oferta comercial minorista, aunque sin entrar en detalles sobre el comportamiento de los consumidores o los tipos de establecimientos de los centros comerciales. Concretamente analizaremos el número y la superficie de las actividades comerciales, tomando como referencia de la demanda la suma de habitantes de cada localidad. A partir de estos datos, también hemos podido calcular dos indicadores básicos, el Índice de Dotación Comercial (IDC) y el Índice de Superficie Comercial (ISC). Los datos corresponden al año 2009 (y a 1999 en el caso de los establecimientos comerciales) y han sido obtenidos de dos fuentes básicas, el Padrón de Habitantes (INE) y el Anuario Económico y Estadístico de La Caixa.

Una primera aproximación al cuadro resumen de los rasgos comerciales de las localidades de las áreas de Alicante y Elche (cuadro 6.9 y mapas 6.6 y 6.7), nos lleva a constatar que el número de actividades comerciales (oferta) de los municipios está estrechamente relacionado con el número de sus habitantes (demanda); a más población, más oferta comercial, algo lógico, teniendo en cuenta los principios de libre mercado en los que descansa el sistema económico vigente. No obstante, esta regla no está exenta de

---

<sup>168</sup> El criterio de la movilidad por compras no se contempla como un verdadero criterio de delimitación, aunque puede ayudar a constatar o verificar la existencia de áreas urbanas o metropolitanas.

matices, ya que hay muchos factores que pueden hacer variar la proporcionalidad entre la oferta y la demanda. Entre estos podemos destacar el grado de especialización en la función residencial, la existencia de mercados turísticos, el “aislamiento” de los núcleos de consumo y la propensión de la oferta a concentrarse en las localidades más pobladas (en las ciudades con más población la oferta comercial suele ser mayor, incluso en términos relativos, aunque la concentración de la demanda también permite ampliar el tamaño de las superficies comerciales y, por consiguiente, reducir su número, con lo cual los indicadores de dotación comercial de los grandes núcleos urbanos no siempre son los más altos<sup>169</sup>). Teniendo en cuenta estos factores, y apoyándonos en el IDC (indicador que relaciona el número de actividades comerciales existentes en una localidad con su número de habitantes –Nº de actividades/1.000 habitantes–) y en el ISC (superficie de venta/1.000 habitantes), hemos distinguido y caracterizado los siguientes espacios municipales:

- Municipios residenciales turísticos. Es el caso de de Santa Pola, en el área de Elche y, en menor medida, de El Campello, en la de Alicante. Se trata de municipios desarrollados comercialmente, ya que a la demanda interna hay que sumar la presencia de miles de turistas (fundamentalmente de 2ª residencia) que, durante los meses estivales, llegan a quintuplicar la población residente de ambas localidades. Así, El Campello alcanza el 18,4‰ de IDC, que es la cifra más alta de las localidades del “periurbano” de Alicante. En Santa Pola, donde la influencia de la oferta comercial de la capital es algo menor, el IDC se dispara hasta el 23,4‰, la más elevada de todo nuestro ámbito de estudio. En ambos casos el ISC supera, además, la barrera de los 2.000 m<sup>2</sup>/1.000 habitantes.
- Nuevas localidades residenciales de “interior”. Dentro de este grupo podemos considerar las localidades de Aigües (6,6‰ de IDC) y Busot (5,7‰), en el área de Alicante, y de Hondón de los Frailes (10,7‰) y San Fulgencio (8,6‰), en el área de Elche. Todas ellas han evolucionado en los últimos años hacia espacios de función casi exclusivamente residencial, donde cohabitan residentes nacionales y extranjeros. Se trata de localidades pequeñas, con escasa oferta comercial, ya que el aumento de la población, a veces considerable (caso de San Fulgencio), no ha ido aparejado con el de

---

<sup>169</sup> Madrid, por ejemplo, tiene un 16,4‰ de índice de dotación comercial, por el 22,3‰ de Alicante, el 18,6‰ de Elche o el 23,3‰ de Barcelona.

los equipamientos comerciales, sobre todo de los de compra ocasional, debido a la proximidad con otros núcleos comerciales vecinos más desarrollados.

- Núcleos de “autonomía” comercial (pequeños centros comerciales tradicionales). Se trata de municipios donde todavía está fuertemente representada la estructura comercial tradicional, formada por una amplia red de pequeños establecimientos comerciales, entre los que destacan los de compra cotidiana. Son los casos de Agost (19,3‰ de IDC) y Jijona (18,6‰), en el área de Alicante, y de Aspe (18‰), Catral (15,6‰), Dolores (16,8‰) y Hondón de las Nieves (17,8‰), en el área de Elche. Los indicadores de estas poblaciones apuntan a valores medio-altos, con una proporción importante de establecimientos de alimentación (todos ellos superan la media provincial de establecimientos dedicados a la alimentación: el 31,1%<sup>170</sup>). Además, se puede constatar que el IDC es más elevado cuando la independencia comercial (por lejanía, aislamiento o “autonomía” funcional) respecto al mercado de las cabeceras de las áreas es mayor.
- Núcleos urbanos integrados en las cabeceras. En estos espacios encontramos dos situaciones diferentes. Por un lado, los municipios próximos a Alicante y Elche en los que su desarrollo comercial está relacionado, al menos en parte, con los procesos de difusión productiva surgidos de las cabeceras de área. Es el caso de Sant Joan (18‰ de IDC), respecto a Alicante, y de Crevillent (21,8‰), respecto a Elche. Esta última presenta el segundo IDC más alto de toda el área de Elche, mientras que Sant Joan ostenta el record de ISC de todo el ámbito de estudio, con 5.834 m<sup>2</sup>/1.000 hab., más del doble del que presenta la capital provincial, lo cual pone de manifiesto la fuerte implantación que en esta localidad han tenido los grandes equipamientos comerciales, emplazados mayoritariamente alrededor de la N-332 que atraviesa el municipio. Sin embargo, no todas las localidades periurbanas han evolucionado de esta manera. Otras, como Mutxamel y San Vicente, han crecido mucho en el ámbito residencial, aunque no tanto en el comercial, ya que la cabecera, de donde provienen sus “nuevos” habitantes, constituye todavía un centro comercial muy fuerte (a pesar de los emergentes procesos

---

<sup>170</sup> La Caixa. Anuario Económico 2010.

de descentralización), lo que dificulta el desarrollo de este sector en ambas localidades. Como consecuencia, el valor del IDC quizás no se corresponde con el tamaño demográfico de estos núcleos, al menos en lo que se refiere a San Vicente (53.126 habitantes en 2009; un 15,2‰ de IDC).

- Centros comerciales de referencia: las cabeceras de área. La capital constituye, sin ningún tipo de duda, el centro comercial más importante de toda la provincia. Concentra alrededor de 7.500 actividades comerciales, que representan casi 850.000 m<sup>2</sup> de superficie. Sin duda, estas cifras dependen en buena medida de la existencia de una fuerte demanda interna (334.757 habitantes en 2009), cuya concentración refuerza, a su vez, la función comercial de la ciudad, al acoger a los establecimientos más especializados, que disponen de áreas de mercado que exceden los límites del propio municipio. En consecuencia, el IDC de Alicante alcanza el 22,3‰, valor que se sitúa por encima de las medias de la provincia de Alicante (20,6‰), la Comunidad Valenciana (19,7‰) y España (19,8‰). El ISC, por su parte, sobrepasa los 2.500 m<sup>2</sup>/1.000 habitantes, cifra que sólo superan Sant Joan y Elche. Esta última localidad es el segundo gran polo comercial de la provincia y el tercero de la región, por delante de la capital castellanense. Aglutina casi 4.300 actividades comerciales, con un IDC del 18,6‰ y un ISC de 2.561,3 m<sup>2</sup>. Aún siendo un centro comercial muy importante en el sur de la provincia de Alicante, su oferta comercial y su capacidad de atracción están limitadas, en parte, por la proximidad con la capital provincial.

Respecto a la evolución reciente de la oferta comercial, las situaciones son muy dispares. En la mayoría de las localidades de las áreas de Alicante y Elche las actividades comerciales han crecido de forma considerable entre 1999 y 2009. Dejando al margen los núcleos menos poblados, en los que pequeñas oscilaciones de la actividad comercial pueden hacer variar de manera considerable las cifras relativas (de incremento o decrecimiento), merece la pena detenerse en el caso de Elche, que ha visto crecer un tercio (33,1%) su oferta comercial entre 1999 y 2009, ocho puntos por encima de lo experimentado por Alicante. Ese incremento, al que acompaña una importante diversificación de la oferta comercial, se enmarca en un contexto general de terciarización de la economía ilicitana, y está provocando cambios en la conducta de consumo de los residentes de algunas localidades vecinas (Aspe, Catral, etc.), que

comienzan a considerar a Elche como su primera referencia comercial, por delante incluso de Alicante.

Cuadro 6.9. *Actividades e indicadores comerciales en los municipios de las áreas de Alicante y Elche*

Municipios	Población 2009	Actividades comerciales minoristas*				IDC	ISC
		1999	2009	1999/2009 (%)	Superficie de venta 2009 (m2)		
<b>ÁREA DE ALICANTE</b>							
Agost	4.810	81	93	14,8	9.320	19,3	1.937,6
Aigües	1.064	8	7	-12,5	343	6,6	322,4
<b>Alicante</b>	<b>334.757</b>	<b>5.940</b>	<b>7.449</b>	<b>25,4</b>	<b>839.961</b>	<b>22,3</b>	<b>2.509,2</b>
Busot	3.148	9	18	100,0	2.023	5,7	642,6
El Campello	26.511	365	488	33,7	57.371	18,4	2.164,0
Jijona	7.516	151	140	-7,3	8.473	18,6	1.127,3
Mutxamel	22.510	235	291	23,8	26.481	12,9	1.176,4
San Vicente	53.126	660	805	22,0	116.705	15,2	2.196,8
Sant Joan	21.939	307	394	28,3	127.985	18,0	5.833,7
TOTAL	475.381	9.755	11.694	19,9	1.188.662	24,6	2.500,4
<b>ÁREA DE ELCHE</b>							
Aspe	20.180	287	364	26,8	31.780	18,0	1.574,8
Catral	8.745	85	136	60,0	13.844	15,6	1.583,1
Crevillent	28.609	491	625	27,3	70.671	21,8	2.470,2
Dolores	7.427	127	125	-1,6	12.061	16,8	1.623,9
<b>Elche</b>	<b>230.112</b>	<b>3.220</b>	<b>4.285</b>	<b>33,1</b>	<b>589.393</b>	<b>18,6</b>	<b>2.561,3</b>
Hondón de las N	2.862	34	51	50,0	4.186	17,8	1.462,6
Hondón de los F	1.214	12	13	8,3	2.017	10,7	1.661,4
San Fulgencio	12.030	63	103	63,5	11.838	8,6	984,0
Santa Pola	31.760	567	744	31,2	69.926	23,4	2.201,7
TOTAL	342.939	4.886	6.446	31,9	805.716	18,8	2.349,4
Prov. Alicante	1.917.012	31.787	39.531	24,4	4.856.737	20,6	2.533,5
Com. Valenciana	5.094.675	89.873	101.594	13,0	12.558.013	19,7	2.464,9
España	46.745.807	837.418	925.116	10,5	105.798.959	19,8	2.263,3

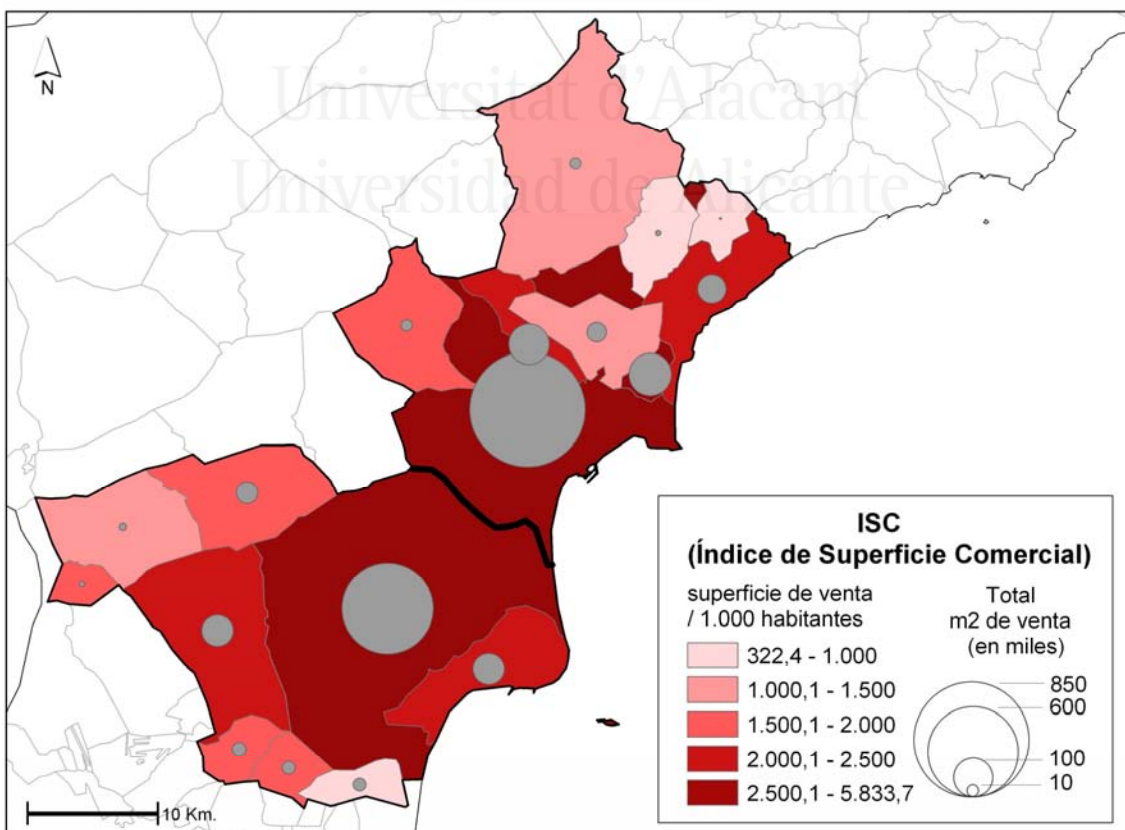
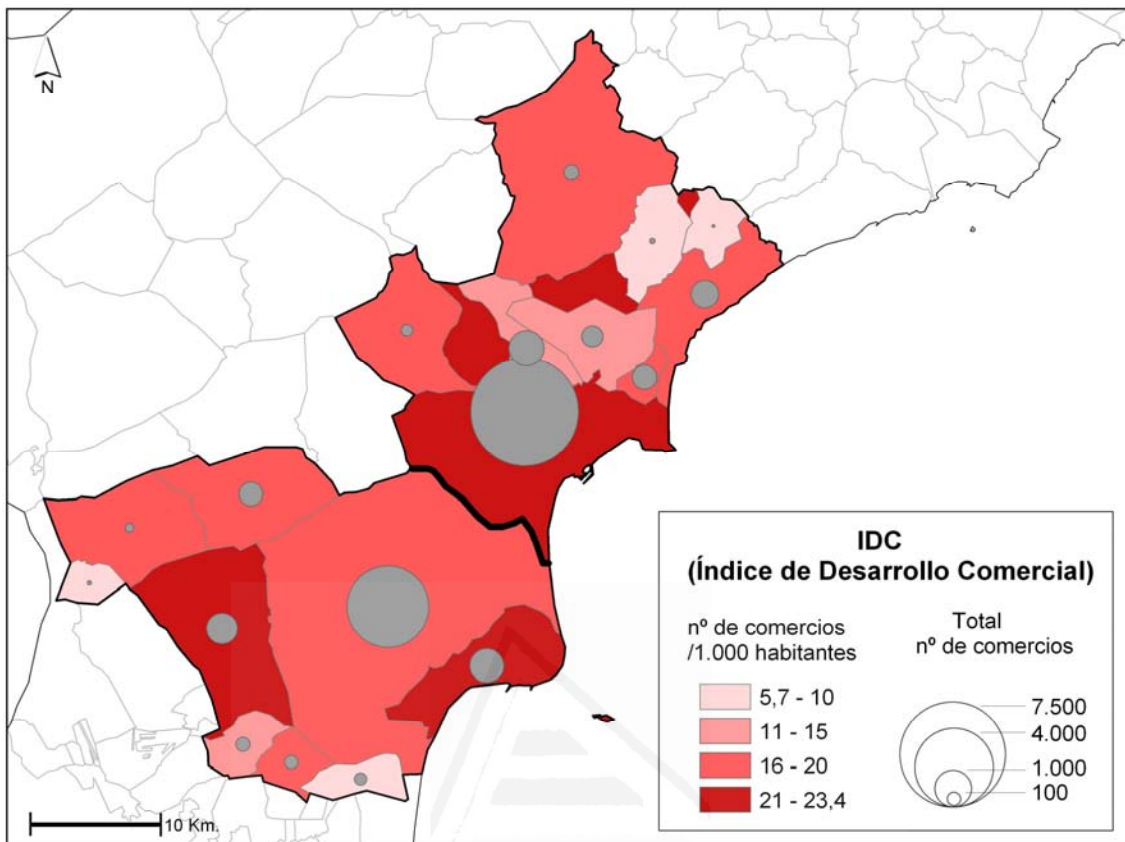
\*Actividades comerciales minoristas. El número de actividades comerciales puede considerarse una aproximación a la de establecimientos comerciales, de los que no existe información censal (un establecimiento comercial puede tener una o varias actividades).

IDC: Índice de Dotación Comercial (nº de comercios minoristas / 1.000 habitantes).

ISC: Índice de Superficie Comercial (superficie de venta / 1.000 habitantes).

Fuente: La Caixa. Anuario Económico de España 2010. Elaboración propia.

Mapas 6.6. y 6.7. Índice de Dotación Comercial e Índice de Superficie Comercial en los municipios de las áreas de Alicante y Elche, 2009



Fuente: La Caixa. Anuario Económico de España 2010. Elaboración propia.

#### *6.2.4. Los desplazamientos por comercio y ocio y el papel de los GEC (Grandes Equipamientos Comerciales) en las áreas de Alicante y Elche*

El análisis de los desplazamientos realizados para comprar se puede realizar estudiando la evasión del gasto de los habitantes de una localidad. A través de este dato podemos saber la proporción de dinero que los residentes de un municipio destinan a comprar fuera de los límites del mismo, así como el centro o los centros de destino de ese gasto. Estos datos nos aproximan, en buena medida, al nivel jerárquico (comercial) de las localidades de residencia y de “compra”, de acuerdo a las diferentes capacidades de retención y atracción comercial. La premisa de partida es la desigual frecuentación que se hace a los establecimientos comerciales, según las características de los productos de consumo, lo que influye de manera decisiva en las jerarquías comerciales y en los principios de localización de los establecimientos de venta (Moreno, A. y Escolano, S., 1992). Así, los productos de uso cotidiano, por su uso frecuente, suelen ofertarse en comercios de localización casi ubicua, mientras que los más ocasionales se concentran en unos pocos puntos de venta. Estos últimos, que requieren de un mayor umbral de demanda e implican actos de compra con búsqueda de intensidad media, son los que generan más atracción comercial (Casares y Rebollo, 1996; en De Juan, 1998); es decir, más polaridad o centralidad comercial, debido fundamentalmente a que el número de establecimientos que los ofertan es menor, además de su tendencia a la concentración espacial.

Entre los bienes de uso cotidiano, que también reciben el nombre de “no especializados” o “bienes diarios” (lo que indica de forma explícita la alta frecuencia de uso y consumo), destacan los de alimentación, aunque también se contemplan en este apartado los de droguería e higiene. Los ocasionales o “especializados”, ofrecen productos de equipamiento personal (ropa, calzado, etc.), del hogar (decoración, menaje, muebles, etc.) y otros, como los libros, la música, los productos informáticos o los pequeños electrodomésticos.

Para analizar la movilidad por compras (a través de la evasión del gasto) hemos recurrido a los datos que nos ofrecen los Planes de Acción Comercial (PAC), obtenidos a través de encuestas a los residentes de las localidades que cuentan con este documento de planificación. Desafortunadamente, no son todas las que forman parte de las áreas de Alicante y Elche, ya que este tipo de plan de acción no es obligatorio, y su realización depende en buena medida de la iniciativa de los gobiernos locales. Por este motivo, sólo

disponemos de los PAC de Elche, Aspe, Catral y Crevillent, en el área de Elche, y de Alicante, San Vicente del Raspeig y El Campello, en el área de Alicante. Faltan 11 municipios, aunque la muestra con la que contamos es lo suficientemente amplia como para poder aproximarnos, sin demasiada distorsión, a la capacidad de atracción de las cabeceras de área y al grado de dependencia que las localidades que las integran tienen respecto a éstas.

Un primer acercamiento a la relación entre el gasto total de los residentes y el gasto evadido (cuadro 6.10), permite tener una idea bastante clara del nivel de autonomía o dependencia del comercio local de los municipios en cuestión. *Grosso modo*, se puede afirmar que a mayor proporción de gasto evadido sobre el total del gasto de los residentes de una localidad, menor es la autonomía del mercado comercial municipal, lo cual implica una menor capacidad del comercio interno de retener el gasto de los residentes. Las causas de esa “fuga” de capital, para cuya concreción ha de haber movilización o desplazamiento de los consumidores, son fundamentalmente dos: la falta o escasez de una demanda que permita sostener el comercio más ocasional, lo cual “obliga” a los residentes a consumir los citados productos fuera de la localidad de residencia, y la competencia ejercida por uno o varios centros comerciales próximos, donde la oferta comercial es más amplia y diversa, dificultando así la respuesta del comercio local para poder abastecer de ese tipo de productos a su demanda (potencial) interna. Estos dos factores no sólo no son excluyentes, sino que a menudo aparecen vinculados. Así ocurre en las localidades de las áreas de Alicante y Elche, que cuentan con una oferta comercial limitada, tanto por el tamaño de la demanda interna (sólo Santa Pola y San Vicente sobrepasan los 30.000 habitantes), como, sobre todo, por la presencia cercana de dos grandes centros comerciales (Alicante y Elche), con capacidad para abastecer de productos ocasionales e inusuales a un mercado que excede sus límites municipales.

Así, se puede explicar el elevado gasto evadido de localidades como El Campello, cuya oferta comercial, aún con la afluencia extra de la demanda turística, “deja” escapar más del 40% del total del gasto comercial de sus residentes. Algo parecido ocurre con San Vicente, a pesar de ser una localidad con más de 50.000 habitantes, lo que en otros territorios garantizaría, sin duda, la presencia de una oferta comercial lo suficientemente amplia y diversa como para abastecer sin problemas a la demanda interna. En el área de Elche, salvo en la localidad de Catral (42,7% de gasto



evadido), no se alcanzan porcentajes tan elevados, aunque la evasión del gasto de los tres municipios restantes sobre los que disponemos datos sobrepasa el 20%.

Cuadro 6.10. *Gasto comercial y gasto comercial evadido de los residentes en los municipios (con Plan de Acción Comercial) de las áreas de Alicante y Elche*

Municipios (año Plan)	Gasto residentes	Gasto evadido	
		Total (millones de euros)	% sobre gasto residentes
Área de Alicante			
El Campello (2001)	35,1	15,2	43,3
San Vicente (2004)	87,9	35,6	40,5
Alicante (2005)	989,8	18,3	<b>1,9</b>
Área de Elche			
Aspe (2007)	71,2	14,2	20,0
Catral (2008)	31,6	13,5	42,7
Crevillent (2008)	101,9	26,7	26,2
Santa Pola (2008)	120,8	31,6	26,2
Elche (2001)	567,5	6,7	<b>1,2</b>

Fuente: Planes de Acción Comercial (El Campello, San Vicente, Alicante, Aspe, Catral, Crevillent, Santa Pola y Elche). Cámaras Oficiales de Comercio, Industria y Navegación de la Comunidad Valenciana. Conselleria de Industria, Comercio e Innovación, Generalitat Valenciana. Elaboración propia.

Alicante y Elche, en cambio, no alcanzan siquiera el 2% de gasto evadido, lo que nos da una idea del papel que ocupan estas dos localidades en la jerarquía comercial de la provincia. Alicante es la cabecera del área comercial “provincia de Alicante”, tal y como se apunta en el Atlas Comercial de España y en el Anuario Económico de La Caixa, mientras que Elche es la cabecera de la subárea del mismo nombre, aunque su oferta comercial es tan amplia que bien podría ostentar el papel de capital comercial del sur de la provincia. Ambas cuentan con un importante volumen de población (Alicante 334.329 habitantes y Elche 230.354 en 2011), que sustenta y garantiza la viabilidad de la oferta comercial de cada localidad. No obstante, la dimensión de sus respectivas ofertas comerciales responde también a la existencia de una demanda externa, que tiene en estos dos núcleos una referencia básica cuando se trata de adquirir productos ocasionales. La demanda exterior proviene sobre todo de municipios más o menos próximos, aunque la mejora reciente de las infraestructuras de comunicación ha sido determinante en la ampliación del *hinterland* de las dos localidades, a pesar del desarrollo comercial que en este tiempo han experimentado las cabeceras comarcales del resto de la provincia, en las que desde hace unos años vienen instalándose grandes equipamientos planificados (es el caso de Alcoy, con el centro comercial “Alzamora”;

de Elda-Petrer, con Carrefour y el centro comercial “Bassa el Moro”; de Orihuela, con “Ociopía” y la “Zenia Boulevard”; de Torrevieja, con los centros de Carrefour y “Habaneras”; o de Benidorm-Finestrat, con el centro comercial “La Marina”).

En Alicante y en Elche, por lo tanto, la población local no se ve obligada a buscar los productos ocasionales en otra ciudad, de ahí el reducido gasto evadido que presentan (cuadro 6.10), salvo que el mismo sea de una enorme excepcionalidad, como ocurre con algunos productos de lujo, en cuyo caso la referencia más próxima suele ser Valencia y, en última instancia, Madrid y Barcelona. La atracción comercial de Alicante y Elche está relacionada, igualmente, con la importancia que estas dos localidades tienen como centros de trabajo y de dotaciones y equipamientos en servicios públicos (universidades, hospitales, equipamientos de medicina especializada, centros de justicia, etc.). Sin olvidar que Alicante es la capital provincial, condición que le permite disponer de una amplia representación de delegaciones autonómicas y nacionales, además de ser la sede de la Diputación provincial. Todo ello incide de manera destacada en la capacidad de atracción de consumidores y, por ende, en la dimensión de la oferta comercial de las dos localidades, ya que en la actualidad gran parte de las compras se realiza en los llamados viajes “multipropósito”. Es decir, se compra aprovechando que se lleva a los niños al colegio, se realizan trámites administrativos, se acude a la consulta médica, se va al trabajo, etc., o bien como una opción de ocio, con amigos o en familia (Moreno, A. y Escolano, S., 1992). En el cuadro 6.11 se puede apreciar como las visitas a Alicante y Elche no siempre están vinculadas a las compras (algo menos de un 40% de los visitantes excusa ese motivo), aunque muchas de las visitas que se dirigen a ambas localidades por otros motivos, acaban finalmente consumiendo dentro de las mismas.

Cuadro 6.11. *Motivos de visita a las ciudades de Alicante y Elche*

Motivo principal de la visita	Alicante	Elche
Para ir de compras	37,5%	36,7%
Por ocio (copas, tomar algo, descanso, playa, etc.)	23,4%	15,7%
Para comer o cenar (restaurante)	8,7%	0,7%
Por trabajo	7,9%	8%
Por visita a familiares, amigos, etc.	6,0%	24,3%
Otros motivos	16,5%	14,6%
Total	100%	100%

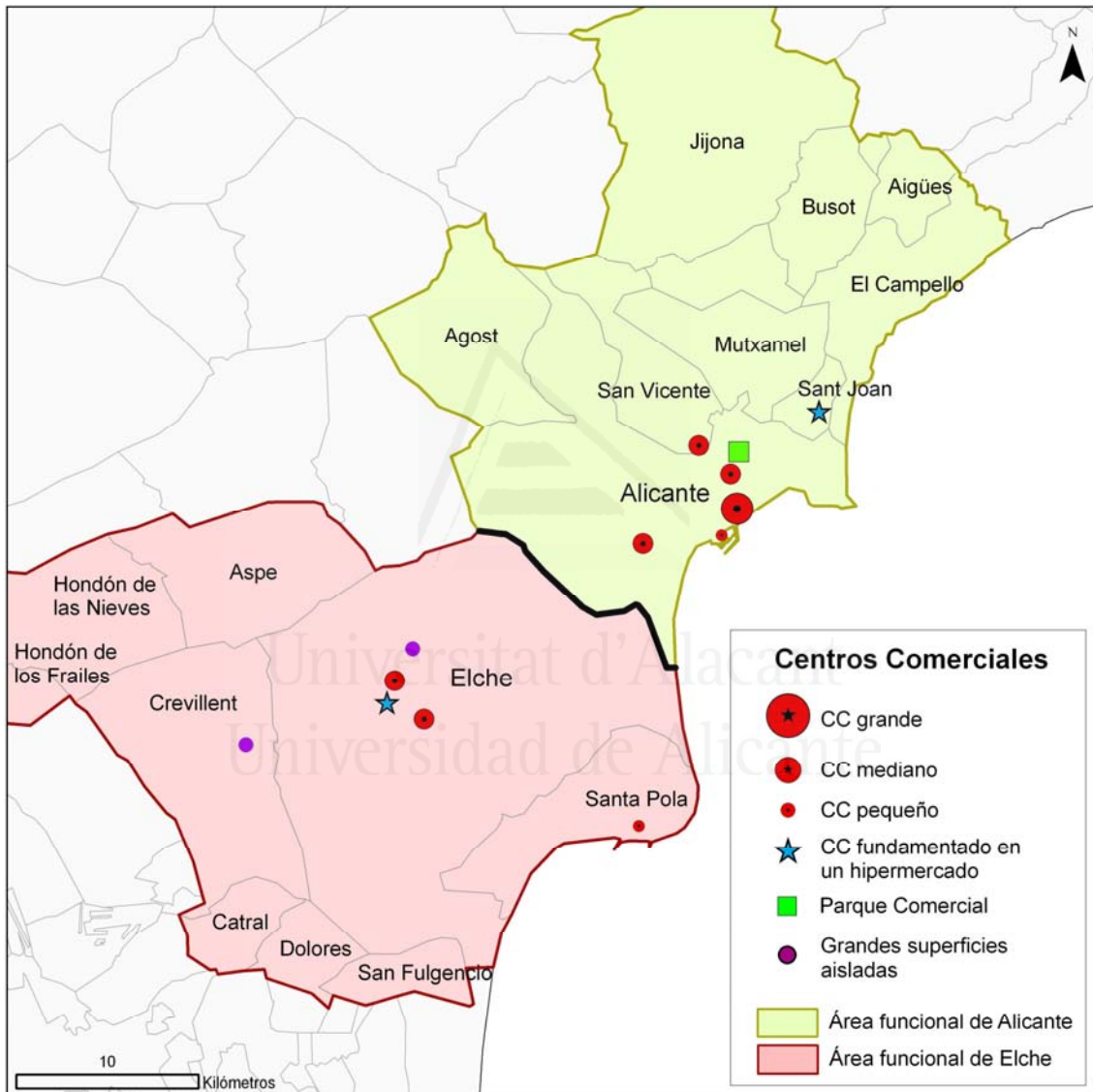
Fuente: Generalitat Valenciana y Cámaras Oficiales de Comercio, Industria y Navegación de la Comunidad Valenciana, *Planes de Acción Comercial PATECO* (Alicante -2005- y Elche -2001. Elaboración propia.

En este contexto, resulta de enorme importancia la función asumida por los grandes equipamientos comerciales de la periferia, en los que el ocio se ha integrado plenamente. Estos equipamientos, según Russell Schiller (en Espinosa, 2009), han colonizado las periferias urbanas en tres oleadas diferentes: la primera corresponde con la instalación de grandes superficies destinadas a la alimentación, cuyo emblema es sin duda el hipermercado; la segunda coincide con el asentamiento de grandes establecimientos comerciales a lo largo de las principales vías de acceso de las ciudades, creando de forma espontánea corredores en los que se instalan mueblerías, superficies de bricolaje, etc.; la tercera, por último, está protagonizada por la irrupción de los centros comerciales planificados, que desde la periferia consiguen por primera vez hacer la competencia a las áreas urbanas centrales, gracias a la integración en un mismo espacio de comercios de productos de equipamiento personal (hasta ese momento prácticamente inexistentes en los establecimientos de la periferia) y de dotaciones de ocio y hostelería. El emplazamiento de estos centros comerciales de “última generación” en los nodos de comunicación de las periferias urbanas responde a la necesidad de ubicarse en espacios amplios, por el tamaño de la superficie comercial ofertada y por la instalación de grandes áreas de aparcamiento, pero también, como estrategia para acercarse a una demanda cada vez más dispersa en el ámbito residencial y más obligada a realizar largos desplazamientos para abarcar sus espacios de vida.

Si duda, la presencia de hipermercados y sobre todo de centros comerciales planificados en una localidad, implica automáticamente una mejora de la posición de la misma en la jerarquía urbana/comercial, al suponer un reclamo muy importante para la población de los municipios del entorno. De esta situación se han aprovechado, sin duda, tanto Alicante como Elche, que concentran la mayor parte de centros comerciales planificados de la provincia. Alicante, que desde hace algunos años ha apostado muy fuerte por este tipo de equipamientos, cuenta en la actualidad con cinco centros comerciales planificados dentro de la localidad (más una galería urbana), junto con otros dos más localizados en los municipios vecinos de Sant Joan (hipermercado con galería) y San Vicente. Elche se ha incorporado más recientemente a esta estrategia, aunque ya dispone de dos centros comerciales y un hipermercado con galería, a los que se les sumará en breve una gran superficie de bricolaje. En el área de Elche encontramos un pequeño centro comercial más, en Santa Pola, que depende en buena medida de la multiplicación de la demanda en la temporada turística, y de un gran equipamiento de bricolaje en Crevillent, cuyo emplazamiento en la N-340 ha supuesto un punto más en

la sutura urbana de esta vía, que une la localidad “de las alfombras” con Elche. Una relación de todos estos grandes equipamientos, que han contribuido de manera destacada a reforzar la función central de ambas localidades, puede visualizarse en el siguiente mapa (mapa 6.8).

Mapa 6.8. *Grandes Equipamientos Comerciales (GECs) y Centros Comerciales\* Planificados en las áreas de Alicante y Elche*



\* La Asociación Española de Centros Comerciales define el Centro Comercial como «conjunto de establecimientos comerciales independientes, planificados y desarrollados por una o varias entidades, con criterio de unidad, cuyo tamaño, mezcla comercial, servicios comunes y actividades complementarias están relacionadas con su entorno, y que dispone permanentemente de una imagen y gestión unitaria». De acuerdo con los criterios de la Asociación, se pueden diferenciar las siguientes tipologías de centros comerciales:

- MG: Muy grandes (superior a 79.999 m<sup>2</sup>)
- GR: Grandes (desde 40.000 hasta 79.999 m<sup>2</sup>)
- ME: Medianos (desde 20.000 hasta 39.999 m<sup>2</sup>)
- PE: Pequeños (desde 5.000 hasta 19.999 m<sup>2</sup>)
- HI: Hipermercados (Galería Comercial fundamentada en un Hipermercado)
- GC: Galerías Comerciales (hasta 4.999 m<sup>2</sup>)
- Formatos especializados: (Parques comerciales, centros de fabricantes y centros de ocio)

Fuente: Asociación Española de Centros Comerciales, Anuario Económico del España 2010 (La Caixa). Elaboración propia.

Una vez explicadas las circunstancias relativas a la evasión y la atracción del gasto comercial, en lo que influye, como hemos podido comprobar, la existencia de grades polos comerciales con una amplia y variada oferta comercial, bien sean éstos tradicionales centros de comercio urbano o novedosos centros comerciales planificados, vamos a proceder a explicar los pormenores de la distribución del gasto en las localidades de las áreas de Alicante y Elche con PAC, tomando como referencia el municipio de destino. Para ello, nos vamos a apoyar en datos y comentarios extraídos de los correspondientes Planes de Acción Local. Primero comenzaremos por el área de Alicante, para finalizar por la de Elche, en un breve análisis municipio por municipio, que cerraremos con un mapa resumen (mapa 6.9) en el que aparecen reflejados los flujos comerciales principales de cada municipio.

Cuadro 6.12. *El Campello. Distribución del gasto de los residentes de El Campello según municipio de destino (%). Plan de Acción Comercial de El Campello, 2001*

Municipio de destino	Bienes diarios	Bienes ocasionales			Total gasto
		Equipamiento personal	Equipamiento hogar	Otros productos ocasionales	
En El Campello	<b>72,8</b>	<b>24,8</b>	<b>34,8</b>	<b>32,9</b>	<b>56,7</b>
Fuera (gasto evadido):	<b>27,2</b>	<b>75,2</b>	<b>65,2</b>	<b>67,1</b>	<b>43,3</b>
Sant Joan	25,0	6,5	27,5	27,6	22,1
Alicante	2,1	66,9	33,7	38,1	20,2
San Vicente	-	0,1	1,3	0,5	0,2
Benidorm/Fine.	0,1	0,3	0,1	0,3	0,2
Otros	-	1,4	2,6	0,6	0,6

Bienes diarios: alimentación, droguería e higiene.

Bienes ocasionales:

- Equipamiento personal: ropa, calzado y complementos
- Equipamiento del hogar: decoración, menaje, muebles y grandes electrodomésticos
- Otros productos ocasionales: pequeños electrodomésticos, productos informáticos, libros, música, etc.

Fuente: Cámaras Oficiales de Comercio, Industria y Navegación de la Comunidad Valenciana. Conselleria de Industria, Comercio e Innovación, Generalitat Valenciana. Elaboración propia.

Los habitantes de El Campello evaden fuera de la localidad el 43,3% del total del gasto comercial que realizan. Como es lógico, este porcentaje se reduce cuando se trata de comprar bienes diarios. En este caso, la evasión alcanza el 27%, aunque según el PAC de esta localidad aproximadamente la mitad de los consumidores entrevistados se desplazan a otras poblaciones a realizar compras fuertes en alimentación, especialmente a Sant Joan y, en menor medida, a Alicante. En bienes ocasionales el

grado de evasión del gasto comercial se dispara por encima del 65%, hasta alcanzar el 75% en los productos de equipamiento personal, ámbito en el que Alicante es, sin duda, el destino más visitado. En conjunto, San Joan (atrae el 22,1% del gasto) y Alicante (el 20,2%) son los principales municipios receptores del gasto que se evade de El Campello, debido fundamentalmente al mayor equipamiento comercial con que cuentan estas dos localidades, a la proximidad entre ellas y a la buena y cómoda red de comunicaciones que las unen. A priori, puede resultar sorprendente la posición destacada de Sant Joan como centro de compras. Sin embargo, esta localidad no deja de ser una extensión comercial de la capital, en la que se han instalado algunas de las grandes superficies comerciales del área, como el hipermercado Carrefour, lo cual explica su atractivo como centro de compra de productos diarios.

Cuadro 6.13. *San Vicente. Distribución del gasto de los residentes de San Vicente según municipio de destino (%). Plan de Acción Comercial de San Vicente, 2004*

Municipio de destino	Bienes diarios	Bienes ocasionales			Total gasto
		Equipamiento personal	Equipamiento hogar	Otros productos ocasionales	
En San Vicente	<b>78,5</b>	<b>46,0</b>	<b>57,5</b>	<b>56,2</b>	<b>59,5</b>
Fuera (gasto evadido):	<b>21,5</b>	<b>54,0</b>	<b>42,5</b>	<b>43,8</b>	<b>40,5</b>
Alicante	14,0	53,0	39,5	43,2	37,4
Sant Joan	4,4	0,5	1,7	0,4	1,7
Almoradí	-	-	0,1	0,2	0,2
Elche	-	0,1	0,1	-	0,1
Otros	3,1	0,4	1,1	-	1,1

Bienes diarios: alimentación, droguería e higiene.

Bienes ocasionales:

- Equipamiento personal: ropa, calzado y complementos
- Equipamiento del hogar: decoración, menaje, muebles y grandes electrodomésticos
- Otros productos ocasionales: pequeños electrodomésticos, productos informáticos, libros, música, etc.

Fuente: Cámaras Oficiales de Comercio, Industria y Navegación de la Comunidad Valenciana. Conselleria de Industria, Comercio e Innovación, Generalitat Valenciana. Elaboración propia.

La población de San Vicente evade el 40,5% del gasto comercial fuera del municipio, un porcentaje similar al que presenta El Campello. Sin embargo, el centro comercial de referencia para San Vicente es casi exclusivamente la capital provincial, de la que se encuentra a sólo 8 Km. Alicante constituye el centro de compra fuera de la localidad de residencia más importante en todos los tipos de producto, pero especialmente en los equipamientos personales. En este tipo de bien, los consumidores de San Vicente gastan más en Alicante que en su propia ciudad. Sant Joan, en cambio,

pasa a un segundo plano como lugar de compra para los sanvicenteros, que gastan en esta localidad el 1,7% del total del gasto “comercializable”.

Cuadro 6.14. *Alicante. Distribución del gasto de los residentes de Alicante según municipio de destino (%). Plan de Acción Comercial de Alicante, 2005*

Municipio de destino	Bienes diarios	Bienes ocasionales			Total gasto
		Equipamiento personal	Equipamiento hogar	Otros productos ocasionales	
En Alicante	<b>98,0</b>	<b>98,7</b>	<b>98,1</b>	<b>97,8</b>	<b>98,2</b>
Fuera (gasto evadido):	<b>2,0</b>	<b>1,3</b>	<b>1,9</b>	<b>2,2</b>	<b>1,8</b>
Sant Joan	2,0	0,7	1,3	1,5	1,6
San Vicente	-	0,4	0,5	0,6	0,2
Elche	-	0,2	0,1	0,1	0,1

Bienes diarios: alimentación, droguería e higiene.

Bienes ocasionales:

- Equipamiento personal: ropa, calzado y complementos
- Equipamiento del hogar: decoración, menaje, muebles y grandes electrodomésticos
- Otros productos ocasionales: pequeños electrodomésticos, productos informáticos, libros, música, etc.

Fuente: Cámaras Oficiales de Comercio, Industria y Navegación de la Comunidad Valenciana. Conselleria de Industria, Comercio e Innovación, Generalitat Valenciana. Elaboración propia.

Casi la totalidad del gasto “comercializable” de los alicantinos se queda en su propia localidad, ya que sólo un 1,8% del mismo sale de la ciudad, principalmente a Sant Joan, que es, sin duda, el segundo polo de concentración comercial más importante del área (Ponce, 1990b). San Vicente atrae el 0,2% y Elche el 0,1% restante. Estos valores ponen en evidencia la posición de fortaleza de la cabecera comercial, cuya capacidad de atracción sobre los municipios del área, incluidos los municipios de mayor tamaño, se ha intensificado en los últimos años, gracias al incremento de la oferta comercial, la concentración e integración de grandes equipamientos comerciales y de ocio, y la especialización de algunos ejes en productos específicos. Así pues, el papel de Alicante como cabecera comercial y, por ende, como polo vertebrador de la ciudad real organizada alrededor suya, se ha fortalecido en los últimos años, a pesar de los procesos de descentralización productiva, que ha podido provocar la salida del municipio de algunas inversiones comerciales (según el PAC de Alicante, esta ciudad ha crecido por debajo de los niveles de su área comercial en número de establecimientos comerciales, aunque un poco por encima en cuanto a superficie comercial). Sin embargo, también cabe destacar, en el lado opuesto, la pérdida de atracción comercial de Alicante en la zona sur de la provincia, debido al crecimiento de los polos comerciales de Elche, Orihuela-Torrevecija y Murcia.

Cuadro 6.15. *Aspe*. Distribución del gasto de los residentes de *Aspe* según municipio de destino (%). Plan de Acción Comercial de *Aspe*, 2007

Municipio de destino	Bienes diarios	Bienes ocasionales			Total gasto
		Equipamiento personal	Equipamiento hogar	Otros productos ocasionales	
En <i>Aspe</i>	<b>95,5</b>	<b>56,2</b>	<b>56,3</b>	<b>79,0</b>	<b>80,2</b>
Fuera (gasto evadido):	<b>4,5</b>	<b>43,8</b>	<b>43,7</b>	<b>21,0</b>	<b>19,8</b>
Elche	3,4	29,9	17,8	14,0	12,1
Alicante	0,3	9,6	10,1	7,0	4,4
Murcia	-	-	6,4	-	0,9
Almoradí	-	-	4,2	-	0,6
Novelda	0,7	-	-	-	0,4
Otros	0,1	4,3	5,2	-	1,7

Bienes diarios: alimentación, droguería e higiene.

Bienes ocasionales:

- Equipamiento personal: ropa, calzado y complementos
- Equipamiento del hogar: decoración, menaje, muebles y grandes electrodomésticos
- Otros productos ocasionales: pequeños electrodomésticos, productos informáticos, libros, música, etc.

Fuente: Cámaras Oficiales de Comercio, Industria y Navegación de la Comunidad Valenciana. Conselleria de Industria, Comercio e Innovación, Generalitat Valenciana. Elaboración propia.

El municipio de *Aspe*, perteneciente al área de Elche, evade casi el 20% de su gasto comercial, que se corresponde básicamente con bienes ocasionales, ya que más del 95% del gasto en bienes diarios se realiza dentro de la ciudad. El principal destino de este gasto es Elche, que atrae el 12,1%, seguido de Alicante, con el 4,4%. Según el PAC de *Aspe*, el crecimiento y la diversificación de la oferta comercial de Elche, unido a las mejoras de las comunicaciones entre ambas localidades, está provocando cambios en la conducta de consumo de los aspenses, lo que ha incidido en la pérdida de atracción de Alicante como ciudad de compras, a pesar de que siempre había constituido el polo comercial más importante para esta población. Por otro lado, la cabecera del área comercial a la que pertenece *Aspe* según las disposiciones del PATECO (Plan de Acción Territorial aplicado a la Distribución Comercial de la Comunidad Valenciana), que es Novelda, sólo consigue atraer el 0,4% del gasto de los residentes de *Aspe*, lo que no deja de ser llamativo, teniendo en cuenta los objetivos de cohesión territorial que persigue este documento.



Cuadro 6.16. **Catral**. Distribución del gasto de los residentes de Catral según municipio de destino (%). Plan de Acción Comercial de Catral, 2008

Municipio de destino	Bienes diarios	Bienes ocasionales			Total gasto
		Equipamiento personal	Equipamiento hogar	Otros productos ocasionales	
En Catral	<b>69,9</b>	<b>45,2</b>	<b>28,3</b>	<b>56,0</b>	<b>57,3</b>
Fuera (gasto evadido):	<b>30,1</b>	<b>54,8</b>	<b>71,7</b>	<b>44,0</b>	<b>42,7</b>
Elche	8,7	32,9	16,8	13,0	15,2
Almoradí	14,4	3,8	25,2	-	11,9
Albatera	3,3	-	-	-	1,8
Orihuela	-	6,0	-	5,0	1,9
Murcia	-	-	12,5	12,0	3,4
Alicante	-	4,7	-	10,0	2,3
Otros	3,6	7,3	17,2	4,0	6,3

Bienes diarios: alimentación, droguería e higiene.

Bienes ocasionales:

- Equipamiento personal: ropa, calzado y complementos
- Equipamiento del hogar: decoración, menaje, muebles y grandes electrodomésticos
- Otros productos ocasionales: pequeños electrodomésticos, productos informáticos, libros, música, etc.

Fuente: Cámaras Oficiales de Comercio, Industria y Navegación de la Comunidad Valenciana. Conselleria de Industria, Comercio e Innovación, Generalitat Valenciana. Elaboración propia.

Catral, de acuerdo con su tamaño demográfico (8.745 habitantes en 2009), cuenta con una oferta comercial reducida, sin locomotoras comerciales ni cadenas o franquicias de atracción, lo que unido a la facilidad para acceder a la oferta de municipios próximos, hace que el gasto comercial evadido fuera del municipio sea muy alto (42,7%). Del mismo, algo más de la tercera parte recae en Elche, preferentemente en los centros comerciales de L'Aljub y el nuevo Corte Inglés, en el que los habitantes de Catral consumen sobre todo productos de equipamiento personal. En efecto, casi el 33% del gasto de los catralenses en equipamiento personal lo gastan en Elche, la cabecera del área funcional (que no de la comercial, a criterio del PATECO), que se sitúa a tan solo 20 minutos de desplazamiento. El segundo centro de consumo para Catral (el tercero si consideramos la propia población) es Almoradí, población vecina de la Vega Baja, que constituye una verdadera subcabecera comarcal y comercial en esta parte de la provincia. Su especialización en el ámbito de la comercialización de muebles se deja notar en la atracción de consumidores de Catral, ya que el 25% del gasto de los catralenses en equipamiento de hogar recae en Almoradí. Del resto de municipios que captan gasto comercial de Catral, cabe destacar la capital murciana, que atrae el 3,4%

del gasto evadido de esta población, más que Alicante (2,3%), que es la cabecera de la “macroárea” comercial de la provincia.

Cuadro 6.17. *Crevillent*. Distribución del gasto de los residentes de Crevillent según municipio de destino (%). Plan de Acción Comercial de Crevillent, 2008.

Municipio de destino	Bienes diarios	Bienes ocasionales				Total gasto
		Equipamiento personal	Equipamiento hogar	Ocio y cultura	Tecnología	
En Crevillent	<b>83,8</b>	<b>54,8</b>	<b>63,4</b>	<b>65,3</b>	<b>77,2</b>	<b>73,6</b>
Fuera (gasto evadido):	<b>16,2</b>	<b>45,2</b>	<b>36,6</b>	<b>34,7</b>	<b>22,8</b>	<b>26,4</b>
Elche	7,5	31,0	22,2	18,5	12,0	15,0
Catral	5,8	4,1	4,0	7,2	4,2	5,4
Alicante	1,5	5,4	3,5	5,9	4,1	3,1
Otros	1,3	4,7	6,9	3,1	2,5	2,9

Bienes diarios: alimentación, droguería e higiene.

Bienes ocasionales:

- Equipamiento personal: productos de ropa, calzado y complementos.
- Equipamiento del hogar: mobiliario, grandes electrodomésticos, decoración, menaje, etc.
- Ocio y cultura: prensa, libro, deportes, juguetes, etc.
- Tecnología: telefonía móvil, videojuegos, informática, fotografía, etc.

Fuente: Cámaras Oficiales de Comercio, Industria y Navegación de la Comunidad Valenciana. Conselleria de Industria, Comercio e Innovación, Generalitat Valenciana. Elaboración propia.

Crevillent cuenta con cerca de 30.000 habitantes. La especialización productiva tradicional en la fabricación de alfombras le otorgó, además del nombre de la “ciudad de las alfombras”, una cierta capacidad de atracción comercial, vinculada a la llegada de consumidores de toda la región atraídos por este producto. Aunque en los últimos años ha disminuido de forma considerable la producción y venta de alfombras, Crevillent todavía tiene una oferta comercial lo suficientemente amplia como para retener casi el 75% del gasto comercial generado por la población, a pesar de su proximidad a centros comerciales muy potentes. La parte evadida se dirige esencialmente a Elche, que atrae el 15% del gasto de Crevillent, seguido de Catral, con el 5,4%, y de Alicante, con el 3,1%. La posición de Catral como receptor de gasto comercial de Crevillent se debe a su proximidad con los núcleos crevillentinos de El Realengo y San Felipe Neri, de los que dista unos pocos kilómetros. No obstante, Elche es sin duda el centro comercial de referencia para los crevillentinos, por su cercanía (apenas 10 minutos) y por su amplia oferta en productos de equipamiento personal, que atrae buena parte del gasto de los crevillentinos en este tipo de bien.

Cuadro 6.18. **Santa Pola**. Distribución del gasto de los residentes de Santa Pola según municipio de destino (%). Plan de Acción Comercial de Santa Pola, 2008.

Municipio de destino	Bienes diarios	Bienes ocasionales				Total gasto
		Equipamiento personal	Equipamiento hogar	Ocio y cultura	Tecnología	
En Santa Pola	<b>93,5</b>	<b>47,6</b>	<b>50,2</b>	<b>63,0</b>	<b>59,1</b>	<b>73,8</b>
Fuera (gasto evadido):	<b>6,5</b>	<b>52,4</b>	<b>49,8</b>	<b>37,0</b>	<b>40,9</b>	<b>26,2</b>
Alicante	2,9	27,5	23,4	23,3	22,1	13,6
Elche	3,5	23,8	20,3	13,1	16,4	11,2
Murcia	-	-	4,4	-	-	0,6
Torreveja	0,1	-	-	-	-	0,1
Otros	-	1,1	1,7	0,6	2,4	0,8

Bienes diarios: alimentación, droguería e higiene.

Bienes ocasionales:

- Equipamiento personal: productos de ropa, calzado y complementos.
- Equipamiento del hogar: mobiliario, grandes electrodomésticos, decoración, menaje, etc.
- Ocio y cultura: prensa, libro, deportes, juguetes, etc.
- Tecnología: telefonía móvil, videojuegos, informática, fotografía, etc.

Fuente: Cámaras Oficiales de Comercio, Industria y Navegación de la Comunidad Valenciana. Conselleria de Industria, Comercio e Innovación, Generalitat Valenciana. Elaboración propia.

Santa Pola es la única localidad de las áreas de Alicante y Elche que gravita comercialmente alrededor de una y otra cabecera, casi en igualdad de condiciones. Esta población evade fuera de sus límites municipales el 26% del gasto comercial, sobre todo en equipamiento personal y del hogar (alrededor del 50% en ambos tipos de producto). Casi la totalidad de ese gasto evadido se reparte entre Alicante (13,6%) y Elche (11,2%), siendo la primera la opción preferida cuando se trata de adquirir productos vinculados al ocio, la cultura y la tecnología. En equipamiento personal y del hogar existe más igualdad, mientras que en bienes diarios Elche atrae más gasto que Alicante, gracias a su mayor proximidad, aunque en este ámbito Santa Pola es plenamente autosuficiente. En bienes de alimentación, incluso, consigue atraer un pequeño flujo de compradores foráneos, atraídos por sus “mercadillos” y por sus comercios en productos relacionados con el mar (pescado, marisco, etc.).

Cuadro 6.19. *Elche*. Municipios donde acuden a realizar las compras los residentes de Elche (%). Plan de Acción Comercial de Elche, 2001.

Municipio de destino	Bienes diarios	Bienes ocasionales	
		Equipamiento personal	Equipamiento hogar Y otros productos ocasionales
En Elche	<b>98,1</b>	<b>89,5</b>	<b>93,8</b>
Fuera:	<b>1,9</b>	<b>10,5</b>	<b>6,2</b>
Alicante	1,1	8,5	3,8
Santa Pola	0,5	0	0
Otros	0,3	2	2,4

Universo: Residentes en el municipio de Elche (400 residentes encuestados).

Bienes diarios: alimentación, droguería e higiene.

Bienes ocasionales:

- Equipamiento personal: ropa, calzado y complementos
- Equipamiento del hogar y otros productos ocasionales: decoración, menaje, muebles y grandes electrodomésticos, pequeños electrodomésticos, productos informáticos, libros, música, etc.

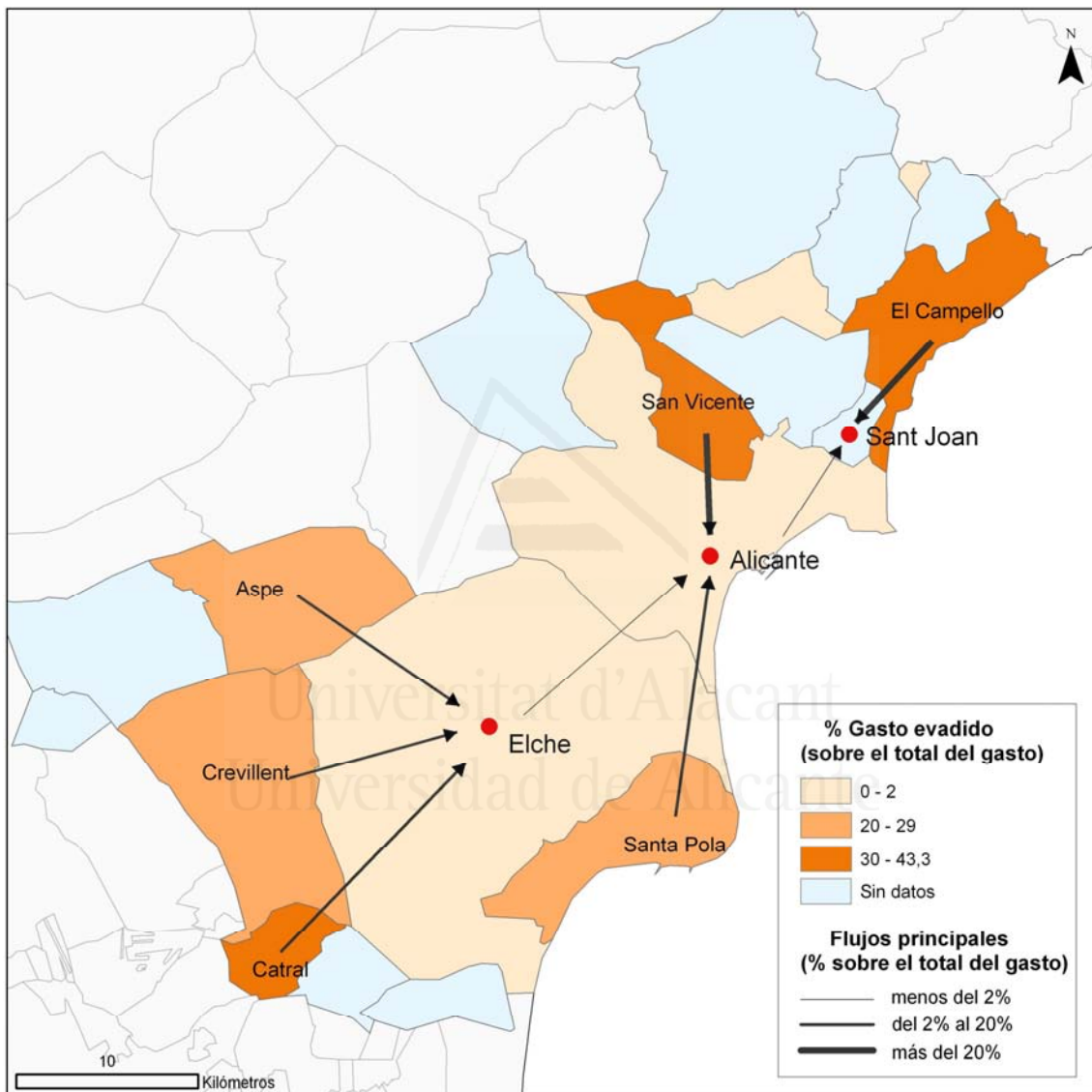
Fuente: Cámaras Oficiales de Comercio, Industria y Navegación de la Comunidad Valenciana. Conselleria de Industria, Comercio e Innovación, Generalitat Valenciana. Elaboración propia.

La distribución y el destino del gasto de los ilicitanos no aparece en el PAC correspondiente, debido quizás a que éste fue de los primeros que se realizaron (2001). Sin embargo, contamos con la relación de municipios donde los ilicitanos efectúan sus compras, según las respuestas dadas por los residentes encuestados. Aunque no disponemos de las cifras totales para el conjunto de bienes comerciales, podemos hacernos una idea bastante precisa del destino del gasto comercial evadido a través del desglose por tipo de producto recogido en el cuadro 6.19. Según esos datos, Alicante es la referencia más importante para los consumidores de Elche, sobre todo en lo referente a la adquisición de bienes personales (ropa, zapatos, etc.), si bien es cierto que en el momento en que se realizó este trabajo todavía no se habían abierto ninguno de los centros comerciales planificados con que cuenta en la actualidad la ciudad, ni l'Aljub ni El Corte Inglés. En cualquier caso, parece lógico pensar que la capital provincial todavía ejerce cierta atracción comercial sobre Elche, ya que constituye una oferta comercial más grande y variada que la ilicitana, además de situarse a no más de 30 minutos. En cualquier caso, el intercambio de consumidores entre una y otra población, que está relacionado en muchos casos con viajes "multipropósito", no parece muy intensa, habida cuenta del escaso grado de evasión de gasto comercial que presentan ambas localidades.

Pare cerrar este apartado, no podemos dejar de recordar el progresivo reforzamiento del papel de Elche como centro comercial de productos ocasionales para todas las localidades de su entorno. Un reforzamiento que, no obstante, todavía no ha

logrado situar la capacidad de atracción comercial de Elche al nivel de la que ejerce Alicante respecto a las poblaciones de su área, cuestión que podemos relacionar con el diferente grado de cohesión e integración funcional de una y otra área.

Mapa 6.9. Gasto evadido total y flujos comerciales principales en los municipios con Plan de Acción Comercial de las áreas de Alicante y Elche



Fuente: Planes de Acción Comercial (El Campello, San Vicente, Alicante, Aspe, Catral, Crevillent, Santa Pola y Elche). Cámaras Oficiales de Comercio, Industria y Navegación de la Comunidad Valenciana. Conselleria de Industria, Comercio e Innovación, Generalitat Valenciana. Elaboración propia.

### *6.2.5. La movilidad obligada en los servicios colectivos para la población: La sanidad y la justicia en la provincia de Alicante y sus efectos en la integración funcional de las áreas de Alicante y Elche*

La movilidad vinculada al uso de servicios públicos está estrechamente relacionada con la movilidad por “compras”, ya que muchos consumidores aprovechan el desplazamiento a los equipamientos colectivos para realizar otras gestiones y efectuar compras diversas. Estos “viajes”, llamados “multipropósito”, están incrementando cada vez más las circulaciones periurbanas de las grandes ciudades, ya que muchos de los equipamientos públicos (hospitales, universidades, palacios de justicia, etc.) recientemente construidos se han emplazado en las periferias urbanas, por razones no muy diferentes a las que han llevado a los hipermercados y a los centros comerciales planificados a ocupar espacios similares: necesidades de grandes bolsas de suelo, búsqueda de buenas comunicaciones, aproximación a la demanda, etc. En realidad, la elección del emplazamiento para localizar tanto dotaciones de servicios públicos como de establecimientos comerciales privados está supeditada, en última instancia, a mejorar la eficiencia de la inversión, aunque bajo parámetros bien distintos. En efecto, el objetivo que subyace a la toma de decisiones en el ámbito privado es la búsqueda de lucro (la rentabilidad económica), mientras que en el público priman (o deberían primar) criterios de equidad o bienestar socio-espacial, aunque en ambos casos se busca satisfacer unas necesidades sociales (Moreno, A., Escolano, S., 1992).

Sin embargo, el ámbito territorial en el que los equipamientos públicos se emplazan para satisfacer las necesidades sociales de la demanda está regulado y predeterminado en muchas ocasiones por la administración, a través de la legislación sectorial. No nos referimos tanto al emplazamiento concreto de una dotación pública de carácter colectivo, que puede obedecer a diversos factores, sino del ámbito espacial de la prestación de los servicios, que constituye una escala de análisis muy diferente. En esta situación se encuentran los servicios de salud y de justicia. Éstos se disponen en el espacio de acuerdo a una serie de demarcaciones geográficas fijadas por ley, cuya extensión y delimitación depende en buena medida del número potencial de usuarios, aunque también se suelen tener en cuenta otros factores de tipo geográfico (socioeconómicos, culturales, etc.). Las demarcaciones resultantes, llamadas departamentos de salud en el ámbito sanitario y partidos judiciales en el de la justicia,

suelen estar formadas por varios municipios. Uno de ellos, normalmente el más poblado, que constituye la cabecera de área, aglutina las dotaciones de servicios más importantes (hospitales y juzgados), dando lugar con ello a la generación de desplazamientos intermunicipales dentro del área. Como consecuencia, aumentan las relaciones funcionales entre las localidades del área y la cabecera, reforzando así el peso (el papel central) y la capacidad de vertebración funcional de la misma.

Para finalizar este apartado sobre la movilidad por comercio y por uso de servicios colectivos para la población, vamos a realizar un pequeño análisis de las demarcaciones de salud y justicia de Alicante y Elche.

#### 6.2.5.1. Demarcaciones territoriales en el ámbito de la salud. Los departamentos de salud de Alicante y Elche

Las demarcaciones territoriales de la salud en nuestra región están reguladas a través de la Ley 3/2003, de 6 de febrero, de la Generalitat Valenciana, llamada también Ley de Ordenación Sanitaria de la Comunidad Valenciana. Esta ley sustituye la legislación regional anterior, entre la que cabe destacar la Ley del Servicio Valenciano de Salud, de 1987, en la que la Generalitat Valenciana atribuye a la Conselleria de Sanidad la delimitación de las áreas de salud, para lo cual se establecen los criterios básicos de delimitación de las mismas (que conserva la actual Ley), incluyendo para éstas un umbral de población (de 200.000 habitantes a 250.000 habitantes), que la ley vigente no ha mantenido<sup>171</sup>.

En la ley de 2003, se señala que el sistema sanitario valenciano se ordena en departamentos de salud, que equivalen a las áreas de salud previstas en la Ley General de Sanidad (14/1986, de 25 de abril). Asimismo, la Ley de Ordenación Sanitaria asegura que «los departamentos de salud son las estructuras fundamentales del sistema sanitario valenciano, siendo las demarcaciones geográficas en las que queda dividido el territorio de la Comunidad Valenciana a los efectos sanitarios. Se extiende su acción, sin perjuicio de las excepciones a que hubiera lugar, teniendo en cuenta los factores geográficos, demográficos, socioeconómicos, culturales, epidemiológicos, laborales, climatológicos y de dotación de vías y medios de comunicación y las instalaciones

---

<sup>171</sup> De acuerdo a lo establecido en la ley de 1987, se delimita el mapa sanitario de la Comunidad Valenciana, a través de la Orden de 27 de diciembre, de la Conselleria de Sanidad y Consumo, estableciéndose finalmente 20 áreas de salud.

sanitarias de cada departamento... La delimitación de los departamentos de salud es competencia de la Conselleria de Sanidad, y para el mejor cumplimiento de los objetivos previstos en esta ley, se reordenarán las actuales áreas de salud, atendiendo a la máxima integración de los recursos asistenciales, con el objetivo de prestar una asistencia sanitaria y sociosanitaria ágil, dinámica, eficaz y sin barreras y que garantice en todo momento la referencia de las prestaciones, de manera que aunque pueda variar el contingente de población en cada departamento, se cumplan los objetivos señalados en la Ley General de Sanidad.»

Posteriormente, con el Decreto 224/2007, de 16 de noviembre, se aprueba definitivamente el Mapa Sanitario de la Comunidad Valenciana, que establece los actuales departamentos de salud en la región, además de regular los procedimientos para su posible modificación. El mapa queda constituido por 22 departamentos de salud (3 en Castellón, 9 en Valencia y otros 9 en Alicante), con sus correspondientes sectores y zonas, de acuerdo a los diferentes niveles de atención sanitaria. Más recientemente, el 10 de marzo de 2010, la Conselleria resuelve modificar el mapa sanitario de la Comunidad Valenciana, debido a la creación de un nuevo departamento de salud, el de Elche-Crevillent. De esta manera, la provincia de Alicante suma 10 departamentos de salud, de los que 4 corresponden a las áreas de Alicante y Elche (mapa 6.10). Se trata de los departamentos de Alicante, Alicante-Sant Joan, Elche y Elche-Crevillent.

Por regla general, los departamentos se configuran alrededor de los hospitales generales, que habitualmente se emplazan en las cabeceras de las áreas de salud. Por ese motivo, la inauguración del Hospital del Vinalopó en 2010 supuso la reestructuración del mapa sanitario, al crearse el nuevo departamento de Elche-Crevillent, en el que además de Elche (zonas sanitarias del oeste de la ciudad), donde se emplaza el centro, y Crevillent, se integran tres localidades del Medio Vinalopó que anteriormente formaban parte del departamento de Elda: Aspe, Hondón de los Frailes y Hondón de las Nieves. El antiguo departamento de Elche, estructurado a partir del Hospital General de la localidad, se mantiene con Elche (zonas sanitarias del este de la ciudad) y Santa Pola, perdiendo Crevillent, que pasa a formar parte del nuevo. Con estos últimos cambios, Elche ha reforzado su posición central respecto algunos municipios de su área funcional, aunque sin aprehender a todos, ya que las localidades de la Vega Baja integradas en el área de Elche permanecen en las demarcaciones sanitarias de Orihuela (Catral y Dolores) y Torrevieja (San Fulgencio), a pesar de la proximidad de éstas respecto al nuevo Hospital del Vinalopó. En este sentido, resulta interesante comprobar



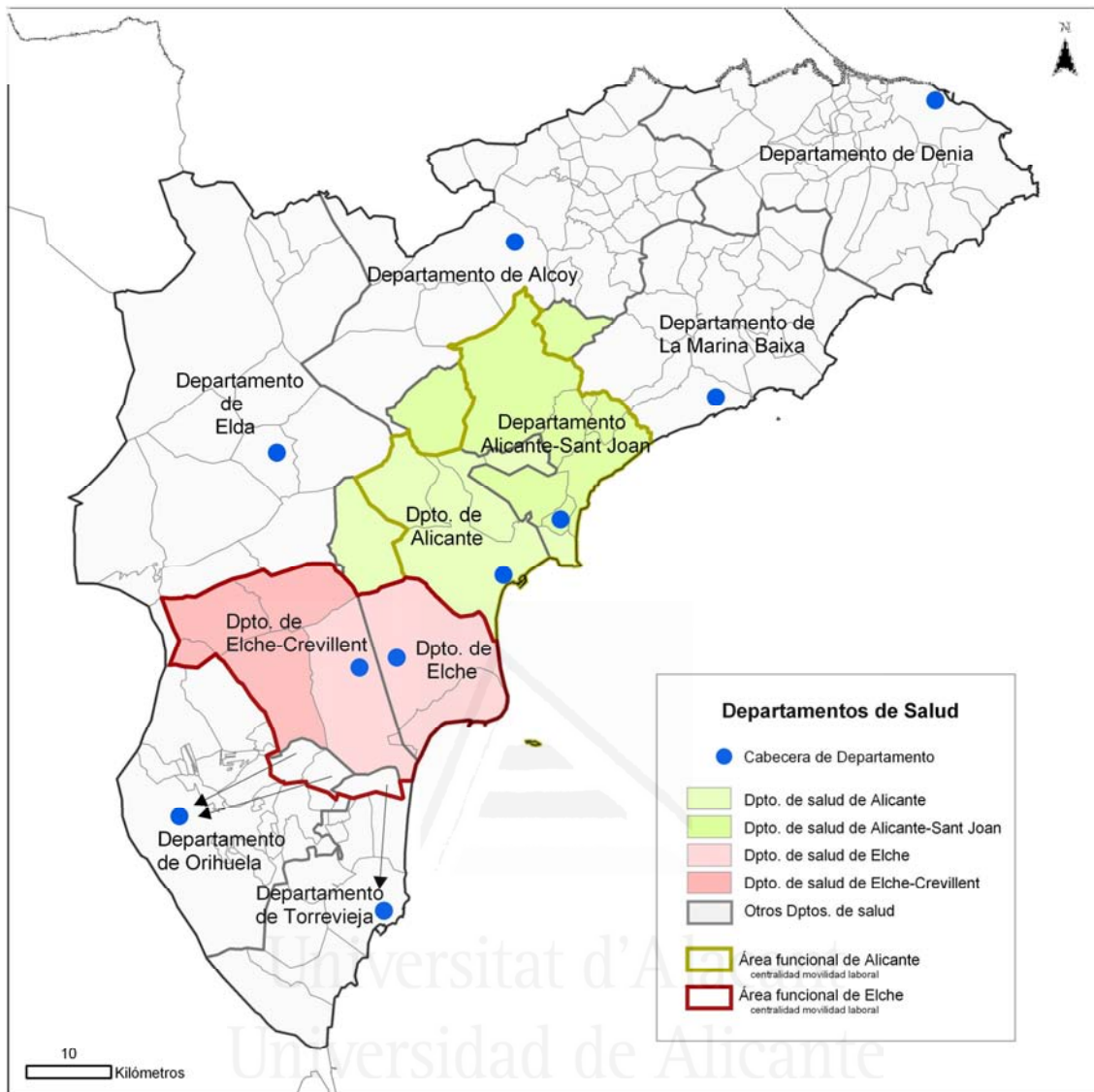
como la capital ilicitana se topa con dificultades a la hora de desplegar su influencia territorial “natural”, cuando se trata de equipamientos regulados bajo un régimen administrativo prefijado, ya que la postura habitual de los responsables públicos de estas delimitaciones es mantener, dentro de lo posible, la cohesión comarcal.

Por lo que respecta a Alicante, su área funcional queda integrada en dos departamentos de salud, el de Alicante, estructurado alrededor del Hospital General de la ciudad, y el de Alicante-Sant Joan, que tiene como referencia el Hospital Universitario de Sant Joan. Entre ambas demarcaciones suman 12 localidades, las 9 del área funcional de Alicante más Monforte del Cid, Torremanzas y Tibi. Al contrario de lo que sucede con Elche, la capital provincial sí consigue mantener intacta su influencia sanitaria sobre el área funcional delimitada en este trabajo. Además, al contar con unidades médicas especializadas, como por ejemplo la unidad de quemados, que sólo está disponible en el Hospital General de Alicante, su peso e influencia en el conjunto de la provincia es todavía mayor.



Universitat d'Alacant  
Universidad de Alicante

Mapa 6. 10 Departamentos de Salud en la provincia de Alicante, 2011



<b>Dpto. salud de Alicante</b>	<b>Dpto. salud de Elche</b>
Alicante Aguat Monforte del Cid San Vicente del Raspeig	Elche Santa Pola
<b>Dpto. salud de Alicante-Sant Joan</b>	<b>Dpto. salud de Elche-Crevillent</b>
Alicante Sant Joan Algue Busot El Campello Ijora Mutxamel Tibi Terremarenes	Elche Crevillent Aguat Hondón de las Frías Hondón de las Nieves

Fuente: Conselleria de Sanidad. Elaboración propia.

#### 6.2.5.2. Demarcaciones territoriales en el ámbito de la justicia. Los partidos judiciales de Alicante y Elche

Las demarcaciones territoriales en el ámbito de la justicia están reguladas a través de la Ley Orgánica 6/1985, de 1 de julio, del Poder Judicial. En el artículo 30 de esta ley se indica que el Estado se organiza territorialmente, a efectos judiciales, en Municipios, Partidos, Provincias y Comunidades Autónomas, siendo definido el Partido Judicial (artículo 32) como la unidad territorial integrada por uno o más municipios limítrofes, pertenecientes a una misma provincia. Además, en esta Ley se señala que los Partidos Judiciales podrán modificarse en función del número de asuntos, de las características de la población, los medios de comunicación y las comarcas naturales.

La organización y delimitación de las demarcaciones judiciales, que recae en las comunidades autonómicas, se realiza alrededor de las llamadas cabeceras judiciales, que son las localidades que cuentan al menos con un Juzgado de Primera Instancia e Instrucción, aunque también pueden disponer del resto de juzgados a los que se atribuye la potestad jurisdiccional, es decir, los Juzgados de lo Mercantil, de Violencia sobre la Mujer, de lo Penal, de lo Contencioso-Administrativo, de lo Social, de Menores y de Vigilancia Penitenciaria<sup>172</sup>. El resto de municipios del partido judicial asumen, por su parte, los correspondientes Juzgado de Paz. El número de juzgados de un partido suele depender del tamaño demográfico de la cabecera y del número de asuntos judiciales generados en la demarcación territorial. Por otra parte, las cabeceras que son capitales de provincia cuentan con una sede de la audiencia provincial (en sus diferentes secciones), mientras que las capitales regionales son la sede de los Tribunales Superiores de Justicia.

De acuerdo a la organización judicial descrita, la provincia de Alicante está constituida por 13 partidos judiciales (mapa 6.11). El de Elche está integrado únicamente por las tres localidades de la Comarca del Baix Vinalopó (Elche, Crevillent y Santa Pola). El resto de municipios del área funcional de Elche forman parte de los partidos judiciales de Novelda (Aspe, Hondón de los Frailes y Hondón de las Nieves) y Orihuela (Catral, Dolores y San Fulgencio). No obstante, el peso de Elche desde el punto de vista social, demográfico y económico, se ha visto recompensado en la última

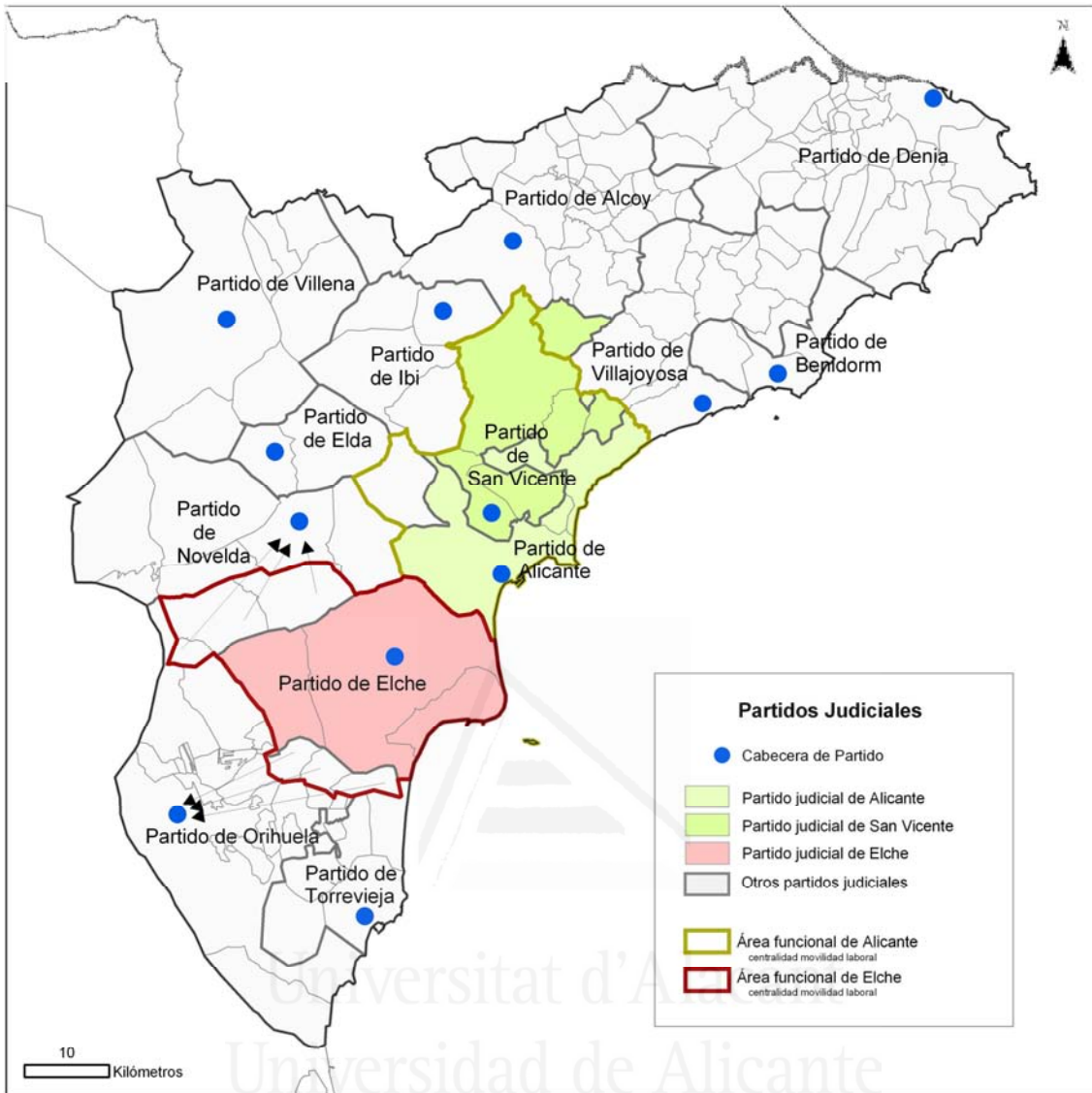
---

<sup>172</sup> Estos últimos juzgados tienen jurisdicción en el ámbito territorial de su respectiva provincia, aunque su jurisdicción puede estar limitada a un solo partido judicial o a varios o, por el contrario, a más de una provincia, según se dispone en la Ley 38/1988, de 28 de diciembre, de Demarcación y de Planta Judicial.

década con la asignación a la ciudad de dos secciones de la Audiencia Provincial, la Sección 7ª de lo Penal y la 9ª de lo Civil, de un Juzgado de lo Contencioso-Administrativo (el nº 1 de Elche) y de un Juzgado de lo Mercantil, el nº 3, con sede en Alicante pero desplazado a Elche. Las secciones de la Audiencia Provincial y los juzgados mencionados son los únicos existentes en la provincia de Alicante fuera de la capital, y su jurisdicción se extiende a los partidos judiciales de Orihuela, Elche y Torrevieja. Así pues, aunque Elche es la cabecera de un partido judicial pequeño (en número de localidades), cuya jurisdicción general no alcanza al conjunto de su área, ha aumentado su influencia territorial en el ámbito de la justicia, al constituirse como referencia clave para toda la comarca del Bajo Segura (partidos judiciales de Orihuela y Torrevieja).

Por lo que respecta a Alicante, la capital provincial es cabecera del partido judicial del mismo nombre, integrado por los municipios de Alicante, El Campello y Sant Joan. El resto de municipios del área funcional (Aigües, Busot, Jijona, Mutxamel y San Vicente) pertenecen al partido judicial de San Vicente del Raspeig, del que también forma parte Torremanzanas. El área funcional de Alicante, por lo tanto, está dividida en dos partidos judiciales, aunque las competencias “centrales” en los servicios y equipamientos judiciales se mantienen dentro del área, al ser las dos cabeceras (Alicante y San Vicente) integrantes de la misma. La cohesión interna del área, por lo tanto, no queda debilitada por la delimitación de los partidos judiciales, algo que sí ocurre en el caso de Elche. Por último, conviene recordar, que el papel de Alicante como capital provincial le otorga una influencia destacada sobre el conjunto de la provincia, al contar con la Audiencia Provincial (8 secciones) y prácticamente todos los juzgados de competencia territorial provincial (7 Juzgados de lo Social, 4 de lo Contencioso-Administrativo, 2 de lo Mercantil, 2 de Violencia sobre la Mujer, 8 de lo Penal, 1 de Vigilancia Penitenciaria y 3 de Menores).

Mapa 6.11. Partidos Judiciales en la provincia de Alicante, 2011



Partido Judicial de Alicante	Partido Judicial de Elche
Alicante El Campello Sant Joan	Elche Orihuela Santa Pola
Partido Judicial de San Vicente	
San Vicente del Raspeig Aigües Escut Sagunto Sagunto Torrevieja	

Fuente: Conselleria de Justicia y Administraciones Públicas. Elaboración propia.

## **7. INSTRUMENTOS DE REGULACIÓN, ORDENACIÓN Y PLANIFICACIÓN TERRITORIAL EN LAS ÁREAS DE ALICANTE Y ELCHE**

### **7.1. Introducción**

En las últimas décadas la expansión urbana de las grandes ciudades y de algunas de tamaño medio pero de gran dinamismo, ha desbordado los límites administrativos de los respectivos municipios, afectando con ello a las localidades vecinas, mediante una ocupación urbana con frecuencia dispersa y fragmentada. Esta forma de crecimiento, ha dado lugar a una nueva realidad urbana, que por su naturaleza atomizada requiere para su funcionamiento de flujos (de todo tipo) cada vez más intensos. El aumento de los desplazamientos intermunicipales de la residencia al trabajo, a la escuela o al comercio, son buenos ejemplos de ello. También el despliegue por áreas suburbanas cada vez más extensas de un sin fin de nuevas infraestructuras y medios de transporte y comunicación, como circunvalaciones, rondas urbanas y metropolitanas, sistemas de metro o tranvía, etc. El resultado es un espacio urbano polinuclear, complejo desde el punto de vista espacial y morfológico, pero también desde una perspectiva social y humana (en este nuevo escenario urbano, los procesos de segregación social se hacen tan visibles o más que en la “vieja” ciudad), donde los problemas inherentes a la urbe cada vez son menos locales, administrativamente hablando, y más metropolitanos. Sin embargo, toda esa complejidad queda diluida en la vida cotidiana de la población, que de forma natural transforma la complejidad de la aglomeración urbana actual en su nuevo espacio de vida, en su nueva ciudad, la ciudad real.

En este contexto, se hace cada vez más preciso adecuar el tratamiento de la planificación territorial y de los problemas surgidos de los nuevos procesos urbanos a la escala de la ciudad real, frente a la tradicional de la ciudad administrativa. El objetivo final es lograr una gestión más eficiente y rigurosa, aunque el escenario sin duda encierra una enorme dificultad, ya que la ciudad actual se encuentra en un estado permanente de cambio y transformación, mientras que la organización y la planificación supramunicipal o metropolitana actúa, cuando lo hace, con demasiada lentitud.

Para alcanzar el objetivo de la eficiencia en la gestión de la nueva ciudad, se pueden implementar diferentes fórmulas de intervención y planificación. Se trata, en última instancia, de dar una solución “legal” a los problemas urbanísticos y de competencias surgidos de la expansión urbana. Una de las fórmulas más utilizadas en el

siglo anterior fue la fusión de municipios, aunque sus resultados pueden calificarse como poco eficaces, ya que suele dar lugar a tensiones y a problemas de índole local (Precedo, 1996). Entre las aglomeraciones urbanas con algún tipo de gobierno o coordinación supramunicipal, Borja y Castells (1997) señalan las siguientes:

- Aglomeraciones urbanas con gobierno metropolitano configurado por ley, por encima de los gobiernos municipales ya existentes.
- Aglomeraciones cuya institucionalización surge de la adaptación de ésta a alguna de las estructuras o unidades organizativas del Estado, como las provincias o las regiones.
- Aglomeraciones coordinadas funcionalmente, mediante mecanismos o instituciones creados para la prestación de servicios o funciones específicas, en territorios definidos para el caso de que se trate.
- Aglomeraciones sin ningún tipo de institucionalización o coordinación, pero donde con frecuencia se establecen fórmulas de cooperación entre municipios, ya sean con objetivos globales o específicos.

La necesidad de orientar la gestión particular de las localidades de un área funcional polinuclear hacia una gestión coordinada, cuando no integrada, responde a la lógica última de la competitividad. La ciudad, efectivamente, constituye un factor de competencia. La presencia de una ciudad de cierto tamaño y entidad se convierte en un elemento positivo y en un recurso para el desarrollo regional (Rodríguez y Méndez, 1999). Esta evidencia resulta más indiscutible si cabe en un contexto como el actual, en el que las ciudades “luchan” por posicionarse en una economía cada vez más globalizada. De ahí que la nueva frontera de la gestión urbana consista en situar a cada ciudad en condiciones de afrontar la competición global de la que depende el bienestar de sus ciudadanos; a partir del incremento de la productividad, que está sujeto, en lo esencial, de tres factores: la conectividad (vínculos con los circuitos de comunicación y transporte), la innovación (capacidad humana, investigadora y de formación, capaz de obtener y procesar la información estratégica) y la flexibilidad institucional (capacidad para articular la ciudad –polinuclear– con las empresas e instituciones de ámbito supralocal) (Borja y Castells, 1997).

En aquellas áreas metropolitanas en las que la ciudad central (o las ciudades centrales; en los casos de áreas bipolares o polinucleares con más de dos cabeceras) no ejerce un papel de liderazgo claro, con capacidad para aglutinar una identidad y una

imagen de marca (ciudad) única, resulta más trascendental si cabe la proyección de instrumentos de coordinación y planificación supramunicipal. Con ellos se puede lograr aumentar el rango funcional de la ciudad resultante, de acuerdo a su tamaño demográfico real, y así competir en mejores condiciones en la nueva economía global, bien sea a una escala subregional, regional, nacional o internacional, según el caso.

De manera más precisa, podemos clasificar los beneficios de la gestión metropolitana integrada en tres ámbitos (Feria, 2004): servicios y funciones públicas, ordenación física, y política y administración:

1. *Gestión de servicios y funciones públicas.* Responde a la necesidad de optimizar los recursos (economías de escala) y puede afectar a parcelas sectoriales como el transporte, las redes de abastecimiento (agua, electricidad, gas, etc.), la gestión de los residuos, las políticas sociales y asistenciales (seguridad, policía, ayuda a la tercera edad, inmigración, etc.) o las orientadas al mercado de trabajo, entre otras.
2. *Gestión desde el punto de vista de la ordenación física.* Esta es la escala adecuada para realizar una planificación urbanística de ámbito metropolitano, que haga compatibles los usos previstos con una perspectiva global y no localista, estableciendo para ello mecanismos financieros de compensación de las externalidades negativas que pudiera generar la localización de determinadas actividades o usos (Sorribes, 1999). En este ámbito se incluyen el tratamiento global del crecimiento urbano, el diseño y el trazado de las comunicaciones y otras infraestructuras básicas, la localización y la organización de equipamientos de nivel superior, etc. (Feria, 2004). También podemos considerar aquí la planificación territorial y estratégica, que aborda las líneas maestras de desarrollo futuro del área, sin descender en los pormenores de la ordenación urbanística.
3. *Gestión desde el punto de vista político-administrativo.* En este apartado se incluyen todos los temas relacionados con la financiación de las actividades de las grandes ciudades (fondos europeos, cofinanciación de programas, coordinación de inversiones, política fiscal, etc.). Pero sobre todo, la adecuación del nivel de representación y decisión política a la escala y ámbito en la que los ciudadanos y los agentes económicos desarrollan su vida y sus actividades; es decir, todo aquello de lo que se ha denominado nueva «gobernanza» del territorio (Feria, 2004). Bajo esta perspectiva, además, la gestión integrada



proporciona a la ciudad supramunicipal peso político e influencia en la toma de decisiones en escalas administrativas superiores, mejorando así su posicionamiento político global.

Las fórmulas de institucionalización metropolitana planteadas y los objetivos o beneficios de la gestión conjunta propuestos, no son igual de eficaces en todos los ámbitos metropolitanos. Existen diferencias manifiestas entre unas y otras áreas metropolitanas, en función de factores como el tamaño, el grado de cohesión, el número de municipios implicados, etc. Por ejemplo, en áreas poco consolidadas resulta más fácil (y lógico) promover instituciones dirigidas a la prestación de servicios concretos, como la gestión de basuras o el abastecimiento de agua, que implantar un gobierno metropolitano único, con competencias exclusivas en materias tan delicadas como la ordenación urbana. Por ese motivo, parece más viable plantear soluciones de gestión supramunicipal a dos dimensiones o niveles. Por un lado, a un nivel de «ciudad real» o área metropolitana estricta, integrada y cohesionada en lo funcional, en lo urbano y en lo identitario, y por otro, a nivel de «ciudad-región» o área funcional, discontinua y dispersa, de límites más volubles e imprecisos; al primero se le reservaría el papel del gobierno metropolitano, un ente basado en la representación política de los municipios afectados, con capacidad financiera y competencial elevada; al segundo, la competencia en el planeamiento territorial y estratégico, además de la gestión de algunos servicios públicos, como el transporte, el saneamiento, etc. (Borja, 1990).

Para llevar a buen término la gestión metropolitana integrada, sea cual fuera la fórmula de gestión y el nivel de aplicación territorial, resulta imprescindible la implicación decidida de los agentes protagonistas, públicos y privados. Dificilmente puede darse una respuesta positiva sin un liderazgo local fuerte y personalizado. En muchos casos la figura de los alcaldes de la ciudad central resulta decisiva, aunque no necesariamente el liderazgo debe corresponder a la autoridad política, ya que en ocasiones éste lo puede ejercer inicialmente la sociedad civil o una asociación de entidades e inversores, aunque siempre con la presencia de la autoridad política, que debe contribuir a construir un liderazgo compartido (Borja y Castells, 1997).

Junto al liderazgo político, en solitario o compartido, debe existir una voluntad ciudadana para hacer de la ciudad real un proyecto unitario y común. Para conseguirlo, parece necesario sumar las voluntades parciales de las poblaciones del área, con el propósito de ensamblar una identidad única, un sentimiento de pertenencia compatible

con cada una de las identidades locales, que represente la referencia definitiva de la ciudad real en el sistema global de ciudades (Rodríguez, 1999). Sin embargo, conseguir ese fin no siempre es fácil, ya que, con frecuencia, la ciudad central atribuye a las localidades periféricas un papel de dependencia y de subordinación, cuando no de reserva marginal de usos y actividades no deseadas, en un contexto en el que, paradójicamente, la centralidad del área tiende cada vez más a compartirse con el resto de municipios que la conforman. A veces, incluso, los alcaldes de las grandes ciudades monopolizan el nombre de la ciudad más prestigiosa del área metropolitana y se apropian en cierto modo de los recursos de toda ella, de la potencia económica y social de la ciudad difusa (Capel, 2003). La ciudad central es el lugar de referencia para los habitantes del área, la que aglutina la imagen de la misma y los monumentos más simbólicos. Es, en definitiva, el punto de encuentro social, cultural, de ocio, etc. de la población metropolitana; pero ese liderazgo lo debe asumir con respeto a la soberanía y a la autoridad del resto de localidades y de identidades del área. Sólo así, se podrá contar con una voluntad ciudadana mayoritaria, que se antoja imprescindible para alcanzar la consecución de un proyecto estratégico de ciudad real.

Los resultados obtenidos por la gestión supramunicipal y la puesta en marcha de gobiernos metropolitanos, a pesar de su conveniencia demostrada y de los múltiples intentos llevados a la práctica, no siempre han sido los deseados. Entre los motivos principales podemos destacar dos: el temor de las localidades del área a perder competencias y autonomía en beneficio de una entidad metropolitana, y las reticencias de las administraciones superiores, sobre todo de la regional, a la institucionalización de un nuevo nivel administrativo, que en algunos casos podría incluso representar un contrapoder, habida cuenta del tamaño de algunas áreas metropolitanas y de las diferencias de color político que pudieran darse entre unas y otras. También se han señalado otras causas, como la falta de recursos financieros de los organismos metropolitanos, la percepción que se tiene de éstos como nuevos eslabones burocráticos y de gasto público o el déficit democrático de muchos de los organismos metropolitanos, que al carecer en la mayoría de casos de representación política electa, son percibidos por los ciudadanos como lejanos, impuestos y fuera de su control (Borja y Castells, 1997).

Como consecuencia, la ciudad “ilimitada” desde el punto de vista físico y funcional, permanece fragmentada administrativamente, sin órganos de gobierno comunes y con dificultades para una gestión unitaria del conjunto (Nel.lo, 1998). Esta

situación favorece los intereses de las comunidades acomodadas, que pueden refugiarse en su particularismo, pero sobre todo sirve a los procesos de dominación social, asegurando la reproducción de las relaciones sociales, por ejemplo, a través de la estricta diferenciación (espacial) de los equipamientos escolares y culturales (Castells, 1976). De esta indefinición también saca beneficio el mercado (Navarro y Ortuño, 2006), que goza de vía libre para interpretar el territorio metropolitano en su beneficio, sin más cortapisas que las propuestas, más que impuestas, por los planeamientos locales. En definitiva, la “ingobernabilidad” metropolitana genera desigualdad, y deja a la ciudad más sometida que nunca a los movimientos e intereses de la economía especulativa y de la economía global.

## **7.2. Breve evolución histórica de las políticas metropolitanas en España**

Las políticas metropolitanas han tenido una dilatada historia en España, aunque quizás nunca haya existido en nuestro país un verdadero gobierno metropolitano, con representación política y con capacidad competencial en materia de planificación territorial, ordenación urbana y prestación de servicios. Los intentos de institucionalización de la gestión metropolitana, que surgen periódicamente en alguna de las aglomeraciones urbanas españolas, aunque cada vez con propuestas de planes más “blandos” y sectoriales y, por lo tanto, menos ambiciosos y vinculantes, pueden sintetizarse en tres periodos clave:

- 1) Mediados del siglo XX. En los años 1940 y 1950 se ponen en marcha los primeros ejemplos de entidades metropolitanas, que afectaron a las aglomeraciones de Madrid, Valencia, Bilbao y Barcelona. Estas primeras entidades no respondían a los intereses locales de las poblaciones que integraban las áreas metropolitanas, al ser organismos dependientes de la administración del Estado, ni se les dotó de la capacidad necesaria para ordenar su crecimiento (Borja, 1990). Todas nacieron vinculadas a Comisiones de urbanismo supramunicipales (gestores de la disciplina urbanística, pero carentes de una visión integral de la planificación del territorio) y, en algunos casos, a procesos de anexión de municipios limítrofes, integrados como distritos en la ciudad central. Sólo entrada la década de 1960, algunas de estas entidades asumieron competencias en la gestión intermunicipal de determinados servicios urbanos, como el transporte o el abastecimiento de agua (Barcelona y Valencia) (De

Miguel, 2008). En el caso de Madrid, la entidad metropolitana era la *Comisión de Planeamiento y Coordinación del Área Metropolitana de Madrid* (COPLACO), bautizada de esta manera en 1963. Dependía del Ministerio de Obras Públicas y su capacidad de coordinación se limitaba a la planificación física, sin competencia alguna en prestación de servicios, creación de infraestructuras, etc. (Valenzuela, 2010). En la capital catalana, la gestión metropolitana recaía en la *Comisión de Urbanismo y Servicios Comunes de Barcelona*, que fue la primera entidad metropolitana de España en gestionar servicios de forma “mancomunada”. En los casos de Bilbao y Valencia fueron las *Corporaciones Administrativas de Gran Bilbao y Gran Valencia*; respectivamente; esta última también incorporó, al igual que Barcelona, algunos servicios básicos (De Miguel, 2008).

- 2) Finales de 1970 y años 1980. La llegada de la democracia a las instituciones españolas supuso la desaparición de los organismos metropolitanos del periodo franquista, cuyo funcionamiento tecnocrático, al margen de la representación política local, hacía muy difícil su adaptación a las nuevas administraciones democráticas y a los nuevos procesos de toma de decisiones. Además, las viejas entidades chocaban con un problema de carácter competencial, tanto con los niveles administrativos superiores, las Comunidades Autónomas, como con los inferiores, las corporaciones locales. En efecto, la *Constitución Española de 1978*, en su artículo 148, asigna a las Comunidades Autónomas las competencias en “Ordenación del territorio, urbanismo y vivienda”, “Obras públicas de interés de la CCAA” y “ferrocarriles y carreteras regionales”; mientras que la *Ley 7/1985, Reguladora de las Bases del Régimen Local*, reserva a las entidades locales el gobierno y la administración de los municipios, con pleno derecho sobre la “ordenación, gestión, ejecución y disciplina urbanística”. En este contexto, las instituciones metropolitanas, vaciadas de sus funciones de regulación y gestión urbanística (directrices básicas), fueron perdiendo protagonismo poco a poco, hasta su definitiva disolución. La última en desaparecer fue la Corporación Metropolitana de Barcelona, heredera de la Comisión de Urbanismo, que ha sido la entidad supramunicipal del Estado que más se ha aproximado a una gestión y planificación integral del territorio metropolitano. Fue disuelta en 1987 por el Parlamento de Cataluña, dando lugar

a tres agencias sectoriales, vinculadas al planeamiento y ejecución de obra viaria, servicios hidráulicos, tratamiento de residuos y transporte público (Sorribes, 1999). Unos meses antes de la disolución de la Corporación de Barcelona se creaba el Consell Metropolità de l’Horta (Valencia; *Ley 12/86 de 31 de diciembre*), que con los años devino en un ente de gestión de servicios supramunicipales, hasta su supresión en 1999. En Bilbao, el llamado Gran Bilbao (extinguido en 1980) dio paso en 1989 a un *Plan Estratégico para la Revitalización del Bilbao Metropolitano*, mientras que COPLACO, en Madrid, fue sustituido en la práctica por la misma Comunidad Autónoma de Madrid, circunstancia a la que ayudó la naturaleza uniprovincial de la entidad regional.

- 3) Mediados de la década de 1990–actualidad. Desde los años 1990 se ha dado por toda Europa un claro resurgir de las instituciones metropolitanas, que han recuperado tanto competencias urbanísticas como facultades administrativas de ámbito regional, vinculado al renacimiento de lo que se ha denominado «regionalismo metropolitano» (Brenner, 2006; en Valenzuela, 2010). En España, sin embargo, no se ha pasado de una institucionalización “blanda” de las aglomeraciones urbanas, a pesar de que durante las décadas de 1990-2000 la mayoría de Comunidades Autónomas se han ido dotando de leyes específicas de ordenación y planificación de territorio, de acuerdo a sus nuevas competencias, entre las que se halla la creación de “Áreas metropolitanas”, así como la dotación de los órganos de gobierno y administración oportunos (*Ley 7/1985, Reguladora de las Bases del Régimen Local*). La institucionalización “blanda” de las áreas metropolitanas españolas supone en algunos casos la puesta en marcha de directrices de coordinación territorial y coordinación intermunicipal, dirigidas por las Comunidades Autónomas (Borja, 1990), aunque durante este periodo las dos fórmulas protagonistas de institucionalización “blanda” son, sin duda, la planificación estratégica de ciudad y los planes territoriales. Los planes estratégicos son impulsados tanto por los gobiernos regionales como por las entidades locales, aunque en ambos casos participan de forma activa los principales agentes sociales y económicos de la ciudad. Durante finales de 1980 y la primera mitad de la década de 1990 prevalecieron los planes orientados a reestructurar desde un punto de vista económico y laboral la ciudad, en una situación de crisis generalizada, cuyos efectos más severos tuvieron lugar en los

viejos entramados metropolitanos vinculados a las actividades industriales tradicionales, como ocurrió en Bilbao<sup>173</sup> o Barcelona. Los planes más recientes, en cambio, tienen como objetivo principal mejorar la posición de la ciudad en un sistema de ciudades cada vez más global y competitivo. Estos planes (territoriales), a diferencia de los anteriores, están definidos jurídicamente en el ámbito de la ordenación del territorio de las Comunidades Autónomas, aunque sus resultados no siempre son los esperados, ya que su realización se ha eternizado y en la práctica muchos de ellos quedan reducidos a una serie de planos de infraestructuras de comunicación y usos genéricos del suelo, en los que se suelen dibujar áreas destinadas a “actividades económicas innovadoras” y grandes espacios dedicados al ocio urbano de esparcimiento y naturaleza, todo ello aderezado con una renovada imagen urbana. La excepción la puede representar el *Plan Territorial Metropolitano de Barcelona* (2010), que no se ciñe a enunciar un marco de referencia o unos criterios orientativos sino que fija una normativa y unas directrices de carácter prescriptivo y vinculante (Nel.lo, 2011).

En la época actual, en conclusión, el planeamiento metropolitano se mueve entre el escepticismo provocado por el escaso éxito de los planes anteriores y la incertidumbre de un futuro poco claro; primero, porque la aprobación administrativa de los documentos iniciados a principios o a mitad de los años 1990, una vez aprobadas las diferentes leyes autonómicas en materia de ordenación territorial, se están retrasando indefinidamente, de manera que ha pasado más de una década y las propuestas se han quedado obsoletas, por lo que es preciso revisar los planes de nuevo y definir su ejecución *sine die*; segundo, porque el coste de las inversiones y el modelo de gestión de las actuaciones (*top-down*; carácter tecnocrático), no son los más acordes (De Miguel, 2008).

Además, las reticencias por parte de las entidades locales y las Comunidades Autónomas a la institucionalización de un nuevo nivel administrativo, el metropolitano o supramunicipal, no han desaparecido. Los municipios afectados temen perder su soberanía, diluida en un ente surgido “desde arriba”, impuesto (más que consensuado) por los gobiernos regionales, y en los que la ciudad central tiene garantizado el papel

---

<sup>173</sup> Para el estudio del caso de Bilbao es recomendable la lectura de «¿Plan Estratégico o estrategia para un discurso?: El caso de Bilbao», de Elías Mas Serra (Mas, 2010).

protagonista. Las Comunidades Autónomas, por su parte, no llegan a materializar verdaderas entidades de gestión metropolitana, aun siendo las máximas responsables de la gestión territorial; seguramente por los altos costes que conlleva, tanto económicos como políticos (De Miguel, 2008). No hay que olvidar, que el mero anuncio de la puesta en marcha de un plan metropolitano genera suspicacias entre las localidades afectadas (el ejemplo de Elche es más que concluyente, como veremos a continuación), sobre todo cuando éstas son gobernadas por partidos políticos de diferente “color” del que posee el poder regional; lo que puede dar lugar a un coste electoral que la mayoría de gobiernos autonómicos, o mejor dicho de partidos políticos, no están dispuestos a asumir.

De cualquier modo, no se puede dejar de insistir en buscar soluciones mixtas (Comunidad Autónoma-municipios) para el ejercicio de algunas grandes funciones y servicios metropolitanos, pero no puede obviarse la exigencia legal (*Ley 7/1985, Reguladora de las Bases del Régimen Local*) de que el reconocimiento político del hecho metropolitano supone la creación de una entidad política de carácter local, una entidad metropolitana, lo cual debe aplicarse a los casos de «ciudades metropolitanas» (Madrid, Barcelona, Bilbao, Valencia y Sevilla, etc.); un caso distinto es el de una política destinada a reforzar un sistema urbano policéntrico (como el de Gijón-Oviedo-Avilés, La Coruña-Santiago) o un eje de desarrollo urbano conjunto (Málaga-Costa del Sol) (Borja, 1990). Como veremos a continuación, el área urbana-funcional de Alicante podría asemejarse a los primeros ejemplos (Valencia, Sevilla, etc.), aunque el área conjunta Alicante-Elche pertenece, sin duda, a este segundo tipo de aglomeraciones policéntricas, si bien las políticas y planes aplicados a este ámbito territorial, entre las que ha habido algún que otro intento de institucionalización “forzosa”, no han llegado nunca a buen término.

### **7.3. La regulación normativa del área urbana-metropolitana de Alicante-Elche**

#### *7.3.1. La Ley Reguladora de las Bases del Régimen Local (Ley 7/85) y la Ley de Creación y Gestión de Áreas Metropolitanas en la Comunidad Valenciana (2001)*

La Constitución Española no menciona expresamente las áreas metropolitanas entre los niveles administrativos del Estado, aunque deja vía libre a su institucionalización (pero sin dar demasiados detalles), al amparo de la excepción

prevista en el artículo 141.3, que hace posible que se creen «agrupaciones de municipios diferentes de la provincia»; precepto que también legitima, al mismo tiempo, la aparición de entidades comarcales (Martín y Allende, 1986). La situación queda clarificada unos años después, gracias a la Ley Reguladora de las Bases de Régimen Local (Ley 7/1985, de 2 de abril), que establece el marco “legal” básico de las áreas metropolitanas en España. Concretamente, las áreas metropolitanas quedan reguladas a través del artículo 43 del Título IV de la mencionada Ley, dedicado a «Otras Entidades Locales». En este artículo se señala lo siguiente:

1. Las Comunidades Autónomas, previa audiencia de la Administración del Estado y de Los Ayuntamientos y Diputaciones afectados, podrán crear, modificar y suprimir, mediante Ley, áreas metropolitanas, de acuerdo con lo dispuesto en sus respectivos Estatutos.
2. Las áreas metropolitanas son entidades locales integradas por los Municipios de grandes aglomeraciones urbanas entre cuyos núcleos de población existan vinculaciones económicas y sociales que hagan necesaria la planificación conjunta y la coordinación de determinados servicios y obras.
3. La legislación de la Comunidad Autónoma determinará los órganos de gobierno y administración, en los que estarán representados todos los Municipios integrados en el área; el régimen económico y de funcionamiento, que garantizará la participación de todos los Municipios en la toma de decisiones y una justa distribución de las cargas entre ellos; así como los servicios y obras de prestación o realización metropolitana y el procedimiento para su ejecución.

En el caso de la Comunidad Valenciana, la facultad para crear áreas metropolitanas ya había sido prevista por el Estatuto de Autonomía de 1982, en cuyo artículo 46.3 se señala que «Las áreas metropolitanas y las agrupaciones de comarcas serán reguladas por Ley de Les Corts, aprobada también por mayoría de dos tercios, después de ser consultadas las entidades locales afectadas»<sup>174</sup>. No obstante, es la Ley Reguladora de las Bases de Régimen Local de 1985 la que precisa qué es un área metropolitana, por qué es necesaria la planificación supramunicipal y la coordinación de determinados servicios y qué cuestiones debe regular la legislación autonómica al respecto. Estos aspectos constituyen la base que sustenta la legislación valenciana de áreas metropolitanas, que se materializó en 2001 con *La Ley 2/2001 de Creación y*

---

<sup>174</sup> La Ley Orgánica 1/2006, de 10 de abril, de Reforma de Ley Orgánica 5/1982, de 1 de julio, de Estatuto de Autonomía de la Comunidad Valenciana no introduce ninguna variación en el artículo referido a la creación de áreas metropolitanas, que tan solo cambia su numeración; pasa del 45.3 al 65.3.



*Gestión de Áreas Metropolitanas*, cuyo preámbulo se inicia precisamente por la definición de área metropolitana adoptada por la Ley de Bases de Régimen Local (artículo 43.2).

En el preámbulo de la Ley 2/2001, además, se señalan tres cuestiones de interés para comprender cómo se plantea y en qué términos la gestión de las áreas metropolitanas. En primer lugar, se citan los dos tipos de acción pública que se deben desarrollar en las áreas metropolitanas: 1) La coordinación de acciones públicas sobre el territorio, y 2) La prestación supramunicipal de los servicios que se estimen necesarios; en segundo lugar, se introduce, según la ley «como planteamiento innovador», la posibilidad de crear entidades metropolitanas de carácter sectorial, es decir, orientadas a la prestación de uno o varios servicios públicos; y por último, se señala que se pretende hacer un marco legislativo unitario y común para «todas las áreas metropolitanas de la Comunidad Valenciana, de acuerdo a los principios de “desburocratización”, descentralización, eficacia, agilidad y menor coste, y autonomía local», estableciendo para ello un sistema de ponderación con el que garantizar la participación y representación de los municipios en la entidad metropolitana resultante. Es decir, la ley establece las bases para la institucionalización de las aglomeraciones urbanas valencianas, con el propósito de coordinar políticas y servicios públicos, y respetando el principio de representación municipal.

Respecto a la creación de las áreas metropolitanas, un aspecto siempre delicado y conflictivo para las localidades implicadas, la Ley menciona lo siguiente (Artículo 3 / Capítulo II):

1. La Generalitat Valenciana podrá crear, modificar o suprimir entidades metropolitanas, que podrán tener carácter sectorial cuando así lo requiera la prestación de un determinado servicio público, ajustándose para ello a lo dispuesto en el artículo 43 de la Ley 7/1985, de 2 de abril, Reguladora de las Bases del Régimen Local.
2. La ley de creación de cada entidad metropolitana será aprobada por mayoría absoluta de las Cortes Valencianas, de acuerdo con las previsiones del artículo 46 del Estatuto de Autonomía de la Comunidad Valenciana, y contendrá, además de las prescripciones previstas en la presente ley, los municipios integrantes del ente metropolitano, así como los fines que justifiquen su creación y competencias necesarias para su consecución, de acuerdo con el principio de respeto a la autonomía municipal.

Como se puede observar, en ninguno de los dos puntos del artículo referido a la creación de las áreas metropolitanas se establecen mecanismos precisos sobre cómo hacer compatible la toma de decisión de las Cortes Valencianas y el principio de autonomía de las administraciones locales. Aún siendo un tema de máxima trascendencia, la Ley no deja claro qué ocurre cuando un ayuntamiento rechaza formar parte de una entidad supramunicipal de este tipo. En este caso, la Ley parece remitirse a lo señalado al respecto en la Ley Reguladora de las Bases de Régimen Local de 1985 y en el Estatuto de Autonomía de la Comunidad Autónoma; que sólo obligan a una «previa audiencia de los ayuntamientos afectados» (Ley de Régimen Local; o a ser «consultadas las entidades locales», según el Estatuto de Autonomía). De ello se desprende que la Generalitat Valenciana, en última instancia, podría proponer crear órganos de gestión de áreas metropolitanas en contra de la voluntad de los ayuntamientos, ya que la consulta previa no necesariamente implica someter la decisión de las Cortes a la opinión de los municipios afectados. En conclusión, la Ley parece dar vía libre a la creación de áreas metropolitanas mediante la fórmula *top down* (desde arriba), tan criticada tradicionalmente por las administraciones locales.

Al menos, esta es la lectura de la Ley que se realizó en Elche cuando apareció el primer borrador de la misma, que se vio desde la “ciudad de las palmeras” como un instrumento político que daba la oportunidad a la Generalitat Valenciana de crear un área metropolitana Alicante-Elche, en contra de la voluntad de la administración ilicitana. Efectivamente, todo parecía indicar que la Ley de Creación y Gestión de Áreas Metropolitanas en la Comunidad Valenciana iba a suponer la creación del área Alicante-Elche, ya que la Ley hacía referencia a la existencia de varias áreas metropolitanas en la región; entre las que se daba por hecho la regulación de la de Valencia, como así sucedió.

El rechazo de Elche a la Ley de Áreas Metropolitanas y a la creación del Área Alicante-Elche, que provocó “ríos de tinta” en los periódicos de la época (la noticia recogida como gráfico 7.1 constituye un ejemplo bastante esclarecedor de cómo se vivió todo este asunto en Elche), se debió básicamente a dos factores. Principalmente, a la pérdida de autonomía local que suponía pertenecer a un área metropolitana en la que el papel más relevante lo iba a desempeñar Alicante, junto a las localidades de su influencia (especialmente las más pobladas, Sant Joan, San Vicente, Mutxamel y El

Campello)<sup>175</sup>. En segundo lugar, a una cuestión política, ya que Elche era por entonces el bastión más importante del socialismo valenciano, en una Comunidad Autónoma gobernada por el Partido Popular, que también gobernaba la Diputación Provincial y la ciudad de Alicante. En este contexto, la posibilidad de formalizar un área metropolitana Alicante-Elche era vista por los socialistas ilicitanos como una estrategia de sus rivales políticos para “arrebatarnos” el control de la única gran ciudad valenciana que todavía no regían. Sin embargo, la postura ante la Ley fue hábilmente planteada desde Elche, que centró la polémica de la integración forzosa en el área metropolitana de Alicante en términos de agresión a la autonomía e identidad local; con tanto éxito, que la oposición del Partido Popular en el Ayuntamiento ilicitano no pudo o no supo oponerse a la iniciativa del gobierno socialista, en contra de la postura que su propio partido mantenía a nivel provincial y regional<sup>176</sup>.

El rechazo social a la Ley y a lo que ésta podía representar para Elche fue canalizado, no sin cierta implicación política del gobierno local, a través de una Comisión Cívica fundada *ex profeso* para este propósito, que recibió el nombre de “Units per Elx”. Resulta interesante comprobar qué argumentos utilizó esta asociación para conseguir el gran apoyo social que recibieron, plasmado en las más de 30.000 firmas recogidas durante su campaña en contra del Área Metropolitana de Alicante-Elche (*El País*, 23 de marzo de 2001). Las imágenes y el texto del folleto divulgado por “Units per Elx”, recogidos en los gráficos 7.2 y 7.3, son bastante elocuentes al respecto.

---

<sup>175</sup> El principal órgano de gestión que recoge la Ley es la “Asamblea” (artículo 6), donde están representados todos los municipios del área metropolitana. La representación es de un miembro por municipio, aunque cada representante contará con un número de votos ponderado; concretamente, un voto por cada tramo completo de 10.000 habitantes del total de su población, al margen del voto que le corresponde a cada representante de forma nominal. En una Asamblea constituida de esta manera, la suma de los votos de Alicante y de las localidades de su influencia siempre sumarían más que los votos de Elche, aún contando con un hipotético apoyo de las poblaciones de Crevillent y Santa Pola.

<sup>176</sup> Finalmente, el Partido Popular de Elche decidió abstenerse en la moción municipal en la que se planteaba la oposición a la Ley de Áreas Metropolitanas. El diario *El País* (27 de junio de 2000) relata lo sucedido de la siguiente manera: «El PP de Elche modificó su inicial postura contraria a la ley de áreas metropolitanas, pese a que minutos antes el portavoz municipal estampó su firma -junto con las de los portavoces del PSPV y EU- en una moción que se oponía a esa normativa por entender que atentaba “seriamente” contra la autonomía municipal... en el último momento los ediles populares decidieron no pronunciarse, después de una llamada recibida mientras se celebraba el pleno».

Gráfico 7.1. *Noticia del periódico El País (30 de junio de 2000)*

## **Partidos y asociaciones de Elche, contra la ley de áreas metropolitanas**

Joaquín Pérez, Elche 30 Junio 2000

"Una declaración de guerra a Elche". El anteproyecto de ley de áreas metropolitanas, que según el Ayuntamiento ilicitano reducirá la ciudad a "un barrio" de Alicante, consiguió ayer noche aglutinar a PSPV, PP y EU, así como a una representación de todas las entidades sociales, culturales y deportivas de la ciudad contra la iniciativa impulsada por el Consell. Los representantes de los partidos, populares incluidos, explicaron las "nocivas" consecuencias que la implantación de la ley tendrá para la ciudad.

Colegios profesionales, empresarios, asociaciones de padres, vecinos, entidades culturales, deportivas, festeras y hasta bancos, entre otros entes, se han sumado en Elche a la creación de un frente común contra la ley de áreas metropolitanas que promueve el Consell. En total, cerca de 100 representantes de unos 80 colectivos acudieron ayer a la convocatoria lanzada por el alcalde, el socialista Diego Macià, para conocer el contenido de la polémica ley defendida en los últimos días a capa y espada por representantes del gobierno que preside Eduardo Zaplana. Las duras críticas al borrador de la ley se centraron en la "imposición" a las ciudades a suscribirse a un ente metropolitano monofuncional, controlado por el Consell; el peso específico de Alicante y Valencia en las votaciones, por un sistema que premia a las urbes que ostentan la capitalidad; la centralización de gran parte de los servicios que hasta ahora dependían de los Ayuntamientos, despojando a las ciudades de su autonomía, y la creación de una nueva figura de delegado del Gobierno valenciano.

El PP de Elche, tras la marcha atrás escenificada el pasado lunes en el pleno, al cambiar de voto repentinamente en una moción conjunta contra la ley, ha decidido desmarcarse definitivamente de la línea dictada desde Valencia y mostrar su oposición. "No se puede admitir este proyecto en los términos en los que está planteado", afirmó ayer el portavoz Fernando Vargas, quien anunció que propondrán "alternativas" a un borrador que, cuanto menos, cree "mejorable". No obstante, Vargas aseguró anoche que había logrado del consejero Carlos González Cepeda el compromiso de cambiar varios puntos de la ley, entre ellos, la obligatoriedad de adscribirse al ente metropolitano.

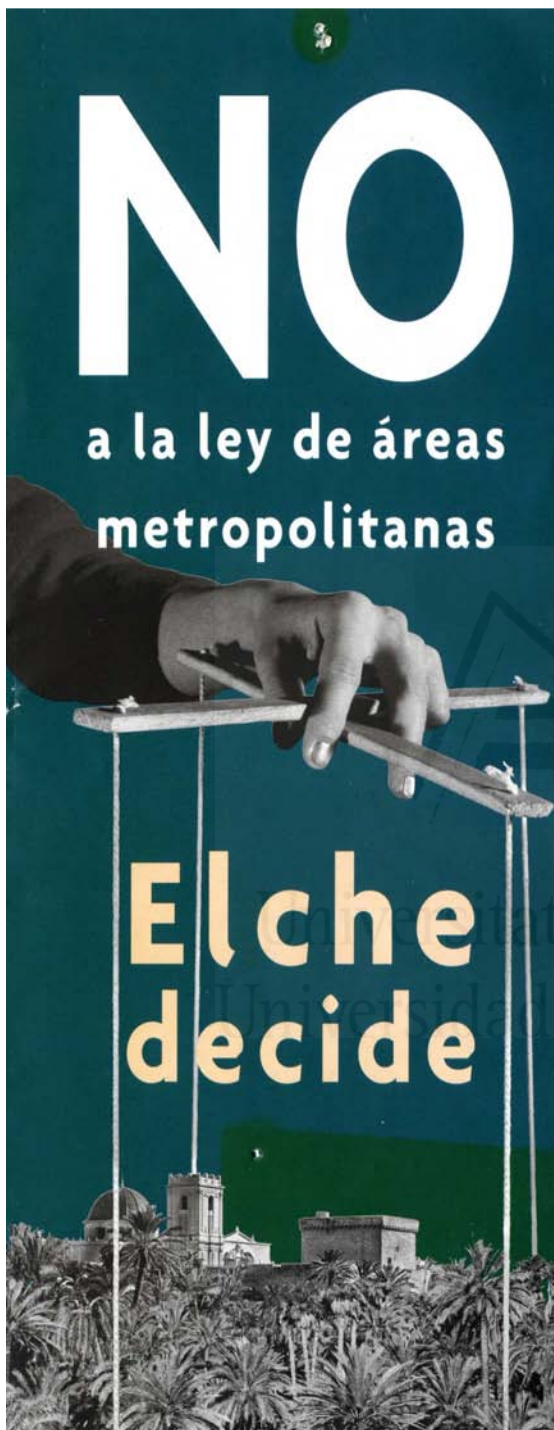
Desde EU se considera la propuesta de ley como "una declaración de guerra" a la ciudadanía, opinión que fue respaldada por el resto de colectivos. Tras la vía política a la que sólo resta una reunión con un miembro del Consell -la intención es que el borrador no llegue a tramitarse-, el siguiente paso que se plantea es el de la movilización ciudadana.

El alcalde ha reiterado el "peligro" que supondrá la implantación de la ley, que califica como "la mayor agresión que ha sufrido la ciudad en años". Elche, según el primer edil, "perderá la capacidad de tomar sus propias decisiones".

Para los socialistas, el modelo planteado por el PP para gestionar las áreas de Alicante y Valencia es un intento de "tomar" las riendas de la tercera ciudad más populosa de la Comunidad, que se resiste a funcionar bajo mandato popular. "Lo que Zaplana no ha conseguido a través de las urnas, lo pretende a golpe de decreto".

Fuente: *Diario El País*, 30 de junio de 2000.

Gráfico 7.2. Folleto de la Comisión Cívica “Units per Elx” en contra de la Ley de Áreas Metropolitanas de la Comunidad Valenciana (I)



**NO**  
a la ley de áreas metropolitanas

**Elche decide**

*Elche, como tercera ciudad de la Comunidad Valenciana, tiene un peso específico muy importante en razón de su población, patrimonio cultural y potencial económico. El tesón de los ilicitanos nos ha dotado de una entidad propia que nos sitúa entre las ciudades de tamaño medio más pujantes de Europa.*

*Estamos comprometidos con el desarrollo general, pero siempre desde el respeto al principio de autonomía local para los ayuntamientos, elegidos democráticamente, apliquen el mandato que recibió en las urnas.*

*La Ley de Areas Metropolitanas pretende romper este marco de libertad obligando a Elche a integrarse en el área metropolitana de Alicante. Esta decisión dejaría la capacidad de decisión sobre temas básicos de la ciudad, como la seguridad, la limpieza, la planificación urbanística... en manos de unos organismos con más poder que el propio ayuntamiento.*


*En este momento debemos adoptar una actitud comprometida para defender desde la participación activa cualquier intento de lesionar nuestros intereses. Tenemos que estar unidos para proteger nuestra identidad, unidos para preservar la capacidad de decidir libremente nuestro futuro, unidos por Elche.*

Fuente: Folleto informativo divulgado por la Comissió Cívica “Units per Elx” (2000).

Gráfico 7.3. Folleto de la Comisión Cívica “Units per Elx” en contra de la Ley de Áreas Metropolitanas de la Comunidad Valenciana (2)

La Comissió Cívica “Units per Elx”, ante la inminente presentación en las Cortes Valencianas, por parte del Gobierno de Eduardo Zaplana, del proyecto de Ley de Creación y Gestión de Áreas Metropolitanas en la Comunidad Valenciana, manifiesta lo siguiente:

- Que Elche ha sido siempre una ciudad abierta a participar, de forma voluntaria, en consorcios, mancomunidades y cualquier tipo de entidades asociativas con otras poblaciones; para compartir servicios, con el objeto de rentabilizar costes y mejorar el servicio a los ciudadanos.
- Que Elche, como tercera población de la Comunidad Valenciana, tiene una personalidad propia, que le ha permitido mantener un alto grado de desarrollo y convertirse en el motor de crecimiento de su área de influencia.
- Que consideramos que no se dan las circunstancias relacionales entre Elche y Alicante para que el municipio ilicitano sea integrado en el área metropolitana de Alicante. No se dan razones objetivas como la continuidad urbanística, no existe un mercado laboral o de vivienda cohesionado
- Que las realidades económicas de ambas ciudades son totalmente distintas y carecen de complementariedad.
- Que en este momento en el que Elche vive un sólido presente y tiene ante sí un próspero futuro, la publicación de este proyecto de Ley, que obligaría a Elche a integrarse en el área de Alicante, ha causado un profundo malestar y preocupación en la sociedad ilicitana, que ve peligrar la capacidad de autogobierno del ayuntamiento de Elche.
- Que esto supondría una pérdida de capacidad de decisión sobre los asuntos propios, presentes y futuros, en beneficio de una organización supramunicipal que acabaría afectando a la identidad ilicitana.



The illustration consists of two parts. On the left, a group of five men in suits are seated around a table, engaged in a meeting. One man stands and speaks. On the right, a man and a woman are standing in front of a door with a 'CERRADO' (Closed) sign. A sign above the door reads 'Para reclamar váyase a Alicante' (To claim, go to Alicante).

Fuente: Folleto informativo divulgado por la Comissió Cívica “Units per Elx” (2000).

Finalmente, después de toda la polémica suscitada, el gobierno valenciano presentó el proyecto definitivo de Ley, en el que no se incluyó la creación del Área Metropolitana de Alicante-Elche. La torpeza en la tramitación de la Ley, la indefinición de alguno de sus artículos y, sobre todo, la incapacidad demostrada por el gobierno regional para consensuar con las localidades afectadas, especialmente con Elche, la creación de una entidad supramunicipal, dio al traste con la institucionalización de un área que, al margen de los conflictos de intereses, los egos y las rivalidades deportivas, necesita estrechar lazos y aunar esfuerzos, en beneficio de sus propios ciudadanos y, por supuesto, de los intereses del conjunto de la provincia de Alicante. Desde este punto de vista, la Ley ha sido, por el momento, una oportunidad perdida.

Algo similar pudo haber ocurrido en otras áreas urbanas valencianas, como la de Castellón, ya que las Disposiciones adicionales de la Ley de Creación y Gestión de Áreas Metropolitanas sólo contempla la creación de dos entidades. Se trata de la Entidad Metropolitana de Servicios Hidráulicos de Valencia, integrada por 45 municipios del área metropolitana de Valencia, con competencias en el servicio del agua (alta, producción, suministro y saneamiento); y la Entidad Metropolitana para el Tratamiento de Residuos, que abarca las mismas localidades que la entidad anterior, a la que le corresponde la valoración y eliminación de residuos urbanos. La Ley de Creación y Gestión de Áreas Metropolitanas, por último, deroga todas las leyes aprobadas hasta entonces referidas al Consell Metropolità de l'Horta, que ya había desaparecido de hecho en 1999. Desde que se aprobó esta Ley, el gobierno valenciano no ha vuelto a proponer la creación de ninguna otra entidad metropolitana, a pesar de que en esta última década las aglomeraciones urbanas valencianas han experimentado una expansión extraordinaria, que se podía haber regulado mucho mejor con una entidad metropolitana con capacidad para planificar el crecimiento de la ciudad real, aunque fuera de carácter sectorial. Resulta cuanto menos curioso, que la constitución de un marco jurídico específico para la institucionalización de las áreas metropolitanas en la Comunidad Valenciana no haya dado lugar, en definitiva, a la creación de ningún organismo metropolitano verdaderamente integrador, ni siquiera en áreas tan consolidadas como la que lidera la ciudad de Valencia. La creación de dos únicas entidades sectoriales, que no difieren demasiado de las tradicionales mancomunidades de servicios, parece un bagaje demasiado pobre para una Ley aprobada hace más de 10 años, cuyos objetivos eran sin duda mucho más ambiciosos que lo que nos indican los resultados obtenidos.

### 7.3.2. Las leyes de ordenación del territorio y los instrumentos de planificación supramunicipal en la Comunidad Valenciana: repercusiones en el área Alicante-Elche

La Comunidad Valenciana fue la cuarta región española en aprobar una ley específica de ordenación y planificación territorial, tras Cataluña, Navarra y Asturias. Se trata de la *Ley de Ordenación del Territorio de la Comunidad Valenciana* –LOT– (6/1989, de 7 de julio), una ley con la que se pretendía paliar la escasa atención que las leyes estatales del suelo (1956 y 1975) habían prestado a la regulación de la planificación territorial en general, sobre todo en lo concerniente a la ordenación y planificación supramunicipal (Burriel, 2009). En este ámbito, el supramunicipal, la LOT establece dos figuras de ordenación: el *Plan de Ordenación del Territorio de la Comunidad Valenciana* y el *Plan de Acción Territorial* (PAT). Este último es el instrumento al que se acoge la primera propuesta de planificación impulsada por la Generalitat Valenciana para el área Alicante-Elche, que recibe el nombre de PATEMAE (Plan de Acción Territorial del Entorno Metropolitano de Alicante y Elche), documento sobre el que abundaremos más adelante. La LOT distingue dos tipos de Planes de Acción Territorial, los “sectoriales”, orientados a la planificación y regulación de un sector concreto (infraestructuras, aguas, etc.), y los “integrados”, a la que pertenece el PATEMAE. Los “integrados” son definidos por la Ley como «instrumentos de ordenación para desarrollar, de forma coordinada, las políticas sectoriales y urbanísticas que tengan una finalidad común y específica dentro de un área territorial determinada» (Artículo 14 de la LOT).

El *Plan de Ordenación del Territorio de la Comunidad Valenciana*, por su parte, era el instrumento básico para la consecución de los objetivos de la Ley; es decir, contenía las determinaciones de carácter general básicas para la planificación del territorio regional: Localización industrial, equipamientos y dotaciones supramunicipales, usos del litoral, recursos hidráulicos, gestión de recursos naturales, potencialidades económicas del territorio, etc. En consecuencia, debía marcar las pautas generales de la planificación del territorio en la Comunidad Valenciana, unas pautas y unas determinaciones a las que debían acogerse tanto los PAT como los Planes Generales de Ordenación Municipal. Sin embargo, este documento, que exigía un trabajo ingente que duraría varias legislaturas, no llegó a realizarse, debido a la inmediatez impuesta por los ciclos políticos y la incertidumbre de los cambios de gobierno. Previendo las dificultades de sacar adelante un documento de tal calibre, el



gobierno de la época buscó una alternativa más eficaz a corto plazo. Se realizaron dos PAT de carácter sectorial, el 2º Plan de Carreteras y el Plan de Saneamiento y Depuración de la Comunidad Valenciana, y sobre todo un PAT “integrado”, el llamado Plan de Desarrollo Urbanístico (PDU). El PDU partía del análisis y el diagnóstico del Sistema Urbano Valenciano, con el propósito de establecer unas estrategias de vertebración territorial de la Comunidad Valenciana, sobre la base de la provisión eficiente de bienes y servicios para la población (Burriel, 2009).

Del PDU se realizaron dos documentos, uno general sobre el Arco Mediterráneo Español (1994) y otro sobre política urbana (1995), que constituye el verdadero Avance del Plan. Sin embargo, el PDU no llegó a salir a exposición pública, ya que en mayo de 1995 cambió el gobierno regional<sup>177</sup>, y con ello, la política urbanística de la Comunidad, dando paso a nuevas ideas y nuevos instrumentos de planificación territorial. No obstante, el Avance del PDU cuenta con un análisis muy completo del sistema urbano valenciano, en el que se pone de relieve la diferente capacidad de vertebración territorial de Alicante y Elche, así como los problemas funcionales derivados del tamaño (funcional) y de la proximidad de ambas ciudades. Algunos de los planteamientos y propuestas recogidos en este estudio, que abordaremos para el ámbito Alicante-Elche en el apartado siguiente, han sido utilizados, de hecho, en planes de ordenación más recientes.

En el año 1994, un año antes de que se publicara el Avance del PDU, fue aprobada la *Ley Reguladora de la Actividad Urbanística* (LRAU; Ley 6/1994, de 15 de noviembre). La LRAU es una ley estrictamente urbanística, por lo que carece de una verdadera vocación planificadora (con un punto de vista integrado del territorio). Sin embargo, contempla entre sus disposiciones de ordenación la figura del Plan de Acción Territorial (PAT). Concretamente, se trata de un PAT de “Finalidad urbanística”, centrado especialmente en la coordinación y concertación de las diferentes administraciones públicas, para llevar adelante planes y políticas de ordenación urbana en áreas supramunicipales. La LRAU, de hecho, sirve de marco legal al PATEMAE en sus primeros pasos.

La última ley aprobada en la Comunidad Valenciana sobre ordenación del territorio es la *Ley de Ordenación del Territorio y Protección del Paisaje* de 2004 (Ley

---

<sup>177</sup> En mayo de 1995 el Partido Popular gana las elecciones autonómicas en la Comunidad Valenciana, desbancado del poder al PSPV (Partido Socialista), con la ayuda del Partido regionalista Unión Valenciana. Desde 1999, el PP gobierna la región con mayoría absoluta.

4/2004, de 30 de junio). Esta Ley, como la de Ordenación del Territorio de 1989, que queda derogada, establece dos tipos de instrumentos de planificación supramunicipal, los PAT y la «Estrategia Territorial de la Comunidad Valenciana» (ETCV). Los PAT de la “nueva” Ley (en vigor) no difieren en exceso de los primeros PAT de 1989; continúan diferenciándose entre “integrados” y “sectoriales”, y tienen similares funciones y objetivos que los anteriores, aunque con una mayor concreción en aspectos como el análisis territorial, el diagnóstico, las estrategias del plan, etc. La «Estrategia Territorial de la Comunidad Valenciana», por su parte, sustituye al «Plan de Ordenación del Territorio de la Comunidad Valenciana» de la Ley de 1989; y como éste, pretende «establecer los objetivos, criterios y directrices para la ordenación territorial de la Comunidad...pudiéndose concretar en los demás instrumentos de ordenación territorial» (Artículo 37; Ley 4/2004). Es decir, la ETCV incorpora líneas de acción, iniciativas y orientaciones generales para el desarrollo territorial de ámbito comunitario, mientras que los PAT pueden (entre sus funciones) desarrollar, completar o modificar parte de la ETCV, sobre todo cuando se profundiza en un ámbito geográfico específico para el que la Estrategia Territorial no ha descendido con el suficiente detalle<sup>178</sup>.

La Conselleria de Medio Ambiente, Agua, Urbanismo y Vivienda aprobó la ETCV en 2011 (Decreto 1/2011, de 13 de enero), veintidós años después de que la Generalitat Valenciana redactara su primera Ley de Ordenación del Territorio (1989), que constituye el momento en el que el gobierno regional asume de facto las competencias en ordenación del territorio. La ETCV incluye el estudio de quince áreas funcionales, entre las que se encuentra el área Alicante-Elche (a la que le dedicamos un apartado específico). Sin embargo, los Planes de Acción Territorial siguen sin ver la luz, ni los PAT “sectoriales” que la Ley de 2004 urgía aprobar (PAT del Litoral, PAT de Protección de la Huerta y PAT del Sistema Rural), ni los “integrados” que comenzaron a elaborarse en la década de 1990 y primeros años de 2000 (Plan de Acción Territorial del Entorno Metropolitano de Alicante y Elche; Plan de Acción Territorial de la Vega Baja; y Plan de Acción Territorial del Entorno de Castellón).

---

<sup>178</sup> «Los planes de acción territorial son instrumentos de ordenación territorial que desarrollan, en ámbitos territoriales concretos o en el marco de sectores específicos, los objetivos y criterios de esta Ley y de la Estrategia Territorial de la Comunidad Valenciana. El ámbito de los planes de acción territorial puede comprender, en todo o en parte, varios términos municipales» (Artículo 43; Ley 4/2004).

#### 7.4. Políticas y proyectos “metropolitanos” en el área Alicante-Elche

En algunos casos, la “construcción” de la ciudad polinuclear, del espacio de vida común más allá de las fronteras administrativas, se convierte en una cuestión de inercia, a la que se llega tras una maduración del sistema urbano, casi siempre capitalizado por una sola ciudad, la ciudad central. Esta ciudad, después de diferentes procesos urbanos, que van desde la concentración a la dispersión, hasta llegar en algunos casos a la redistribución espacial de la centralidad, ejerce un peso y una influencia tal en el conjunto de localidades del área (en la ciudad real), que su identidad, su imagen y su marca (en un momento en el que no existe gran ciudad sin marketing urbano), acaban por convertirse en la identidad, la imagen y la marca de los municipios integrantes de la aglomeración urbana. En la mayoría de las grandes ciudades de España esta circunstancia se da de manera independiente de los planes y las políticas tendentes a la constitución de un ente de gestión metropolitana. Móstoles, Fuenlabrada o Coslada son Madrid, como Sant Cugat o El Prat son Barcelona y Manises y Mislata son Valencia, por poner algunos ejemplos. El sentimiento de pertenencia de la población metropolitana no deja de ser un valor extraordinario para la ciudad real, una ciudad que se construye a partir de los espacios de vida individuales de sus ciudadanos. Sin ello, difícilmente se podrá poner en marcha con éxito un proyecto de ciudad, sea a través de la fórmula que sea: plan estratégico, plan territorial, ente de gestión metropolitana, etc.

Sin embargo, en otras aglomeraciones urbanas este proceso de construcción de una identidad común, base de la construcción de la ciudad-proyecto, es mucho más complejo y delicado; complejo, porque en estos casos la ciudad central no suele ejercer un peso histórico tan destacado o bien porque son varias las ciudades que comparten la centralidad; delicado, porque la construcción de una identidad común, surgida casi siempre de la proyección (o de la imposición) de la identidad de la ciudad central, o de una de las ciudades centrales en los casos de bipolaridad o multipolaridad, choca con frecuencia con identidades locales muy arraigadas, que se resisten a perder su autonomía como colectividad. Rodríguez y Menéndez (1999) exponen esta situación de manera precisa para el caso de la aglomeración urbana de Oviedo-Gijón-Avilés, que los autores proponen “rebautizar” como «Ciudad Astur», sin duda, con el propósito de situar en la denominación de la ciudad metropolitana, un elemento identitario común para todas las localidades que la integran. Los mismos autores consideran «imprescindible acometer el proyecto de construir la Ciudad Astur, y para ello, es

esencial la adquisición del sentimiento de pertenencia a Ciudad Astur, no sólo con el fin de establecer estrategias unitarias para competir en el exterior, sino para enfocar correctamente y con eficacia sus objetivos estratégicos». Como Ciudad Astur, Alicante y Elche han participado desde hace décadas en iniciativas tendentes a aunar esfuerzos, con el objetivo final de convertir el área que comparten en una de las aglomeraciones más importantes del arco mediterráneo español. Y como en Ciudad Astur, son muchas las dificultades que estas iniciativas se han encontrado en el camino.

Estos dos ejemplos, apuntan a que la construcción y la gestión de la ciudad no sólo es un problema de organización o de política territorial, sino también «de conocimiento, de cultura en el sentido profundo; de que los ciudadanos compartan una identidad, diferenciadora de otras muchas, que constituya su referencia en la red global» (Rodríguez, en Blanco, 2004 –Prefacio–). Seguramente, en los casos de Madrid, Barcelona o Valencia, la institucionalización de un ente de gestión metropolitana resulte conveniente y necesario, sobre todo desde el punto de vista de la planificación territorial y de la prestación de servicios de escala metropolitana (transporte público, recogida y tratamiento de basuras, abastecimiento de agua, etc.); pero quizás no sea tan imprescindible si nos atenemos al posicionamiento de la ciudad en el sistema global de ciudades, ya que eso responde a parámetros más difíciles de institucionalizar (jerarquía financiera y económica, capacidad innovadora y educativa, etc.). Sin embargo, en el área Alicante-Elche, la planificación y la colaboración supramunicipal (con el apoyo decidido de la Administración regional) se nos antoja imprescindible como estrategia de desarrollo, tanto para el área en sí como para el conjunto de la provincia. De otra forma, resultará complicado lograr un tamaño mínimo que permita a la entidad resultante aumentar su rango urbano, y con ello, alcanzar funciones superiores que difícilmente podrían desempeñar alguna de las dos ciudades por separado.

Se trata, en definitiva, de una cuestión de estrategia territorial. Sin embargo, los beneficios de la suma de esfuerzos de las dos principales ciudades de la provincia de Alicante no deberían conllevar una unión forzosa o incómoda para alguna de ellas; lo que no implica dejar la coordinación de las mismas sólo a la buena voluntad de los gobernantes, puesto que se corre el peligro de que los proyectos de colaboración supramunicipal nunca salgan adelante. En este punto, conviene recordar que el concepto de área metropolitana se puede utilizar y abordar desde puntos de vista muy variados: científico, estadístico, político, estratégico, etc. Pero, en nuestra opinión, no se debería de utilizar una acepción política o estratégica de lo metropolitano, para forzar un

escenario urbano y una relación (económico, social, identitario, etc.) que la realidad, probablemente, todavía no ha acabado de consolidar, como hemos podido comprobar en el caso de Alicante-Elche a lo largo de este trabajo. Por desgracia, no son pocas las iniciativas que han caído en este error y que, como cabía suponer, han acabado fracasando. En este sentido, la experiencia nos indica que conseguir un proyecto conjunto de ciudad, con una planificación estratégica coordinada, determinados servicios compartidos y un sentimiento identitario que no suponga la anulación de las identidades propias, sólo será posible (al menos en un contexto territorial como el que estamos abordando) a través de un proceso de participación voluntaria y bajo unas condiciones de consenso y gobernanza entre las administraciones involucradas. Si se consigue esa premisa, se pueden proponer determinaciones vinculantes sin ningún tipo de miedo; determinaciones que en el ámbito de la planificación territorial supramunicipal se nos antojan del todo imprescindibles.

#### *7.4.1. Antecedentes. Los Planes Generales de Ordenación Urbana de Alicante (1968-1973) y Elche (1969-1973)*

Los primeros antecedentes claros de planificación supramunicipal en Alicante y Elche se remontan a comienzos de la década de 1970. Se trata de los Planes Generales de Ordenación Urbana de Alicante y Elche, ambos aprobados en 1973.

El Plan General de Alicante de 1973 fue elaborado por el arquitecto Juan Antonio García Solera. Se trata del segundo plan aprobado en Alicante, después del de 1956, aunque la entrada en vigor de la Ley del Suelo de 1976 lo dejó rápidamente desfasado desde el punto de vista de la normativa urbanística. Para solucionar este contratiempo, el Ayuntamiento de Alicante aprobó pocos años después una “Adaptación previa a la revisión”, con el fin de introducir las directrices fijadas en la Ley del Suelo (clasificaciones del suelo, aprovechamientos medios, etc.), pero sin cambiar los objetivos generales del Plan de García Solera (Ramos, 1984). No obstante, el modelo propuesto en el Plan, que abogaba, como otros planes de la época, por la zonificación de usos y la jerarquización de los viales de comunicación, sólo se pudo llevar a cabo en parte.

La gran novedad introducida por este plan, aparte de la aplicación de los postulados racionalistas de la Carta de Atenas, fue la consideración de la escala metropolitana en la planificación urbana. En efecto, junto al Plan se elaboró un estudio

territorial de carácter supramunicipal, el primero de este en Alicante, que incluía las poblaciones de Sant Joan, San Vicente, Mutxamel y El Campello. A este respecto, el arquitecto redactor del Plan General afirma: «El plan ha sido redactado después de un estudio muy profundo de la situación urbanística actual de Alicante y su zona de influencia, formada por los pueblos de San Vicente, San Juan, Mutxamel y Campello, pueblos que por razones de orden físico y sociológico forman una unidad con la capital... ya que todos ellos están ligados por importantes características, problemas y lazos comunes, huerta, turismo, etc., ... que aconsejan realizar un estudio conjunto, sin que esto presuponga en absoluto preponderancia ni subordinación de unos pueblos a otros o a la Capital» (García Solera, en Amorós, 2001).

En este Plan General se apuesta por una organización lineal a lo largo de la costa (apoyada en la Autovía del Mediterráneo), en la que se sitúan las diferentes áreas de actividad, agrupadas en núcleos de especialización. Concretamente, el Plan propone tres grandes focos funcionales, uno dedicado a los servicios y las comunicaciones, situado al sur (Bacarot), otro de negocios y turismo, emplazado al norte (Playa de San Juan), y un último protagonizado por la ciudad tradicional, al que García Solera llama “la ciudad representativa”. Junto a estos, se propone una ciudad satélite, que se corresponde con la localidad de San Vicente, pero evitando en lo posible la formación de un continuo urbano; intención que parece repetirse en el esquema territorial del conjunto del área, de ahí que se proponga la protección de la huerta tradicional, que actuaría como un espacio de separación de los centros focales (Navarro y Martí, 2005).

El esquema director del Plan de García Solera sirvió de referencia para los planes generales y las normas urbanísticas de cada una de las localidades integradas en el área, dando lugar a una cierta coordinación supramunicipal. Sin embargo, el Plan de 1973 se ciñe en su aplicación al territorio del término municipal de Alicante, ya que los (acertados) estudios de planificación del área metropolitana no tenían carácter normativo (Amorós, 2001). Por otro lado, llama la atención que el Plan no trate, ni haga referencia alguna al área de Elche, cuando por entonces esta ciudad estaba redactando también su planeamiento<sup>179</sup> (Navarro y Martí, 2005).

Efectivamente, a comienzos de 1970 Elche estaba enfrascada en la elaboración de su Plan General de Ordenación Urbana, que fue encargado al arquitecto García

---

<sup>179</sup> Según Amorós (2001), en los primeros dibujos del borrador del plan general, en 1965, se traza un área que sí alcanza Elche y Santa Pola, aunque en los textos posteriores el área de influencia de Alicante se reduce a la zona más próxima a la capital.

Bellido. Y como en la ciudad vecina, en Elche también se vio la necesidad de estudiar una realidad territorial supramunicipal. El Plan General fue aprobado en 1973, sustituyendo al Plan de 1962, que quedó obsoleto muy pronto debido al crecimiento extraordinario experimentado por la ciudad durante la década de 1960. Al final de la misma, Elche sufría el “estrés” urbanístico de las ciudades españolas del desarrollismo: elevadas densidades, mixtificación de usos residenciales-industriales, escasas dotaciones y zonas verdes, etc. Por todos estos motivos, pero sobre todo por la falta de suelo industrial específico en el término municipal, se decide revisar el PGOU de 1962. El nuevo Plan (1973) es un documento innovador, que introduce, como su homólogo de Alicante, algunas de las ideas del racionalismo urbano, como el viario en retícula, los grandes “zoning”, los nuevos centros comerciales, etc.; aunque algunas de las propuestas que se plantearon fueron poco afortunadas, como el trazado de los grandes ejes de comunicación norte-sur aprovechando los cauces y los barrancos próximos a la ciudad, incluido el del propio río Vinalopó, iniciativa que afortunadamente no se llevó a cabo (Gozálvez, 1976; Sevilla, 1985).

García Bellido, que realiza un trabajo ingente en la revisión del Plan General, detecta una serie de actuaciones cuya trascendencia, aún afectando al término municipal de Elche, supera los límites de lo local. Se trata, entre otras, de la construcción del Aeropuerto de El Altet, el soterramiento del ferrocarril a su paso por la ciudad, el estudio del anteproyecto de la Autovía del Mediterráneo y la elaboración del Plan General de Alicante (1968-1973); hechos todos ellos que condicionarían el desarrollo de la ciudad y que debían tenerse en cuenta desde una óptica supramunicipal (Amorós, 2001). Para ello se realiza un estudio dentro del Plan General, en el que se plantean diferentes alternativas de crecimiento (siete alternativas o modelos), partiendo de la situación de la ciudad en la subregión de Alicante-Murcia. Teniendo en cuenta los principales ejes de comunicación existentes, que se despliegan en el territorio en sentido este-oeste (la Nacional 340, el ferrocarril y la futura Autovía del Mediterráneo), y los condicionantes de carácter físico (topografía accidentada al norte y suelos con mayores potencialidades agrícolas al sur), se escoge la alternativa de desarrollo lineal (Gozálvez, 1976; Amorós, 2001): «apoyado en dicho eje, e integrado quizás en un esquema similar a una escala subregional, que coordine los desarrollos de Alicante-Elche-Crevillente-Callosa-Orihuela-Murcia. Dicho desarrollo... constituiría el eje principal de desarrollo urbanizado de la subregión alicantino-murciana» (García Bellido; en Amorós, 2001).

El modelo de desarrollo lineal no se llevó a la práctica de manera planificada durante el periodo de aplicación del plan, pero sentó las bases para modelos y propuestas futuras. Hacia el lado de Crevillent, las actividades industriales y comerciales acabaron consolidando de hecho, mediante una ocupación espontánea, el eje oeste. El eje Elche-Alicante (al este) ganó protagonismo algo después, en la década de 1990, cuando comenzó a construirse el Parque Empresarial de Torrellano, asentado sobre la carretera Nacional-340. La idea del modelo lineal en esta parte del municipio también fue asumida por el gran proyecto metropolitano del “Triángulo”, que propuso para esta zona dos actuaciones o “áreas vocacionales”: la “Ciudad Lineal de la Industria” y el “Área de Actividades Innovadoras”.

Los planes generales de 1973, con sus ambiciosos intentos de encuadrar la planificación municipal en un ámbito territorial mayor, no han tenido continuidad en los planes sucesivos. Éstos, como mucho, abogan por mantener una coherencia, en la medida de lo posible, con los planes de los municipios vecinos, «procurando evitar rupturas en el tratamiento del territorio»<sup>180</sup>. Algunos de ellos, los más recientes, también intentan adecuarse a las propuestas del Plan de Acción Territorial del Entorno Metropolitano de Alicante y Elche (PATEMAE), cuya incidencia se centra sobre todo en las infraestructuras de comunicación y en la localización de algunas dotaciones supramunicipales. Sin embargo, como veremos en las líneas siguientes, el PATEMAE no está aprobado, por lo que carece de vinculación jurídica.

#### *7.4.2. El proyecto «El Triángulo Alicante, Elche, Santa Pola» (1990-1996)*

El proyecto «El Triángulo Alicante, Elche, Santa Pola» surge de la iniciativa privada de un grupo de empresarios de la provincia de Alicante, constituidos en sociedad anónima bajo el nombre de «Club de Inversores». El Club nace en 1989, fruto de las reflexiones y de los encuentros que tuvieron lugar con motivo de la celebración del V Centenario de la concesión del título de ciudad a la localidad de Alicante, «ante la preocupante situación de los sectores económicos tradicionales, con claros síntomas de agotamiento en alguno de ellos y, por otra parte, por la ralentización de las inversiones públicas en la zona» (Vicente Sala; Club de Inversores, 1993). Aunque tuvieron otras iniciativas a lo largo de su andadura, el Triángulo fue sin duda su proyecto estrella, un

---

<sup>180</sup> Memoria de ordenación. Plan General de Ordenación Urbana de Elche de 1997.



proyecto premiado como mejor acción planificadora de España en 1992<sup>181</sup>, con el que se pretendía dinamizar la economía de la provincia de Alicante aprovechando las potencialidades territoriales del eje Alicante-Elche. Desde este punto de vista, el proyecto del Club de Inversores no difiere demasiado de los planes estratégicos que en esas mismas fechas comenzaban a fraguarse, con unos propósitos similares de recuperación económica a partir de un urbanismo innovador, en aglomeraciones urbanas como las de Bilbao o Barcelona, aunque en el caso que nos ocupa la iniciativa no fue catalizada, como en los citados anteriormente, por la administración pública.

La idea del Triángulo inicia su materialización en 1990, cuando el Club de Inversores encarga el estudio que sería la base del mismo al arquitecto-urbanista Alfonso Vegara y su equipo de trabajo, quienes se apoyaron para su elaboración en investigadores de varias universidades españolas y extranjeras. Entre éstas se encontraba la Universidad de Alicante, que apadrinó la idea del Triángulo con bastante entusiasmo, gracias en buena medida al papel desempeñado por su Rector (Ramón Martín Mateo), que fue uno de los primeros investigadores en realizar un estudio integral sobre el área metropolitana de Alicante (Martín Mateo y Allende Landa, 1986: *El área metropolitana de Alicante. Un reto de futuro*).

En 1992, finalmente, se presenta el estudio sobre el Triángulo Alicante-Elche-Santa Pola, que dio lugar a una publicación con el mismo título (Club de Inversores, 1993). En la misma, se asegura que «este territorio de carácter supramunicipal es vital para la incorporación de nuestra Provincia al nuevo escenario internacional de áreas urbanas europeas en competencia por la atracción de inversiones productivas y la posterior difusión del desarrollo hacia sus áreas de influencia colindantes». Para ello el proyecto propone una serie de medidas tendentes a desarrollar en el Triángulo un área de integración y de nueva centralidad regional, «con la que resolver simultáneamente las dos principales deficiencias estructurales y funcionales del sistema de ciudades de Alicante: 1) Incrementar el tamaño del área de la Capital; y 2) Eliminar la anomalía del nivel jerárquico de Elche». La primera de las deficiencias señaladas hace referencia a la débil capacitación de la capital para articular el territorio y la economía provincial, circunstancia que priva a la ciudad de Alicante y al conjunto de la provincia de inversiones en servicios de rango superior, acordes con el tamaño demográfico y el nivel económico de la provincia de Alicante. El segundo de los problemas está

---

<sup>181</sup> CEOE.

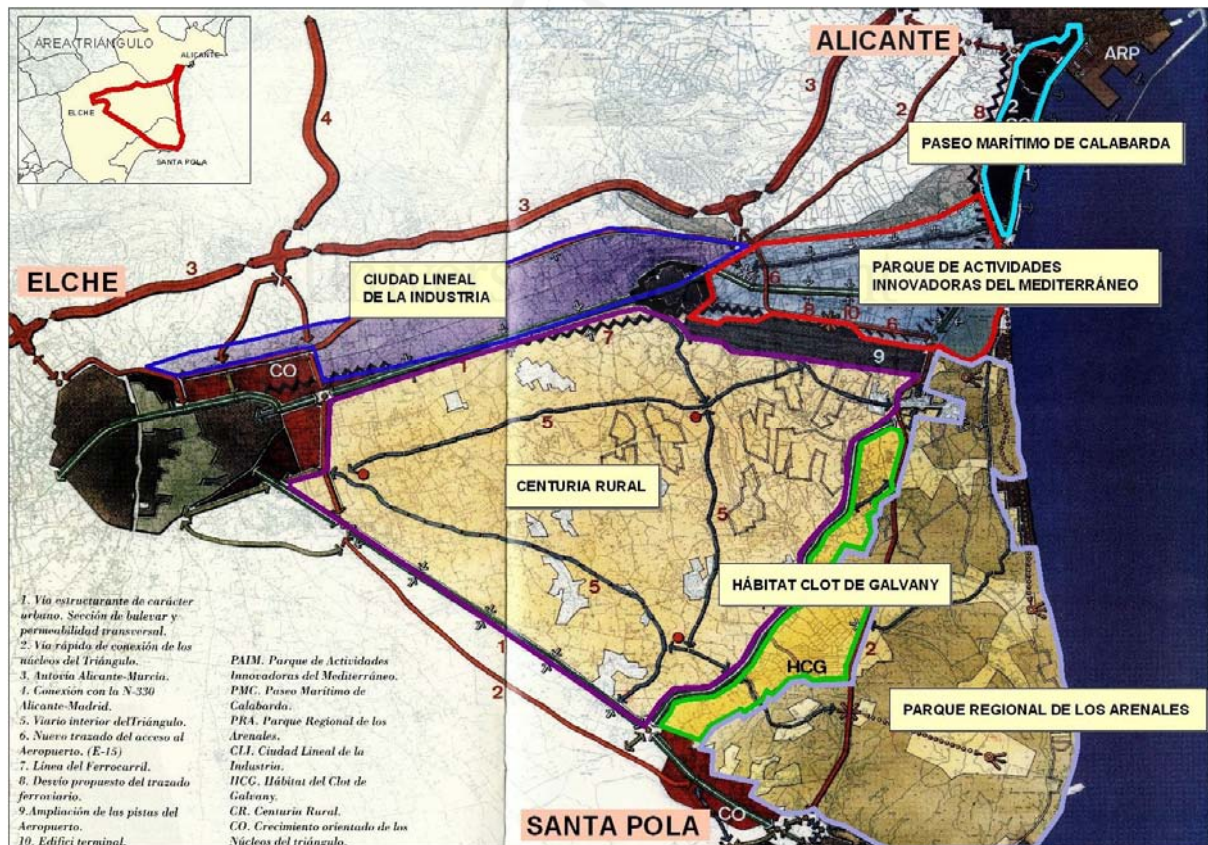
relacionado con la posición jerárquica de Elche, que debido a su dimensión demográfica se sitúa cerca del que ocupa la capital provincial, pudiendo generarse entre ambas una competencia negativa, que acaba por restar potencial tanto a una como a otra localidad. La solución planteada a través del Triángulo, pasa por sumar los esfuerzos de Alicante y Elche, facilitando el encuentro de ambas en una nueva área, un área de centralidad que permita repositionar el eje Alicante-Elche y sus áreas respectivas en el estratégico Arco Mediterráneo.

El proyecto de investigación urbanística del Triángulo estaba organizado en cinco fases: 1) Definición de hipótesis; 2) Investigaciones monográficas de base; 3) Exploraciones territoriales para el diseño del Triángulo; 4) Estudio de experiencias análogas; y 5) El Triángulo. Esquemas y propósitos. Este último es el dedicado a las actuaciones territoriales programadas, que son seis, una por cada área vocacional detectada y propuesta en el proyecto (Club de Inversores, 1993):

1. El Parque de Actividades Innovadoras del Mediterráneo (PAIM). Situado al norte del Aeropuerto de El Altet. Este espacio está pensado para acoger las áreas de nueva centralidad y los usos más “sofisticados” del conjunto de la Provincia de Alicante.
2. El Paseo Marítimo de Calabarda (PMC). Enlaza con el núcleo urbano de Alicante. Se trata de un paseo marítimo tipo bulevar con vocación residencial, en el que se prevé la eliminación de barreras infraestructurales, como la vía del ferrocarril, y el traslado a la ciudad lineal de las actividades industriales incompatibles que todavía persisten en la zona. Contempla la instalación de dotaciones para el desarrollo de la náutica deportiva. Debe constituir, por último, la imagen de un Alicante que se abre al mar.
3. El Parque Regional de los Arenales (PRA). Abarca una amplia superficie, que incluye el cabo de Santa Pola, la franja costera del mismo y el tramo norte del litoral de Elche. Su vocación es lúdico-recreativa compatible con la conservación y puesta en valor de las abundantes zonas valiosas existentes (dunas móviles, dunas fósiles, humedales costeros, etc.), tanto desde el punto de vista ecológico como paisajístico.
4. El Hábitat del Clot de Galvany. Es un espacio de transición entre la Centuria Rural y el Parque Regional de los Arenales, con una vocación residencial de baja densidad y tipologías arquitectónicas alternativas a las urbanas, en el que se prevé equipamientos deportivos, fundamentalmente campos de golf. Esta actuación debe concebirse de forma compatible con la preservación del Clot.

5. La Centuria Rural. Es la parte central del Triángulo y tiene una gran extensión superficial. Se propone detener el proceso espontáneo de densificación de este territorio, manteniendo las trazas y vestigios históricos de la *centuriación* romana. Además, se contempla crear pequeños núcleos de escala reducida y carácter rural en las intersecciones fundamentales del esquema viario propuesto, apoyándose en los caminos y carreteras ya existentes. La vocación identificada para este espacio es el mantenimiento del carácter del Campo de Elche, mejorando para ello sus valores paisajísticos
  
6. La Ciudad Lineal de la Industria. Une los núcleos urbanos de Elche y Torrellano. Tiene vocación de acoger una parte significativa de las actividades económicas tradicionales de los municipios del Triángulo, propiciando la renovación del tejido productivo. Este espacio se pretende configurar a través de parques industriales y empresariales, con el propósito de descongestionar los cascos urbanos actuales de aquellos usos y actividades incompatibles con la imagen urbana y su funcionalidad. Al mismo tiempo, servirá de eje fundamental de la integración urbanística entre Alicante y Elche, así como de la unificación de los mercados de trabajo de ambas ciudades.

Mapa 7.1. *El Proyecto «El Triángulo Alicante-Elche-Santa Pola»*



Fuente: Club de Inversores (1993). Readaptación propia.

El Club de Inversores, sabedor de que su propuesta no podría ser llevada a cabo sin el compromiso decidido de las administraciones públicas, intentó recabar apoyos

entre los ayuntamientos y el gobierno regional, que se vieron desbordados y recelosos, al igual que las propias organizaciones empresariales, de un proyecto que no había surgido de ellos mismos (Perea, 2011). Entre los municipios implicados, Santa Pola fue sin duda uno de los que más entusiasmo mostró desde el principio, agradeciendo así su papel de (afortunado) invitado al proyecto del Triángulo, aunque se le reservara un “vértice” de importancia algo “menor”. En el caso de Alicante y Elche, las dos ciudades que daban sentido al proyecto, la respuesta fue desigual. El alcalde de Alicante, el socialista José Luis Lassaletta, apoyó la iniciativa sin demasiados reparos. Sin embargo, «desde el lado ilicitano se dejaban ver algunas reservas, cierta frialdad y una insistente preservación de la autonomía municipal» (Conesa, G., 2005). Visto con cierta perspectiva, la posición de Elche no deja de resultar sorprendente, ya que la mayor parte de las actuaciones programadas en el Triángulo se asentaban en suelo ilicitano, como se puede ver en el mapa 7.1, y el proyecto no implicaba la creación de ningún ente político de carácter metropolitano que pudiera restar competencias al Ayuntamiento. Detrás de esta postura, sin duda se escondía el temor de Elche al poder “centralizador” de la capital provincial, sin olvidar la inquietud ilicitana por acercar al proyecto sus tradicionales áreas de influencia (Crevillent, Vega Baja y Medio Vinalopó).

En cualquier caso, el apoyo sin el cual el proyecto no podía salir adelante, el del gobierno regional, nunca se tuvo de manera incondicional. En los primeros años del proyecto (1990-1995) la Generalitat Valenciana respaldó el Triángulo de manera comedida, aunque se llegó a crear una Fundación para impulsarlo<sup>182</sup>. Sin embargo, al mismo tiempo se pidieron informes para “corregir” el proyecto del Club de Inversores<sup>183</sup>, sin concretar una figura normativa que amparara legalmente el Triángulo<sup>184</sup>, con lo que los plazos se eternizaron y el proyecto no llegó a arrancar. La postura del gobierno regional respondía a una serie de desconfianzas. La primera venía desde la propia capital regional, que vio en el proyecto del Triángulo un intento de contraponer las comarcas del sur al poder político de la capital de la Comunidad (Perea, 2011). La segunda partía desde dentro de la misma provincia de Alicante, de algunas

---

<sup>182</sup> La Fundación para la Promoción del Triángulo Alicante-Elche-Santa Pola.

<sup>183</sup> El informe fue encargado al equipo del arquitecto madrileño Eduardo Mangada, aunque no llegó a publicarse. El mismo ponía en duda la conveniencia del modelo del Triángulo (Navarro y Ortuño, 2006), proponiendo a cambio otra geometría que extendiera la nueva centralidad hacia el Vinalopó y la Vega Baja (Conesa, 2005).

<sup>184</sup> La figura en la que encajaba a la perfección el Triángulo era el PAT (Plan de Acción Territorial), que fue regulada en la Ley de Ordenación del Territorio de 1989. El PAT constituía una figura de ordenación de carácter supramunicipal. No llegó a utilizarse en el Triángulo, pero sí en el PATEMAE, el siguiente intento de planificación metropolitana del área Alicante-Elche.

ciudades medias del sistema urbano alicantino, cuyo peso histórico, económico y demográfico, consideraban amenazado por la nueva área de centralidad provincial<sup>185</sup>. Estas desconfianzas ponen en evidencia las enormes dificultades existentes (tanto en la etapa del Triángulo como en la actualidad) para promover proyectos de planificación que contemplen el área Alicante-Elche como un territorio estratégico de enorme potencial cuando estas dos ciudades aúnan esfuerzos.

Ante el recelo del poder valenciano, de no pocas ciudades de la provincia de Alicante y de uno de los vértices del Triángulo (Elche), el proyecto, que sin embargo tuvo un cierto éxito en otros ámbitos (social, en los medios de comunicación, etc.), quedaba listo para su definitiva liquidación. Y esta llegó con el cambio de gobierno en la Generalitat Valenciana. El Partido Popular, garante del Triángulo en la oposición, decidió hacerlo desaparecer cuando accedió al gobierno de la Comunidad Valenciana en 1995, sustituyéndolo poco tiempo después por un PAT, el llamado PATEMAE (Plan de Acción Territorial Alicante-Elche). Las acusaciones de instrumentalización política del Triángulo parecen estar detrás, en última instancia, de la decisión adoptada por el nuevo equipo de gobierno de la Generalitat<sup>186</sup>. Sin embargo, se dieron otras muchas causas. A las señaladas reticencias mostradas por otras ciudades y territorios de la Comunidad hay que sumar, a nuestro juicio, al menos tres factores más: 1) Los intereses del negocio inmobiliario, de los constructores, promotores y entidades financieras vinculadas al “ladrillo”, que dirigieron sus actuaciones hacia los vacíos estratégicos del norte de Alicante (Alicante Golf, PAU-4, PAU-5, etc.) (Conesa, 2005), que ha sido tradicionalmente la zona residencial más valorada por los habitantes de la capital; 2) El cambio de modelo impulsado por el nuevo gobierno regional, basado en la construcción residencial y en los grandes complejos de ocio (Terra Mítica, la Ciudad de las Artes y las Ciencias, etc.); y 3) El inicio del dominio electoral municipal del PP, con la “conquista” incluida de la capital de la Provincia, que dio lugar a un “pan para todos” (los del Partido, se entiende) poco compatible con las inversiones millonarias que el Triángulo preveía en Elche (como parte del área afectada), último bastión socialista de la región.

---

<sup>185</sup> En el estupendo libro de Ginés Conesa sobre la historia del Club de Inversores (2005), se recogen algunas declaraciones de políticos de localidades alicantinas que no estaban precisamente a favor del Triángulo. Entre estos políticos se hallaba el alcalde de Monóvar, que llega a asegurar que «el enemigo es el Triángulo Alicante-Elche-Santa Pola», o algún concejal de Aspe, que indica que «en Aspe podrían instalarse industrias que en el Triángulo nunca podrían».

<sup>186</sup> Según algunos protagonistas de la época, el Partido Popular, gobernado por Eduardo Zaplana, tachó el proyecto de instrumento político del Partido Socialista, algo que los miembros del Club de Inversores siempre negaron (Conesa, 2005).

En cualquier caso, el Triángulo Alicante-Elche-Santa Pola, que no fue llevado a cabo como pretendían sus impulsores, tuvo algunos logros parciales de enorme relevancia en el devenir del área urbana-metropolitana de Alicante-Elche y del conjunto de la provincia. En efecto, el proyecto del Club de Inversores ayudó de manera decisiva para que se instalara en la provincia la Euroagencia de Marcas, la OAMI (Oficina de Armonización del Mercado Interior –Marcas, Dibujos y Modelos–), justamente en el espacio destinado a las actividades innovadoras que preveía el Triángulo (Perea, 2011 y Conesa, 2005). Algo parecido ocurrió con la creación de la segunda universidad de la provincia (inicialmente segundo Campus de la Universidad de Alicante), la Universidad Miguel Hernández de Elche, que se propuso instalar en el área del Triángulo, o la decisión adoptada por el Ayuntamiento de Elche de transformar la propuesta de “polígono industrial” de Torrellano en un moderno parque industrial (“Elche–Parque Empresarial”), que fue construido en el espacio que debía ocupar la Ciudad Lineal de la Industria. Por otra parte, algunas de las actuaciones del Triángulo, como las referidas a la regeneración del frente litoral sur de Alicante o al área de actividades innovadoras, han ido incluyéndose de una u otra forma en las sucesivas iniciativas de planificación territorial impulsadas por la Generalitat Valenciana (“PATEMAE” y “Estrategia Territorial”), aunque sin concretarse de manera definitiva.

#### *7.4.3. El Plan de Desarrollo Urbanístico de la Comunidad Valenciana –PDU– (1995). Directrices y propuestas para el área Alicante-Elche*

El PDU, como ya indicamos en páginas anteriores, es un Plan de Acción Territorial “integrado”, que surge de la Ley de Ordenación del Territorio de la Comunidad Valenciana (LOT, 1989). El Plan pretendía como objetivo principal lograr una vertebración territorial más eficaz, entendida ésta a partir de la provisión eficiente de bienes y servicios colectivos, como garantía de equidad y cohesión social. En este contexto, el PDU debía sentar las bases para garantizar que la población valenciana dispusiera de los bienes y servicios en las mejores condiciones posibles y en situación de igualdad relativa. Para ello, la vertebración territorial valenciana aspiraba conseguir un sistema urbano «bien jerarquizado, distribuido, equipado y solidario con el medio rural» (Generalitat Valenciana, 1995). La metodología utilizada para analizar y diagnosticar la situación del sistema urbano de la Comunidad Valenciana, que se

explica con detalle en el Avance del PDU (1995), se basa en los principios de la jerarquía urbana y la delimitación de áreas de influencia.

La jerarquía urbana parte de la clasificación de los núcleos urbanos de base, que pueden ser núcleos urbanos individuales o Áreas Urbanas Integradas (AUI). Estas últimas son agrupaciones de núcleos que por su continuidad física y por su estructura urbana integrada funcionan como una única entidad. En la provincia de Alicante se identificaron en 1995 tres AUI, la de Alicante (Alicante, San Vicente, Sant Joan y Mutxamel), Elche (Elche y Crevillent) y Elda-Petrer (Elda y Petrér). El análisis y clasificación de los núcleos de base se realiza en función de 4 variables: El tamaño funcional (sintetizado a partir de datos de población, formación, consumo y vivienda), la centralidad urbana (determinada a partir de las funciones más representativas de las ciudades: servicios, equipamientos, etc.), la cualificación urbana (analizada a través de variables indicativas de adaptación y modernidad: formación, empresas innovadoras, servicios y equipamientos evolucionados, etc.) y la dinámica urbana (la tendencia de crecimiento demográfico, económico, etc.). Apoyándose en estas variables, el PDU estima para la Comunidad Valenciana un “Sistema Nodal de Referencia” con 6 niveles diferentes de jerarquía urbana (mapa 7.2), teniendo en consideración que el nodo de cada nivel desempeña las funciones específicas del mismo, pero también, obviamente, las propias de los niveles inferiores:

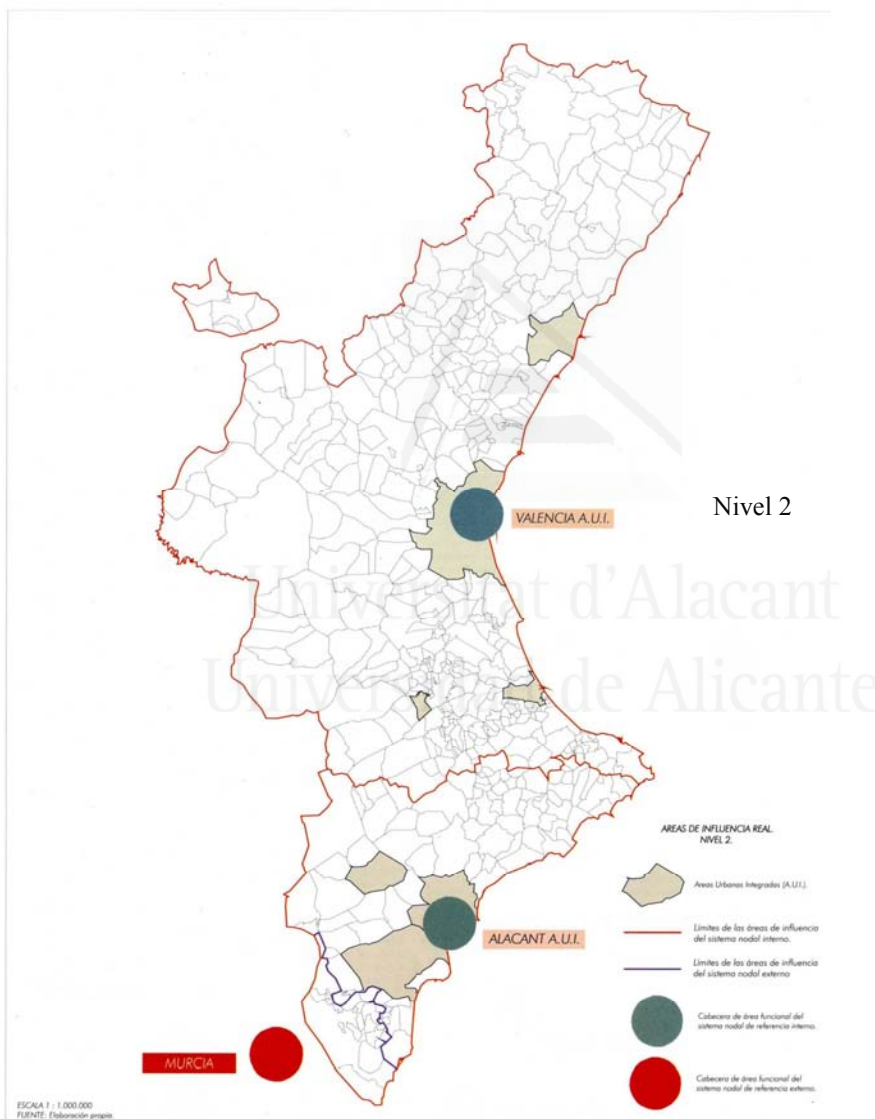
- Nivel 1: **Valencia**
- Nivel 2: **Alicante** (más Valencia)
- Nivel 3: **Elche-Crevillent** y **Castellón** (más Valencia y Alicante)
- Nivel 4: **Sagunto, Gandía, Benidorm, Alcoy** y **Elda-Petrer** (más Valencia, Alicante, Elche-Crevillent y Castellón)
- Nivel 5: **Alzira, Xàtiva, Ontinyent, Denia** y **Orihuela** (más Valencia, Alicante, Elche-Crevillent, Castellón, Sagunto, Gandía, Benidorm, Alcoy y Elda-Petrer)
- Nivel 6: **Vinaròs, Benicarló, Onda, Vall d’Uixó, Segorbe, Lliria, Requena, Sueca, Villena** y **Novelda** (más Valencia, Alicante, Elche-Crevillent, Castellón, Sagunto, Gandía, Benidorm, Alcoy, Elda-Petrer, Alzira, Xàtiva, Ontinyent, Denia y Orihuela)



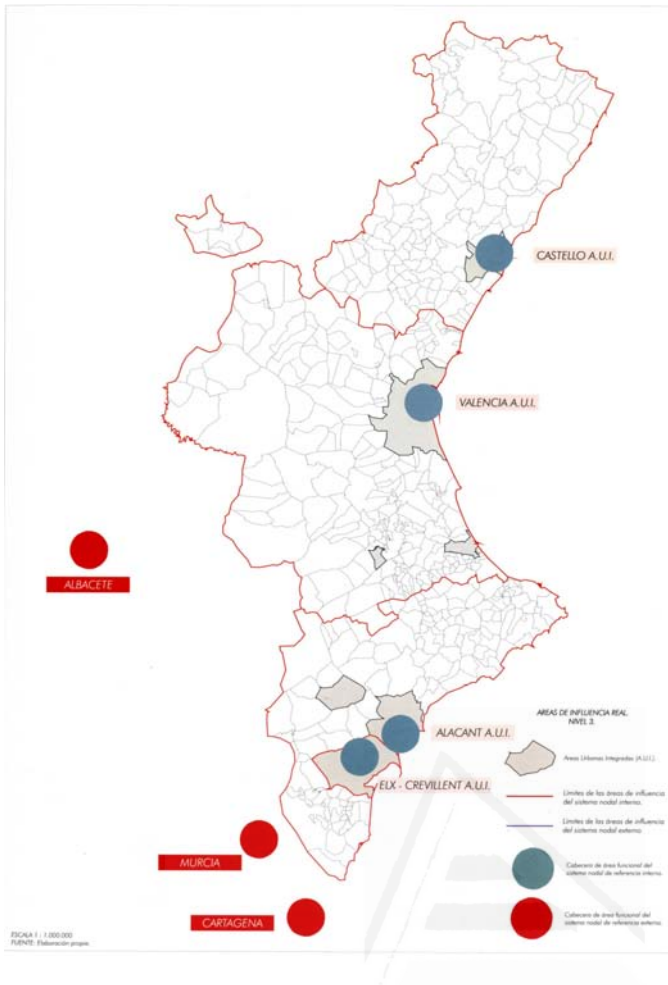


nivel 3, un área provincial; al nivel 4 y al nivel 5, áreas con *hinterlands* variables, todavía extensos en las provincias de Valencia y Castellón, y algo más reducidos en Alicante; y al nivel 6, áreas de influencia próximas al tamaño y la delimitación del sistema de comarcas valencianas<sup>187</sup>.

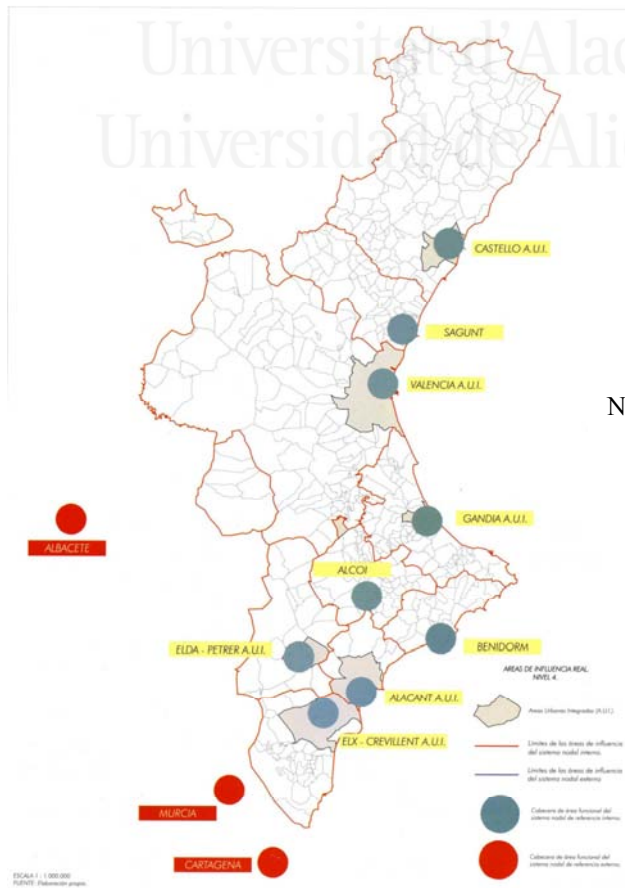
Mapas 7.3-7.7. *Áreas de influencia real de los niveles del Sistema Nodal de Referencia de la Comunidad Valenciana (excluido el nivel 1). Plan de Desarrollo Urbanístico, 1995*



<sup>187</sup> Concretamente, las denominaciones que aporta el PDU para cada caso son las siguientes: Nivel 1, Ámbito Regional; Nivel 2, Ámbito Subregional; Nivel 3, Ámbito Provincial; Nivel 4, Demarcación Territorial; Nivel 5, Distrito Territorial; y Nivel 6, Área Funcional del Territorio (Generalitat Valenciana, 1995).



Nivel 3



Nivel 4



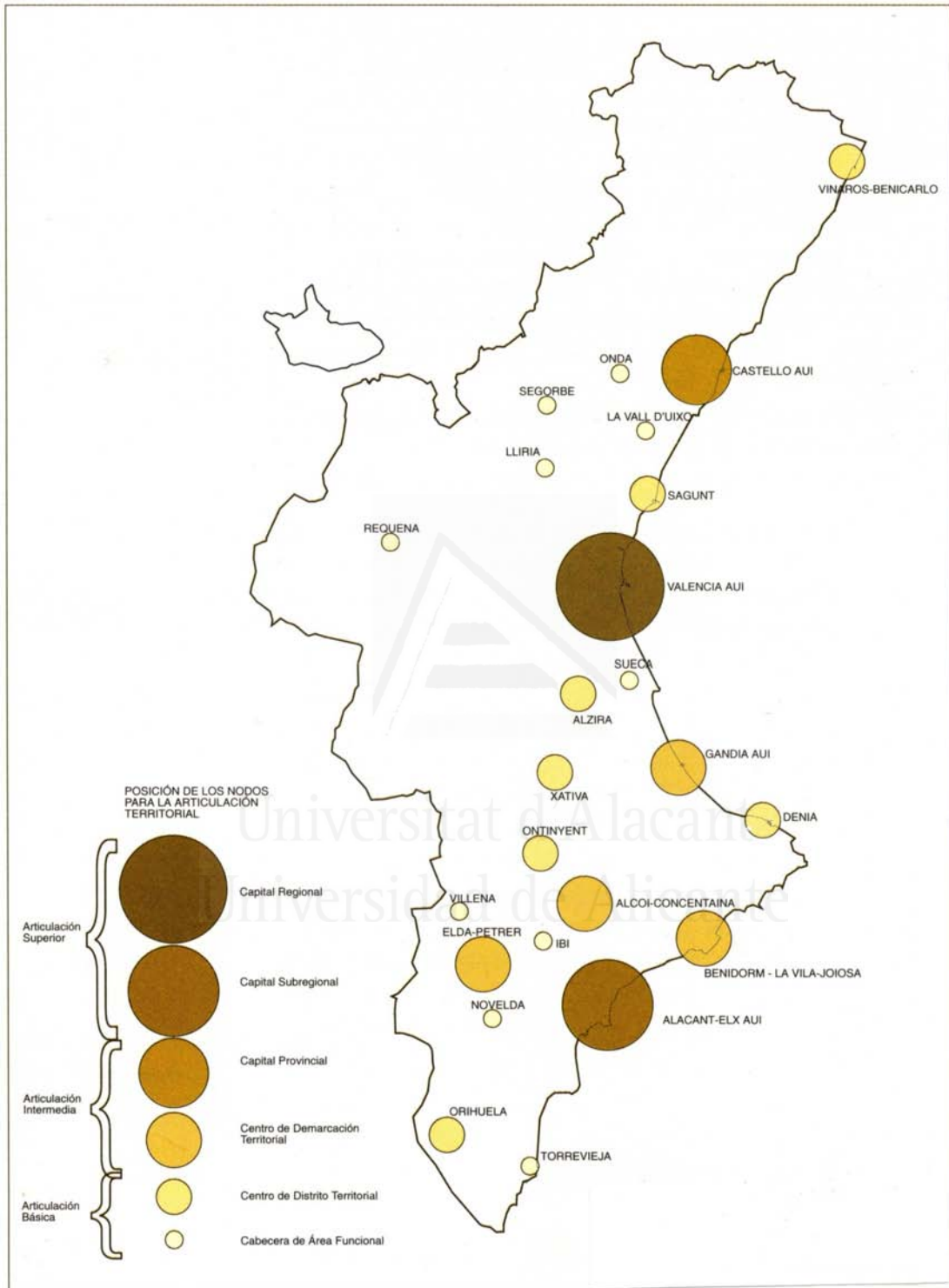
En el análisis realizado por el PDU sobre los niveles de jerarquía y las áreas de influencia resultantes se señalan dos cuestiones de gran interés para las ciudades de Alicante y Elche, tanto, que se han convertido en justificaciones recurrentes de proyectos y planes de metropolización redactados después del PDU (y antes). La primera hace referencia al nivel 2, en el que Alicante, como se puede apreciar en el mapa correspondiente (mapa 7.3), no llega a articular el conjunto de la provincia de Alicante, aún tratándose de un nivel de influencia subregional, ya que parte de la comarca de la Vega Baja gravita entorno al sistema nodal murciano, y el sector norte provincial alrededor del nodo de Valencia. En consecuencia, el AUI de Alicante presenta problemas de consolidación interior, puesto que no ejerce de “capital” para toda la provincia, y de proyección exterior, ya que la debilidad del área la relega al último escalón jerárquico del sistema europeo de aglomeraciones con talla internacional (PDU, 1995). La segunda cuestión afecta a Elche, que se sitúa en el nivel 3 de la jerarquía del sistema urbano valenciano. Este es un nivel en el que los nodos deberían desplegar una influencia de alcance provincial, pero que en el caso de Elche-Crevillent no se logra, debido a su proximidad con Alicante, «lo que anula en la práctica las potencialidades teóricas de la AUI de Elche, que permanece imposibilitada para nuclear en torno a sí, a un espacio propio sobre el que desplegar su influencia urbana» (PDU, 1995). Es tal la excepcionalidad del caso de Elche, que el PDU habla de verdadera «anomalía» jerárquica, ya que el potencial del nodo no es acorde a su capacidad de atracción o de influencia territorial.

Para solucionar estos dos problemas de jerarquía y de capacidad de vertebración territorial, que en última instancia afectan tanto a la cantidad como a la calidad de los bienes y los servicios que prestan las dos Áreas Urbanas Integradas, la de Alicante y la de Elche, el PDU propone una alternativa al modelo actual. Ésta pasa por mejorar la articulación de ambas AUI, «para que el área de Elche-Crevillent pueda evolucionar desde su papel de espectador al de actor, en el escenario de la vertebración comunitaria»; y definir entorno al AUI de Alicante estrategias que, «respetando las sensibilidades locales, permitan la conformación de una metrópoli con una escala urbana claramente superior a la actual». En relación a estas “mejoras”, el PDU se hace eco del proyecto del Triángulo Alicante-Elche-Santa Pola, al que cataloga como «avance claro en la promoción de las ciudades... e hito fundamental en el panorama territorial de la Comunidad».

Como conclusión, el PDU realiza una propuesta de redefinición del sistema nodal de referencia, con el propósito de identificar a las ciudades que puedan desempeñar de manera eficiente el papel de centros de vertebración territorial, como primer paso en la definición de un nuevo modelo del territorio valenciano. A este respecto, el PDU señala que al conjunto de centros de referencia «se le va a exigir una buena jerarquización y una adecuada distribución». La propuesta de centros de articulación territorial, que se puede ver en el mapa 7.8, plantea como necesaria la fusión de las Áreas Urbanas Integradas de Alicante y Elche, a las que se les suma la localidad de El Campello. De esta manera, desaparece del nivel 3 de la jerarquía urbana valenciana la “anomalía” de Elche, regularizándose de esta manera la situación provincial, según este estudio.

El PDU, por último, preveía desarrollos específicos y pormenorizados en ámbitos territoriales menores, donde la complejidad o particularidad de su problemática así lo requiriera. Entre ellos se cita la “nueva” Área Urbana Integrada de Alicante-Elche, cuya planificación tendría que ser regulada por un plan específico, probablemente un PAT “integrado”. Así surge el PATEMAE (Plan de Acción Territorial del Entorno Metropolitano de Alicante y Elche, 1996), que se puede ver como una consecuencia lógica del PDU de 1995, pero también como una alternativa política al proyecto frustrado del “Triángulo Alicante-Elche-Santa Pola”.

Mapa 7.8. Propuesta de centros de articulación territorial. Plan de Desarrollo Urbanístico, 1995



Fuente: Generalitat Valenciana, Plan de Desarrollo Urbanístico, 1995.

#### 7.4.4. *El Plan de Acción Territorial del Entorno Metropolitano de Alicante-Elche (PATEMAE, 1996-¿?)*

El PATEMAE comienza a elaborarse en 1996, fecha en la que se crea mediante Decreto (112/1996, de 5 de junio) la Oficina del Plan<sup>188</sup>, que inicialmente se denomina Plan de Acción Territorial del Entorno Metropolitano de Alicante (PATEMA). El área de actuación propuesta está formada por dos Áreas Urbanas Integradas<sup>189</sup>, la de Alicante (Alicante, San Vicente, Sant Joan, Mutxamel y El Campello) y la de Elche (Elche y Crevillent), junto con una serie de municipios seleccionados en función de sus áreas de influencia, «definidas por los desplazamientos a los bienes y servicios supramunicipales más básicos» (Generalitat Valenciana, 2000). Se trata de Agost, Aigües, Busot, Jijona (Área Funcional de Alicante) y Santa Pola (Área Funcional de Elche). Como fácilmente se podía prever, ni la denominación ni la demarcación iban a ser del agrado de Elche. La primera se enmendó rápidamente, añadiendo una “E” al acrónimo PATEMA, “gesto” que podía haber evitado un primer enfrentamiento de haberse previsto desde el inicio; la segunda, la demarcación territorial, no ha sido solucionada ni parece que pueda serlo en el futuro, ya que la intención de Elche de añadir al PATEMAE las localidades de su influencia en la Vega Baja y el Medio Vinalopó (uno de los aspectos que también se achacaba al “Triángulo”), ha sido rechazado con rotundidad por el gobierno regional; de hecho, las localidades de la Vega Baja tienen ya su propio Plan de Acción.

La primera fase del PATEMAE se centra en la realización de una serie de estudios sectoriales, base de la Memoria de Información del Plan, publicada por la Generalitat Valenciana en 2000 con el título *El Entorno Metropolitano de Alicante-Elche: Reconocimiento Territorial*. En dicho trabajo, el reconocimiento del territorio se organiza a partir de cinco temas: 1) Medio Físico; 2) Población y Sistema de Asentamientos; 3) Actividad Económica; 4) Infraestructuras y Equipamientos; y, 5) Administración del Territorio. En el apartado de “Sistema de Asentamientos”, el estudio explica el que probablemente es el propósito principal del PATEMAE, que no es otro que lograr la integración funcional de las localidades de Alicante y Elche, con el

---

<sup>188</sup> Con funciones de dirección e impulso del proyecto, y de soporte técnico y administrativo del Consejo Asesor constituido para supervisar su realización. El Consejo Asesor del PATEMAE está integrado por representantes de organismos e instituciones representativas de la Administración autonómica, provincial y local, además de otros colectivos sociales (Asociaciones Empresariales, Sindicatos, Colegios Profesionales, Cámara de Comercio, etc.). La Oficina del PATEMAE estaba dirigida por el Arquitecto municipal de Alicante.

<sup>189</sup> Siguiendo la nomenclatura y la composición propuesta en el Plan de Desarrollo Urbanístico de 1995.

objetivo último de aumentar el rango de la aglomeración resultante y mejorar su posición en el sistema de ciudades del Arco Mediterráneo; objetivo, como se puede ver, muy similar al propuesto por el “Triángulo”. Concretamente, en la Memoria de Información del PATEMAE se señala:

«La integración metropolitana de Alacant y Elx permitirá regularizar la jerarquía urbana provincial dando mayor coherencia al conjunto del sistema de ciudades. Elx se encuentra en un nivel jerárquico dentro del conjunto de la provincia de Alicante situado en un escalón atípico e intermedio entre la capital provincial y las cabeceras comarcales. Es además el único núcleo urbano de estas características y su situación próxima a Alicante provoca duplicidades y tensiones espaciales en el desarrollo de sus servicios y equipamientos de vocación supramunicipal. Con la integración funcional de Alacant - Elx se conseguirá una nueva área urbana mejor equipada, más idónea para acoger las nuevas demandas que surgen en el contexto internacional, más equilibrada y diversificada económicamente y con mayor peso específico en el contexto regional, nacional e internacional. Esto supondrá alcanzar un rango urbano mayor y ventajas competitivas más sólidas para atraer iniciativas de inversión exógena. Por otro lado, y estrechamente vinculada con la idea anterior, son indudables las ventajas de la integración para el establecimiento de equipamientos y servicios comunes de rango superior que elevarían el bienestar social y el atractivo urbano.» (*El Entorno Metropolitano de Alicante-Elche. Reconocimiento territorial; GV, 2000*).

En el año 2005, nueve años después de crearse la Oficina del PATEMAE y cinco de que se publicara la Memoria Informativa, la Generalitat Valenciana publica una resolución por la que somete a información pública el Plan de Acción Territorial (“integrado”) del Entorno Metropolitano de Alicante y Elche (Resolución de 23 de febrero de 2005), ya que considera «que el PATEMAE ha alcanzado el grado de definición y de concertación necesarios para poder iniciar su tramitación administrativa» (DOGV, nº 4.964), aunque por entonces todavía no había sido aprobada la ETCV (La Estrategia Territorial de la Comunidad Valenciana). El documento que sale a exposición pública<sup>190</sup> es una Memoria de Ordenación (junto con una serie de anexos de cartografía, actuaciones, etc.), realizada sobre la base de la Memoria de Información del PATEMAE.

En la Memoria de Ordenación se establecen siete Estrategias clave y veintitrés objetivos, que el Plan pretende desarrollar a través de una serie de determinaciones específicas, para las que se proponen un conjunto de actuaciones sobre el territorio, divididas en tres grandes grupos: Medio Ambiente, Infraestructuras y Ordenación Urbanística. Las siete estrategias y objetivos planteados son los siguientes:

---

<sup>190</sup> [http://www.cma.gva.es/admon/normativa/planes/patema/Libro\\_I.pdf](http://www.cma.gva.es/admon/normativa/planes/patema/Libro_I.pdf)



1. Aumento de proyección del área Alicante-Elche a nivel europeo, nacional y comunitario, mediante los siguientes objetivos:
  - Fomento de las actividades y equipamientos de rango europeo.
  - Mejora de las comunicaciones exteriores.
  - Refuerzo del papel del área Alicante-Elche en la Comunidad Valenciana.
  - Creación de una oferta turística y cultural de proyección internacional.
2. Configuración de un sistema viario, ferroviario y de transporte integrado y de carácter metropolitano, mediante los siguientes objetivos:
  - Mejora de las comunicaciones viarias metropolitanas y sus conexiones de carácter interurbano.
  - Aumento de funcionalidad puntual en la red viaria local.
  - Diseño de un sistema ferroviario y de transporte público.
  - Definición de una estrategia global de intermodalidad.
3. Desarrollo equilibrado de los entornos urbano y rural, mediante los siguientes objetivos:
  - Racionalización del proceso de ocupación del suelo rural.
  - Revitalización de áreas degradadas.
  - Protección frente a riesgos naturales.
4. Coordinación territorial de los municipios, mediante los siguientes objetivos:
  - Orientación de los crecimientos urbanos desde una lógica territorial.
  - Promoción de elementos y acciones de interés común.
5. Protección activa de los recursos naturales y ambientales, mediante los siguientes objetivos:
  - Diseño de un marco de integración para acciones medio-ambientales y ecoturísticas.
  - Evaluación de medidas de protección, conservación y usos de los espacios de valor natural.
  - Unión de entornos naturales.
  - Restauración paisajística y ambiental.
6. Funcionalidad e integración del espacio litoral, mediante los siguientes objetivos:
  - Criterios de planificación del litoral no urbanizado
  - Programación de mejoras en el litoral urbano.
  - Medidas de integración frente costero-interior.
7. Fomento de la actividad económica en los sectores emergentes, mediante los siguientes objetivos:
  - Activación del Entorno Metropolitano como centro logístico del sudeste peninsular.
  - Consolidación del Eje de actividad productiva.
  - Desarrollo y mejora de ofertas turísticas innovadoras.

Sin entrar en muchos más detalles sobre el contenido de la Memoria de Ordenación, podemos concluir que el PATEMAE es un Plan con un amplísimo e interesante estudio territorial de base, pero de intenciones muy genéricas, que sólo llegan a concretarse cuando se aborda el ámbito de las infraestructuras viarias. De hecho, las únicas actuaciones desarrolladas del PATEMAE son las carreteras, circunstancia que motivó que un Conseller de la Generalitat Valenciana llegara a declarar que casi todas las obras viarias programadas por el Plan estaban finalizadas<sup>191</sup>; y efectivamente, así es, pero también conviene recordar que muchas de las carreteras contempladas en el PATEMAE ya habían sido propuestas en el II Plan de Carreteras de la Comunidad Valenciana (1995), que comenzó a elaborarse a finales de 1993, es decir, antes de que se pensara en poner en marcha el propio PATEMAE. En el resto de actuaciones (equipamientos, dotaciones, etc., todas por hacer), el Plan ni siquiera llega a descender al detalle de la localización precisa. Es decir, en última instancia se sigue dejando la iniciativa y el compromiso de llevar a cabo las acciones programadas a la escala local de los Planes Generales Municipales (Burriel, 2009). Por todo ello, el PATEMAE responde más a la idea de un plan estratégico del territorio urbano-metropolitano, que a la de un plan territorial, de planificación y ordenación, basado en estrategias de desarrollo. El PATEMAE salió a exposición pública en 2005 pero en 2012 todavía no ha sido aprobado; de hacerlo, sería necesario que precisara mucho más las actuaciones a desarrollar (equipamientos, dotaciones, usos y localizaciones concretas) y que adoptara un carácter normativo del que ahora mismo carece.

Efectivamente, uno de los mayores problemas del PATEMAE es el que concierne a la vinculación. El Plan no es vinculante, salvo en lo que afecta a la legislación superior<sup>192</sup>, por lo que “sólo” sirve (o servirá, cuando se apruebe si llega el momento) como marco de referencia general al que poco a poco deberán ir adaptándose los planes municipales, que irán haciendo suyas (siempre que haya buena voluntad) las determinaciones del Plan. En este sentido, el PATEMAE es muy claro en sus planteamientos (Memoria de Ordenación):

«En el momento de decidir la estrategia de la aplicación normativa, el Plan opta por la “**coordinación flexible**” frente a la tradicional “**planificación rígida**”. Y con respecto al dilema entre el carácter vinculante o indicativo de las actuaciones del Plan, se considera más favorable alcanzar el difícil y necesario consenso para la Ordenación del

---

<sup>191</sup> «García Antón asegura que más del 80% de las obras del PATEMAE están terminadas» (*Las Provincias*, 16/01/2008)

<sup>192</sup> Aguas, espacios naturales, afecciones derivadas de infraestructuras viarias y ferroviarias, etc.

Entorno Metropolitano, a través de planteamientos indicativos dotados de cierta flexibilidad. Salvo determinados aspectos críticos del territorio que requieran un tratamiento vinculante e inmediato a través de medidas operativas de mayor nivel de exigibilidad y concreción, es preferible que la Ordenación del Plan opere en un marco referencial.»

«Sin perjuicio de lo anterior, el presente Plan ha optado por minimizar su intervención sobre los planes vigentes y en especial sobre los Planes Generales Municipales, orientando en mayor medida sus determinaciones al sentido de marco de referencia o criterio a considerar en próximos planteamientos, más que al condicionamiento vinculante de la ordenación vigente.»

Como se puede ver, los criterios son muy flexibles; tanto, que algún autor, como Eugenio Burriel, ha afirmado que la falta de concreción y vinculación del PATEMAE en particular, y de los Planes de Acción Territorial en general, constituye un síntoma claro de la «renuncia a la ordenación efectiva del territorio desde el ámbito público», cuestión que no deja de ser lógica para un gobierno de cariz neoliberal como el valenciano (Burriel, 2009). En este contexto, sería interesante comprobar qué ocurriría si alguno de los municipios afectados no está de acuerdo con las determinaciones del Plan, o simplemente se niega a aplicarlo. En Elche el Plan nunca ha sido visto con buenos ojos. No gustó la delimitación territorial propuesta, que se deja localidades de su influencia fuera del área, pero tampoco las actuaciones “planteadas”, que tienden a reforzar a la capital provincial (Amorós, 2001) (*Diariocrítico de la Comunidad Valenciana*, 8 de junio de 2005). ¿Podría llegar a buen término un Plan no vinculante como el PATEMAE en este contexto?

El PATEMAE, por último, presenta también un problema de encaje en la secuenciación lógica de la ordenación supramunicipal. Como vimos en apartados anteriores, la Ley Valenciana de Ordenación del Territorio y Protección del Paisaje propone dos figuras o instrumentos de planificación territorial supramunicipal, la Estrategia Territorial de la Comunidad Valenciana (ETCV) y los Planes de Acción Territorial (PAT). El “reparto” de funciones entre los PAT y la ETCV implica, aunque no aparezca de manera explícita (ni normativa) en la Ley, un cronograma de actuación: primero se realiza (o debería realizarse) la ETCV, como documento de visión general de la planificación del territorio regional, y después se elaboran los PAT pertinentes para desarrollar las estrategias y determinaciones de la ETCV a una escala mayor (desde el punto de vista cartográfico), por ejemplo, a una escala de aglomeración urbana o área metropolitana. Sin embargo, algunos PAT, como el PATEMAE, llevan elaborándose

desde mediados de la década de 1990. Han pasado quince años, la ETCV ha sido aprobada mientras que del PATEMAE nadie parece acordarse. Como veremos, la ETCV ha incorporado, en lo concerniente al área Alicante-Elche, algunas de las disposiciones del PATEMAE, pero si en algún momento se retoma la idea de aprobar este documento tendrá que actualizarse nuevamente.

#### *7.4.5. La Estrategia Territorial de la Comunidad Valenciana, 2011. Directrices y propuestas para el área Alicante-Elche*

La Estrategia Territorial de la Comunidad Valenciana (ETCV) es un documento aprobado en 2011<sup>193</sup>, al amparo de la Ley de Ordenación del Territorio y Protección del Paisaje de 2004. Esta Ley señala que la ETCV «es el instrumento que define un modelo territorial de futuro para la Comunidad Valenciana con el máximo consenso entre los agentes sociales que operan en el territorio. El modelo integra las políticas sectoriales con proyección territorial, tiene en cuenta las amenazas y oportunidades del contexto exterior, fomenta las acciones impulsoras de cambios en el territorio, establece directrices de planificación y gestión para el suelo no urbanizable, y define los ámbitos adecuados para la planificación de ámbito subregional». Se trata, en definitiva, de un documento muy general, un marco de referencia para la toma de decisiones (territoriales), en el que se establecen los objetivos, los criterios y las directrices para la ordenación del territorio de la Comunidad a largo plazo. La ETCV consta de dos documentos que incluyen la visión estratégica propuesta para la Comunidad Valenciana, y 25 más correspondientes a los 25 objetivos establecidos por la ETCV. Entre estos últimos hay objetivos sectoriales (Agua, Riesgos, Turismo, Paisaje, Patrimonio, Energía, Movilidad, Vivienda, Suelo, Infraestructuras, etc.), objetivos territoriales con un enfoque integrado, que afectan a espacios concretos (Valencia, Alicante-Elche, Castellón y Sistema rural), y objetivos generales de carácter procedimental, metodológico y conceptual (Sistema de ciudades, Gestión del territorio, Gobernanza territorial y Participación).

La ETCV constituye, de alguna manera, la consecución de muchos de los estudios y planes territoriales elaborados en la región desde que en 1989 se aprobara la Ley de Ordenación del Territorio de la Comunidad Valenciana, que ya establecía un

---

<sup>193</sup> Decreto 1/2011, de 13 de enero, del Consell, por el que se aprueba la Estrategia Territorial de la Comunidad Valenciana.

documento similar, el llamado *Plan de Ordenación del Territorio*, aunque nunca llegó a realizarse. La ETCV asume, en consecuencia, muchas de las directrices y planteamientos recogidos en documentos anteriores, como los Planes de Acción Territorial (PAT) “sectoriales” e “integrados” que han ido surgiendo (algunos aprobados y otros no) desde principios de la década de 1990, o el mismo Plan de Desarrollo Urbanístico (PDU) de 1995. Este último documento nos parece clave para entender el marco conceptual y metodológico del esquema territorial de base y de los componentes del sistema de ciudades contemplado en la ETCV; de sus unidades territoriales, relaciones funcionales y áreas de influencia. Ciertamente el PDU y la ETCV son instrumentos muy diferentes, tanto en concepción como en propósitos y ámbitos de aplicación. Sin embargo, ambos comparten objetivos, como el referente al acceso óptimo de los bienes y servicios para la población, y un mismo lenguaje en la lectura del territorio desde una perspectiva urbana.

En este sentido, la ETCV contempla tres conceptos clave (desarrollados originalmente por el PDU) para entender el sistema de ciudades y las escalas de aplicación territorial de las determinaciones recogidas en el Plan. Estos conceptos son los siguientes (ETCV):

- **Áreas Urbanas Integradas (AUI).** «Son ámbitos territoriales formados por agrupaciones de municipios definidos por criterios morfológicos, de movilidad, de actividad económica y mercado de trabajo, entre otros, que pueden considerarse, con independencia de sus límites administrativos, como células urbanas de funcionamiento conjunto». «Estos ámbitos constituyen el primer nivel de la planificación supramunicipal y son los espacios adecuados para la ordenación de, entre otros, los sistemas de transporte público, la infraestructura verde, los bulevares metropolitanos, los procesos de conurbación, los equipamientos supramunicipales, la vivienda con algún tipo de protección pública y las fórmulas de cooperación y gobierno intermunicipal.» La característica morfológica que define un AUI es la continuidad del espacio urbanizado, motivo que justifica su incremento en estos años de vorágine urbanística; se ha pasado de 7 en 1995 (PDU) a 33 en 2011 (ETCV), la mayoría situadas en Valencia y Alicante. No obstante, desde el punto de vista funcional, la definición se aproxima mucho más a la de la “Ciudad real” de Jordi Borja (1990; en Castañer, 1994a), aunque no son conceptos completamente

asimilables<sup>194</sup>. Las estrategias sobre las AUI contempladas por la ETCV van encaminadas a profundizar en la integración funcional de las Áreas, para conseguir «masas críticas que permitan mejorar la “policentricidad” del sistema de ciudades», aunque evitando avanzar hacia la fusión de los tejidos urbanos. Desde el punto de vista de la planificación, la ETCV propone que las medidas específicas se desarrollen a través de Planes de Acción Territorial –PAT– de integración voluntaria, cuestión que ya proponía el PDU hace 17 años, sin que todavía se haya aprobado ningún PAT integrado de áreas urbanas.

- **Sistema Nodal de Referencia (SNR).** «El Sistema Nodal de Referencia está formado por aquellos municipios y AUI que crean polaridad territorial respecto a las prestaciones de bienes y servicios al conjunto del territorio y deben ser utilizados como referencia para la planificación supramunicipal. La Estrategia Territorial de la Comunidad Valenciana clasifica este sistema nodal distinguiendo los siguientes tipos: 1) Sistema Nodal de Referencia de los Sistemas Urbanos Metropolitanos; 2) Sistema Nodal de Referencia de Ciudades Medias y; 3) Nodos de Apoyo al Sistema Rural». Según la ETCV «el SNR de los Sistemas Urbanos Metropolitanos está formado por las AUI de Castellón, Valencia y Alicante–Elx. Abarcan una gran cantidad de municipios y tienen masas críticas suficientes para implantar sistemas de transporte público supramunicipal y acoger equipamientos de elevado grado de cualificación. En ellos es recomendable identificar polaridades dentro del AUI con el objetivo de crear y potenciar la “policentralidad” del AUI. La planificación territorial identificará “Centros de Polaridad Metropolitana” en municipios del área urbana integrada que ejerzan, o puedan ejercer polaridad sobre otros de la misma Área, o de fuera de la misma, a efectos de dar prioridad en éstos a la ubicación de equipamientos supramunicipales básicos.» Es decir, la ETCV propone evitar la macrocefalia de la ciudad central de las AUI, creando focos de polaridad secundaria que permitan equilibrar y vertebrar mejor el Área.

---

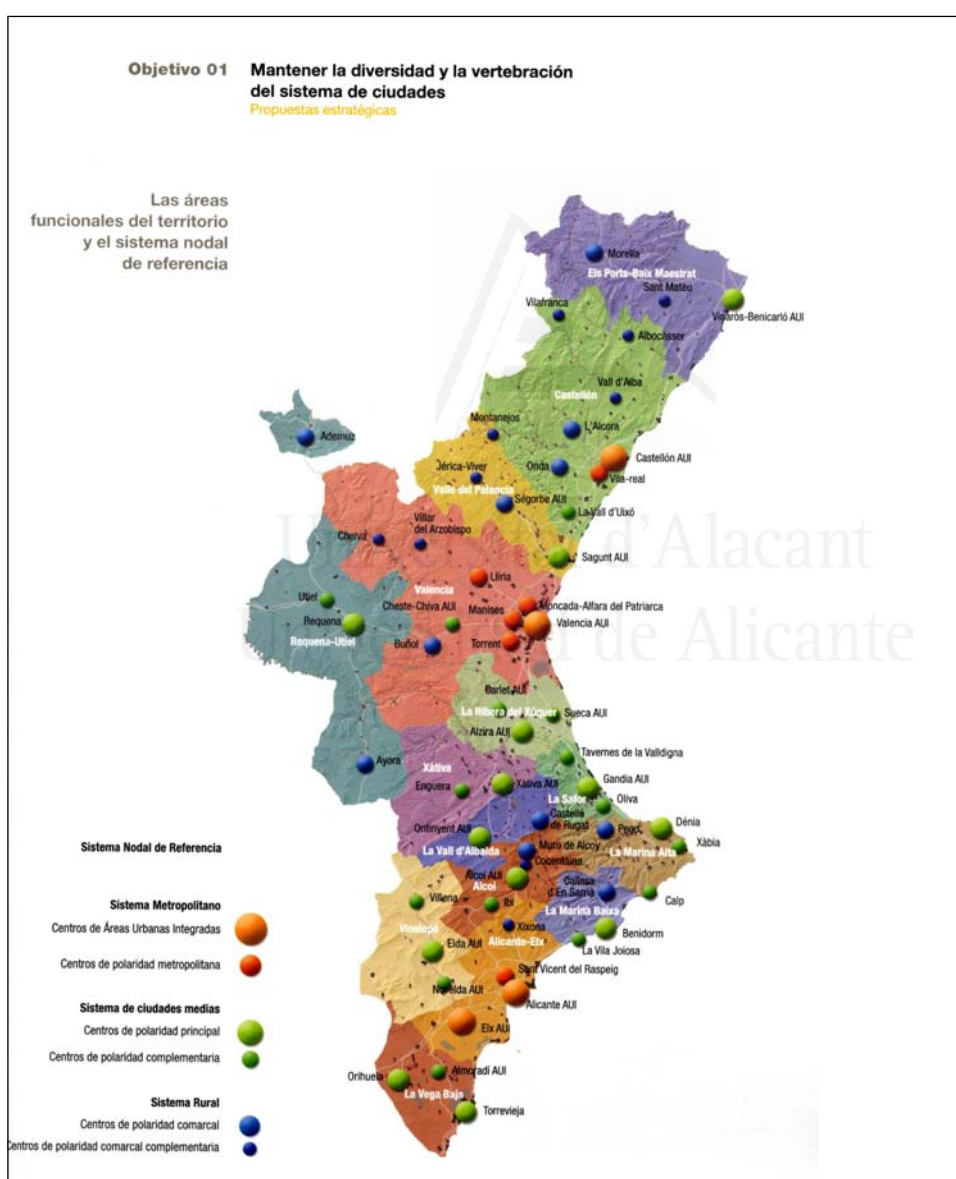
<sup>194</sup> Las AUI afectan a entidades urbanas muy variadas, desde pequeños núcleos a grandes ciudades, con niveles de integración funcional también dispar; mientras, la “Ciudad real” deja entrever una mayor exigencia de cohesión funcional y cultural, y un mayor rango urbano de ciudad.

- **Áreas Funcionales del Territorio (AFT).** «Son ámbitos territoriales intermedios entre el espacio regional y el municipal, definidos en la Ley de Ordenación del Territorio y Protección del Paisaje como los adecuados para la gestión y planificación territorial supramunicipal, capaces de articular el territorio de manera efectiva y delimitadas de acuerdo con criterios que reflejan la funcionalidad del territorio, tales como los desplazamientos obligados y no obligados, los procesos de expansión urbana, la optimización de las áreas de prestación de servicios supramunicipales y los corredores de transporte público». Conviene señalar que la delimitación de las AFT mantienen una cierta coherencia con la tradición comarcal-histórica del territorio valenciano, tal y como se puede apreciar en el mapa 7.5. Una novedad introducida por la ETCV es que todas las AFT incluyen ámbitos urbanos y *hinterlands* rurales, con el propósito de «fomentar una nueva relación de complementariedad entre el mundo urbano y el mundo rural... estableciendo para ello mecanismos de colaboración para mejorar el funcionamiento del conjunto del territorio». Por último, en las Áreas Funcionales del Territorio, como ocurre en las AUI, también se pueden proponer planes territoriales (PAT) para desarrollar las estrategias y determinaciones contempladas en cada caso. Estos PAT pueden comprender las AFT completas o ámbitos geográficos menores, aunque siempre respetando las determinaciones que la ETCV propone para cada AFT.

Partiendo de este esquema de interpretación del territorio, la ETCV propone para Alicante y Elche dos Áreas Urbanas Integradas, la AUI de Elche (Elche, Crevillent y Santa Pola) y la AUI de Alicante (Alicante, San Vicente, Sant Joan, Mutxamel y El Campello), que por razones de «estrategia territorial», tal y como ya apuntaba el PDU de 1995, se agrupan en una misma AUI, la AUI Alicante-Elche (mapas 7.9 y 7.10). Esta área constituye un nodo urbano-metropolitano fundamental dentro del SNR de la Comunidad Valenciana. Dentro del mismo, destacan las dos cabeceras o centros de la AUI, al tratarse de un sistema bipolar, y un Centro de Polaridad Metropolitana, que recae en la ciudad de San Vicente del Raspeig, la tercera más poblada del AUI tras las dos capitales. Alrededor del nodo AUI Alicante-Elche, la ETCV establece un Área Funcional del Territorio, cuya delimitación se extiende al norte del AUI, abarcando el resto de municipios de la comarca de L'Alacantí, es decir, Busot, Aigües, Agost, Torremanzanas y Jijona. Esta última localidad, además, es destacada como Centro de

Polaridad Comarcal Complementaria, dentro del Sistema Nodal de Referencia de ámbito Rural, ya que, aunque se trata de un núcleo perteneciente al sistema de ciudades, «por su tamaño y situación geográfica puede ejercer como centro suministrador de bienes y servicios a los municipios rurales de su área de influencia». Dentro del AFT de Alicante-Elche también se incluye, por último, la localidad de Tibi, un pequeño municipio de 1.763 habitantes en 2011<sup>195</sup>, emplazado en la Hoya de Castalla, una subcomarca dentro de la comarca de L'Alcoià.

Mapa 7.9. *Áreas Funcionales del Territorio y Sistema Nodal de Referencia. Estrategia Territorial de la Comunidad Valenciana, 2011*

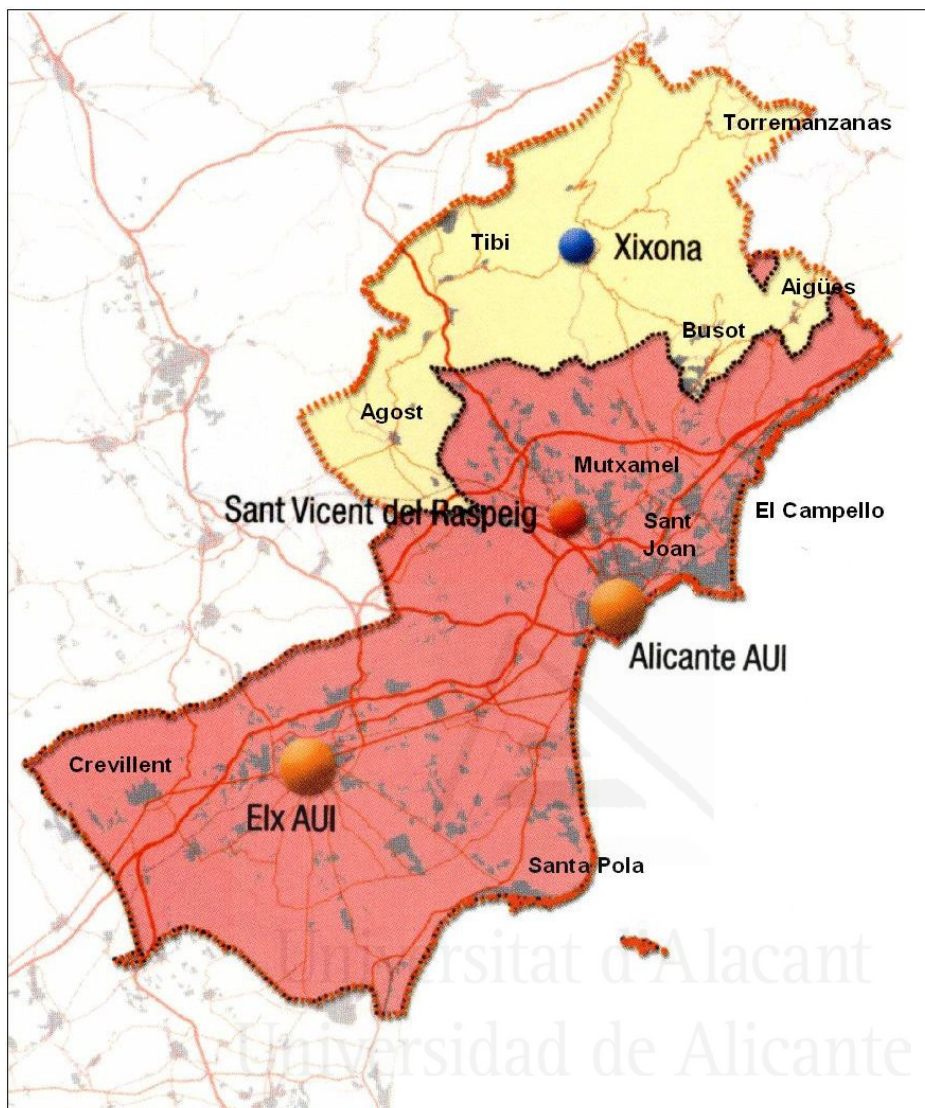


Fuente: Generalitat Valenciana, Conselleria de Medi Ambient, Aigua, Urbanisme y Habitatge, 2011.

<sup>195</sup> INE, Padrón de Habitantes, 2011.



Mapa 7.10. *Àrea Funcional del Territori Alicante-Elche. Estrategia Territorial de la Comunitat Valenciana, 2011*



Fuente: Generalitat Valenciana, Conselleria de Medi Ambient, Aigua, Urbanisme y Habitatge, 2011.

La delimitación del AFT de Alicante-Elche de la ETCV es prácticamente idéntica al área propuesta por el Plan de Acción Territorial del Entorno Metropolitano de Alicante y Elche (PATEMAE; 1996), pero con dos localidades más, los núcleos rurales de Tibi y Torremanzanas, que se suman al área con la idea mencionada de reforzar la complementariedad entre el ámbito urbano y el rural. Persiste, por lo tanto, la desigual concepción de las áreas de influencia de Alicante y Elche. Alicante estira su territorio de influencia hacia el norte, con cuatro localidades integradas en su AUI y seis más en el AFT, desbordando la comarca de la L'Alacantí hasta penetrar en la vecina L'Alcoià. Elche, sin embargo, circunscribe su influencia, según el documento que comentamos, a la comarca del Baix Vinalopó, es decir, a los municipios de Crevillent y

Santa Pola. Por lo tanto, la ETCV no considera, como tampoco lo hizo el PATEMAE, la relación de Elche con algunos municipios de la Vega Baja (Catral, Dolores, etc.) y el Medio Vinalopó (Aspe, Hondón de los Frailes, Hondón de las Nieves, etc.), para los que la capital ilicitana es sin duda una referencia muy destacada en los ámbitos laboral, residencial, comercial, de ocio, etc. En este caso, parece que ha prevalecido más la intención de evitar el “desmembramiento” de las comarcas históricas, dentro de las cuales las localidades mencionadas mantienen también relaciones funcionales consolidadas, que la vinculación municipal a un centro exógeno, aunque éste actúe de facto como cabecera funcional en parcelas como las señaladas (laboral, comercial, etc.).

Al margen de la delimitación del área en cuestión, la idea principal de la ETCV para el área Alicante-Elche sigue siendo, como en los proyectos anteriores (PATEMAE, PDU y Triángulo), potenciar la integración funcional entre Alicante y Elche, para «aumentar su masa crítica, de modo que alcance valores que hagan viable la ubicación de equipamientos y servicios de mayor rango y la atracción de actividades de alto valor añadido... de modo que les permita convertirse en el nodo de mayor centralidad y peso específico del sudeste peninsular... ya que el liderazgo e influencia de la ciudad de Alicante todavía no está plenamente consolidado»; es decir, idéntico propósito que movió a los empresarios del Club de Inversores a apostar por un proyecto como el “Triángulo” hace ya más de veinte años. Desde aquella (fallida) propuesta, la política de la administración pública regional respecto a la planificación del área Alicante-Elche ha sido como mínimo ineficaz, o inoperante, ya que el PATEMAE, que en esencia es una ETCV a escala “metropolitana”, se ha postergado indefinidamente desde que en 1996 se pusiera en marcha la oficina de trabajo, sin llegar a concluir propuesta alguna.

Sea como sea, la administración regional parece que ha vuelto a redescubrir una vez más, en este caso a través de la ETCV, las potencialidades y los beneficios del desarrollo coordinado de Alicante, Elche y sus respectivas áreas de influencia. Los objetivos y las determinaciones propuestas por la ETCV para el área Alicante-Elche, como para el resto de áreas funcionales propuestas, se pueden dividir en dos líneas de actuación y trabajo: la de la gobernanza y la de las estrategias territoriales concretas.

La primera, que afecta a todos los territorios por igual, se desarrolla bajo una premisa muy clara, «la necesidad de adoptar fórmulas instrumentales y de gobierno flexibles y participativas... en el marco de una “cultura del acuerdo”». Respecto a las

fórmulas de gobierno, la ETCV apuesta por las mancomunidades y los consorcios<sup>196</sup> como entidades gestoras de la planificación supramunicipal. Estas entidades estarían integradas por todos los municipios que de forma voluntaria deseen incorporarse al ámbito supramunicipal que, de forma preferente, haya sido definido por la ETCV<sup>197</sup>. Desde el punto de vista instrumental, la implementación de la estrategia territorial se pretende concretar a través de tres documentos de ordenación: los planes generales municipales, los planes especiales y los planes de acción territorial. Estos últimos, regulados por la Ley de Ordenación del Territorio y Protección del Paisaje de 2004, son fundamentales para la ETCV, tanto en su vertiente sectorial como integral, ya que constituyen la fórmula precisa para planificar los espacios supramunicipales en la Comunidad Valenciana. Sobre los PAT integrados, que podrán regular las directrices territoriales en Áreas Funcionales –AFT– y en Áreas Urbanas –AUI–, la ETCV señala que, «al margen de su contenido normativo y de obligado cumplimiento por parte de los municipios, deben incorporar un componente estratégico que los convierta en instrumentos de dinamización económica y social de sus respectivas áreas funcionales o entornos metropolitanos». Los PAT, además, podrán proponer entidades supramunicipales (mancomunidades y consorcios), y elaborarán programas específicos de compensación o equidad territorial, «para evitar rechazos entre los municipios que no perciben las ventajas del plan».

Respecto a las directrices territoriales concretas para el área Alicante-Elche, la ETCV organiza las propuestas en cuatro áreas: La Infraestructura Verde, El Sistema de Asentamientos en el Territorio, Las Infraestructuras de Comunicación y Las Actividades Económicas y de Innovación. Para cada una de ellas hay un mapa de síntesis del modelo territorial programado y de algunas actuaciones puntuales propuestas (mapas 11, 12, 13 y 14). Sin entrar demasiado en detalles, a continuación señalamos los objetivos que la ETCV propone para cada ámbito:

1. *La Infraestructura Verde* (mapa 11):

- Conectar los ecosistemas litorales y los de interior a través de un sistema de corredores territoriales y biológicos (fluviales y terrestres).

---

<sup>196</sup> A este respecto, la ETCV no dice nada de las entidades reguladas a través de la Ley de Áreas Metropolitanas de la Comunidad Valenciana.

<sup>197</sup> Más una representación de la Generalitat y otra de la diputación/es provincial/es, las cuales prestarán asistencia técnica a estas entidades.

- Restaurar los ecosistemas fluviales, las zonas húmedas (con ejemplos en la zona de extraordinario interés), y los espacios litorales de mayor valor.
- Conservar y poner en valor el patrimonio ambiental y cultural del área funcional (embalses históricos, rutas paisajísticas, etc.).

2. *El Sistema de Asentamientos en el Territorio* (mapa 12):

- Definir un conjunto de nodos urbanos estratégicos para mejorar el acceso de los ciudadanos a los equipamientos sociales (Alicante y Elche como centros del AUI, San Vicente como centro de polaridad metropolitana, y Jijona como centro de polaridad comarcal complementaria).
- Proponer un conjunto de áreas estratégicas para mejorar la calidad del espacio urbano (destacan las áreas de oportunidad, casi todas ellas en el AUI de Alicante, y las áreas de nueva centralidad, vinculadas a los parques empresariales, las nuevas estaciones del AVE y el Aeropuerto).
- Proponer un conjunto de ámbitos estratégicos para la implantación de nuevos usos económicos en el territorio (nodos de actividades económicas en el Puerto de Alicante, parque empresarial de Elche, nuevo parque del Camino de Castilla de Elche, sur de Crevillent en conexión con Albaterra y parque logístico de Alicante)

3. *Las Infraestructuras de Comunicación, Energéticas e Hídricas* (mapa 13):

- Proponer un conjunto de infraestructuras de vertebración externa e interna para la mejora de la conectividad global del AFT (duplicación de viales en las carreteras metropolitanas, finalización de las rondas, ampliación del Puerto y del Aeropuerto y culminación de los corredores ferroviarios).
- Desarrollar actuaciones que permitan la movilidad sostenible en el AFT (Extensión del TRAM –tranvía metropolitano– al Aeropuerto y a Elche, mejora de los trenes de cercanías, implantación del AVE regional y construcción de una red ciclista en el Área).
- Definir un esquema de infraestructuras energéticas, hídricas y de telecomunicaciones para evitar la discriminación territorial respecto a la implantación de actividades económicas (nuevas líneas eléctricas, centrales de biomasa, gasoductos y extensión de la red de banda ancha).

#### 4. *Actividad Económica e Innovación* (mapa 14):

- Fomentar la puesta en marcha de fórmulas innovadoras de la actividad turística mediante la asociación del litoral y el interior (Rutas históricas, parque fluvial del Montnegre, centros de interpretación en el Palmeral de Elche y desarrollo de tipologías turísticas –congresos, náutica, balnearios, golf y cultura).
- Proponer actividades económicas innovadoras basadas en los sectores industriales (*cluster* de las tecnologías del agua, la biomedicina y las actividades agroalimentarias, construcción de parques logísticos y plataforma intermodal en Alicante, y actuaciones logísticas en Elche y Crevillent-Albatera).
- Proponer nuevas actividades innovadoras basadas en los servicios (*cluster* de la medicina, el deporte y los servicios audiovisuales, y ampliación de la Ciudad de la Luz y de la Institución Ferial Alicantina).

La ETCV asume para el área Alicante-Elche muchas de las propuestas recogidas en el PATEMAE, como las actuaciones vinculadas a la Infraestructura verde, las Infraestructuras de comunicación y algunas actuaciones para dinamizar los espacios económicos, como los *cluster* del agua, la medicina, etc. Sin embargo, conviene recordar que la ETCV no es un documento vinculante *sensu stricto*, sino que identifica acciones y objetivos a largo plazo (unos 20 años), pero derivando su planificación real y su concreción espacial en otros documentos, como los PAT o los Planes Generales Municipales. Dado que el PAT del área Alicante-Elche (PATEMAE) no ha sido todavía aprobado, que han pasado más de 15 años desde que se puso en marcha y que la ETCV ha introducido un nuevo escenario (no diametralmente diferente al que dibujaba este mismo PAT, pero sí nuevo), parece seguro que el PATEMAE pasará otra vez más por un largo periodo de actualización y de acople a la nueva reglamentación.

Por lo que respecta a los Planes Generales Municipales, éstos parecen estar obligados a integrar en sus previsiones los «contenidos y determinaciones que permitan el desarrollo y la ejecución de los planes y los programas contenidos en la estrategia territorial», lo cual no implica, desde nuestro punto de vista, que tengan que acoger de manera obligada las actuaciones previstas en la ETCV, sino que deben facilitar o al menos no impedir el desarrollo de los planes con los que se llevarán a cabo esas actuaciones. Buena prueba de ello es la reciente decisión del Ayuntamiento de Elche de no llevar a cabo la construcción del parque industrial “Porta d’Elx”, aún siendo la base

de uno de los nodos de actividad económica establecidos en el área por la ETCV<sup>198</sup>. No obstante, algunas actuaciones sí deben ser contempladas de manera obligatoria por las administraciones locales y sus instrumentos de planificación. Se trata de las vinculadas a afecciones sectoriales, como las relacionadas con los espacios naturales, el litoral, las aguas, etc. y alguna otra mencionada específicamente por la ETCV, como la llamada “Vía del Litoral”, que «los planes generales deberán integrar en su ordenación y proponer distintas alternativas de trazado de acuerdo con una serie de criterios». En cualquier caso, los Planes Generales Municipales tienen una visión local, cuando no localista, por lo que no son los mejores instrumentos para llevar a la práctica un plan cuya escala territorial es esencialmente supramunicipal.

En conclusión, la ETCV es un documento de objetivos y acciones estratégicas a largo plazo, pero carece por sí mismo de capacidad para determinar y ejecutar una verdadera planificación sobre el territorio. Esta realidad, en cualquier caso, no tiene porqué ser negativa, siempre que los instrumentos en los que se apoya la ETCV para desarrollar en la práctica el Plan, especialmente los PAT integrados, desempeñen de manera eficaz ese papel. La cuestión, por lo tanto, no es tanto la validez de la ETCV como documento “contextual” para la práctica de la ordenación del territorio, sino el funcionamiento del conjunto de medidas legales que la Generalitat Valenciana se ha dotado para ejercer su competencia en la planificación supramunicipal y, por su puesto, la voluntad de ejercitarla. En este sentido, si los contenidos normativos de los PAT que se han desarrollado hasta ahora, como el PATEMAE, no cambian de manera sustancial, la ETCV probablemente fracasará. Al margen de la aplicación de la ETCV, que es la cuestión principal, se pueden mencionar algunos otros aspectos que nos plantean dudas sobre el Plan. Hablamos por ejemplo de la financiación para desarrollar las actuaciones, cuya responsabilidad se reparte entre todas las administraciones posibles, sin concretar demasiado. También de la delimitación del AFT de Alicante-Elche, que sigue creciendo hacia el norte (Alicante), pero no hacia el sur (Elche), o la localización de algunas de las propuestas territoriales, sobre todo en lo concerniente a las “áreas de oportunidad”, que tienden a descompensar el área en “beneficio” del norte, cuando los mayores problemas de vertebración territorial se plantean en el sur, debido a la fortaleza del área Murcia-Cartagena.

---

<sup>198</sup> El parque industrial del Camino de Castilla fue una propuesta del PSOE-PSPV local cuando gobernaba el municipio. El Partido Popular consiguió la mayoría absoluta en las elecciones municipales de 2011; seis meses después, el nuevo gobierno municipal decidió renunciar a este espacio industrial de 2 millones de m<sup>2</sup>, que gozaba a priori de apoyo financiero estatal.

Mapa 7.11. *Propuestas estratégicas en el Sistema de Asentamientos en el Territorio. Estrategia Territorial de la Comunidad Valenciana, 2011*



Fuente: Generalitat Valenciana, Conselleria de Medi Ambient, Aigua, Urbanisme y Habitatge, 2011.

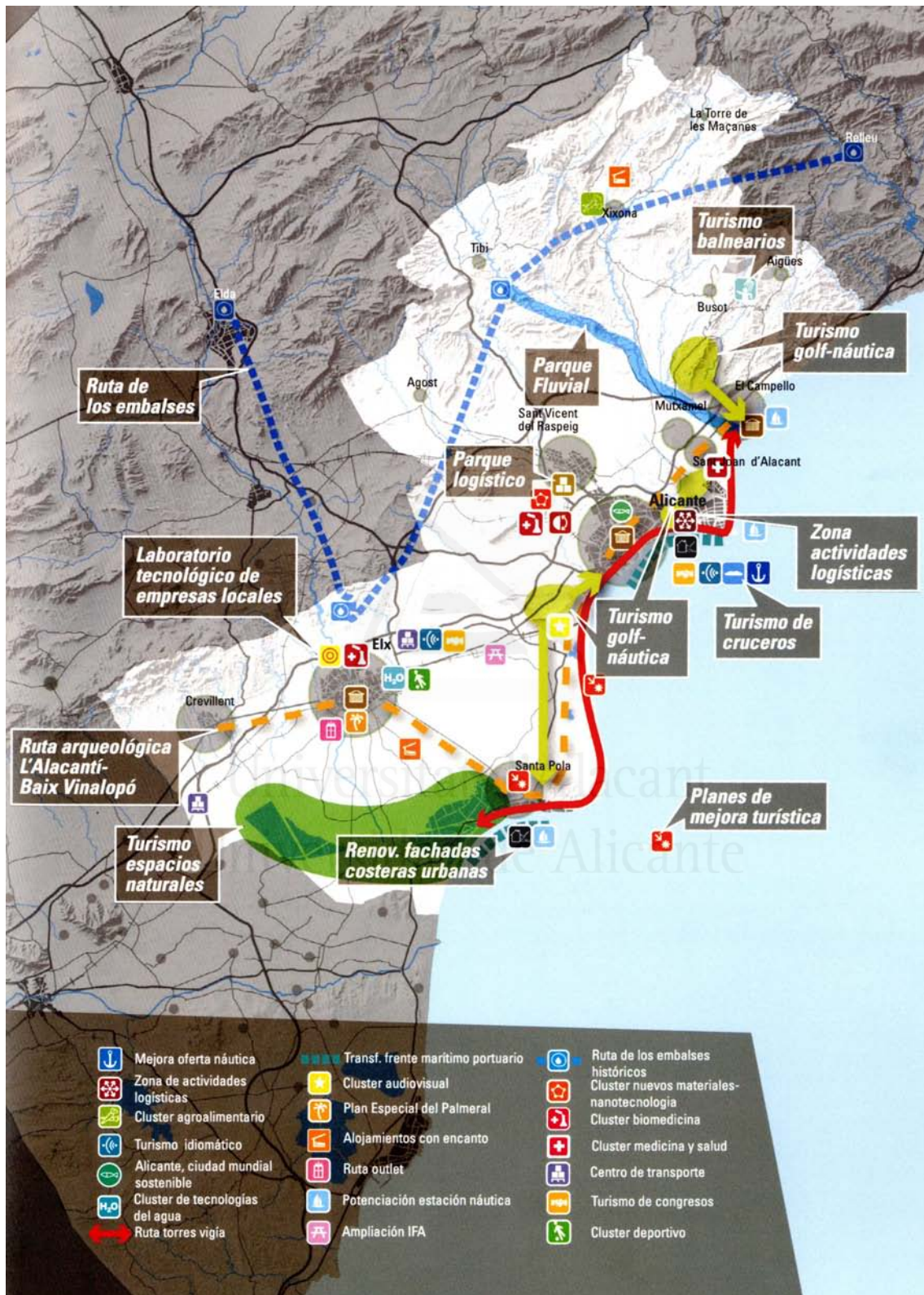
Mapa 7.12. *Propuestas estratégicas en el Sistema de Asentamientos en el Territorio. Estrategia Territorial de la Comunidad Valenciana, 2011*



Fuente: Generalitat Valenciana, Conselleria de Medi Ambient, Aigua, Urbanisme y Habitatge, 2011.

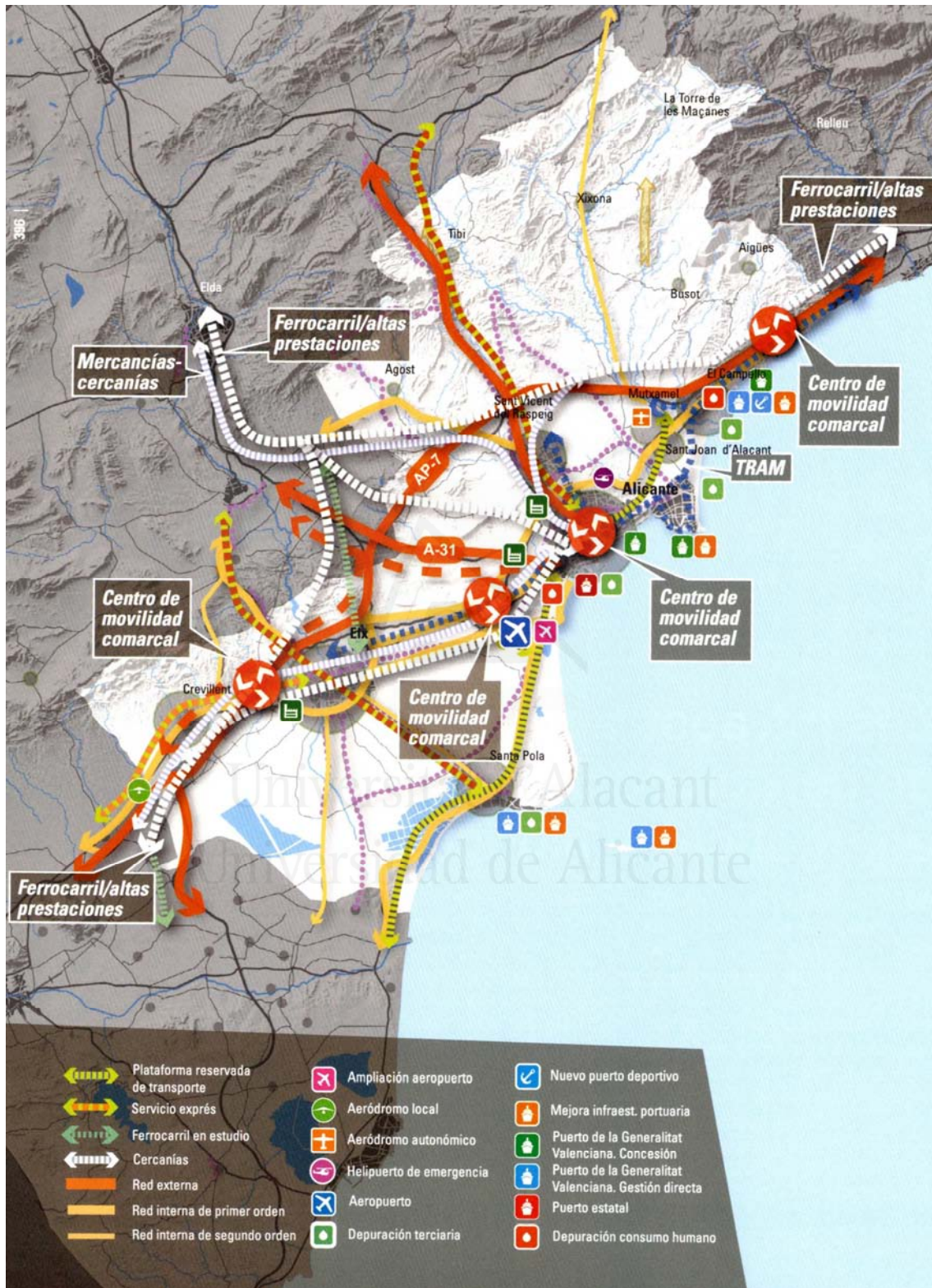


Mapa 7.13. *Propuestas estratégicas en Actividad Económica e Innovación. Estrategia Territorial de la Comunidad Valenciana, 2011*



Fuente: Generalitat Valenciana, Conselleria de Medi Ambient, Aigua, Urbanisme y Habitatge, 2011.

Mapa 7.14. *Propuestas estratégicas en Infraestructuras de Comunicación, Energéticas e Hídricas. Estrategia Territorial de la Comunidad Valenciana, 2011*



Fuente: Generalitat Valenciana, Conselleria de Medi Ambient, Aigua, Urbanisme y Habitatge, 2011.

#### 7.4.6. Programa Innovación + Territorio, 2009. Directrices y propuestas para el área Alicante-Elche

El Programa Innovación + Territorio (PI+T) es un plan estratégico impulsado por la Diputación Provincial de Alicante en 2007<sup>199</sup>, en colaboración con la Caja del Mediterráneo y la Fundación Metròpoli<sup>200</sup>. El documento resultante, presentado y publicado en 2009, reflexiona sobre el futuro de la provincia de Alicante, en una situación de grave crisis económica y en un contexto internacional cada vez más competitivo. Con este estudio, se intentan identificar los componentes de excelencia del territorio de la provincia y las oportunidades estratégicas de desarrollo a las que pueden dar lugar, oportunidades que el PI+T traduce en «proyectos e iniciativas concretas para la modernización del territorio provincial, el impulso a las actividades innovadoras y su desarrollo sostenible».

Como se puede intuir, este documento tiene muchas similitudes con la ETCV en el ámbito de la provincia de Alicante. En el PI+T también aparecen nodos de innovación, *cluster* de diverso tipo (algunos idénticos, como el *cluster* de la salud en Alicante), corredores tecnológicos, bulevares o “ecobulevares”, *hubs* de movilidad, corredores ambientales, sendas litorales, áreas de actividades económicas, etc. Mismo vocabulario, similares ideas e idénticos objetivos. Las propuestas se realizan además sobre un marco territorial estructurado en áreas funcionales, que coinciden exactamente con las Áreas Funcionales del Territorio (AFT) que la Estrategia Territorial Valenciana propone para la provincia de Alicante.

En el PI+T, el Área Funcional de Alicante-Elche es denominada “Área Metropolitana Central”. En la misma se distingue internamente entre el “subsistema norte” (Área Metropolitana de Alicante), formado por las localidades de Alicante, San Vicente, Sant Joan, Mutxamel, El Campello, Busot, Aigües, Agost, Torremanzanas, Jijona y Tibi; y el “subsistema sur” (Área Metropolitana de Elche), integrado por Elche, Crevillent y Santa Pola, es decir, los municipios del Bajo Vinalopó. El Área Metropolitana Central es presentada como el nodo con mayor potencial económico de la provincia, cuya conexión por autovía o autopista con todas las localidades de más de

---

<sup>199</sup> Fechas similares al comienzo de los estudios de la Estrategia Territorial Valenciana, razón por la cual en este caso no hemos tenido en cuenta la secuenciación de ambos documentos según fecha de publicación.

<sup>200</sup> Detrás de la Fundación Metròpoli, que es una institución dedicada al estudio y el desarrollo de las ciudades y los territorios, se encuentra el urbanista Alfonso Vegara, que fue el encargado de diseñar el “Triángulo Alicante-Elche-Santa Pola”.

20.000 habitantes de la provincia (un total de 26 municipios en 2011; INE, Padrón de Habitantes 2011), le otorga un papel decisivo en la vertebración territorial del ámbito provincial. No obstante, el PI+T apuesta, como la ETCV, por un territorio en red, en el que el reforzamiento funcional del Área Metropolitana Central no debe conllevar un debilitamiento de las centralidades comarcales ni de la capacidad funcional del resto de ciudades medias de la Provincia. Para mantener la estructura policéntrica tan característica de nuestro territorio, el PI+T propone el desarrollo de cinco nodos de innovación, uno por cada área funcional de la provincia de Alicante (exceptuando el área Alicante-Elche).

Resulta interesante comprobar como el PI+T enmarca parte del territorio policéntrico alicantino en un espacio estratégico mayor, en el que además del área Alicante-Elche y la comarca de la Vega Baja, se halla el área metropolitana de Murcia, Cartagena y las localidades del Mar Menor. Este espacio recibe la denominación de “Territorio azul”, siguiendo el lenguaje algo “rimbombante” que adorna el estudio. Dicho territorio es presentado como una oportunidad de desarrollo, ya que la integración física y funcional de este espacio daría lugar a uno de los nodos más importantes de la economía española, y en el ámbito urbano, a la tercera área metropolitana de España, con cerca de 2 millones de habitantes, con lo que superaría a Valencia en el sistema metropolitano español. En la ETCV, elaborada por la Generalitat Valenciana, también se aboga por aumentar la cooperación con el área de Murcia-Cartagena, pero sin llegar a plantear la relación en los términos en los que lo hace el PI+T, quizás por el temor a que la entidad resultante pudiera competir en influencia territorial con la capital regional. De hecho, los textos de la ETCV parecen desprender cierta inquietud y expectación por el desarrollo espectacular del área murciana, que ha ido consolidando su influencia en el sur de la provincia de Alicante, en especial sobre la comarca de la Vega Baja.

En cuanto a los contenidos, el plan estratégico de la Diputación de Alicante (PI+T) cuenta con tres apartados introductorios (“Los Ecosistemas de Innovación”, “Un Territorio Abierto” e “Ideas Fuerza para la Provincia de Alicante”) y seis bloques temáticos (“Conectividad e Intermodalidad”, “El Corredor de la Innovación”, “Los Ejes de Transformación”, “Los Nodos de Innovación”, “Paisajes y Espacios Rurales” y “Las Áreas Funcionales”). Las propuestas estratégicas para el área Alicante-Elche, basadas en las potencialidades territoriales de este espacio, son *grosso modo* las siguientes:

1. Habilitación de un *Hub* intermodal (nodo de flujos e intercambiador de transportes) entorno al Aeropuerto de El Altet, donde llegaría un ramal de la Alta Velocidad Ferroviaria de la línea Elche-Murcia, que se alargaría hasta alcanzar la capital provincial, y una línea del tranvía metropolitano (TRAM).
2. Extensión de la línea de cercanías de Elche al Medio y Alto Vinalopó y de Alicante a Alcoy; y del TRAM de Alicante a San Vicente y al Aeropuerto.
3. Construcción del tren de la costa, que recorrería todo el litoral de la provincia (en la actualidad sólo está habilitado un trayecto en la mitad norte, pero sin conexiones con la línea convencional), con paradas en Alicante, Aeropuerto y Elche.
4. Enlace marítimo de la ciudad de Alicante y las principales ciudades costeras de la provincia con un sistema de transporte marítimo, «con embarcaciones ecológicas de altas prestaciones», al que se le llama “Aqualink”.
5. Desarrollo del “Corredor de la Innovación” entre Alicante y Elche (mapa 7.11). Algunas de las propuestas que se contemplan en el corredor tienen un parecido (nada casual) con actuaciones previstas en el “Triángulo”. Véanse las similitudes: “Mediterránea”, entre la “Ciudad de la Luz” y el Aeropuerto, coincide con el Parque de Actividades Innovadoras del “Triángulo”; “Explanada 21”, sobre el frente litoral de Alicante, cuenta con proyectos de regeneración como el Paseo Marítimo de Calabarda, que fue propuesto en el “Triángulo”; “Eje Tecno-Industrial”, entre la Nacional 340 y la A-7 del Mediterráneo, corresponde con el espacio que el “Triángulo” denominó Ciudad Lineal de la Industria. Junto a estas tres propuestas, “rescatadas” sin duda del “Triángulo”, el Corredor propone tres más, el “Nodo de Innovación de Elche”, alrededor de la Universidad Miguel Hernández, su parque científico y el Palmeral Patrimonio de la Humanidad; el “Nodo de la Innovación de la Universidad de Alicante”, que comprende la propia Universidad, el parque científico y la “eco-ciudad inteligente de Rabasa”; y el “*Cluster* de la Salud”, que ocuparía el eje de la carretera de Valencia próximo a Alicante, donde se han asentado en las últimas décadas una gran cantidad y variedad de servicios y equipamientos sanitarios.

6. Transformación de los ejes viarios de Alicante-Elche (N-340 / A-7) y Elche-Orihuela (N-340) en Ecobulevares, es decir, en plataformas “verdes” (ajardinadas) con sistema combinado de transporte privado, público, carriles bici y sendas peatonales.
7. Mejorar la integración del Área Funcional de Alicante-Elche (Área Metropolitana Central), definiendo una estrategia global para el área, con el propósito de desarrollar estructuras urbanas de mayor rango y potencial. Para ello, el PI+T considera prioritario fortalecer la conectividad del Aeropuerto de El Altet, sobre todo con el ferrocarril, rehabilitar e integrar los tramos de litoral deteriorados en los tejidos urbanos, mejorar el medio ambiente y el paisaje del Área, mediante la protección eficiente de los espacios más frágiles (zonas húmedas, dunas litorales, etc.), y recuperar paisajes singulares, como los del Cabo de Santa Pola o las cuencas visuales entre la N-340 y la costa.

Como se puede comprobar, el PI+T y la ETCV presentan multitud de coincidencias en las propuestas para el área de Alicante-Elche, algunas con origen en el proyecto del “Triángulo”, que desde principios de la década de 1990 ha ido nutriendo de ideas a los planes supramunicipales elaborados con posterioridad (PATEMAE, ETCV y PI+T). Sin embargo, conviene señalar que la ETCV y el PI+T son documentos de naturaleza muy diferente. El primero está más orientado a la ordenación del territorio, promoviendo para lograrlo una coordinación y cooperación supramunicipal. Además, tiene carácter normativo (está aprobado mediante un Decreto), y por ello, cuenta con disposiciones sobre los mecanismos, los instrumentos y los organismos necesarios para desarrollar las actuaciones programadas.

El PI+T, sin embargo, es un plan estratégico “al uso”; y acorde con los nuevos planes estratégicos territoriales, en los que prevalece una visión más sostenible del desarrollo, con una apuesta por los espacios ligados a las nuevas tecnologías y las actividades innovadoras, y con la participación de las universidades y los centros del conocimiento. No obstante, sus propuestas (a priori) son más difíciles de desarrollar, ya que no se vinculan a instrumentos específicos de ordenación del territorio, como los PAT o los PGOU. No obstante, el PI+T también cuenta con una estrategia para sacar adelante los proyectos previstos. Se trata de las “Agencias Zero” (ideadas por la

Fundación Metr poli, redactora del Plan), que se plantean como órganos operativos constituidos por socios institucionales del sector público, instituciones financieras, entidades empresariales y centros de investigación, se presupone que con capacidad para desarrollar acciones concretas. Según el PI+T, estas Agencias, de las que se han propuesto un total de nueve<sup>201</sup>, «trabajan en la denominada fase cero de arranque de proyectos, y actúan con un planteamiento operativo, orientado a la intervención en el territorio». Junto a las Agencias Zero, el PI+T prevé que los *cluster* programados<sup>202</sup> puedan desarrollarse también a través de Consejos asesores que se encarguen de su impulso; de los que hasta ahora se ha formalizado uno, el Consejo del “*cluster* de la salud”. En cualquier caso, dada la naturaleza de buena parte de los proyectos previstos por el PI+T, la ejecución de los mismos depende en última instancia de la acogida de éstos en el planeamiento local y supramunicipal (cuando lo haya), y en las directrices y reglamentaciones sectoriales a los que se vean afectados, tanto regionales como nacionales (carreteras, ferrocarriles, puertos, etc.). Y ello sin olvidar el contexto financiero (de las administraciones públicas, las empresas privadas y las entidades bancarias) ni el político<sup>203</sup>.

Por otra parte, las grandes infraestructuras con peso en el desarrollo y en la ordenación del territorio de la provincia ya est n decididas, como la ampliación del Aeropuerto (llevada a cabo) o la llegada del tren de Alta Velocidad a Alicante y Elche, que no contempla su engarce con el *Hub* propuesto en el Aeropuerto, por lo que el Plan difícilmente se podrá llevar a cabo tal cual se ha publicado (Perea, 2011); problema que, por otro lado, presentan también otros planes, como el PATEMAE o la ETCV.

Por último, merece la pena recordar que el PI+T ha sido el embrión de un proyecto estratégico impulsado por el Ayuntamiento de Elche, el llamado “Elche. Proyecto Ciudad”, redactado también por la Fundación Metr poli a comienzos de 2011. Este proyecto, que desarrolla en Elche algunas de las ideas generales del PI+T, deb  servir de referente para la revisión del Plan General Municipal. Sin embargo, el nuevo

---

<sup>201</sup> Son las siguientes: “Alicante Puerto 2020”, “Ciudad Aeroportuaria”, “Alicante Living Lab”, “Vega Futura”, “Paisajes del Vino”, “Ecobulevar de Alcoy”, “Benidorm Terra Life”, “Nodo de Innovación de la Marina Alta” y “Ecoaldeas”.

<sup>202</sup> Un total de cuatro, el de la “Salud”, el de la “Economía Residencial”, el de los “Paisajes Agrícolas y el de la “Ecoconstrucci n”.

<sup>203</sup> Respecto al contexto político, el PI+T quizás ya ha topado con un primer obstáculo, con la dimisión del Presidente de la Diputación Provincial de Alicante en noviembre de 2011, apremiado por el caso de corrupción “Brugal”. José Joaquín Ripoll, expresidente también del Partido Popular de la provincia, fue el gran valedor de este Plan estratégico.

gobierno local, surgido de las urnas en las elecciones municipales de noviembre de 2011, lo ha defenestrado en tiempo record<sup>204</sup>.

Mapa 7.11. *El Corredor de la Innovación de la Provincia de Alicante. Provincia de Alicante. Programa Innovación + Territorio, 2009*



Fuente: Diputación Provincial de Alicante, Suma, CAM y Fundación Metrópoli. Provincia de Alicante. Programa Innovación + Territorio.

#### 7.4.7. La planificación sectorial: mancomunidades y consorcios

Las **mancomunidades** son entidades locales, según el estatus que le confiere la Constitución y la Ley de Régimen Local de 1986, establecidas por municipios de la misma Comunidad Autónoma con el fin principal de prestar uno o varios servicios públicos (Font y Parrado, 2000). Por regla general, no son entidades creadas *ex profeso* para gestionar planes o proyectos metropolitanos, aunque la Estrategia Territorial de la Comunidad Valenciana (ETCV) no sólo contempla esta posibilidad, sino que la considera como la más indicada para desarrollar la planificación supramunicipal<sup>205</sup>. Al tratarse de una disposición muy reciente, todavía no disponemos de ningún ejemplo en la Comunidad Valenciana de mancomunidad surgida con este propósito. Sin embargo, existen mancomunidades nacidas en el seno de algunas áreas urbanas cuyo marco

<sup>204</sup> Este Plan costó 500.000 euros, de los cuales el Ayuntamiento debe todavía 200.000 euros a la Fundación Metrópoli; diario *La Verdad*, 11 de mayo de 2012.

<sup>205</sup> Algunos autores, como Capel (2003), aseguran que la apuesta por las mancomunidades (y por los consorcios) responde a los intereses de la oleada neoliberal, que prefiere este tipo de fórmulas que entidades con representación política (directa) más fuertes.



competencial es tan amplio, que podrían actuar sin ninguna duda como entidad metropolitana. Entre éstas se halla la “Mancomunidad de l’Alacantí”, que comprende las localidades de Agost, San Vicente, Sant Joan, Mutxamel, El Campello y Alicante.

La Mancomunidad de l’Alacantí nació en 1987 como continuación y ampliación de una mancomunidad anterior de tipo urbanístico y de servicios, a la que se le sumó una única localidad, Agost. La nueva mancomunidad “mantiene” el carácter urbanístico y de servicios de su predecesora, aunque con una vocación más integral en sus objetivos competenciales. Entre éstos, los Estatutos de la Mancomunidad diferencian los “iniciales” de los “futuribles”. Los primeros, que la Mancomunidad desarrolla o puede desarrollar sin limitaciones, comprenden servicios culturales y deportivos, recogida de animales callejeros y desinfección/fumigación, asistencia técnica municipal, tratamiento y depuración de aguas residuales, y planificación y ordenación del territorio supramunicipal. Entre estos últimos se citan expresamente dos competencias de gran interés, que parecen extraídas de las mismas sugerencias de la ETCV en relación a la planificación metropolitana:

- «Formular avances de planes y anteproyectos parciales que sirvan de orientación a la redacción de los Planes Municipales de Ordenación sobre las bases aceptadas en principio».
- «Solicitar que se formule o redacte un Plan Director Territorial de Coordinación, intervenir en su elaboración y, en el supuesto de que se le encomiende, proceder a la propia redacción».

Por lo que respecta a las competencias “futuribles”, que la Mancomunidad puede llevar a cabo con la sola autorización de los órganos competentes de los ayuntamientos afectados, el Estatuto de la Mancomunidad menciona más de veinte actuaciones posibles. Los servicios implicados son muy variados y van desde el patrimonio al medio ambiente, pasando por la prestación de servicios sociales, el tratamiento de residuos sólidos urbanos, el suministro de agua y el transporte público, hasta la promoción turística, la realización de obras de infraestructuras o la elaboración y ejecución del planeamiento de carácter intermunicipal. Como se puede ver, el abanico de posibilidades de prestación de servicios de la Mancomunidad de l’Alacantí es extraordinario; tanto, que de ser posible legalmente, casi podría suplir en la práctica el funcionamiento de los municipios miembros. Se puede considerar, en conclusión, como un instrumento sumamente adecuado para conseguir la tan ansiada planificación

supramunicipal del área metropolitana alicantina, al menos en lo que concierne al grupo de localidades más integradas desde el punto de vista funcional; pero desgraciadamente, la Mancomunidad no cumple esa función, a pesar de estar capacitada legalmente para ello.

La Mancomunidad de l'Alacantí ha estado dedicada casi en exclusividad al tratamiento y depuración de las aguas residuales de los municipios mancomunados, ya que su principal función ha sido y es la gestión de la EDAR del Monte Orgegia de Alicante. Al margen de este papel, la entidad se encarga de tareas de desinsectación, desratización, desodorización y limpieza de los cauces y de la red de agua potable. Un bagaje demasiado pobre para una Mancomunidad dotada de competencias tan ambiciosas, sobre todo en el plano urbanístico y de la ordenación del territorio, ámbito en el que prácticamente no se ha hecho nada en todos estos años. Tampoco en el plano del transporte público, en el que no existe ninguna autoridad que planifique, coordine y gestione la movilidad en un espacio tan densamente poblado como el área metropolitana de Alicante (Plataforma Comarcal por la Movilidad Sostenible de l'Alacantí, 2011), a pesar de que la Mancomunidad podría asumir sin ningún tipo de problema ese papel. Hasta el momento, las únicas iniciativas supramunicipales en materia de transporte han sido las del TRAM (Tranvía Metropolitano), impulsada por *Ferrocarrils de la Generalitat Valenciana*, y la concentración de concesiones de líneas de autobús en la década de 1980, que fue el embrión del Grupo Subús y del TAM (Transporte Metropolitano de Alicante) (Perea, 2011).

Del resto de mancomunidades en las que participan municipios de las áreas de Alicante y Elche (Cuadro 7.1), no hay ninguna que aglutine como la Mancomunidad de l'Alacantí un entorno territorial tan integrado desde el punto de vista funcional y urbano, ni que tenga la posibilidad de prestar un conjunto de servicios tan variado y completo en el ámbito de la planificación territorial. Las mancomunidades “al uso” de estas otras localidades tienen un objetivo marcadamente sectorial, vinculado bien al tratamiento de residuos sólidos urbanos (RSU), a la depuración de aguas residuales, a los servicios sociales o al fomento de la actividad económica. Sólo la Mancomunidad de la Bonaigua, de la que forma parte la pequeña localidad de Aigües, es algo más completa, aunque su ámbito de actuación es más rural que urbano. Por lo que respecta al área de Elche, las localidades mancomunadas, entre las que no se encuentra ninguna del Baix Vinalopó, lo hacen con municipios de sus respectivas comarcas; por una parte la

Vega Baja (Catral, Dolores y San Fulgencio) y por otra el Medio Vinalopó (Aspe, Hondón de los Frailes y Hondón de las Nieves).

Cuadro 7.1. *Mancomunidades de municipios en las áreas de Alicante y Elche, 2012*

Denominación	Fecha inscripción	Obras y servicios	Municipios asociados
Municipios del Área de Alicante			
Mancomunidad de l'Alacantí	23/02/1987	Genérico/Integral	<b>Agost</b> <b>Alicante</b> <b>El Campello</b> <b>Mutxamel</b> <b>Sant Joan</b> <b>San Vicente</b>
Mancomunitat de la Bonaigua	18/11/1993	- Fomento de actividad económicas - Recogida y tratamiento de RSU* - Limpieza de vías y espacios públicos - Servicios de mantenimiento - Servicios técnico-administrativos - Sanidad animal - Servicios sociales	<b>Aigües</b> Relleu Sella Tibi Torremanzanas
Municipios del Área de Elche			
Mancomunidad de la Vid y el Mármol	11/12/2001	- Recogida y tratamiento de RSU - Servicios sociales	Algueña <b>Hondón de los F.</b> Pinoso La Romana
Mancomunidad Bajo Segura	01/03/1990	Servicios sociales	Benejúzar <b>Catral</b> Rafal <b>San Fulgencio</b> San Isidro
Mancomunidad de Servicios de Promoción Económica Vega Baja	30/11/1993	Fomento de actividades económicas	Albatera Benejúzar Benferri Benijófar Bigastro <b>Catral</b> Jacarilla <b>San Fulgencio</b> San Miguel Los Montesinos San Isidro
Mancomunidad Intermunicipal para la Prestación de Servicios Públicos de Aspe y Fondó de les Neus	14/06/1993	Tratamiento de RSU	Aspe Hondón de las Nieves
Mancomunidad para la depuración de aguas residuales del margen izquierdo final del Segura, de la Comarca de la Vega Baja	23/10/1993	Depuración de aguas residuales	Albatera <b>Catral</b> Daya Nueva Daya Vieja <b>Dolores</b> <b>San Fulgencio</b> San Isidro

\* RSU: Residuos Sólidos Urbanos

En negrita, las localidades pertenecientes a las áreas de Alicante y Elche.

Fuente: Ministerio de Hacienda y Administraciones Públicas. Elaboración propia.

En relación a los **consorcios**, éstos suelen establecerse con el propósito de desempeñar una única función, por ejemplo, un servicio público concreto, como el abastecimiento de aguas. A diferencia de las mancomunidades, los consorcios pueden estar integrados por organizaciones públicas de diferentes niveles de gobierno – nacional, autonómico, provincial y local–, así como por organizaciones privadas sin ánimo de lucro; siendo la cúpula directiva más “profesional” en el caso de los consorcios, y más “política” en el de las mancomunidades (Font y Parrado, 2000). Sin embargo, mancomunidades y consorcios pueden desempeñar la gestión de un mismo servicio público (aguas, residuos, promoción económica, etc.). También pueden constituir fórmulas de gobierno de áreas funcionales o metropolitanas, tal y como señala la ETCV.

En el caso de las áreas de Alicante y Elche, los consorcios más abundantes son los vinculados al tratamiento y gestión de residuos (Cuadro 7.2), aunque también los hay dedicados al desarrollo económico (Vega Baja), a la extinción de incendios (provincia de Alicante), al sector de la pesca (Santa Pola, El Campello y provincia de Alicante) o a la dinamización del empleo (Elche; Valle del Vinalopó)<sup>206</sup>. De todos ellos, los consorcios creados para gestionar los residuos son los más interesantes desde el punto de vista “metropolitano”, ya que han sido creados a partir de un plan específico con criterios territoriales (proximidad, eficiencia, dotación de instalaciones, etc.). Estos consorcios están vinculados a los Planes Zonales de Residuos, cuyas disposiciones dependen del Plan Integral de Residuos de la Comunidad Valenciana (PIR), que a su vez surge como imperativo de la Ley de Residuos de la Comunidad Valenciana de 2000 (Ley 10/2000, de 12 de diciembre). En la actualidad, el PIR vigente (2010), que es el instrumento director y coordinador de todas las actuaciones que se realizan en la región en materia de gestión de residuos, de acuerdo a los objetivos de la Ley, establece 11 Planes Zonales. Los Planes Zonales son documentos con los que se planifican las instalaciones y las actividades de gestión de los residuos para cada una de las zonas contempladas, es decir, para todos los municipios que integran el Plan Zonal correspondiente (Diez, 2006). Al tratarse de un plan casi siempre supramunicipal, las localidades se deben agrupar para poder ejecutarlo, escogiendo en la mayoría de casos la fórmula asociativa del consorcio.

---

<sup>206</sup> Diputación Provincial de Alicante.

De los 11 Planes Zonales de la Comunidad Valenciana, seis corresponden a la provincia de Alicante: 1) Marina Alta y Baixa; 2) l'Alcoià y Comtat; 3) Alto Vinalopó; 4) Alicante ciudad; 5) Baix Vinalopó y; 6) Vega Baja. Las localidades del área de Alicante se hallan repartidas entre los planes 1, 2 y 4, mientras que los del área de Elche lo hacen entre los planes 5 y 6. En el área de Alicante, la capital se hace cargo de forma exclusiva de un Plan Zonal, el número XVI (el número 9 según la nueva nomenclatura), que es competencia de su Ayuntamiento. El Campello pertenece al Plan Zonal de la Marina Alta/Baixa (Consorcio RSU A1), mientras que el resto de municipios están adscritos al de l'Alcoià/Comtat (Consorcio RSU A2). En el caso del área de Elche, las localidades de Catral, Dolores y San Fulgencio, pertenecen al Plan Zonal de la Vega Baja (Consorcio RSU A6); y el resto, al Plan Zonal del Baix Vinalopó (Consorcio del Baix Vinalopó).

El Consorcio para la gestión de RSU del Baix Vinalopó fue uno de los primeros en constituirse, ya que fue fundado en 1997, antes incluso que se aprobara la Ley de Residuos de la Comunidad Valenciana. Su constitución está relacionada con la puesta en marcha de la Planta de Tratamiento de RSU de la sierra del Cremat-Partida Saladas, situada en término municipal ilicitano. Esta planta recibe residuos de los municipios “consorciados”, procedentes tanto de la recogida tradicional como de la recogida selectiva de envases ligeros. En el caso de los envases ligeros, la Planta también se hace cargo del tratamiento de los generados en la comarca vecina de la Vega Baja, por lo que el grado de influencia espacial de esta instalación es muy amplio. La importancia de la Planta y la configuración del consorcio del Baix Vinalopó, de acuerdo al Plan Zonal correspondiente, ha conseguido que Elche se sitúe como centro de una entidad de gestión que sobrepasa los límites territoriales de la comarca del Baix Vinalopó, hecho poco usual, como hemos podido constatar, en los planes u órganos en los que participa la capital ilicitana.

Como hemos podido ver, las mancomunidades y los consorcios conviven en el ámbito de la planificación supramunicipal, sobre todo de carácter sectorial. Sin embargo, todo parece indicar que la fórmula de las mancomunidades va a ir poco a poco claudicando frente a la de los consorcios, ya que estos últimos, debido a su composición (más profesional), a su funcionamiento (más flexible) y a su contenido competencial (más sencillo, con un solo servicio o actuación), se han mostrado más eficaces que las mancomunidades a la hora de conseguir sus objetivos (Font y Parrado, 2000). Las mancomunidades, cuyas pautas de trabajo han sido a menudo lentas y en ocasiones

opacas, se enfrentan además a un problema de difícil solución: los recortes en la administración pública en el periodo de crisis actual. Recientemente, en un informe sobre el anteproyecto de la “Ley de Racionalización y Sostenibilidad de la Administración Local”<sup>207</sup>, se señalaba que las mancomunidades cuya sostenibilidad financiera no esté asegurada se eliminarían, pasando sus competencias a las Diputaciones provinciales. En dicho informe, además, se asegura que más del 70% de las mancomunidades no cumplen con sus obligaciones de presentar los resultados anuales. Para algunos analistas, estos requisitos pueden llevar en la práctica a la desaparición de mancomunidades.

Cuadro 7.2. *Entidades gestoras de Residuos Sólidos Urbanos (consorcios y ayuntamientos) en las áreas de Alicante y Elche, en el marco de los Planes Zonales de Residuos (Plan Integral de Residuos de la Comunidad Valenciana 2010)*

Denominación	Fecha inscripción	Plan Zonal de Residuos	Entidades asociadas
<b>Municipios del Área de Alicante</b>			
Ayuntamiento de Alicante	-	Plan Zonal XVI (Plan Zonal 9)	<b>Alicante</b>
Consorcio A1 (Consorcio Plan Zonal XV)	12/11/2001	Plan Zonal XV (Plan Zonal 6)	<b>El Campello</b> Generalitat Diputació Alicante (más los municipios de Las Marinas Alta y Baja)
Consorcio A2 (Consorcio Plan Zonal XIV)	12/01/2006	Plan Zonal XIV (Plan Zonal 7)	<b>Agost</b> <b>Aigües</b> <b>Busot</b> <b>Jijona</b> <b>Mutxamel</b> <b>Sant Joan</b> <b>San Vicente</b> Generalitat Diputació Alicante (más los municipios de l'Alcoià y el Comtat)
<b>Municipios del Área de Elche</b>			
Consorcio Baix Vinalopó (Consorcio Plan Zonal XVIII)	17/01/1997	Plan Zonal XVIII (Plan Zonal 10)	<b>Aspe</b> <b>Crevillent</b> <b>Elche</b> <b>Hondón de los F.</b> <b>Hondón de las N.</b> <b>Santa Pola</b> La Algueña Monforte del Cid

<sup>207</sup> Ministerio de Hacienda y Administraciones Públicas. Informe sobre el anteproyecto de Ley de Racionalización y Sostenibilidad de la Administración Local. Nota de prensa de 13/07/2012.

			La Romana Novelda Diputación Alicante
Consortio A6 (Consortio Plan Zonal XVII)	12/01/2006	Plan Zonal XVII (Plan Zonal 11)	<b>Catral</b> <b>Dolores</b> <b>San Fulgencio</b> Generalitat Diputación Alicante (más el resto de municipios de la Vega Baja)

Fuente: Diputación Provincial de Alicante. Elaboración propia.



Universitat d'Alacant  
Universidad de Alicante

## 8. CONCLUSIONES

Desde mediados del siglo XX las ciudades españolas no han dejado de crecer en población y en expansión territorial. Los procesos urbanos que han desencadenado este dinamismo son el resultado de la yuxtaposición de factores de diversa índole; sociales, económicos, culturales, etc. Tendencias y estrategias recientes como la búsqueda de modelos residenciales alternativos al de la ciudad mediterránea, densa y compacta, o el desplazamiento de las actividades económicas hacia posiciones urbanas cada vez menos centrales, dibujan un escenario territorial complejo, aparentemente caótico, donde la ciudad tradicional parece diluirse. Sin embargo, bajo esa apariencia de desorden, la ciudad ha crecido siguiendo una lógica meridiana, la de la “rentabilidad”, apoyada en una premisa fundamental: reducir la dependencia de la distancia, del territorio inmediato, aprovechando las posibilidades ofrecidas por los medios de comunicación y transporte. Las nuevas carreteras, autovías, rondas, trenes de cercanías, metros, tranvías, etc., han permitido, efectivamente, que las estrategias espaciales de los productores de lo urbano puedan desprenderse, al menos en parte, de las “rigideces” impuestas por el territorio.

En este escenario, los nuevos espacios residenciales de la ciudad se han ido desplazando fuera de la misma sin apenas dificultad, alcanzando emplazamientos cada vez más lejanos, donde se ofrecen renovados alicientes para residir y vivir (zonas verdes, facilidades de aparcamiento, contacto con la naturaleza, etc.), reproduciendo así la lógica de consumo que sustenta el sistema capitalista: crear nuevas necesidades (de consumo) a partir de nuevos productos (y viceversa). Las actividades económicas han seguido un camino similar, empujadas por las ventajas de los nuevos espacios productivos de la periferia (industriales, comerciales, de servicios, etc.), bien comunicados, amplios y con una oferta de suelo a precios competitivos. Ante esta situación, la ciudad central ha perdido atractivo para una parte de sus habitantes, cuyos espacios de vida cotidianos se circunscriben cada vez más al cinturón suburbano y periurbano. Sin embargo, la dispersión espacial de lo urbano no representa el fin de la ciudad, ni el inicio de su decadencia, ya que la expansión periurbana tiene su origen precisamente en la ciudad central, que continúa polarizando todos estos procesos de dispersión, incluso cuando se superan los límites municipales. Bajo este punto de vista, los nuevos espacios residenciales y productivos de la periferia urbana continúan siendo



parte esencial de la ciudad, aunque ésta cada vez se parezca menos a la ciudad tradicional de límites precisos.

La ciudad del siglo XXI, por lo tanto, está compuesta por el viejo entramado urbano creado a lo largo de los siglos (especialmente durante los siglos XIX y XX), sobre el que recae su imagen colectiva, pero también por los nuevos desarrollos periurbanos: residenciales, industriales, comerciales, etc. Estos últimos han alcanzado una extensión extraordinaria en sólo unas décadas. En la provincia de Alicante, por ejemplo, entre 1990 y 2010 muchas ciudades han multiplicado por dos y hasta por tres (cuando no por más) la totalidad de su suelo urbano, esencialmente con crecimientos discontinuos en la periferia. El resultado es un espacio de urbanismo disperso, en el que, con frecuencia, las expansiones urbanas de las ciudades dinámicas, desbordan las fronteras municipales, penetrando en las localidades vecinas. En estos casos, pero también cuando el contacto entre las entidades urbanas de ciudades próximas se realiza en un contexto de mayor equilibrio, se percibe una tendencia clara hacia el incremento y la consolidación de las relaciones funcionales intermunicipales. La fragmentación urbana, efectivamente, no implica aislamiento alguno, ya que las distancias son recorridas por flujos de diversa naturaleza (apoyados en las infraestructuras de comunicación y transporte), que son los causantes del aumento de las interrelaciones que se dan en el territorio. Detrás de estas interrelaciones hay movimientos económicos, transporte de mercancías, comunicaciones digitales y, sobre todo, el trasiego de las personas que diariamente se desplazan de la residencia al trabajo, a la escuela, al comercio, etc. Son estas personas las que crean los espacios cotidianos de vida, que no siempre coinciden con los de la ciudad tradicional, ni con los límites precisos de los términos municipales.

Nos encontramos, en definitiva, en un contexto en el que los nuevos espacios morfológicos (polígonos industriales y parques empresariales periurbanos, urbanizaciones residenciales “cerradas”, centros comerciales “de carretera”, etc.), han alterado el espacio funcional de referencia para la población: la ciudad tradicional. En contraposición, ha surgido un nuevo espacio funcional de carácter esencialmente polinuclear, al que podríamos denominar, dadas sus características, como aglomeración o área urbana. No obstante, existen muchos tipos de áreas urbanas, como las áreas metropolitanas, las conurbaciones, las regiones urbanas, las megalópolis, etc. Cada una de ellas responde a una serie de parámetros de tipo morfológico y funcional, aunque en

todos los casos resulta difícil su delimitación, debido al permanente cambio al que están sujetos los espacios de esta naturaleza.

A lo largo de este trabajo, he intentado profundizar en los rasgos de las relaciones que se dan entre Alicante, Elche y sus localidades vecinas, que constituyen un territorio dinámico, donde los nuevos procesos urbanos están dando lugar a una progresiva integración física y funcional de las estructuras territoriales. En las últimas décadas, a este espacio cada vez más integrado se le ha denominado con el término **área metropolitana**, una denominación de origen norteamericano, cuyo uso se ha generalizado en España para distinguir las nuevas expansiones urbanas (Precedo, 1996). Sin embargo, desde el punto de vista teórico, la realidad urbana de Alicante-Elche parece no responder fielmente a este concepto, sobre todo en lo que concierne a la jerarquía y a los niveles de integración funcional exigidos en ámbitos de este tipo. Efectivamente, el área Alicante-Elche no es un área jerarquizada y estructurada por una sola ciudad, y la integración funcional entre ambas ciudades, y entre éstas y algunas otras de su entorno, no alcanza los umbrales de integración que se exigen a las áreas metropolitanas. Por ese motivo, el estudio realizado parte de la diferenciación previa de dos áreas, la de Alicante y la de Elche, aunque sin perder nunca de vista las relaciones que se dan entre ambas.

El propósito central de esta tesis doctoral, en cualquier caso, no ha cambiado en ningún momento. Mi intención desde el principio ha sido profundizar en los rasgos característicos de las áreas, conocer las relaciones entre las localidades que la conforman y, a partir de ello, poder definir y delimitar los espacios resultantes. El término preciso para nombrar una y otra área, así como la aglomeración conjunta, vendría dado, entonces, de una manera “natural”, como una consecuencia lógica de los análisis realizados.

Aunque existen multitud de criterios para analizar las realidades polinucleares surgidas de los nuevos procesos urbanos, este trabajo se basa, esencialmente, en los de tipo funcional. Los motivos han sido expuestos de manera precisa a lo largo del presente estudio, aunque conviene recordar que la mayoría de autores consideran las variables funcionales como las más adecuadas para el propósito que nos ocupa, ya que éstas permiten delimitar mejor que ninguna otra la influencia espacial de la ciudad central de la que derivan los procesos urbanos. Concretamente, dicha influencia queda definida sobre todo, a efectos de cohesión territorial e integración funcional, por el alcance de los mercados de trabajo y de residencia dependientes de la ciudad central; aunque éstos no

son los únicos, ya que hay otros “mercados” que inciden igualmente en las relaciones funcionales, como los derivados de la actividad comercial, el ocio o la cultura, entre otros, si bien su acotamiento resulta mucho más complicado. A partir de los criterios adoptados, en definitiva, se pueden diferenciar los espacios y los núcleos urbanos dependientes de una ciudad, distinción que resultaría muy difícil de realizar a partir de otro tipo de variables.

En concreto, las variables utilizadas para delimitar las áreas de Alicante y Elche son dos, *la movilidad residencia-trabajo* (mercado laboral) y la movilidad derivada del cambio de residencia (mercado residencial). La primera constituye, sin duda, el eje central del presente estudio. Los desplazamientos de los trabajadores desde su lugar de residencia hasta el lugar en el que desempeñan su trabajo, generan un vínculo entre las áreas residenciales y los espacios productivos periurbanos, por un lado, y la ciudad central, por otro. Entre ambos espacios se generan flujos intensos de tipo centro-periferia y, sobre todo, periferia-centro; unos flujos que, filtrados a partir de un umbral, nos permiten establecer el límite de la ciudad polinuclear o del área urbana. La importancia de *la movilidad residencial*, por su parte, que no debemos confundir con la movilidad vinculada a los movimientos migratorios, radica en dos aspectos básicos. El primero de ellos es su capacidad para definir un mercado residencial “local”<sup>208</sup>, que constituye el espacio en el que la población de una ciudad está dispuesta a adquirir sus viviendas principales, sin que esa decisión suponga un cambio sustancial de los espacios de vida tradicionales (de comercio, ocio, trabajo, escuela, etc.) de los hogares que las ocuparán. El segundo está vinculado al fenómeno físico de la expansión urbana, puesto que la movilidad residencial se activa y se incrementa conforme se van construyendo los nuevos espacios residenciales. La movilidad residencial es una variable complementaria de la movilidad laboral, aunque la primera es algo más restrictiva que la segunda, ya que los mercados residenciales suelen tener un menor alcance espacial que los laborales.

Junto con la movilidad laboral y la residencial, he utilizado y analizado también otros tipos de movilidad importantes, como la movilidad por ocio vinculado a la posesión de segundas residencias, la movilidad por estudios y la movilidad por comercio, ocio y servicios. Las dos primeras, junto con el de la movilidad por residencia

---

<sup>208</sup> Los mercados locales no están necesariamente circunscritos a un ámbito municipal, sino que pueden extenderse por varias localidades, de acuerdo a la percepción que de ese espacio tengan (como espacio de vida) los clientes potenciales; en este caso, los compradores de las viviendas.

secundaria, han sido utilizadas como criterios de delimitación, mientras que los dos últimos han servido de apoyo o complemento a la caracterización de las áreas urbanas objeto de estudio.

La aplicación de la movilidad laboral como indicador básico para aproximarnos a las relaciones funcionales que se dan en nuestro ámbito de estudio, se ha realizado mediante el empleo del método de cohesión, que arroja un escenario en el que podemos constatar, tal y como hemos puesto de manifiesto, la existencia de dos áreas funcionales claramente diferenciadas, la de Alicante y la de Elche, entre las que los intercambios laborales no son demasiado significativos (sobre todo en términos relativos).

El área de Alicante constituye un área consolidada, con una ciudad central que en las últimas décadas ha movilizado procesos territoriales muy intensos, de concentración en una primera fase (1960-1980) y de descentralización y dispersión en una segunda (1985-actualidad), dando lugar con ellos a una ruptura cada vez mayor entre los lugares de residencia y los de trabajo, que es causa directa de los desplazamientos diarios de índole laboral. El resultado es un espacio en el que los límites administrativos municipales cada vez tienen menos sentido en la vida cotidiana de la población, ya que los mercados de trabajo están plenamente integrados, como queda de manifiesto con la fuerte movilidad intermunicipal y la progresiva unificación de los rasgos sociolaborales de los *commuters* y del conjunto de la población del área.

Esta área funcional, que podríamos asumir como una verdadera *ciudad real*, constituye un espacio integrado por 7 localidades: Sant Joan, San Vicente, Mutxamel, El Campello, Busot, Aigües y Alicante. Entre éstas, además, se dan síntomas muy claros de metropolización tradicional, dado el nivel de centralización y organización alrededor de la cabecera, la intensidad de los movimientos laborales, el grado de jerarquización urbana, etc. Como área urbana-metropolitana clásica, la cabecera aglutina y atrae a las localidades vecinas a través de bandas o coronas de integración diferente. En Alicante se pueden distinguir dos fácilmente. La primera (Sant Joan, San Vicente, Mutxamel y El Campello), que constituye un espacio urbano prácticamente contiguo, concentra los movimientos laborales más intensos, de tipo periferia-centro (superiores al 25% de la Población Ocupada Residente de cada municipio) y centro-periferia (por encima del 14% de los Puestos de Trabajo Localizados ocupados por residentes en la capital; aunque con picos del 30% en algunos municipios). La segunda (Busot y Aigües), más pequeña, aunque supera el umbral de integración (15% de movilidad), no tiene un peso demasiado significativo en el conjunto del área, ya que el

tamaño demográfico de las dos localidades que lo componen es muy reducido. De hecho, una de ellas, Aigües, no supera siquiera el centenar de trabajadores desplazados, lo que la dejaría fuera de una hipotética área metropolitana utilizando estrictamente criterios de tipo urbano-metropolitano, como el tamaño de las poblaciones y de los flujos de movilidad.

Los municipios de Agost y Jijona, por su parte, quedan al margen de este esquema de interpretación, ya que los flujos laborales que estas dos localidades envían a la capital, aún siendo los más importantes de entre los flujos laborales externos de cada una de ellas, son de escasa entidad, mientras que los movimientos desde Alicante, si bien algo mayores, se quedan muy lejos de representar un síntoma inequívoco de integración funcional.

Si a esta breve síntesis añadimos los resultados obtenidos tras estudiar los intercambios residenciales de proximidad, la situación apenas varía. Al contrario que sucede con la movilidad laboral, la movilidad residencial dibuja flujos mayoritarios con sentido centro-periferia, siendo los receptores principales los municipios que integran el primer anillo del Área de Alicante. San Vicente es la localidad que más residentes de la capital acoge, mientras que Sant Joan es la que ocupa una situación más central del área (con entradas y salidas importantes), descontando, claro está, a la ciudad central. Este primer anillo absorbe los mayores contingentes de población procedente de la ciudad de Alicante (más de 13.000 residentes entre 1991 y 2001), así como los mayores intercambios periurbanos (algo más de 3.600 “movimientos” entre localidades “periféricas”), como corresponde a un área cada vez más madura e integrada. El segundo escalón del área, que ocupa Busot y Aigües, consolida a partir de la variable de la movilidad residencial su integración en el área, aunque en términos absolutos los flujos resultantes siguen sin tener demasiada entidad; si bien han servido para cambiar la tendencia demográfica negativa. Respecto a Agost y Jijona, que constituyen los municipios más alejados funcionalmente de la ciudad central, apenas experimentan cambio alguno tras analizar la variable de la movilidad residencial, aunque los últimos datos de la Encuesta de Variaciones Residenciales parecen vislumbrar una aproximación residencial entre Agost y la capital, ya que durante el periodo 2000-2010, Agost ha acogido más de 500 altas procedentes de Alicante, superando en términos absolutos (movimientos desde la capital) a la localidad de Busot.

La aplicación del criterio de la movilidad residencial, realizado a partir de una propuesta metodológica formulada por Feria Toribio (2008), limita el área de Alicante a

los cuatro municipios del primer anillo (Sant Joan, San Vicente, Mutxamel y El Campello), aunque Busot y Aigües también superan el umbral de integración, por lo que podemos considerarlos como integrantes de un mercado residencial unitario, aunque los flujos son todavía demasiado modestos como para poder hablar de una integración metropolitana consolidada.

Los otros tipos de movilidad estudiados (residencias secundarias, estudios y comercio-ocio), no hacen más que corroborar la situación descrita. Incluso aplicando la variable de los movimientos por ocio de segunda residencia, sobre la que he formulado un método para distinguir los espacios metropolitanos del ocio, de los espacios generales del ocio de la población urbana (en ambos casos vinculados a la posesión de una vivienda secundaria), apenas se dan cambios sustanciales. El único a destacar es la consideración de la pequeña localidad de Busot dentro del espacio más integrado funcionalmente; a partir de la aplicación de esta variable (hogares con segundas residencias), claro está.

Llegados a este punto, y dados los resultados obtenidos tras analizar y aplicar los criterios de movilidad adoptados, resulta sencillo definir el área de Alicante sobre la que hemos realizado este trabajo de investigación. Desde mi punto de vista, el área estructurada a partir de las dinámicas y procesos vinculados a la expansión de la ciudad de Alicante, puede ser entendida, delimitada y denominada a partir de tres unidades o espacios diferenciados, que serían los siguientes:

1. **Área Metropolitana “Restringsida”**. Constituye un área urbana comprendida por Alicante, Sant Joan, San Vicente, Mutxamel y El Campello. En esta área se aprecian rasgos y fenómenos de metropolización clásica. El principal es el papel adoptado por la ciudad de Alicante como centro difusor de los procesos desencadenantes de la expansión urbana, que ha superado los límites municipales, convirtiendo esta expansión en un fenómeno polinuclear y supramunicipal, que es una característica esencial de las áreas metropolitanas. Además, estos procesos urbanos han dado lugar a una paulatina pero intensa integración funcional, de manera que ya no se puede hablar dentro del área de mercados de vivienda y trabajo estrictamente locales, ya que éstos funcionan de manera unitaria, aunque polarizados por la ciudad central. En conjunto son cinco localidades, con un total de 462.281 habitantes en 2011. Se trata de una dimensión modesta en comparación con

otras áreas metropolitanas españolas, pero lo suficientemente grande, al menos desde el punto de vista del tamaño demográfico, como para poder hablar de área metropolitana. No obstante, en un contexto internacional, esta Área Metropolitana (Restringida), podría también considerarse y denominarse, sin mayores problemas, como el *Área Urbana de Alicante*.

2. **Área Metropolitana “Extensa”**. El área metropolitana extensa comprende las localidades mencionadas anteriormente, más Busot y Aiguës, y coincide con el área de cohesión definida a partir de la movilidad laboral. Es un espacio fuertemente integrado, incluso desde el punto de vista residencial, aunque los flujos entre la ciudad central y las dos pequeñas localidades de Busot y Aiguës son todavía débiles en términos absolutos. En ambos municipios, en consecuencia, la expansión urbana-metropolitana todavía no se ha dejado sentir con toda su intensidad. Sin embargo, no hay ninguna duda de que tanto en Aiguës como, sobre todo, en Busot, la metropolización desencadenada por la capital provincial les comienza a afectar de manera decisiva, tal y como se puede comprobar viendo la dinámica demográfica de ambos municipios, la evolución de la ocupación de la población por sectores de actividad o la irrupción de nuevos modelos residenciales, alejados de los modelos locales tradicionales. El conjunto del área, además, constituye el espacio central del ocio de viviendas secundarias de la población de la capital y del resto de localidades del área, por lo que, desde este punto de vista, también queda reforzada su consideración como área metropolitana. El Área Metropolitana (Extensa) de Alicante, podría ser, sin ninguna duda, el espacio de referencia de Alicante en los trabajos “oficiales” sobre áreas urbanas, como el referido a las *Áreas Urbanas de España*, realizado por el Ministerio de la Vivienda en 2004, y actualizado en 2007.
3. **Área de Relaciones Funcionales Intensas**. Esta área es un espacio de fuertes relaciones funcionales, en el que la ciudad central constituye un polo de referencia importante en ámbitos como el laboral, el comercial, el estudiantil, el vinculado al ocio, etc. Sin embargo, las localidades periféricas que la integran todavía permanecen algo alejadas de los procesos urbanos y metropolitanos desencadenados por la ciudad central, por lo que la

expansión suburbana y periurbana apenas les ha alcanzado, mientras que sus mercados laborales y residenciales continúan siendo de ámbito básicamente local. En el caso de Alicante, el Área de Relaciones Funcionales Intensas está integrada por Jijona y Agost, aunque esta última parece haber experimentado en los últimos años síntomas visibles de aproximación urbana y funcional con Alicante y el resto de municipios metropolitanos, en especial con San Vicente. En esta área funcional, además, podrían caber otras localidades cercanas, como Monforte del Cid, Tibi o Torremanzanas. En ninguna de ellas el flujo laboral principal tiene como destino la ciudad de Alicante, aunque la capital de la provincia sin duda constituye el centro de polaridad al que la población de cada una de ellas se suele dirigir cuando se trata de disfrutar del ocio y la cultura, o de comprar productos ocasionales.

Por lo que respecta al área de Elche, a lo largo de este trabajo hemos puesto de manifiesto que su grado de madurez o evolución todavía está lejos del alcanzado por el área de Alicante, ya que el poder de vertebración territorial de la ciudad de Elche es menor que el de la capital, debido a varios factores, algunos de carácter estructural y otros de tipo geográfico. Entre los primeros destaca la alta dependencia de su mercado de empleo local respecto a una actividad como la industria del calzado, muy autosuficiente desde el punto de vista laboral, ya que la mayor parte de los empleos generados en la fabricación de zapatos y en las actividades auxiliares y afines son ocupados por trabajadores de Elche, reduciéndose así la necesidad de incorporar mano de obra externa; una circunstancia que se ha agudizado en las últimas tres décadas, en las que el crecimiento de esta industria se ha estancado, cuando no contraído, debido a la fuerte competencia internacional. Desde el punto de vista geográfico, las características del término municipal resultan muy relevantes a la hora de valorar la movilidad laboral y residencial intermunicipal, además de sus efectos en los procesos de integración funcional. Así, la enorme superficie municipal de Elche (326 km<sup>2</sup>), junto con la variedad de espacios que atesora, favorece la contención del crecimiento urbano dentro de los límites municipales, puesto que los procesos de descentralización y de dispersión industrial y residencial que afectan a la ciudad, causantes de muchos de los movimientos (laborales y residenciales) intermunicipales que se dan en la actualidad, se concentran preferente en el seno de la localidad ilicitana.



Estos rasgos, que han ayudado a hacer de Elche una ciudad dinámica desde el punto de vista económico, muy poblada y con un fuerte desarrollo urbano, ha dificultado, sin embargo, su capacidad para organizar funcionalmente su entorno más inmediato, ya que los intercambios laborales entre la ciudad de Elche y las localidades vecinas son todavía muy escasos para una localidad con la entidad económica, demográfica y urbana como la ilicitana. No obstante, y a pesar de lo afirmado, Elche constituye una referencia de enorme importancia (en ámbitos diversos; comercio, servicios, trabajo, etc.) para muchos municipios de las comarcas de la Vega Baja, el Medio Vinalopó y, preferentemente, el Bajo Vinalopó.

Así pues, los municipios que integran el área de Elche no alcanzan, en la mayoría de los casos, los límites de intercambio laboral mínimos que requiere la integración funcional necesaria para constatar realidades conceptuales como el de *ciudad real* (supramunicipal) ni, por supuesto, el de área metropolitana. Sólo el municipio de Crevillent, por efectos de la descentralización productiva y de empleos, se halla cohesionado funcionalmente con la cabecera ilicitana (movilidad por Puestos de Trabajo Localizados –PTL–; flujos centro-periferia), mientras que la otra localidad de la comarca del Bajo Vinalopó, Santa Pola, se queda cerca considerando la movilidad por POR (Población Ocupada Residente con empleo en Elche; un 13% respecto al total de ocupados de la localidad). Sin embargo, ninguna de estas dos ciudades formarían parte de un área urbana restringida a los movimientos residenciales, ya que éstos, aún siendo relativamente importantes (350 de Elche a Crevillent y 650 de Elche a Santa Pola entre 1991 y 2001), no alcanzan la proporcionalidad (la importancia relativa) exigida para poder constatar procesos de naturaleza urbana-metropolitana. En el caso de Santa Pola, no obstante, sí se aprecian fuertes vínculos con la capital comarcal en el ámbito del ocio de segundas residencias, ya que Santa Pola atrae a una parte importantísima de los hogares ilicitanos con vivienda secundaria; un total de 5.510 hogares, el 32% del total de hogares ilicitanos con residencia secundaria, y el 65% de los que declaran poseer una vivienda de este tipo fuera de la localidad de residencia.

El resto de localidades del área mantienen una relación diversa con Elche. Algunos municipios, como Catral y Aspe, se han beneficiado de la implantación en sus respectivos términos municipales de empresas ilicitanas, dando lugar con ello a la atracción de trabajadores con residencia en Elche (en flujos diarios de tipo centro-periferia), que en 2001 ya ocupaban alrededor del 10% del total de la oferta de empleo local de ambas localidades; un porcentaje alto, pero todavía algo alejado del 15%

propuesto como límite para verificar una situación de cohesión laboral. El resto de municipios, en cambio, no se han visto tan beneficiados por la descentralización productiva originada en la ciudad central del área, por lo que la movilidad laboral predominante es la periferia-centro. Es el caso de Hondón de las Nieves, Hondón de los Frailes y San Fulgencio, cuyos trabajadores se sienten cada vez más atraídos por las posibilidades laborales que ofrece el mercado de trabajo de Elche, situación que parece no darse con tanta entidad en Dolores (sólo un 4,5% de su población ocupada trabaja en Elche), que es la localidad menos integrada funcionalmente en el área. En cualquier caso, ninguno de estos municipios formarían parte, a la luz de las cifras señaladas, de una hipotética *ciudad real* o área metropolitana de Elche, hecho que queda corroborado con el análisis de los datos de movilidad residencial.

En efecto, la dispersión residencial, como se sabe, suele dar lugar a movimientos residenciales de proximidad de tipo centro-periferia, aunque éstos son, por lo general, más tardíos y de menor alcance que los protagonizados de forma cotidiana por los trabajadores. Por ello, en el área de Elche, que todavía se halla en un estado inicial de integración funcional, la movilidad residencial intermunicipal no es muy relevante, al contrario de lo que ocurre en el área metropolitana de Alicante, sobre todo en el Área Metropolitana Restringida. Los flujos residenciales más importantes, de hecho, son los que tienen lugar dentro del término municipal ilicitano, ya que éste concentra el grueso de las expansiones residenciales suburbanas originadas alrededor de la ciudad de Elche. Respecto a los flujos estrictamente intermunicipales, cabe destacar, como ya hemos comentado, el protagonizado por ilicitanos a Santa Pola; un total de 655 entre 1991 y 2001. Sin embargo, los datos recientes de la Encuesta de Variaciones Residenciales, parecen constatar una dinamización de los movimientos residenciales de Elche a Santa Pola (5.004 altas entre 2000 y 2010), pero también a Crevillent (1.855 altas) y Aspe (1.932 altas), que son las primeras localidades en las que se han desarrollado complejos residenciales teniendo en cuenta de manera preferente a la demanda ilicitana.

Sin ser tan llamativo, también merece la pena destacar, por último, los movimientos por ocio de segunda residencia que tienen lugar entre Elche y Hondón de las Nieves, en la comarca del Medio Vinalopó. Esta pequeña localidad atrae a 250 hogares ilicitanos (unas 1.000 personas), cuyas viviendas secundarias se hallan en su término municipal, lo que representa más del 30% del total de viviendas secundarias de Hondón de las Nieves, una cifra muy alejada de las comentadas para el caso de Santa

Pola, pero lo suficientemente relevante como para considerar a esta localidad como un espacio (“metropolitano”) del ocio de proximidad de la población de Elche.

Teniendo en cuenta el panorama territorial y funcional dibujado por los diferentes tipos de movilidad, el área de Elche puede ser entendida, delimitada y denominada a partir de las siguientes unidades espaciales:

1. **Área Urbana Integrada.** Un área urbana se puede definir como un espacio polinuclear, resultado de la evolución de una ciudad, cuyas sucesivas expansiones urbanas pueden llegar a sobrepasar los límites municipales, integrando física y funcionalmente a las localidades vecinas afectadas. Como se puede comprobar, el concepto de área urbana tiene multitud de similitudes con el de área metropolitana. La diferencia esencial entre ambos es la entidad alcanzada por los procesos urbanos desencadenantes y el tamaño y rango de la aglomeración a la que éstos han dado lugar, siendo de dimensiones más modestas el área urbana que la metropolitana<sup>209</sup>. El Área Urbana Integrada de Elche está formada por las localidades de Elche, Crevillent y Santa Pola. Estos dos últimos mantienen estrechas relaciones con la capital comarcal, en ámbitos como el laboral, el residencial, el del ocio de segundas residencias, el comercial, el vinculado a los equipamientos colectivos para la población, etc. El término escogido, *Área Urbana Integrada*, aparece en el Plan de Desarrollo Urbanístico (Comunidad Valenciana, 1995) y en la Estrategia Territorial de la Comunidad Valenciana (2011), y hace referencia a la integración funcional y física (urbana) desarrollada entre los núcleos que conforman la unidad espacial. En el caso del área de Elche, las relaciones funcionales son estrechas y la continuidad física bastante consolidada (sobre todo con Crevillent), aunque los mercados laboral y residencial de Crevillent y Santa Pola todavía son bastante autónomos. Por ello, este espacio también podría denominarse *Área de Conurbación Integrada*; puesto que el concepto de conurbación no implica, como el de área urbana, una situación de subordinación y dependencia tan manifiesta entre la ciudad central y el resto de localidades.

---

<sup>209</sup> Algunos autores (Susino, 2004) también hacen referencia a la mayor precisión conceptual (sobre todo desde el punto de vista funcional) exigida en la definición de área metropolitana, frente a una mayor laxitud de otras realidades similares, como la de área urbana, conurbación, etc.

2. **Área de Relaciones Funcionales Intensas.** Como ya comentamos en la definición del área de Alicante, un área de relaciones funcionales intensas es un espacio en el que la ciudad central constituye un polo de referencia muy importante para las localidades vecinas que la integran; en ámbitos como el laboral, el comercial, el estudiantil, el vinculado al ocio, etc. En este caso, el *Área de Relaciones Funcionales Intensas de Elche* está formado por el resto de localidades del área predefinida: Dolores, Aspe, Catral, San Fulgencio, Hondón de las Nieves y Hondón de los Frailes. Estas tres últimas localidades todavía permanecen bastante alejadas de los procesos urbanos desencadenados por la ciudad central, lo que no impide que se sientan fuertemente atraídas por ésta, sobre todo desde el punto de vista laboral<sup>210</sup>. Además, una de ellas, Hondón de las Nieves, se ha convertido en un destino preferente del ocio ilicitano de viviendas secundarias, lo que viene a estrechar todavía más las relaciones (funcionales) con la capital del Bajo Vinalopó. Los municipios de Catral y Aspe, por su parte, son los dos más expuestos a los procesos de suburbanización y periurbanización originados en la ciudad central (sin contar por supuesto con Santa Pola y Crevillent), tanto los de tipo residencial como, sobre todo, los de índole productiva. Esta circunstancia ha dado lugar a un incremento considerable de los desplazamientos laborales de Elche a Catral (de 39 a 255 entre 1991 y 2001) y a Aspe (de 68 a 520), así como de los movimientos residenciales de carácter centrífugo. De seguir esta evolución, tanto Aspe como Catral quedarán integradas en una futurible Área Urbana de Elche de mayores dimensiones; aunque por el momento, es más correcto ubicarlas en esta área de fuertes relaciones funcionales. Un área donde también incluimos, por último, el municipio de Dolores, aunque sus relaciones con Elche sean menos intensas que las descritas para el resto de localidades del área.

---

<sup>210</sup> En San Fulgencio, Hondón de las Nieves y Hondón de los Frailes, los flujos de trabajadores a Elche se sitúan entorno al 10% del total de sus respectivas POR (Población Ocupada Residente), aunque se trata de contingentes muy reducidos (96 en San Fulgencio, 57 en Hondón de las Nieves y 26 en Hondón de los Frailes), debido al pequeño tamaño demográfico de las tres localidades; pero sobre todo de las dos últimas.

Así pues, partiendo de la valiosa información que nos ofrece la movilidad cotidiana, especialmente la laboral, sin olvidar la movilidad residencial de proximidad, podemos distinguir en nuestro ámbito territorial de estudio dos áreas diferenciadas, la de Alicante y la de Elche, una más cohesionada y evolucionada que la otra, aunque ninguna de las dos con capacidad para vertebrar territorialmente al conjunto de la provincia de Alicante o a una parte significativa de la misma. No obstante, la situación podría cambiar a medio plazo, ya que los procesos de expansión urbana de Alicante y Elche tienden a converger, lo que, por otra parte, está contribuyendo a consolidar poco a poco las relaciones funcionales entre las dos localidades más pobladas de la provincia. A lo largo de este trabajo he señalado que las relaciones funcionales entre ambos municipios no logran la intensidad que exige un concepto como el de área metropolitana, debido básicamente a que los flujos intermunicipales Alicante-Elche (y viceversa) no son demasiado significativos cuando los valoramos en el contexto del conjunto de la población de las dos localidades. Sin embargo, desde un punto de vista exclusivamente cuantitativo, debemos reconocer que los intercambios de población entre estas dos ciudades no son nada despreciables. Al contrario, ya que Alicante y Elche siempre aparecen entre los lugares de preferencia para los habitantes de una y otra ciudad, como se pone de manifiesto con las siguientes cifras:

- En 2001, Alicante desplaza a 3.844 trabajadores a Elche (segundo destino laboral tras San Vicente del Raspeig); mientras que Elche envía 2.446 a Alicante (primer destino para los ilicitanos).
- Entre 1991 y 2001, un total de 1.169 alicantinos cambiaron su residencia a Elche (quinto destino residencial tras las localidades integrantes del Área Metropolitana Restringida de Alicante); por 852 que hicieron el desplazamiento inverso, lo que sitúa a la capital provincial como el lugar más demandado por los ilicitanos que trasladaron su residencia en el periodo mencionado.
- En 2001, 850 hogares de Alicante (unas 2.500 personas) disponían de una vivienda secundaria en el municipio de Elche, la mayoría situadas en la urbanización turística de Arenales del Sol y en las urbanizaciones próximas a Torrellano y El Altet; lo que sitúa a este espacio del periurbano de Elche (límitrofe con la capital) como el segundo foco más importante de la provincia para el ocio de segundas residencias de los hogares de la ciudad de Alicante.

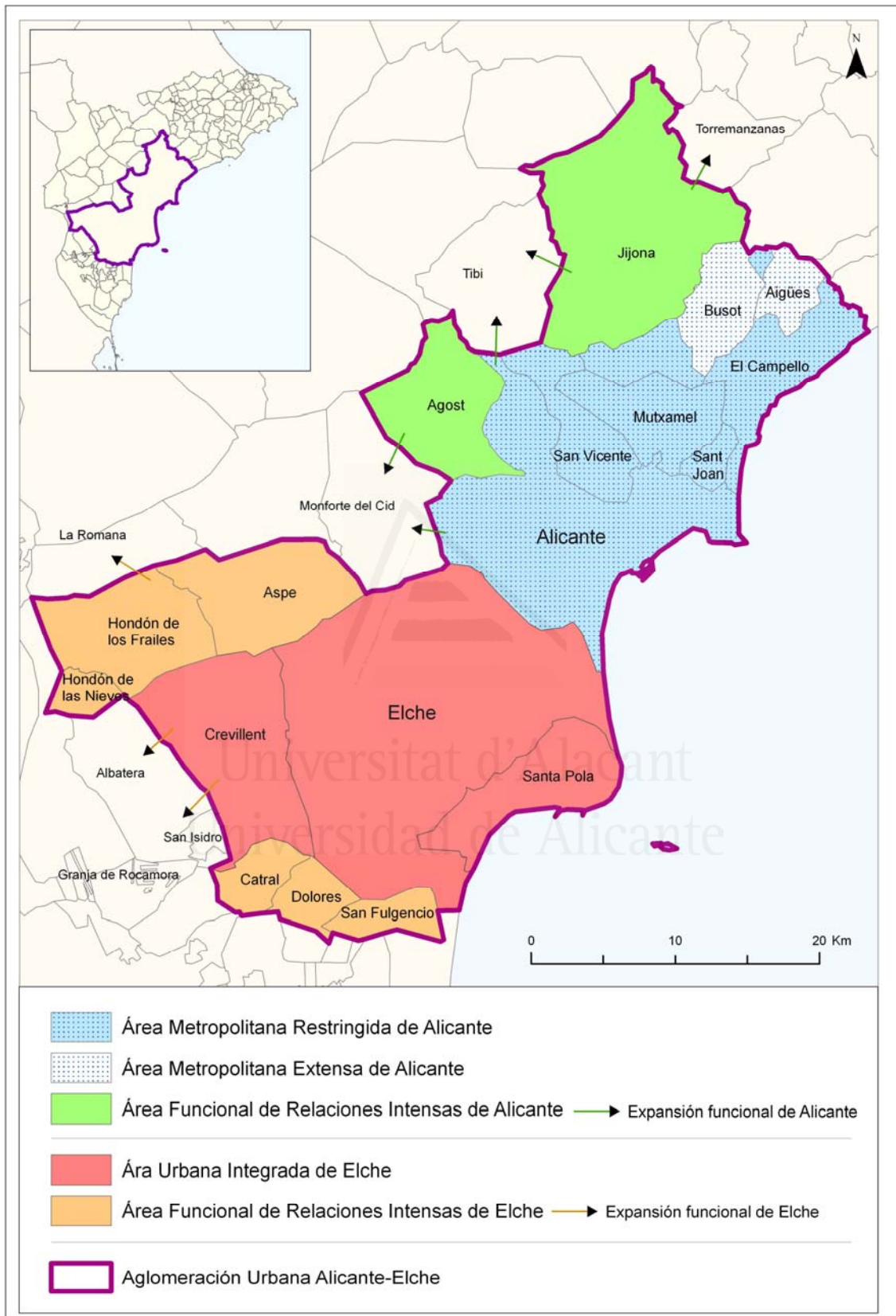
Estas cifras, más otras igualmente relevantes, como las de la movilidad estudiantil o las más actuales de la Encuesta de Variaciones Residenciales, ponen de manifiesto la existencia de vínculos fuertes entre Alicante y Elche; no tan sólidos como para poder hablar de relaciones metropolitanas<sup>211</sup>, pero sí lo suficientemente importantes como para diagnosticar la existencia de un espacio urbano Alicante-Elche cada vez más integrado. La denominación de este espacio, al que habría que unir el resto de localidades de las áreas respectivas, surge, desde mi punto de vista, de las características morfológicas del área resultante, dado que las funcionales no determinan la existencia irrefutable de un “área metropolitana”, por mucho que esta sea la denominación empleada en estudios y planes como los señalados a lo largo de este trabajo. Dichas características, apuntan a la agregación (morfológica) de núcleos y espacios urbanizados de diversa índole, entre los cuales la integración funcional es muy dispar. Con estos rasgos, lo más preciso, dentro de la imprecisión consustancial a este tipo de “ejercicios”, sería llamar al área Alicante-Elche simplemente como **Aglomeración Urbana**, o bien Aglomeración urbana-metropolitana, para dar cuenta de la existencia de relaciones metropolitanas en una parte del espacio delimitado. El término de Aglomeración, además, es muy utilizado en el resto de Europa, a veces como sinónimo de área metropolitana, aunque los criterios para definir un área urbana como Aglomeración son mucho más laxos e “indefinidos” que los utilizados para las áreas metropolitanas.

Otra posible denominación, apuntada por Precedo en 1996, podría ser la de **Conurbación Metropolitana** (o Conurbación Urbana-Metropolitana), definida como «la formación de amplios corredores metropolitanos a modo de conglomerados urbanos, que incluyen a varias ciudades próximas, cada una con su autonomía y especialización funcional, pero que por su carácter expansivo tienden a soldar sus áreas suburbanas; dando lugar a la consolidación de flujos recíprocos y procesos interactivos de carácter “aglomerativo”, alcanzando en conjunto mayores economías de escala». Aunque esta denominación incorpora el término metropolitano, sin duda es mucho más acorde que la de “área metropolitana” para el tipo de espacio que he intentado analizar, explicar y delimitar a lo largo de este trabajo de investigación.

---

<sup>211</sup> Y ello sin considerar otros aspectos importantes, como el de la debilidad de la jerarquía urbana, o la escasísima relación existente entre las localidades de un área y la cabecera de la otra; aspectos que alejan esta relación del ámbito metropolitano “clásico”.

Mapa 8.1. *Aglomeración urbana de Alicante-Elche. Delimitación de las áreas urbanas y funcionales internas*



Fuente: Elaboración propia.

Tanto si se considera como *Aglomeración Urbana* o como *Conurbación Metropolitana*, no debemos olvidar, para finalizar, que uno de los objetivos principales de dicha delimitación, debe ser la búsqueda de respuestas comunes para: 1) mejorar la planificación urbana coordinada, teniendo en cuenta la naturaleza del territorio de manera global, superando las visiones localistas que, con frecuencia, han dado lugar a desarrollos urbanos inconexos y poco sostenibles; 2) Adoptar un proyecto común y una proyección conjunta del área, que permita incrementar el rango y la jerarquía del eje Alicante-Elche; y 3) Lograr a partir de todo ello, un área con una capacidad de vertebración lo suficientemente fuerte como para articular el territorio y la economía provincial.

El primero de estos tres propósitos, desde mi punto de vista, se debería llevar a cabo teniendo en cuenta dos escalas o ámbitos de intervención, de acuerdo a las características de las áreas de Alicante y Elche. Así, para el Área Metropolitana de Alicante (“Restringida” y quizás también “Extensa”), la planificación se tendría que realizar como si de una única ciudad se tratara, ya que, de hecho, esta área es una verdadera *ciudad real* para los habitantes que acoge. De tener voluntad para ello, la Mancomunidad de L’Alacantí podría asumir sin problemas el papel de órgano de planificación territorial de ámbito supramunicipal. En cambio, para el resto de áreas integradas, incluida el Área Urbana de Elche y las Funcionales de ambas cabeceras, quizás sería suficiente con la propuesta de unas líneas básicas de intervención territorial, siempre y cuando los planes de ordenación de los municipios implicados estuvieran perfectamente coordinados. Respecto al propósito de la proyección conjunta y la mejora de la capacidad de vertebración, sería necesario implementar un proyecto estratégico “metropolitano”, que abordara las grandes dotaciones e infraestructuras necesarias para elevar el rango jerárquico del área, y situar este espacio en un escalón superior del sistema de ciudades español, en el cual sería más fácil contrarrestar la influencia que Murcia y, sobre todo, Valencia, ejercen sobre parte de la provincia de Alicante. Una propuesta que sólo es posible considerando de forma más equilibrada a las dos ciudades principales, Alicante y Elche. La “utilización” de la localidad ilicitana con el único propósito de aumentar el tamaño demográfico del área resultante, y eliminar así la llamada “anomalía” jerárquica que representa (funcionalmente) esta ciudad, supondrá, tal y como la experiencia ha demostrado, una nueva oportunidad perdida; un nuevo revés que sumar a la larga lista de fracasos que jalonan la reciente historia de la planificación de la **Aglomeración Urbana de Alicante-Elche**.



## 10. REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS

Ajenjo i Cost, M. y Savater i Coll, A. (2004): «El impacto de los movimientos migratorios sobre la movilidad habitual por trabajo en Cataluña», *Scripta Nova. Revista electrónica de Geografía y Ciencias Sociales*, nº 158. (<http://www.ub.es/geocrit/sn/sn-158.htm>).

Ajenjo, M., Alberich, J. y Medina, A.J. (2006): *Movilidad habitual y espacios de vida en España. Una aproximación a partir del Censo del 2001*, Universidad de Barcelona, Centre d'Estudis demogràfics (versión digital). ([http://www.fundacioabertis.org/rcs\\_est/movilidad\\_habitual\\_esp.pdf](http://www.fundacioabertis.org/rcs_est/movilidad_habitual_esp.pdf)).

Ajenjo, M. y Alberich, J. (2009): «El efecto de la movilidad habitual en las estructuras sociodemográficas: una aproximación para los municipios catalanes a partir del Censo de 2001», en López. L., Abellán, A. y Godenau, D. (coord.); *Despoblación, envejecimiento y territorio: un análisis sobre la población española*, Universidad de León, pp. 91-107.

Akiri, P. y Lévêque, L. (1991): «La mobilité résidentielle au Havre», *Géographie Sociale*, nº 11, pp. 65-82.

Alberich, J. (2004): «El papel de los contextos sociales y residenciales en el cambio de vivienda en Europa. Una primera aproximación a partir del panel de hogares de la Unión Europea», *Scripta Nova. Revista electrónica de Geografía y Ciencias Sociales*, nº 175. (<http://www.ub.es/geocrit/sn/sn-175.htm>).

Alberich, J. (2006): «Una revisión crítica al concepto de población vinculada según el Censo de población de 2001: Una aplicación a Cataluña», *Papers de demografia*, nº 306, edición electrónica. (<http://www.ced.uab.es/publicacions/PapersPDF/Text306.pdf>).

Alberich, J. (2009): «Reformulando la relación entre población y territorio: El espacio de vida en Cataluña según el censo de población de 2001», en López. L., Abellán, A. y Godenau, D. (coord.); *Despoblación, envejecimiento y territorio: un análisis sobre la población española*, Universidad de León, pp. 109-123.

Albertos Puebla, J.M., Noguera Tur, J., Pitarch Garrido, M<sup>a</sup>.D. y Salom Carrasco, J. (2007): «La movilidad diaria obligada en la Comunidad Valenciana entre 1991 y 2001: cambio territorial y nuevos procesos», *Cuadernos de Geografía*, nº 81-82, pp. 93-118.

Amorós Gómez, J. (2001): «La utópica área Metropolitana Alicante-Elche», en *Canalobre, Arquitectura en democracia: Alicante (1975-2000)*, nº 44, Instituto Juan Gil Albert, Diputación Provincial de Alicante, Alicante, pp. 57-71.

Antón i Clavé, S. y Ibarguren Aizpurua, B. (1993): «Espacios periurbanos de ocio, espacio y uso metropolitano del espacio en Barcelona», *Méditerranée*, nº 1.2, pp. 61-64.

Ascher, F. (1995): *Métapolis ou l'avenir des villes*, Éditions Odile Jacob, Paris, 345 p.

- Ascher, F. (2004): *Los nuevos principios del urbanismo*, Alianza Editorial, Madrid, 93 p.
- Berger, M. (1990): «La movilidad des couches sociales dans l'espace periurbain d'Ile de France, 1968-1982», *Revue de Géographie de Lyon*, vol. 65, nº3, pp. 171-179.
- Berger, M. (1999): «Mobilité résidentielle et navettes domicile-travail en Ile-de-France», *Espace, populations, sociétés*, 1999-2, pp. 207-217.
- Bernabé Mestre, J.M. (1975): *Indústria i subdesenvolupament al País Valencià: (el calçat a la Vall de Vinalopo)*, Ed. Moll, 109 p.
- Blanco Fernández, J. (2004): *La emergencia de las nuevas ciudades en la era global*, Ediciones Trea, Gijón, 262 p.
- Borja, J. (1990): «Políticas y gobierno en las grandes ciudades», en Borja, J., Castells, M., Dorado, R. y Quintana, I. (eds.): *Las grandes ciudades en la década de los noventa*, Editorial Sistema, Madrid, pp. 649-722.
- Borja, J., Castells, M., Dorado, R. y Quintana, I. (eds.) (1990): *Las grandes ciudades en la década de los noventa*, Editorial Sistema, Madrid, 757 p.
- Borja, J. y Castells, M. (1997): *Local y global. La gestión de las ciudades en la era de la información*, Taurus, Madrid, 418 p.
- Burriel, E. (2009): «La planificación territorial en la Comunidad Valenciana», *Scripta Nova*, Vol. XIII, nº 306, <http://www.ub.edu/geocrit/sn/sn-306.htm>
- Burriel, E. y Salom, J. (2001): «La distribución de la población y el sistema urbano», en Romero González, J. (dir.): *La periferia emergente: la Comunidad Valenciana en la Europa de las regiones*, Ariel, Barcelona, pp. 115-147.
- Canales Martínez, G. y Palazón Ferrando, S. (1990): «II. Señas de identidad y conformación histórica de L'Alacantí», en Gozávez Pérez, V. (dir.): *Comarca l'Alacantí*, Mancomunidad de l'Alacantí, Alicante, pp. 25-31.
- Canales Martínez, G. (1995): *El Bajo Segura: Estructura espacial, demográfica y económica*, Universidad de Alicante, 312 p.
- Cañizares Ruiz, M<sup>a</sup>.C. (2010): «Espacios urbanos y sostenibilidad en Europa. La campaña "ciudades europeas sostenibles"», en Cebrián, F., Pillet, F. y Carpio, J. (coord.): *Las escalas de la geografía: del mundo al lugar*, pp. 895-915.
- Capel, H. (1968): «Los Atlas temáticos en España», *Revista de Geografía*, Universidad de Barcelona, vol.II, nº 1, pp. 73-88.
- Capel, H. (2003): *La cosmópolis y la ciudad*, Ediciones del Serbal, Barcelona, 248 p.
- Capron, G., Cortès, G. y Guétat-Bernard, H. (2005): *Liens et lieux de la mobilité. Ces autres territoires*, Éditions Belin, Paris, 344 p.

Casadevall i Camps, R. (2012): «La delimitación del área urbana de Tarragona. Algunos problemas metodológicos», en VVAA, *La población en clave territorial, procesos, estructuras y perspectivas de análisis*, Actas XIII Congreso de la Población Española, Universidad de Cantabria, pp. 41-42 (resumen).

Casado Díaz, J.M. (2000): *Trabajo y Territorio: los mercados laborales locales de la Comunidad Valenciana*, Universidad de Alicante, 341 p.

Castañer, M. (1994): «La ciudad real en Catalunya. Las áreas de cohesión», *Ciudad y Territorio. Estudios territoriales*, nº 99, pp. 101- 114.

Castañer, M. (1994): «Una nova dimensió de la xarxa de ciutats a Catalunya. Les àrees de cohesió», *Documents d'Anàlisi Geogràfica*, nº 25, pp. 63-77.

Castañer, M., Vicente, J., Comas, E. y Boix, G. (eds.) (1998): «Assaig de definició de l'àrea urbana de Girona», *Documents d'Anàlisi Geogràfica*, nº 33, pp. 81-90.

Castañer, M., Vicente, J. y Boix, G. (eds.) (2000): *Áreas urbanas y movilidad laboral en España*, Servei de Publicacions de la Universitat de Girona, 163 p.

Castells, M. (1976): *La cuestión urbana*, Siglo XXI Editores, Madrid, 517 p.

Club de Inversores para el Desarrollo de la Provincia de Alicante, S.A. (1993): *El Triángulo Alicante, Elche, Santa Pola*, Club de Inversores, Alicante, 274 p.

Colás, R. (1984): «Les migrations alternantes entre Laval et Sur première couronne», en *Colloque Les Périphéries urbaines. Géographie sociale*, pp. 229-232.

Commerçon, N. (1990): «Villes moyennes et classes moyennes ou les limites de la mobilité social», *Revue de Géographie de Lyon*, vol. 65, nº3, pp. 213-220.

Conesa G. (2005): *Club de Inversores. Crónica de una ocasión perdida*, Club de inversores, Alicante, 364 p.

Cortés Samper, C. (2009): *Población y economía rural en la "Montaña de Alicante"*, Ediciones de la Universidad de Alicante, 503 p.

Cortés Samper, C. (2009): «La población vinculada en el área rural de la montaña de Alicante: el protagonismo de la segunda residencia como factor de vinculación», en Pons, J.J., Montoro, C., López, D. y Barcenilla, M<sup>a</sup>.C. (eds.); *Territorio y movilidad interior de la población en España*, Ediciones Universidad de Navarra (EUNSA), 215-224 pp.

Costa Mas, J. (1990): «V. Los asentamientos humanos: Evolución, estructura, morfología e interacciones», en Gozávez Pérez, V. (dir.): *Comarca l'Alacantí*, Mancomunidad de l'Alacantí, Alicante, pp. 73-95.

Courgeau, D. (1988): *Méthodes de mesure de la mobilité spatiale. Migrations internes, mobilité temporaire, navettes*, Institut National d'Etudes Démographiques, Paris, 301 p.

Cutillas Orgilés, E. (2006): «Configuración y futuro de la conurbación de Elda-Petrer (Alicante)», *Investigaciones Geográficas*, nº 39, pp. 95-118.

Cutillas Orgilés, E. (2009): «La población vinculada en el valle del Vinalopó. Los contrastes entre el litoral marítimo y un espacio industrial de interior», en Pons, J.J., Montoro, C., López, D. y Barcenilla, M<sup>a</sup>.C. (eds.): *Territorio y movilidad interior de la población en España*, Ediciones Universidad de Navarra (EUNSA), pp. 225-234.

De Cos, O., Reques, P. y De Meer, A. (2010): «Movilidad obligada de la población ocupada en España: La configuración de espacios de vida discontinuos», *XII Congreso de la Población Española. Población y Espacios Urbanos*, Barcelona, versión digital (CD), 15 p.

De Juan Vigaray, M<sup>a</sup>.D. (1998): *La atracción que ejercen los centros comerciales sobre los consumidores*, Publicaciones de la Universidad de Alicante, 139 p.

De Miguel González, R. (1995): «Políticas metropolitanas en España: Entre urbanismo y ordenación del territorio», *Geographicalia*, nº 32, pp. 53-62.

De Miguel González, R. (2008): «Planificación territorial, gobierno y gobernanza metropolitana en las grandes ciudades españolas», *Boletín de la A.G.E.*, nº 48, pp. 355-374.

De Oliveira Neves, G. e Ibáñez López, J.E. (2010): «Formas y organización de las aglomeraciones metropolitanas», en Feria Toribio, J.M., y Albertos Puebla, J.M. (coord.) (2010): *La ciudad metropolitana en España: procesos urbanos en los inicios del siglo XXI*, Civitas, Pamplona, pp. 95-123.

Del Pino Artacho, J.A. (2003): «Aproximación sociológica a la vivienda secundaria litoral», *Scripta Nova*, Vol. VII, nº 146(026), 13 p.

Delios, E. (1993): «Área metropolitana de Valencia: Procesos de recomposición espacial de una metrópoli regional», en VVAA, *Restructurations urbaines*, Colloque mutations et requalifications économiques et sociales des espaces urbains, pp. 251-266.

Dematteis, G. (1998): «Suburbanización y periurbanización. Ciudades anglosajonas y ciudades latinas», en Monclús, F.J. (Ed.) (1998): *La ciudad dispersa. Suburbanización y nuevas periferias*, Centre de Cultura Contemporània de Barcelona, Barcelona, pp. 5-15.

Desse, R.P. (1999): «La mobilité des consommateurs et les nouveaux espaces commerciaux», *Espace, populations, sociétés*, nº 1999-2, pp. 281-289.

Diez Ros, R. (2006): *Generación de residuos urbanos en la Provincia de Alicante: La incidencia de la educación ambiental*, Tesis Doctoral, Universidad de Alicante, [http://rua.ua.es/dspace/bitstream/10045/11217/7/tesis\\_diez.pdf](http://rua.ua.es/dspace/bitstream/10045/11217/7/tesis_diez.pdf)

Domínguez Rodríguez, R. (coord.) (1999): *La ciudad. Tamaño y crecimiento*, III Coloquio de Geografía Urbana, Universidad de Málaga, 532 p.

- Estébanez Álvarez, J. (1989): *Las ciudades. Morfología y estructura*, Editorial Síntesis, Madrid, 192 p.
- Espinosa Seguí, A. (2009): *El comercio como herramienta estructuradora del territorio. El caso de las ciudades alicantinas*, Servicio de publicaciones de Tesis Doctorales de la Universidad de Alicante, 387 p.
- Feria Toribio, J.M. (2004): «Problemas de definición de las áreas metropolitanas en España», *Boletín de la A.G.E.*, nº 38, pp. 85-99.
- Feria Toribio, J.M. (2006): *Los procesos metropolitanos: materiales para una aproximación inicial*, Centro de Estudios Andaluces, Sevilla, 289 p.
- Feria Toribio, J.M. (2006): «Los procesos metropolitanos como expresión relevante de la nueva realidad territorial», en Feria Toribio (coord.): *Los procesos metropolitanos: materiales para una aproximación inicial*, Centro de Estudios Andaluces, Sevilla, pp. 11-15.
- Feria Toribio, J.M. (coord.) (2008): *Migraciones y movilidad residencial en Andalucía. 1991-2001*, Instituto de Estadística de Andalucía, Sevilla, 182 p.
- Feria Toribio, J.M. (2010): «Ciudad y territorio: Nuevas dinámicas espaciales», *XII Congreso de la Población Española. Población y Espacios Urbanos*, Barcelona, versión digital (CD), 41 p.
- Feria Toribio, J.M., y Albertos Puebla, J.M. (coord.) (2010): *La ciudad metropolitana en España: procesos urbanos en los inicios del siglo XXI*, Civitas, Pamplona, 442 p.
- Feria Toribio, J.M. (2010): «La movilidad residencial y los procesos de urbanización metropolitanos en España», en Feria Toribio, J.M., y Albertos Puebla, J.M. (coord.) (2010): *La ciudad metropolitana en España: procesos urbanos en los inicios del siglo XXI*, Civitas, Pamplona, pp. 23-47.
- Fixot, A.M. y Hérin, R. (1984) : «Movilités résidentielles bassins de main-d'œuvre et flux scolaires», en *Colloque Les Périphéries urbaines. Géographie sociale*, pp. 75-82.
- Font, A. (ed.) (2007): *La explosión de la ciudad. Transformaciones territoriales en las regiones urbanas de la Europa Meridional*, Ministerio de la Vivienda, Madrid, 408 p.
- Font, J. y Parrado Díez, S. (2000): «Elegiendo socios en la Administración municipal española: los consorcios y las mancomunidades», *Cuadernos de Gobierno y de Administración*, [http://www.uned.es/113016/equipo%20docente/cv-parrado\\_archivos/documento%2025%20-%20urjc%202000.pdf](http://www.uned.es/113016/equipo%20docente/cv-parrado_archivos/documento%2025%20-%20urjc%202000.pdf)
- Fraguell, R.M. (1994): *Turisme residencial i territori. La segona residència a la regió de Girona*, L'Eix Editorial, Girona (tesis doctoral).  
<http://www.tdx.cat/bitstream/handle/10803/4983/TMRFS01de13.pdf?sequence=1>
- Fundación Metròpoli (2009): *Provincia de Alicante. Programa Innovación + Territorio*, Diputación Provincial de Alicante, 385 p.

Generalitat Valenciana (1995): *Plan de desarrollo urbanístico de la Comunidad Valenciana: Síntesis del avance*, Generalitat Valenciana, Conselleria d'Obres Públiques, Urbanisme i Transports, Valencia, 99 p.

Generalitat Valenciana (1988): *Proposta de demarcacions territorials homologades*, Direcció General d'Administració Local, Conselleria d'Administració Pública de la Generalitat Valenciana, Valencia, 104 p.

Generalitat Valenciana (2000): *El Entorno Metropolitano de Alacant-Elx: Reconocimiento Territorial*, Direcció General d'Urbanisme i Ordenació Territorial, Valencia, 216 p.

Galiana Martín, L. y Vinuesa Angulo, J. (2009): «Implicaciones territoriales de la movilidad espacial», en Pons, J.J., Montoro, C., López, D. y Barcenilla, M<sup>a</sup>.C. (eds.); *Territorio y movilidad interior de la población en España*, Ediciones Universidad de Navarra (EUNSA), pp. 243-249.

García Palomares, J. C. (2008): «Incidencia de las características sociodemográficas en la movilidad metropolitana: el caso de Madrid», *Anales de Geografía*, vol. 28, n<sup>o</sup>1, pp. 53-83.

García Palomares, J.C. y Gutiérrez Puebla, J. (2009): «Movilidad laboral en las nuevas periferias metropolitanas de Madrid», en Pons, J.J., Montoro, C., López, D. y Barcenilla, M<sup>a</sup>.C. (eds.); *Territorio y movilidad interior de la población en España*, Ediciones Universidad de Navarra (EUNSA), pp. 251-258.

Gaviria, M. (1969): «La ideología clorofila», *Ciencia Urbana*, n<sup>o</sup> 4, pp. 59-63.

Gil, F., Bayona, J. y Pujadas, I. (2011): «¿Es la crisis un freno a la suburbanización?: su impacto sobre la evolución de la población en las principales áreas metropolitanas de España», en Gozávez, V. y Marco, J.A. (eds.): *Urbanismo expansivo: de la utopía a la realidad*, XXII Congreso de Geógrafos Españoles, Alicante, pp. 293-305.

Gil Olcina, A. (dir.) (2000): *Cartografía temática de las tierras alicantinas*, Universidad de Alicante, Instituto Universitario de Geografía, 119 p.

Godenau, D., Schorn, J. y Barrios González, C. (2009): «Los mercados locales de trabajo y sus condiciones de accesibilidad en Tenerife», en Pons, J.J., Montoro, C., López, D. y Barcenilla, M<sup>a</sup>.C. (eds.): *Territorio y movilidad interior de la población en España*, Ediciones Universidad de Navarra (EUNSA), pp. 259-266.

Gómez López, J.D. y Segrelles Serrano, J.A. (1991): *El aeropuerto de Alicante y su área de influencia. Enclave fundamental para un espacio dinámico*, COEPA, 100 p.

González Reverte, F. (2003): «El proceso de urbanización en Cataluña. Una visión de las áreas perimetropolitanas del litoral», *Ería*, n<sup>o</sup> 60, pp. 17-31.

González Yanci, M<sup>a</sup>.P. (2009): «Movilidad espacial: uso temporal del territorio y poblaciones vinculadas: relatoría», en Pons, J.J., Montoro, C., López, D. y Barcenilla,

M<sup>a</sup>.C. (eds.); *Territorio y movilidad interior de la población en España*, Ediciones Universidad de Navarra (EUNSA), pp. 187-199.

Gozálvez Pérez, V. (1976): *La Ciudad de Elche*, Departamento de Geografía, Universidad de Valencia, Valencia, 290 p.

Gozálvez Pérez, V. (1976): *Santa Pola. Urbanismo, economía y población*, Círculo de Economía, 120 p.

Gozálvez Pérez, V. (1977): *El Bajo Vinalopó: Geografía Agraria*, Universidad de Valencia, Facultad de Filosofía y Letras, 270 p.

Gozálvez Pérez, V. (dir.) (1987): *Atlas sociodemográfico de la ciudad de Alicante*, Instituto de Cultura Juan Gil-Albert, Alicante, 143 p.

Gozálvez Pérez, V. (dir.) (1990): *Comarca l'Alacantí*, Mancomunidad de l'Alacantí, Alicante, 248 p.

Gozálvez Pérez, V. (1990): «IV. La población», en Gozálvez Pérez (dir.): *Comarca l'Alacantí*, Mancomunidad de l'Alacantí, Alicante, pp. 55-68.

Gozálvez Pérez, V. (dir.) (1991): *Actualidad y futuro de los espacios urbanos: Alicante*, Universidad de Alicante, Departamento de Geografía Humana, 189 p.

Gozálvez Pérez, V., Ponce Herrero, G., Costa Mas, J., Canales Martínez, G. y Navarro Vera, J.R. (1993): «Los espacios periurbanos en el área de Alicante-Elche», *Investigaciones Geográficas*, nº 11, pp.171-188.

Gozálvez Pérez, V., et al. (1993): «El poblament del territori», en Carreras i Verdaguer, C. (dir.): *Geografia General dels Països Catalans*, Enciclopedia Catalana, Barcelona, vol. 4, pp. 21-62.

Gozálvez Pérez, V., (1995): «Las ciudades valencianas y murcianas», *Urbanismo. Situación*, BBVA, Bilbao, pp. 321-340.

Gozálvez Pérez, V. (1998): «La población valenciana en la actualidad; balances y perspectivas», en VVAA: *La población valenciana. Pasado, presente y futuro*, Actas de las II Jornadas de Estudios sobre la Población Valenciana, Instituto de Cultura Juan Gil-Albert, Alicante, vol. II, pp. 219-256.

Gozálvez Pérez, V. (2005): «Novedades en el Censo de la Población de España de 2001», *Cuadernos Geográficos*, nº 36, pp. 15-33.

Gozálvez Pérez, V., Larrosa Rocamora, J.A., Martín Serrano, G. y Palazón Ferrando, S. (2005): «Les territoires du tourisme littoral et les pouvoirs locaux dans la province d'Alicante (Espagne)», *Rives nord-méditerranéennes*, nº 20, pp. 39-62.

Harvey, D. (2007; 7<sup>a</sup> ed.): *Urbanismo y desigualdad social*, Siglo XXI de España, 340 p.

Hercé, M. (1975): «El consumo de espacio en las urbanizaciones de segunda residencia de Cataluña», *Ciudad y Territorio*, nº 4, pp. 45-60.

Hermosilla Pla, J. (1992): «La residencia secundaria en la periferia occidental del área metropolitana de Valencia», *Cuadernos de Geografía*, nº 51, pp. 95-109.

Hernández, J. (2007): «Población vinculada y residencias secundarias en Galicia», *Boletín de la A.G.E.*, nº 43, pp. 73-84.

Indovina, F. (1999): «Le trasformazioni metropolitane. Alcune riflessioni a partire del caso catalano», en Indovina (Ed.), *Barcellona. Un nuovo ordine territoriale*, F. Angeli, Milano.

Indovina, F. (2006): «Transformaciones de la ciudad y el territorio a principios del siglo XXI: El archipiélago metropolitano», en Ponce Herrero, G. (Ed.): *La ciudad fragmentada: nuevas formas de hábitat*, Publicaciones de la Universidad de Alicante, pp. 13-42.

Indovina, F. (2007): «La metropolización del territorio», en Font, A. e Indovina, F. (coord.): *La explosión de la ciudad. Transformaciones territoriales en las regiones urbanas de la Europa Meridional*, Ministerio de la Vivienda, Madrid, pp. 20-47.

IVE, (1993): *Atlas comercial de la Comunitat Valenciana*, 1992, Institut Valencià d'Estadística, Valencia, 58 p.

La Caixa (2010): *Anuario Económico de España 2010*, La Caixa,  
<http://www.anuarieco.lacaixa.comunicacions.com/java/X?cgi=caixa.anuari99.util.ChangeLanguage&lang=esp>

Larrosa Rocamora, J.A. (1999): «Dispersión espacial de los talleres de la industria del calzado y afines en Elche», en *Actas de las VII Jornadas de Geografía industrial. Industria y medio ambiente*, pp. 171-186.

Larrosa Rocamora, J.A. (2000): *Atlas demográfico y social de la ciudad de Elche*. Servicio de Publicaciones de la Universidad de Alicante, 286 p.

Larrosa Rocamora, J.A. (2003): «La difficile maîtrise de l'urbanisation littorale espagnole: le cas de la commune de Elche (province d'Alicante)», *Rives nord-méditerranéennes*, nº 15, pp. 53-66.

Le Goascoz, M<sup>a</sup>.H. (1991): «Itinéraires résidentiels des accédants à la propriété. L'exemple de Rennes», *Géographie Sociale*, nº 11, pp. 83-92.

Lelièvre, E. (1999): «Collecter des données de mobilité: des histoires migratoires aux biographies d'entourage», *Espace, populations, sociétés*, 1999-2, pp. 195-205.

Llano, C. (2006): «Localización residencial y movilidad laboral: un análisis del commuting de trabajadores nacionales e inmigrantes en la Comunidad de Madrid», *Cuadernos de Economía*, Vol. 29, pp. 69-100.



López Cano, D. y González Castellero, M.A. (1996): «La movilidad por motivo de trabajo en la ciudad de Málaga», *Baética*, nº 18, pp. 97-128.

López Colás, J. (2003): *La residencia secundaria en España: estudio territorial de su uso y tenencia* (Tesis doctoral ligada al Departamento de Geografía de la Universitat Autònoma de Barcelona, dirigida por Dr. Juan Antonio Módenes Cabrerizo. *Mimeo*. Consultable en el Servidor de Tesis Doctorales en Red, <http://www.tdcat.cesca.es>).

López Colás, J. y Módenes Cabrerizo, J.A. (2004): «Vivienda secundaria y residencia múltiple en España: Una aproximación sociodemográfica», *Scripta Nova*, Vol. VIII, nº 178, 18 p. (<http://www.ub.edu/geocrit/sn/sn-178.htm>)

López Colás, J., Módenes Cabrerizo, J.A. y Yépez Martínez, B. (2007): «Second homes users in Spain. Regional profiles», *Boletín de la A.G.E.*, nº 45, pp. 431-434.

López Gay, A. (2004): «Intensidad y calendario de movilidad residencial en la Unión Europea», *Scripta Nova. Revista electrónica de Geografía y Ciencias sociales*, nº 174. (<http://www.ub.es/geocrit/sn/sn-174.htm>).

López Trigal (Dir.) (1996): *Ciudad y Alfoz. Centro y periferia urbana*, Jornadas de estudio y debate urbanos, Universidad de León, 199 p.

López Villanueva, C. y Pujadas Rúbies, I. (2009): «Hogares y viviendas en los procesos de movilidad residencial. El caso de la región metropolitana de Barcelona», en Pons, J.J., Montoro, C., López, D. y Barcenilla, M<sup>a</sup>.C. (eds.); *Territorio y movilidad interior de la población en España*, Ediciones Universidad de Navarra (EUNSA), pp. 117-126.

Lundgren, J. (1974): «On access to recreational lands in dynamic metropolitan hinterlands», *Tourist Review*, nº 29 (4), pp. 124-132.

Margail, F. (1999): «Mobilité quotidienne et dynamique métropolitaine: la région urbaine de Lyon, 1982-1990», *Espace, populations, sociétés*, 1999-2, pp. 259-280.

Martí Ciriquián, P. (2006): «Transformaciones y emergencias en el territorio de las comarcas del sur alicantino: la presión de la segunda residencia en el litoral», en Ponce Herrero (Ed.): *La ciudad fragmentada. Nuevas formas de hábitat*, Universidad de Alicante, pp. 131-165.

Martín, J.C. y Nombela, G. (2008): «Impacto de los nuevos trenes AVE sobre la movilidad», *Revista de Economía Aplicada*, nº47 (vol. XVI), pp. 5-23.

Martín Mateo, R. y Allende Landa, J. (1986): *El área metropolitana de Alicante: Un reto de futuro*, Universidad de Alicante, Ayuntamiento de Alicante, 175 p.

Martínez Lorea, I. (2009): «La reconfiguración de los espacios públicos: un análisis de la movilidad espacial en las sociedades contemporáneas», en Pons, J.J., Montoro, C., López, D. y Barcenilla, M<sup>a</sup>.C. (eds.); *Territorio y movilidad interior de la población en España*, Ediciones Universidad de Navarra (EUNSA), pp. 287-293.

Martínez Puche, A. (1998): *Villena: industrialización y cambio social (1780-1940)*, Universidad de Alicante, 219 p.

Martínez Puche, A. (2010): *El desarrollo local en un contexto globalizado. Cohesión territorial, gobernanza, políticas públicas e instrumentos de gobernanza. Estudios de casos en el Corredor Industrial del Vinalopó*, Tesis Doctoral, 832 p.

Mas Hernández, R. (1999): «Las periferias urbanas y nuevas formas espaciales», en Domínguez Rodríguez (Coord.): *La Ciudad. Tamaño y crecimiento*, Departamento de Geografía de la Universidad de Málaga, AGE, pp. 201-233.

Mas Serra, E. (2010): «¿Plan estratégico o estrategia para un discurso?: El caso de Bilbao», *Scripta Nova*, Vol. XIV, nº 328, <http://www.ub.edu/geocrit/sn/sn-328.htm>.

Mazón, T. (1987): *La urbanización de la playa de San Juan: un espacio turístico residencial*, Instituto de Estudios Juan Gil-Albert, Alicante, 147 p.

Méndez, R. (2002): «La evolución de los mercados de trabajo metropolitanos: realidades y mitos a partir del ejemplo de Madrid», *Scripta Nova. Revista electrónica de Geografía y Ciencias Sociales*, nº 119 (59).  
(<http://www.ub.es/geocrit/sn/sn119-59.htm>).

Menéndez, A. (1990): «Las políticas urbanas para las grandes ciudades españolas en los noventa», en Borja, J., Castells, M., Dorado, R. y Quintana, I. (eds.): *Las grandes ciudades en la década de los noventa*, Editorial Sistema, Madrid, pp. 317-344.

Ministerio de Comercio y Turismo (1994): *Atlas comercial de España*, Universidad Autónoma de Madrid, Instituto Lawrence R. Klein, Madrid, 529 p.

Ministerio de la Vivienda (2004): *Atlas Estadístico de las Áreas Urbanas de España 2004*, Ministerio de Vivienda, Secretaría General Técnica, Madrid, 226 p.

Ministerio de la Vivienda (2007): *Atlas Estadístico de las Áreas Urbanas de España 2006*, Ministerio de Vivienda, Secretaría General Técnica, Madrid, 326 p.

Ministerio de Obras Públicas, Transportes y Medio Ambiente (1994): *Plan director de infraestructuras, 1993-2007*, MOTPMA, Madrid, 427 p.

Miralles Guasch, C., Tulla Pujol, A.F. (2012): «La región metropolitana de Barcelona. Dinámicas territoriales recientes», *Boletín de la Asociación de Geógrafos Españoles*, nº 58, pp. 299-318.

Miranda Encarnación, J.A. (1991): *Hacia un modelo industrial, Elche 1850-1930*, Diputación de Alicante, Instituto de Cultura Juan-Gil Albert, Alicante, 152 p.

Módenes Cabrerizo, J.A. (1995): «Reflexiones sobre el análisis prospectivo de la movilidad residencial metropolitana», en *Habitar, vivir, prever. Actas V Congreso Población Española*, Universitat Autònoma de Barcelona, pp. 469-478.

Módenes Cabrerizo, J.A. y López Colás, J. (2004): «Movilidad residencial, trabajo y vivienda en Europa», *Scripta Nova. Revista electrónica de Geografía y Ciencias Sociales*, nº 159. (<http://www.ub.es/geocrit/sn/sn-159.htm>)

Módenes Cabrerizo, J.A., y López Colás, J. (2005): «Expansión territorial de la residencia secundaria y ciudad compacta en España: ¿Elemento de un mismo sistema?», *XXV Conferencia Internacional de Población, Centre d'Estudis Demogràfics*, versión en red (<http://www.ced.uab.es/publicacions/PapersPDF/Text274.pdf>).

Módenes Cabrerizo, J.A. (2008): «Movilidad espacial, habitantes y lugares: retos conceptuales y metodológicos para la geodemografía», *Estudios Geográficos*, nº 264, pp. 157-178.

Módenes Cabrerizo, J.A. (2009): «Movilidad espacial: uso temporal del territorio y poblaciones vinculadas», en Pons, J.J., Montoro, C., López, D. y Barcenilla, M<sup>a</sup>.C. (eds.); *Territorio y movilidad interior de la población en España*, Ediciones Universidad de Navarra (EUNSA), pp. 171-185.

Monclús, F.J. (ed.) (1998): *La ciudad dispersa*, CCCB, Barcelona, 223 p.

Monclús, F.J. (Ed.) (1998): «Suburbanización y nuevas periferias. Perspectivas geográfico-urbanísticas», en Monclús, F.J. (Ed.) (1998): *La ciudad dispersa. Suburbanización y nuevas periferias*, Centre de Cultura Contemporània de Barcelona, pp. 5-15.

Montoro Gurich, C., López Hernández, D. y Pons Izquierdo, J.J. (2009): «El reparto modal en la movilidad laboral diaria de la población residente en los cascos históricos españoles», en Pons, J.J., Montoro, C., López, D. y Barcenilla, M<sup>a</sup>.C. (eds.); *Territorio y movilidad interior de la población en España*, Ediciones Universidad de Navarra (EUNSA), pp. 295-302.

Moreno Jiménez, A. y Escolano Utrilla, S. (1992): *El comercio y los servicios para la producción y el consumo*, Síntesis, Madrid, 240 p.

Natera Rivas, J.J (2001): *Movilidad laboral y articulación territorial. Las áreas de cohesión de Andalucía*, Textos mínimos, Universidad de Málaga, 161 p.

Navarro Vera, J.R. y Martí Ciriquíán, P. (2005): «El Plan General de 1973. Treinta años de urbanismo en Alicante», en Oliva Meyer, J. (Ed.): *Juan Antonio García Solera: 1953-2003*, Colegio Territorial de Arquitectos de Alicante.

Navarro Vera, J.R., Martí Ciriquíán, P. y Ortuño Padilla, A. (2005): «Centros comerciales en áreas urbanas de tamaño medio: el caso de Alicante-Elche», *Ciudad y Territorio. Estudios Territoriales*, Vol. XXXVII, nº 144, pp. 437-449.

Navarro Vera, J.R. y Ortuño Padilla, A. (2006): «El área urbana Alicante-Elche: de la comarca al territorio policéntrico», en Ponce Herrero (Ed.): *La ciudad fragmentada. Nuevas formas de hábitat*, Universidad de Alicante, pp. 167-183.

Nel.lo, O (1998): «Los confines de la ciudad sin confines. Estructura urbana y límites administrativos en la ciudad difusa», en Monclús, F.J. (Ed.) (1998): *La ciudad dispersa. Suburbanización y nuevas periferias*, Centre de Cultura Contemporània de Barcelona, pp. 5-15.

Nel.lo, O. (2011): «La ordenación de las dinámicas metropolitanas. El Plan Territorial Metropolitano de Barcelona», *Scripta Nova*, Vol. XV, nº 362, <http://www.ub.edu/geocrit/sn/sn-362.htm>.

Ortega Valcárcel, J. (1975): *Residencias secundarias y Espacio de ocio en España*, Departamento de Geografía, Universidad de Valladolid, 96 p.

Palazón Ferrando, S. (1989): «Cambios en la población de Elche entre 1970 y 1986. Un ejemplo de la crisis demográfica del País Valenciano», *Investigaciones Geográficas*, nº 7, pp. 197-204.

Pazos Otón, M. (2005): «El estudio de la movilidad diaria en España: limitaciones en las fuentes y alternativas propuestas», *Eria*, nº 66, pp. 85-92.

Plataforma Comarcal por la Movilidad Sostenible de l'Alacantí (2011): «La movilidad, la sostenibilidad y los ciudadanos», en PIC: *Pensando en Alicante*, ECU, pp. 133-144

Perea Soro, J.M. (2011): «La hora de pensar y actuar territorialmente», en PIC: *Pensando en Alicante*, ECU, pp. 229-267.

Ponce Herrero, G. (1990): «VII. La Industria», en Gozávez Pérez, V. (dir.): *Comarca l'Alacantí*, Mancomunidad de l'Alacantí, Alicante, pp. 119-147.

Ponce Herrero, G. (1990): «VIII. El Sector terciario», en Gozávez Pérez, V. (dir.): *Comarca l'Alacantí*, Mancomunidad de l'Alacantí, Alicante, pp. 151-184.

Ponce Herrero, G. y Larrosa Rocamora, J.A. (2002): «La transformación de los sistemas productivos y sus repercusiones en el patrimonio urbano: el área metropolitana Alicante-Elche», en *Turismo y transformaciones urbanas en el siglo XXI*, Ed. Universidad de Almería, pp. 171-186.

Ponce Herrero, G. (2003): *Reestructuración y territorio en los sistemas productivos industriales valencianos*, Ediciones de la Universidad de Alicante, Alicante, 383 p.

Ponce Herrero, G. (coord.) (2006): *La ciudad fragmentada: nuevas formas de hábitat*, Publicaciones de la Universidad de Alicante, 253 p.

Ponce Herrero, G. (2006): «La fragmentación de la forma urbana en la Comunidad Valenciana», en Ponce Herrero, G. (Ed.): *La ciudad fragmentada: nuevas formas de hábitat*, Publicaciones de la Universidad de Alicante, Alicante, pp. 89-129.

Pons, J.J., Montoro, C., López, D. y Barcenilla, M<sup>a</sup>.C. (eds.); *Territorio y movilidad interior de la población en España*, Ediciones Universidad de Navarra (EUNSA), 409 p.

Prados Velasco, M.J. y Cuningham, C. (2002): «Calidad ambiental y nuevas pautas en la movilidad residencial de la población. Propuesta metodológica para el estudio de procesos de natururbanización», en *Los espacios rurales entre el hoy y el mañana: actas del XI Coloquio de Geografía Rural*, Universidad de Cantabria, pp. 425-483.

Precedo Ledo, A. (1996): *Ciudad y desarrollo urbano*, Madrid, Síntesis, 287 p.

Precedo Ledo, A. (1990): *La red urbana*, Editorial Síntesis, Madrid, 157 p.

Pujadas Rúbies, I. (2005): «De la ciudad compacta a la ciudad dispersa: movilidad residencial en la región Metropolitana de Barcelona, 1982-2000», *XXV Conferencia Internacional de Población*.

<http://iussp2005.princeton.edu/download.aspx?submissionId=50809>.

Pujadas Rúbies, I., Coll Hoguera, M. y Prats Poned, P. (2009): «Migrar de la ciudad: la elección residencial en la región metropolitana de Barcelona», en Pons, J.J., Montoro, C., López, D. y Barcenilla, M<sup>a</sup>.C. (eds.); *Territorio y movilidad interior de la población en España*, Ediciones Universidad de Navarra (EUNSA), pp. 138-147.

Pujadas Rúbies, I. (2009): «Movilidad residencial y expansión urbana en la región metropolitana de Barcelona, 1982-2005», *Scripta Nova. Revista electrónica de Geografía y Ciencias Sociales*, nº 290.

(<http://www.ub.es/geocrit/sn/sn-290.htm>).

Ramos Hidalgo, A. (1984): *Evolución Urbana de Alicante*, Instituto de Estudios Juan Gil-Albert, Alicante, 323 p.

Reques Velasco, P., García Coll, A., Rodríguez Rodríguez, V., y Sánchez Aguilera, D. (2001): «Recursos en Internet para la investigación y la enseñanza de la geografía de la población», *Estudios Geográficos*, nº 62 (242), pp. 157-179.

Reques Velasco, P., De Cos Guerra, O., Marañón Martínez, M<sup>a</sup>. y Pellón Rutz, J. (2009): «Los mapas de vectores como técnica cartográfica para la representación de relaciones territoriales y la delimitación de áreas de influencia: Aplicación a la movilidad de estudiantes universitarios en España», en Pons, J.J., Montoro, C., López, D. y Barcenilla, M<sup>a</sup>.C. (eds.); *Territorio y movilidad interior de la población en España*, Ediciones Universidad de Navarra (EUNSA), pp. 395-409.

Reques Velasco, P. (2010): «Transformaciones espaciales y procesos socio-demográficos en la ciudad», en *XII Congreso de la Población Española. Población y Espacios Urbanos*, Barcelona, versión digital (CD), 50 p.

Rhein, C. (1990): “Mobilité résidentielle et dynamique urbaine”, *Revue de Géographie de Lyon*, vol. 65, nº3, pp. 181-192.

Riera, P., Haas, C., Amer, C. y Vilaplana, V. (2005): «Las mancomunidades en España», *Boletín de la A.G.E.*, nº 39, pp. 151-176.

Rodríguez Gutiérrez, F. y Menéndez Fernández, R. (1999): «La ciudad Astur: un espacio-proyecto en el Arco Atlántico», *Ería*, nº 50, pp. 265-278.

Roquer Soler, S. y Blay Boquer, J. (2002): «El Censo de Población de 2001: análisis y valoración de los principales cambios introducidos», *Revista de Geografía*, nº 1, 107-118 pp.

Roquer Soler, S. (2007): «Movilidad Residencia-Trabajo y características sociodemográficas de la población española. Un estudio de sus relaciones a través del censo de 2001», *Boletín de la Asociación de Geógrafos Españoles*, nº 44, pp. 187-214.

Roquer Soler, S. (2009): «La población vinculada como fuente para el estudio de la movilidad residencia-trabajo. Aplicación al caso de Aragón», en Pons, J.J., Montoro, C., López, D. y Barcenilla, M<sup>a</sup>.C. (eds.); *Territorio y movilidad interior de la población en España*, Ediciones Universidad de Navarra (EUNSA), pp. 243-249.

Rovira Lara, A. (1998): *La distribución comercial minorista en la Comunidad Valenciana: estudio para el plan de acción territorial aplicado a la distribución comercial*, Consejo de Cámaras Oficiales de Comercio, Industria y Navegación de la Comunidad Valenciana, 367 p.

Ruiz i Almar, E. (2010): «Las grandes aglomeraciones urbanas de Europa y España», en Feria Toribio, J.M., y Albertos Puebla, J.M. (coord.) (2010): *La ciudad metropolitana en España: procesos urbanos en los inicios del siglo XXI*, Civitas, Pamplona, pp. 125-148.

Salom, J. (1992): *Sistema urbano y desarrollo regional*, Valencia, Edicions Alfons el Magnànim, 246 p.

Salom, J. (1995): «La formación de una segunda corona metropolitana en torno a la ciudad de Valencia: la movilidad por motivos de trabajo en la comarca del Camp de Túria», *Estudios Geográficos*, nº 221, pp. 711-735.

Salom, J. (1996): «Una nueva visión del sistema urbano regional: las Áreas de Cohesión en la Comunidad Valenciana», en *La ciudad: tamaño y crecimiento: (ponencias, comunicaciones y conclusiones del III Coloquio de Geografía Urbana)*, Grupo de Geografía Urbana de la A.G.E., pp. 521-532.

Salom, J., Pérez, J., Albertos, J.M., Delios, E. y Pitarch, M.D. (1995): «Análisis de la movilidad obligada por trabajo y estudio en la Comunidad Valenciana», en *Censos de Població i Habitatges. Monografies, vol II*, Institut Valencià d'Estadística, pp. 71-166.

Salom, J., Albertos, J.M., Pitarch, M.D. y Delios, E. (1995): *Sistema urbano e innovación industrial en el País Valenciano*, Universitat de Valencia, 192 p.

Salom, J., Albertos, J.M., Delios, E. y Pitarch, M<sup>a</sup>.D. (1997): «Las áreas de mercado de trabajo local en la Comunidad Valenciana. Una propuesta de delimitación», *Ciudad y Territorio. Estudios territoriales*, nº 112, pp. 335-354.

Salom, J., Albertos, J.M., Pitarch, M.D. y Delios, E. (1999): «Una nueva visión del sistema urbano regional: las áreas de cohesión en la Comunidad Valenciana», en

Domínguez Rodríguez, R. (coord.); *La ciudad. Tamaño y crecimiento, III Coloquio de Geografía Urbana*, Universidad de Málaga, pp. 521-532.

Salom, J. y Casado, J.M. (2007): «Movilidad cotidiana y mercados locales de trabajo en la Comunidad Valenciana. 1991-2011», *Boletín de la A.G.E.*, nº 44, pp. 5-28.

Salom, J. y Albertos, J.M. (2010): «Densidad de la red viaria y forma urbana: Delimitación del espacio urbano en ocho aglomeraciones españolas», en Feria Toribio, J.M., y Albertos Puebla, J.M. (coord.) (2010): *La ciudad metropolitana en España: procesos urbanos en los inicios del siglo XXI*, Civitas, Pamplona, pp. 49-94.

Sempere Souvannavong, J.D. (1997): *Los pieds-noirs en Alicante: Las migraciones inducidas por la descolonización*, Universidad de Alicante, 123 p.

Serrano Martínez, J.M. (2003): «Las viviendas de segunda residencia en la sociedad del “bienestar”. El caso de un país turístico: España», *Cuadernos de Geografía*, nº 12, pp. 53-75.

Sevilla Jiménez, M. (1989): «El fenómeno metropolitano. Realidad y respuestas: el caso de Alicante-Elche», *Estudios Regionales*, nº 24, pp. 97-118.

Sevilla Jiménez, M. (1985): *Crecimiento y urbanización. Elche, 1960-1980*, Universidad de Alicante, Ayuntamiento de Elche, 418 p.

Sorribes Monrabal, J. (1999): *Las áreas metropolitanas: análisis teórico y experiencia comparada*, Valencia, Consell Metropolità de l'Horta, 291 pp.

Sorribes Monrabal, J. y Romero González, J. (2001): «Dinámicas y procesos recientes en las áreas metropolitanas», en Romero, J., Morales, A., Salom, J. y Vera, F. (coord.); *La periferia emergente: la Comunidad Valenciana en la Europa de las regiones*, Ariel, Barcelona, pp. 265-283.

Susino, J. (2001): «Movilidad residencial y movilidad cotidiana en áreas urbanas», en Castañer, M., Vicente, J. y Boix, G. (coord.); *Áreas urbanas y movilidad laboral en España*, Universitat de Girona, pp. 141-163.

Susino, J., Casado J.M. y Feria J.M. (2007): «Transformaciones sociales y territoriales en el incremento de la movilidad por razón de trabajo en Andalucía», *Cuadernos de Geografía*, nº 81-82, pp. 71-91.

Susino, J. (2010): «La movilidad residencial diferencial en la reconfiguración metropolitana», en Feria Toribio, J.M., y Albertos Puebla, J.M. (coord.); *La ciudad metropolitana en España: procesos urbanos en los inicios del siglo XXI*, Civitas, Pamplona, pp. 149-174.

Tormo i Santonja, J. (2011): *Comarca sí, però quina comarca? Delimitació històrica y comarcal de l'Alcoià, el Comtat y la Foia de Castalla*, Centre Alcoià d'Estudis Històrics i Arqueològics, Alcoi.

- Valenzuela Rubio, M (1976): «La residencia secundaria en la provincia de Madrid. Génesis y estructura espacial», *Ciudad y Territorio*, nº 2-3, pp. 135-153.
- Valenzuela Rubio, M. (1988): «La residencia secundaria. Mito social y conflicto urbanístico en los espacios turísticos-recreativos», *Urbanismo: Revista del Colegio Oficial de Arquitectos de Madrid*, nº 4, pp. 71-83.
- Valenzuela Rubio, M. (1988-89): «Áreas centrales y periferias urbanas en la Europa comunitaria. Un estado de la cuestión al filo de los noventa», *Boletín de la Real Sociedad Geográfica*, tomo CXXIV-CXXV, nº1-12, pp. 157-193.
- Valenzuela Rubio, M. (2003): «La residencia secundaria en ámbitos metropolitanos: La Comunidad de Madrid», *Estudios Turísticos*, nº 155-156, pp. 112-157.
- Valenzuela Rubio, M. (2010): «La planificación territorial de la región metropolitana de Madrid. Una asignatura pendiente», *Cuadernos Geográficos*, nº 47, pp. 98-129.
- Valero Escandell, J.R. (1992): *Elda, 1832-1980, industria del calzado y transformación social*, Diputación de Alicante, Instituto de Cultura Juan Gil-Albert, Alicante, 198 p.
- Vera Rebollo, F. (1987): *Turismo y urbanización en el litoral alicantino*, Instituto Juan Gil-Albert, Alicante, 441 p.
- Vera Rebollo, F. y Torres Alfosea, F.J. (2000): «Usos, actividades y estructuración del territorio», en Gil Olcina (dir.): *Cartografía Temática de las Tierras Alicantinas*, Universidad de Alicante, Instituto Universitario de Geografía, pp. 87-115.
- Vera Rebollo, F. (2011): «Alicante, ¿Una ciudad turística?», en PIC: *Pensando en Alicante*, ECU, pp. 200-213.
- Vilagrasa Ibarz, J. (1999): «Las ciudades pequeñas y medias en España», en Domínguez Rodríguez (coord.): *La Ciudad. Tamaño y crecimiento*, Departamento de Geografía de la Universidad de Málaga, AGE, pp. 17-49.
- Vinuesa, J. y Vidal, M. J. (1991): *Los procesos de urbanización*, Madrid, Síntesis, 205 p.
- Vinuesa, J. (2005): «De la población de hecho a la población vinculada», *Cuadernos de Geografía*, nº 36, pp. 79-90.
- Wiel, M. (1999): «Mobilité, système d'interactions sociales et dynamiques territoriales», *Espace, populations, sociétés*, 1999-2, pp. 187-194.
- Ybarra, J.A. (2004): *El calzado en el Vinalopó, entre la continuidad y la ruptura: Estudio sobre economía y trabajo en el sector*, Instituto de Desarrollo y Servicios Administrativos, 159 p.
- Zamora López, F. (1995): «Los motivos de cambio de vivienda en el periodo 1981-1991 según la Encuesta Sociodemográfica de 1991 del INE», *Habitar, vivir, prever. Actas V Congreso Población Española*, Universitat Autònoma de Barcelona, pp. 183-187.



Zárate Martín, M.A. (2003): «Madrid, un modelo suprametropolitano de urbanización», *Anales de Geografía de la Universidad Complutense*, nº 23, pp. 283-304.

### **Leyes y otros documentos**

Ayuntamiento de Elche (1997): Plan General de Ordenación Urbana de Elche, 1997.

Constitución Española de 1978.

Comissió Cívica “Units per Elx” (2000): *Folleto informativo en contra de la Ley de Áreas Metropolitanas de la Comunidad Valenciana*.

DOGV (02-05-1993): *Decreto 45/1991, de 20 de marzo, sobre redacción del Plan de Acción Territorial*, Generalitat Valenciana.

Generalitat Valenciana, Cámaras de Comercio de la Comunidad Valenciana: Plan de Acción Territorial del Comercial (PATECO), [www.pateco.es](http://www.pateco.es).

Ley 7/1985, de 2 de abril, *Reguladora de las Bases del Régimen Local*.

Ley 6/1989, de 7 de julio, de *Ordenación del Territorio de la Comunidad Valenciana*.

Ley 6/1994, de 15 de noviembre, *Reguladora de la Actividad Urbanística*.

Ley de la Comunidad Autónoma de Valencia 2/2001, de 11 de mayo, de *Creación y Gestión de Áreas Metropolitanas en la Comunidad Valenciana*.

Ley 4/2004, de 30 de junio, de la Generalitat, de *Ordenación del Territorio y Protección del Paisaje*.

Ley Orgánica 1/2006, de 10 de abril, de Reforma de la Ley Orgánica 5/1982, de 1 de julio, de *Estatuto de Autonomía de la Comunidad Valenciana*.

Ley 3/2003, de 6 de febrero, de la Generalitat Valenciana, llamada también Ley de Ordenación Sanitaria de la Comunidad Valenciana.

Ley Orgánica 6/1985, de 1 de julio, del Poder Judicial.

## 9. ANEXO

Cuadro 9.1. Población de los municipios de la Provincia de Alicante, 1960-2011

Municipios	1960	1970	1981	1991	2001	2011	% 1960-81	% 1991-11
Adsubia	773	648	547	545	550	730	-29,2	33,9
Agost	2.622	3.362	3.772	3.966	4.193	4.831	43,9	21,8
Agres	1.039	889	727	676	635	610	-30,0	-9,8
Aigües	720	489	377	372	541	1.118	-47,6	200,5
Albatera	6.026	7.013	8.099	8.868	8.633	11.901	34,4	34,2
Alcalalí	731	609	624	827	902	1.433	-14,6	73,3
Alcocer de Planes	221	184	132	123	153	231	-40,3	87,8
Alcoleja	867	445	346	297	251	193	-60,1	-35,0
Alcoy	51.096	61.061	66.396	65.514	58.358	61.093	29,9	-6,7
Alfafara	490	462	404	399	418	424	-17,6	6,3
Alfàs del Pi	960	2.514	5.046	9.075	11.103	21.670	425,6	138,8
Algorfa	1.019	1.025	1.071	1.093	1.710	4.625	5,1	323,1
Algueña	1.736	1.589	1.609	1.490	1.453	1.503	-7,3	0,9
Alicante/Alacant	121.832	181.550	245.963	265.473	284.580	334.329	101,9	25,9
Almoradí	11.346	11.815	13.589	12.590	14.050	19.371	19,8	53,9
Almudaina	245	228	162	133	109	131	-33,9	-1,5
L'Alqueria d'Asnar	537	549	412	408	417	508	-23,3	24,5
Altea	5.806	8.791	11.154	12.286	15.910	24.056	92,1	95,8
Aspe	10.399	13.320	15.291	16.013	16.631	20.292	47,0	26,7
Balones	300	251	204	152	185	162	-32,0	6,6
Banyeres de Mariola	4.977	5.919	6.704	7.029	7.115	7.200	34,7	2,4
Benasau	410	344	254	221	221	178	-38,0	-19,5
Beneixama	2.281	2.095	1.944	1.819	1.816	1.817	-14,8	-0,1
Benejúzar	3.755	3.578	4.025	4.666	5.106	5.459	7,2	17,0
Benferri	1.054	1.048	981	949	1.166	1.925	-6,9	102,8
Beniarbeig	1.193	1.202	1.118	1.205	1.315	1.883	-6,3	56,3
Beniardá	403	326	277	231	245	222	-31,3	-3,9
Beniarrés	1.816	1.735	1.663	1.503	1.375	1.295	-8,4	-13,8
Benigembla	589	544	482	354	488	606	-18,2	71,2
Benidoleig	706	711	734	800	890	1.305	4,0	63,1
Benidorm	6.161	12.003	24.983	42.442	51.873	72.062	305,5	69,8
Benifallim	275	184	196	166	155	115	-28,7	-30,7
Benifato	201	166	124	124	166	201	-38,3	62,1
Benijófar	1.163	1.179	1.348	1.515	2.297	4.153	15,9	174,1
Benilloba	1.234	1.197	1.036	959	903	811	-16,0	-15,4
Benillup	103	89	62	76	97	97	-39,8	27,6
Benimantell	631	491	425	453	402	512	-32,6	13,0
Benimarfull	573	532	420	416	420	408	-26,7	-1,9
Benimassot	230	157	115	118	147	129	-50,0	9,3
Benimeli	416	379	388	322	334	420	-6,7	30,4
Benissa	5.133	5.624	7.067	8.045	9.821	13.536	37,7	68,3
Benitachell	1.614	1.503	1.532	1.641	2.385	5.568	-5,1	239,3
Biar	2.773	3.024	3.203	3.477	3.539	3.738	15,5	7,5
Bigastro	3.417	3.530	4.083	4.508	5.155	6.788	19,5	50,6
Bolulla	556	456	306	277	358	454	-45,0	63,9

Municipios	1960	1970	1981	1991	2001	2011	% 1960-81	% 1991-11
Busot	718	629	652	971	1.683	3.314	-9,2	241,3
Calpe	2.209	3.222	8.032	10.683	18.881	29.718	263,6	178,2
Callosa d'En Sarrià	4.617	5.539	7.117	7.491	7.057	7.894	54,1	5,4
Callosa de Segura	13.827	12.607	14.481	14.780	15.805	17.979	4,7	21,6
El Campello	4.512	5.767	8.278	10.802	19.237	27.345	83,5	153,1
Campo de Mirra	543	502	413	368	410	438	-23,9	19,0
Cañada	1.113	1.128	1.099	1.073	1.213	1.235	-1,3	15,1
Castalla	4.598	5.833	6.688	7.229	7.923	10.541	45,5	45,8
Castell de Castells	827	797	695	532	471	516	-16,0	-3,0
Catral	4.306	4.022	4.246	4.478	5.295	9.092	-1,4	103,0
Cocentaina	8.766	9.514	9.946	10.550	10.617	11.601	13,5	10,0
Confrides	638	516	377	297	309	315	-40,9	6,1
Cox	3.810	4.369	5.061	5.350	6.196	7.029	32,8	31,4
Crevillent	14.256	17.172	20.940	22.694	24.786	28.362	46,9	25,0
Quatretondeta	421	292	266	200	166	114	-36,8	-43,0
Daya Nueva	1.600	1.367	1.194	1.199	1.244	1.988	-25,4	65,8
Daya Vieja	338	292	233	202	226	726	-31,1	259,4
Dénia	12.329	16.543	21.912	24.764	33.342	44.726	77,7	80,6
Dolores	6.041	5.516	6.017	5.817	6.267	7.398	-0,4	27,2
Elche/Elx	73.720	123.716	164.779	188.062	194.767	230.354	123,5	22,5
Elda	28.380	41.500	53.128	54.350	51.593	54.610	87,2	0,5
Facheca	247	233	178	137	115	108	-27,9	-21,2
Famorca	200	170	126	70	73	62	-37,0	-11,4
Finestrat	1.194	1.149	980	1.315	2.307	6.807	-17,9	417,6
Formentera del Segura	2.044	1.957	1.930	2.028	2.170	4.389	-5,6	116,4
Gata de Gorgos	4.465	4.946	5.097	4.959	5.129	6.283	14,2	26,7
Gaianes	499	440	358	331	319	442	-28,3	33,5
Gorga	503	366	323	291	269	254	-35,8	-12,7
Granja de Rocamora	1.858	1.811	1.947	1.961	1.745	2.463	4,8	25,6
Guadalest	365	221	164	165	180	240	-55,1	45,5
Guardamar del Segura	4.657	4.618	5.709	6.899	9.480	16.863	22,6	144,4
Hondón de las Nieves	1.788	1.690	1.562	1.426	1.660	3.010	-12,6	111,1
Hondón de los Frailes	574	556	528	548	622	1.217	-8,0	122,1
Ibi	6.143	14.051	20.014	20.685	21.798	23.683	225,8	14,5
Jacarilla	1.162	1.269	1.355	1.466	1.644	2.102	16,6	43,4
Jalón	1.896	1.801	1.705	1.957	2.025	3.320	-10,1	69,6
Jávea	6.261	7.150	10.924	16.473	18.753	32.469	74,5	97,1
Jijona	6.439	8.113	8.785	7.890	7.247	7.429	36,4	-5,8
Lorcha	1.251	1.052	1.002	810	737	754	-19,9	-6,9
Llíber	476	422	420	469	671	1.070	-11,8	128,1
Millena	224	168	140	135	178	215	-37,5	59,3
Monforte del Cid	3.474	4.049	4.656	5.050	5.576	7.771	34,0	53,9
Monóvar	10.424	10.439	11.140	12.200	11.763	12.873	6,9	5,5
Mutxamel	4.031	5.373	8.058	10.281	15.558	23.522	99,9	128,8
Murla	503	457	381	342	391	609	-24,3	78,1
Muro de Alcoy	4.354	4.895	5.831	6.548	7.514	9.005	33,9	37,5
Novelda	12.941	17.373	20.950	22.026	24.800	26.873	61,9	22,0
La Nucia	1.452	2.031	3.426	6.078	6.587	18.593	136,0	205,9
Ondara	3.354	4.006	4.357	4.825	5.511	6.644	29,9	37,7
Onil	3.202	4.755	6.166	6.631	6.903	7.753	92,6	16,9

Municipios	1960	1970	1981	1991	2001	2011	% 1960-81	% 1991-11
Orba	1.259	1.196	1.494	1.499	1.693	2.606	18,7	73,8
Orxeta	553	480	438	516	528	898	-20,8	74,0
Orihuela	45.175	45.183	50.084	49.475	54.390	88.714	10,9	79,3
Parcent	735	669	622	738	798	1.123	-15,4	52,2
Pedreguer	4.643	5.183	5.640	5.694	5.945	7.659	21,5	34,5
Pego	8.484	9.083	9.348	9.407	10.060	11.116	10,2	18,2
Penàguila	755	611	423	352	357	332	-44,0	-5,7
Petrer	10.650	15.889	20.612	24.461	30.138	34.726	93,5	42,0
Pinoso	5.245	5.099	5.218	5.621	6.370	7.904	-0,5	40,6
Planes	1.210	1.087	968	769	787	836	-20,0	8,7
Polop	1.402	1.574	1.738	1.855	2.300	4.474	24,0	141,2
Rafàl	1.839	2.042	2.301	2.668	3.414	4.162	25,1	56,0
El Ràfol d'Almúnia	503	442	418	376	536	746	-16,9	98,4
Redován	3.982	3.693	4.424	5.040	5.860	7.522	11,1	49,2
Relleu	1.558	1.320	1.012	742	800	1.338	-35,0	80,3
Rojales	4.470	4.006	4.136	5.277	8.489	21.583	-7,5	309,0
La Romana	2.088	2.006	2.010	1.909	2.044	2.554	-3,7	33,8
Sagra	555	514	446	378	401	454	-19,6	20,1
Salinas	1.117	931	1.007	1.097	1.299	1.559	-9,8	42,1
Sanet y Negrals	607	581	606	548	595	717	-0,2	30,8
San Fulgencio	1.602	1.545	1.562	1.591	4.039	12.354	-2,5	676,5
Sant Joan d'Alacant	5.019	7.202	9.813	13.555	16.585	22.554	95,5	66,4
San Miguel de Salinas	2.187	2.296	2.317	2.955	4.310	7.862	5,9	166,1
Santa Pola	6.505	9.121	12.010	14.957	19.782	33.372	84,6	123,1
San Vicente del Raspeig	8.799	16.333	23.350	29.225	39.666	54.531	165,4	86,6
Sax	4.689	5.728	7.336	8.314	8.734	10.041	56,5	20,8
Sella	1.323	913	690	590	591	636	-47,8	7,8
Senija	499	510	433	486	513	661	-13,2	36,0
Tárbena	1.090	1.054	723	713	715	809	-33,7	13,5
Teulada	2.915	2.975	3.515	5.230	8.453	14.722	20,6	181,5
Tibi	1.160	1.043	986	1.045	1.252	1.763	-15,0	68,7
Tollos	178	113	49	42	41	49	-72,5	16,7
Tormos	347	314	306	283	299	383	-11,8	35,3
Torremanzanas	1.057	896	782	736	704	802	-26,0	9,0
Torrevieja	9.564	9.735	12.321	25.014	50.953	102.136	28,8	308,3
La Vall d'Alcalà	417	313	180	174	166	187	-56,8	7,5
Vall de Ebo	617	461	431	359	318	284	-30,1	-20,9
Vall de Gallinera	1.397	1.108	930	735	624	694	-33,4	-5,6
La Vall de Laguar	1.488	1.260	1.082	988	870	961	-27,3	-2,7
El Verger	3.088	3.389	3.777	3.640	3.744	4.899	22,3	34,6
Villajoyosa	11.008	16.193	20.726	21.982	23.657	32.733	88,3	48,9
Villena	22.152	25.616	28.735	31.232	32.654	34.966	29,7	12,0
Els Poblets	1.005	1.026	1.018	1.024	1.822	3.394	1,3	231,4
Pilar de la Horadada	0	0	0	7.500	12.731	22.967	0,0	206,2
Los Montesinos	0	0	0	2.267	2.774	5.199	0,0	129,3
San Isidro	0	0	0	0	1.340	1.934	0,0	0,0
<b>Total PROVINCIA</b>	<b>718.915</b>	<b>921.947</b>	<b>1.149.178</b>	<b>1.292.563</b>	<b>1.461.925</b>	<b>1.934.127</b>	<b>59,8</b>	<b>32,3</b>

Fuente: INE, Censos 1960, 1970, 1981, 1991 2001 y 2011. Elaboración propia.

## 9.1. Movilidad laboral

Cuadro 9.2. *Movilidad laboral entre los municipios del área de Alicante, 1991*

<b>Municipio de residencia</b>	Agost	Aigües	Busot	El Campello	Mutxamel	Sant Joan*	San Vicente	Jijona	<b>Alicante</b>
Agost		0	0	0	4	0	40	0	<b>104</b>
Aigües	0		0	8	1	1	5	0	<b>47</b>
Busot	0	0		9	33	0	3	2	<b>49</b>
El Campello	0	4	5		39	4	47	12	<b>825</b>
Mutxamel	1	1	10	73		5	89	40	<b>1.202</b>
Sant Joan	2	1	10	110	121		77	18	<b>1.600</b>
San Vicente	51	1	0	32	33	2		21	<b>3.187</b>
Jijona	0	0	0	6	24	0	9		<b>53</b>
<b>Alicante</b>	<b>50</b>	<b>6</b>	<b>9</b>	<b>279</b>	<b>232</b>	<b>77</b>	<b>1.772</b>	<b>67</b>	

Fuente: INE, Censo de Población 1991. Elaboración propia.

Cuadro 9.3. *Movilidad laboral entre los municipios del área de Elche, 1991*

<b>Municipio de residencia</b>	Aspe	Catral	Crevillent	Dolores	Hondón Nieves	Hondón Frailes	San Fulgencio	Santa Pola	<b>Elche</b>
Aspe		1	14	0	27	3	0	15	<b>217</b>
Catral	1		73	11	0	0	1	3	<b>114</b>
Crevillent	5	65		3	2	0	4	0	<b>336</b>
Dolores	0	17	9		0	0	15	2	<b>67</b>
Hondón de las Nieves	20	0	3	1		4	0	1	<b>22</b>
Hondón de los Frailes	1	0	0	0	15		0	0	<b>9</b>
San Fulgencio	0	4	0	4	0	0		2	<b>32</b>
Santa Pola	0	0	5	0	2	0	1		<b>324</b>
<b>Elche</b>	<b>68</b>	<b>39</b>	<b>743</b>	<b>39</b>	<b>10</b>	<b>8</b>	<b>22</b>	<b>300</b>	

Fuente: INE, Censo de Población 2001. Elaboración propia.

Cuadro 9.4. Población Ocupada Residente (POR) con empleo en el municipio de Alicante según actividad económica, 2001

Municipios	Total	CÓDIGOS INE (a 1 letra de la CNAE93)																
		A	B	C	D	E	F	G	H	I	J	K	L	M	N	O	P	Q
<b>A. COHESIÓN</b>																		
Aigües	52	0	0	0	5	0	<5	7	<5	5	<5	5	10	8	<5	<5	<5	0
Busot	114	<5	0	0	18	0	14	18	<5	5	9	6	13	6	16	<5	<5	0
El Campello	2.013	11	<5	<5	195	8	218	288	93	140	118	183	276	159	206	77	37	<5
Mutxamel	1.846	38	<5	0	197	20	193	319	71	0	117	147	188	85	206	57	39	6
Sant Joan	2.196	37	<5	<5	185	22	184	328	134	125	148	206	245	147	303	80	45	5
San Vicente	6.099	37	<5	<5	783	70	602	1.427	276	462	207	574	586	231	467	234	134	<5
<b>CENTRALIDAD</b>																		
Agost	155	<5	0	0	15	<5	31	25	<5	15	<5	10	19	11	9	9	<5	0
Jijona	103	<5	0	0	10	<5	13	16	9	6	6	9	8	8	9	<5	<5	0
Elche	2.446	62	<5	<5	313	46	305	339	89	261	114	291	174	181	150	82	32	<5
Alicante	90.117	898	58	9	8.082	689	8.610	17.165	6.883	6.529	3.717	9.290	8.751	5.632	6.988	3.357	3.406	53

A: Agricultura, ganadería, caza y silvicultura

B: Pesca

C: Industrias extractivas

D: Industria manufacturera

E: Producción y distribución de energía eléctrica, gas y agua

F: Construcción

G: Comercio; reparación de vehículos de motor, motocicletas, ciclomotores y artículos personales y de uso doméstico

H: Hostelería

I: Transporte, almacenamiento y comunicaciones

J: Intermediación financiera

K: Actividades inmobiliarias y de alquiler; servicios empresariales

L: Administración pública, defensa y seguridad social obligatoria

M: Educación

N: Actividades sanitarias y veterinarias; asistencia social

O: Otras actividades sociales y de servicios prestados a la comunidad; servicios personales

P: Actividades de los hogares

Q: Organismos extraterritoriales

Fuente: INE, Censo de Población 2001. Elaboración propia.

Cuadro 9.5. Puestos de trabajo localizados (PTL) ocupados por residentes del municipio de Alicante según actividad económica, 2001

Municipios	Total	CÓDIGOS INE (a 1 letra de la CNAE93)																
		A	B	C	D	E	F	G	H	I	J	K	L	M	N	O	P	Q
<b>A. COHESIÓN</b>																		
Aigües	8	<5	0	0	0	0	0	0	<5	0	0	0	<5	<5	0	0	0	0
Busot	34	6	0	0	<5	<5	13	7	0	<5	0	0	<5	0	0	<5	0	0
El Campello	791	61	0	<5	74	<5	108	96	53	34	27	64	52	98	62	21	37	0
Mutxamel	526	70	0	<5	62	<5	68	47	21	23	6	34	37	71	55	19	8	0
Sant Joan	1.992	30	<5	0	77	<5	216	447	124	36	36	105	97	145	557	38	80	0
San Vicente	4.029	61	2	0	770	29	306	483	172	177	77	250	267	1.107	211	81	36	0
<b>CENTRALIDAD</b>																		
Agost	156	14	0	0	71	0	21	14	0	<5	<5	6	<5	7	<5	11	0	0
Jijona	161	5	0	0	84	0	6	6	<5	<5	<5	13	15	11	9	<5	0	0
Elche	3.844	63	<5	0	406	25	224	391	154	606	158	199	303	696	550	54	14	0
<b>Alicante</b>	<b>90.117</b>	<b>898</b>	<b>58</b>	<b>9</b>	<b>8.082</b>	<b>689</b>	<b>8.610</b>	<b>17.165</b>	<b>6.883</b>	<b>6.529</b>	<b>3.717</b>	<b>9.290</b>	<b>8.751</b>	<b>5.632</b>	<b>6.988</b>	<b>3.357</b>	<b>3.406</b>	<b>53</b>

A: Agricultura, ganadería, caza y silvicultura

B: Pesca

C: Industrias extractivas

D: Industria manufacturera

E: Producción y distribución de energía eléctrica, gas y agua

F: Construcción

G: Comercio; reparación de vehículos de motor, motocicletas, ciclomotores y artículos personales y de uso doméstico

H: Hostelería

I: Transporte, almacenamiento y comunicaciones

J: Intermediación financiera

K: Actividades inmobiliarias y de alquiler; servicios empresariales

L: Administración pública, defensa y seguridad social obligatoria

M: Educación

N: Actividades sanitarias y veterinarias; asistencia social

O: Otras actividades sociales y de servicios prestados a la comunidad; servicios personales

P: Actividades de los hogares

Q: Organismos extraterritoriales

Fuente: INE, Censo de Población 2001. Elaboración propia.

Cuadro 9.6. Población Ocupada Residente (POR) con empleo en el municipio de Elche según actividad económica, 2001

Municipios	Total	CÓDIGOS INE (a 1 letra de la CNAE93)																
		A	B	C	D	E	F	G	H	I	J	K	L	M	N	O	P	Q
A. COHESIÓN																		
Crevillent	781	6	0	0	298	8	78	97	25	49	22	52	24	52	51	13	6	0
CENTRALIDAD																		
Catral	138	8	0	0	58	<5	21	11	5	<5	<5	5	11	<5	<5	5	0	0
Dolores	114	5	0	0	54	<5	17	12	0	<5	<5	<5	7	<5	<5	9	<5	0
Hondón de los Frailes	26	<5	0	0	12	0	<5	<5	<5	<5	0	<5	<5	<5	0	0	0	0
Hondón de las Nieves	57	<5	0	0	25	0	<5	12	<5	0	0	5	<5	<5	<5	<5	0	0
San Fulgencio	96	6	0	0	33	<5	12	8	9	<5	<5	12	6	<5	<5	0	<5	0
Santa Pola	933	13	6	0	218	<5	75	119	63	75	36	71	76	68	71	31	8	0
Otros ENTORNO																		
Aspe	299	<5	0	0	115	<5	28	54	7	10	<5	7	13	18	31	6	<5	0
Alicante	3.844	63	<5	0	406	25	224	391	154	606	158	199	303	696	550	54	14	0
Elche	68.566	2.186	11	7	30.927	268	5.615	9.364	2.839	2.150	985	4.062	2.192	2.628	2.219	1.865	1.245	<5

A: Agricultura, ganadería, caza y silvicultura

B: Pesca

C: Industrias extractivas

D: Industria manufacturera

E: Producción y distribución de energía eléctrica, gas y agua

F: Construcción

G: Comercio; reparación de vehículos de motor, motocicletas, ciclomotores y artículos personales y de uso doméstico

H: Hostelería

I: Transporte, almacenamiento y comunicaciones

J: Intermediación financiera

K: Actividades inmobiliarias y de alquiler; servicios empresariales

L: Administración pública, defensa y seguridad social obligatoria

M: Educación

N: Actividades sanitarias y veterinarias; asistencia social

O: Otras actividades sociales y de servicios prestados a la comunidad; servicios personales

P: Actividades de los hogares

Q: Organismos extraterritoriales

Fuente: INE, Censo de Población 2001. Elaboración propia.



Cuadro 9.7. Puestos de trabajo localizados (PTL) ocupados por residentes del municipio de Elche según actividad económica, 2001

Municipios	Total	CÓDIGOS INE (a 1 letra de la CNAE93)																
		A	B	C	D	E	F	G	H	I	J	K	L	M	N	O	P	Q
A. COHESIÓN																		
Crevillent	1.624	15	0	<5	1.237	<5	57	137	26	31	9	46	<5	18	15	14	<5	0
CENTRALIDAD																		
Catral	255	0	0	0	228	0	<5	12	<5	<5	<5	0	0	<5	0	0	0	0
Dolores	73	0	0	0	39	<5	5	5	9	<5	<5	0	0	10	0	0	0	0
Hondón de los Frailes	9	0	0	<5	5	0	<5	0	0	0	0	0	0	<5	0	0	0	0
Hondón de las Nieves	23	<5	0	0	14	0	<5	0	0	<5	0	<5	0	0	0	<5	0	0
San Fulgencio	54	<5	0	0	10	0	6	15	<5	<5	<5	5	<5	<5	0	<5	0	0
Santa Pola	450	12	6	<5	78	<5	87	66	32	8	8	34	40	25	27	16	<5	0
Otros ENTORNO																		
Aspe	520	8	0	<5	359	<5	21	58	11	22	<5	8	12	9	7	<5	0	0
Alicante	2.446	62	<5	<5	313	46	305	339	89	261	114	291	174	181	150	82	32	<5
Elche	68.566	2.186	11	7	30.927	268	5.615	9.364	2.839	2.150	985	4.062	2.192	2.628	2.219	1.865	1.245	<5

A: Agricultura, ganadería, caza y silvicultura

B: Pesca

C: Industrias extractivas

D: Industria manufacturera

E: Producción y distribución de energía eléctrica, gas y agua

F: Construcción

G: Comercio; reparación de vehículos de motor, motocicletas, ciclomotores y artículos personales y de uso doméstico

H: Hostelería

I: Transporte, almacenamiento y comunicaciones

J: Intermediación financiera

K: Actividades inmobiliarias y de alquiler; servicios empresariales

L: Administración pública, defensa y seguridad social obligatoria

M: Educación

N: Actividades sanitarias y veterinarias; asistencia social

O: Otras actividades sociales y de servicios prestados a la comunidad; servicios personales

P: Actividades de los hogares

Q: Organismos extraterritoriales

Fuente: INE, Censo de Población 2001. Elaboración propia.

## 9.2. Movilidad residencial

Cuadro 9.8. *Movilidad residencial entre los municipios del área de Alicante en la década de 1981-1991*

Municipio de residencia en 1991	Municipios de residencia en 1981								
	Agost	Aigües	Busot	El Campello	Mutxamel	Sant Joan	San Vicente	Jijona	Alicante
Agost		0	0	8	0	0	42	0	<b>69</b>
Aigües	0		0	5	0	0	1-3	0	<b>53</b>
Busot	0	1-3		31	12	15	0	0	<b>89</b>
El Campello	1-3	0	4		52	84	23	13	<b>756</b>
Mutxamel	0	1-3	21	54		327	31	26	<b>970</b>
Sant Joan	0	0	7	130	138		46	14	<b>1.682</b>
San Vicente	23	1-3	1-3	17	17	48		21	<b>3.547</b>
Jijona	0	0	1-3	0	15	9	21		<b>48</b>
<b>Alicante</b>	<b>53</b>	<b>7</b>	<b>13</b>	<b>280</b>	<b>145</b>	<b>354</b>	<b>775</b>	<b>126</b>	

Fuente: INE, Censo de Población 1991. Elaboración propia.

Cuadro 9.9. *Movilidad residencial entre los municipios del área de Alicante en la década de 1991-2001*

Municipios de residencia actual (2001)	Municipios de residencia en 1991								
	Agost	Aigües	Busot	El Campello	Mutxamel	Sant Joan	San Vicente	Jijona	Alicante
Agost		1-3	0	1-3	1-3	1-3	28	0	<b>96</b>
Aigües	0		0	12	0	6	1-3	0	<b>101</b>
Busot	0	0		51	39	42	4	1-3	<b>131</b>
El Campello	6	14	22		76	211	90	43	<b>1.997</b>
Mutxamel	0	1-3	36	144		461	108	40	<b>1.911</b>
Sant Joan	1-3	0	5	146	131		53	19	<b>1.774</b>
San Vicente	0	7	1-3	64	58	78		15	<b>6.094</b>
Jijona	0	0	1-3	1-3	1-3	6	8		<b>65</b>
<b>Alicante</b>	<b>31</b>	<b>8</b>	<b>12</b>	<b>361</b>	<b>169</b>	<b>366</b>	<b>613</b>	<b>109</b>	

Fuente: INE, Censo de Población 2001. Elaboración propia.

Cuadro 9.10. *Movilidad residencial entre los municipios del área de Elche en la década de 1981-1991*

Municipio de residencia en 1991	Municipios de residencia en 1981								Elche
	Aspe	Catral	Crevillent	Dolores	Hondón Nieves	Hondón Frailes	San Fulgencio	Santa Pola	
Aspe		0	6	0	40	0	0	0	<b>77</b>
Catral	0		106	37	0	0	4	7	<b>88</b>
Crevillent	10	31		7	1-3	0	1-3	1-3	<b>270</b>
Dolores	0	45	19		0	0	32	7	<b>136</b>
Hondón de las Nieves	45	1-3	1-3	0		1-3	0	0	<b>35</b>
Hondón de los Frailes	1-3	0	1-3	0	1-3		0	0	<b>13</b>
San Fulgencio	0	0	1-3	12	0	0		1-3	<b>62</b>
Santa Pola	1-3	0	1-3	0	5	0	0		<b>373</b>
<b>Elche</b>	<b>156</b>	<b>77</b>	<b>317</b>	<b>58</b>	<b>16</b>	<b>4</b>	<b>13</b>	<b>291</b>	

Fuente: INE, Censo de Población 2001. Elaboración propia.

Cuadro 9.11. *Movilidad residencial entre los municipios del área de Elche en la década de 1991-2001*

Municipios de residencia actual (2001)	Municipios de residencia en 1991								Elche
	Aspe	Catral	Crevillent	Dolores	Hondón Nieves	Hondón Frailes	San Fulgencio	Santa Pola	
Aspe		0	6	0	19	1-3	0	7	<b>125</b>
Catral	1-3		112	40	0	0	4	1-3	<b>100</b>
Crevillent	15	17		9	4	1-3	1-3	5	<b>350</b>
Dolores	0	23	28		1-3	0	31	1-3	<b>65</b>
Hondón de las Nieves	42	0	0	0		5	0	0	<b>61</b>
Hondón de los Frailes	1-3	1-3	1-3	0	1-3		0	0	<b>73</b>
San Fulgencio	0	0	6	14	0	0		13	<b>152</b>
Santa Pola	7	1-3	10	1-3	1-3	0	5		<b>655</b>
<b>Elche</b>	<b>72</b>	<b>26</b>	<b>152</b>	<b>27</b>	<b>19</b>	<b>4</b>	<b>31</b>	<b>225</b>	

Fuente: INE, Censo de Población 2001. Elaboración propia.

Cuadro 9.12. Población llegada a los municipios del área de Alicante entre 1991 y 2001, según lugar de procedencia

Municipio de residencia	Total	Población procedente de:									
		Cabecera		Resto área		Resto Provincia		Resto España		Extranjero	
		Total	%	Total	%	Total	%	Total	%	Total	%
Agost	375	96	25,6	36	9,6	59	15,7	55	14,7	129	34,4
Aigües	183	101	55,2	20	10,9	15	8,2	17	9,3	30	16,4
Busot	523	131	25,0	138	26,4	25	4,8	70	13,4	159	30,4
El Campello	5.508	1.997	36,3	462	8,4	466	8,5	1.554	28,2	1.029	18,7
Jijona	274	65	23,7	20	7,3	40	14,6	81	29,6	68	24,8
Mutxamel	3.993	1.911	47,9	791	19,8	191	4,8	664	16,6	436	10,9
San Vicente	8.841	6.094	68,9	224	2,5	532	6,0	1.388	15,7	603	6,8
Sant Joan	4.092	1.774	43,4	356	8,7	274	6,7	1.058	25,9	630	15,4
<b>Alicante</b>	29.676	0	-	1.669	5,6	4.628	15,6	14.829	50,0	8.550	28,8
<b>Total Área</b>	53.465	12.169	22,8	3.716	7,0	6.230	11,7	19.716	36,9	11.634	21,8

Fuente: INE, Censo de Población 2001. Elaboración propia.

Cuadro 9.13. Población llegada a los municipios del área de Elche entre 1991 y 2001, según lugar de procedencia

Municipio de residencia	Total	Población procedente de:									
		Cabecera		Resto área		Resto Provincia		Resto España		Extranjero	
		Total	%	Total	%	Total	%	Total	%	Total	%
Aspe	830	125	15,1	34	4,1	343	41,3	181	21,8	147	17,7
Catral	690	100	14,5	160	23,2	269	39,0	63	9,1	98	14,2
Crevillent	1.497	350	23,4	54	3,6	284	19,0	274	18,3	535	35,7
Dolores	625	65	10,4	86	13,8	216	34,6	63	10,1	195	31,2
Hondón N.	288	61	21,2	47	16,3	45	15,6	18	6,3	117	40,6
Hondón F.	158	73	46,2	8	5,1	24	15,2	6	3,8	47	29,7
S. Fulgencio	1.685	152	9,0	33	2,0	131	7,8	229	13,6	1.140	67,7
Santa Pola	3.592	655	18,2	28	0,8	584	16,3	1.439	40,1	886	24,7
<b>Elche</b>	9.885	0	0,0	556	5,6	2.081	21,1	3.130	31,7	4.118	41,7
<b>Total Área</b>	19.250	1.581	8,2	1.006	5,2	3.977	20,7	5.403	28,1	7.283	37,8

Fuente: INE, Censo de Población 2001. Elaboración propia.

### 9.3. Movilidad por residencia secundaria

Cuadro 9.14. Las viviendas en el área de Alicante según clase, 1991

	Total viviendas	Principales		Secundarias		Desocupadas		Otro tipo	
		Total	%	Total	%	Total	%	Total	%
Agost	2.087	1.215	58,2	209	10,0	629	30,1	34	1,6
Aigües	468	128	27,4	277	59,2	62	13,2	1	0,2
Busot	1.102	300	27,2	727	66,0	71	6,4	4	0,4
El Campello	14.993	3.434	22,9	11.079	73,9	468	3,1	12	0,1
Jijona	4.763	2.685	56,4	958	20,1	1.116	23,4	4	0,1
Mutxamel	5.595	2.958	52,9	1.920	34,3	714	12,8	3	0,1
San Vicente	13.898	8.496	61,1	2.548	18,3	2.813	20,2	41	0,3
Sant Joan	6.889	3.857	56,0	585	8,5	2.443	35,5	4	0,1
<b>Alicante</b>	132.075	82.695	62,6	33.252	25,2	15.791	12,0	337	0,3
<b>Total Área</b>	181.870	105.768	58,2	<b>51.555</b>	<b>28,3</b>	24.107	13,3	440	0,2

Fuente: INE, Censo de Población 1991. Elaboración propia.

Cuadro 9.15. Las viviendas familiares en el área de Alicante según clase, 2001

	Total viviendas familiares	Principales		Secundarias		Vacías		Otro tipo	
		Total	%	Total	%	Total	%	Total	%
Agost	2.428	1.431	58,9	123	5,1	862	35,5	12	0,5
Aigües	532	219	41,2	185	34,8	119	22,4	9	1,7
Busot	1.222	624	51,1	532	43,5	54	4,4	12	1,0
El Campello	18.984	7.157	37,7	10.087	53,1	881	4,6	859	4,5
Jijona	4.200	2.775	66,1	393	9,4	1.015	24,2	17	0,4
Mutxamel	7.215	5.108	70,8	1.087	15,1	924	12,8	96	1,3
San Vicente	18.940	13.318	70,3	2.423	12,8	2.405	12,7	794	4,2
Sant Joan	7.887	5.450	69,1	1.761	22,3	593	7,5	83	1,1
<b>Alicante</b>	154.058	103.293	67,0	28.663	18,6	21.060	13,7	1.042	0,7
<b>Total Área</b>	215.466	139.375	64,7	<b>45.254</b>	<b>21,0</b>	27.913	13,0	2.924	1,4

Fuente: INE, Censo de Población 2001. Elaboración propia.

Cuadro 9.16. Las viviendas en el área de Elche según clase, 1991

	Total viviendas	Principales		Secundarias		Desocupadas		Otro tipo	
		Total	%	Total	%	Total	%	Total	%
Aspe	7.496	4.495	60,0	1.937	25,8	1.055	14,1	9	0,1
Catral	1.747	1.314	75,2	51	2,9	366	21,0	16	0,9
Crevillent	10.811	6.289	58,2	2.342	21,7	2.148	19,9	32	0,3
Dolores	2.504	1.705	68,1	79	3,2	720	28,8	0	0,0
Hondón de las Nieves	1.308	460	35,2	625	47,8	216	16,5	7	0,5
Hondón de los Frailes	432	166	38,4	125	28,9	141	32,6	0	0,0
San Fulgencio	6.401	540	8,4	1.685	26,3	4.176	65,2	0	0,0
Santa Pola	25.428	4.450	17,5	19.921	78,3	1.046	4,1	11	0,0
<b>Elche</b>	<b>76.507</b>	<b>53.512</b>	<b>69,9</b>	<b>11.740</b>	<b>15,3</b>	<b>11.168</b>	<b>14,6</b>	<b>87</b>	<b>0,1</b>
<b>Total Área</b>	<b>132.634</b>	<b>72.931</b>	<b>55,0</b>	<b>38.505</b>	<b>29,0</b>	<b>21.036</b>	<b>15,9</b>	<b>162</b>	<b>0,1</b>

Fuente: INE, Censo de Población 1991. Elaboración propia.

Cuadro 9.17. Las viviendas familiares en el área de Elche según clase, 2001

	Total viviendas familiares	Principales		Secundarias		Vacías		Otro tipo	
		Total	%	Total	%	Total	%	Total	%
Aspe	6.861	5.414	78,9	394	5,7	1.039	15,1	14	0,2
Catral	2.507	1.801	71,8	221	8,8	465	18,5	20	0,8
Crevillent	12.390	8.208	66,2	2.271	18,3	1.853	15,0	58	0,5
Dolores	2.926	2.088	71,4	257	8,8	581	19,9	0	0,0
Hondón de las Nieves	1.409	624	44,3	674	47,8	110	7,8	1	0,1
Hondón de los Frailes	588	233	39,6	295	50,2	57	9,7	3	0,5
San Fulgencio	6.132	1.827	29,8	4.124	67,3	174	2,8	7	0,1
Santa Pola	33.753	7.183	21,3	18.172	53,8	8.359	24,8	39	0,1
<b>Elche</b>	<b>91.338</b>	<b>63.768</b>	<b>69,8</b>	<b>13.205</b>	<b>14,5</b>	<b>13.869</b>	<b>15,2</b>	<b>496</b>	<b>0,5</b>
<b>Total Área</b>	<b>157.904</b>	<b>91.146</b>	<b>57,7</b>	<b>39.613</b>	<b>25,1</b>	<b>26.507</b>	<b>16,8</b>	<b>638</b>	<b>0,4</b>

Fuente: INE, Censo de Población 2001. Elaboración propia.

Cuadro 9.18. Principales localidades de segunda residencia de los hogares de los municipios del área de Alicante, 2001

*	Agost	Aigües	Busot	El Campello	Jijona	Mutxamel	San Vicente	Sant Joan	Alicante
1º	Agost 60	Alicante 10	Alicante 4	El Campello 325	Jijona 333	Mutxamel 152	San Vicente 494	Sant Joan 146	Alicante 4.347
2º	Alicante 16	Aigües 4	Busot 4	Alicante 164	El Campello 50	Alicante 63	Alicante 330	El Campello 80	El Campello 2.100
3º	El Campello 6	-	-	Madrid 46	Alicante 31	El Campello 36	El Campello 118	Alicante 78	Elche 850
4º	San Vicente 5	-	-	Busot 27	Sant Joan 27	Busot 30	Sant Joan 36	Busot 58	Sant Joan 760
5º	Elche 4	-	-	Alcoy 24	Busot 13	Benamaurel 11	Tibi 31	Mutxamel 28	San Vicente 707
6º	-	-	-	Jijona 17	Lorca 6	Sant Joan 10	Santa Pola 22	Madrid 16	Santa Pola 482
7º	-	-	-	Aigües 15	Torremanzanas 6	Valencia 8	Mutxamel 22	Torremanzanas 11	Mutxamel 325
8º	-	-	-	Mutxamel 13	Valencia 5	Granada 7	Elche 16	Valencia 10	Torrevieja 292
9º	-	-	-	Zamora 9	Murcia 5	Belalcázar 7	Agost 13	Jijona 10	Madrid 251
10º	-	-	-	Valencia 9	Águilas 5	Jijona 7	Torrevieja 12	Torrevieja 8	Tibi 195

\* En orden de importancia por número de hogares con segundas residencias en dichas localidades. Sólo aparecen los municipios que no están sujetos a secreto estadístico (por número de residentes).

Fuente: INE, Censo de Población de 2001. Elaboración propia.

Cuadro 9.19. Principales localidades de segunda residencia de los hogares de los municipios del área de Elche, 2001

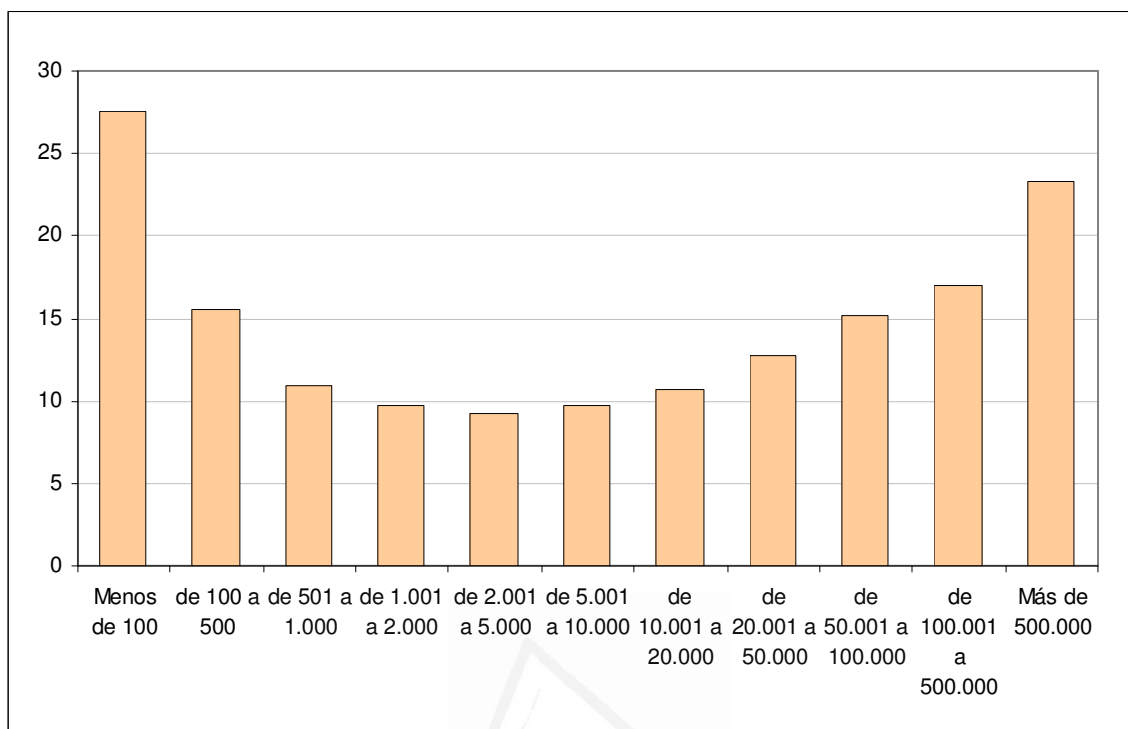
*	Aspe	Catral	Crevillent	Dolores	Hondón de las N	Hondón de los F	San Fulgencio	Santa Pola	Elche
1º	Aspe 421	Torrevieja 73	Crevillent 1.295	Guardamar del Segura 75	Hondón de las Nieves 26	-	Guardamar del Segura 21	Santa Pola 288	Santa Pola 5.510
2º	Alicante 33	Catral 24	Guardamar del Segura 201	Dolores 31	Elche 7	-	San Fulgencio 19	Elche 126	Elche 4.586
3º	Santa Pola 28	Guardamar del Segura 13	Elche 156	Torrevieja 30	Alicante 6	-	Torrevieja 13	Alicante 37	Crevillent 272
4º	Hondón de las Nieves 25	Santa Pola 7	Santa Pola 153	Elche 17	-	-	Elche 8	Madrid 28	Hondón de las Nieves 249
5º	El Campello 15	Crevillent 4	Torrevieja 87	Alicante 4	-	-	Santa Pola 4	Bilbao 8	Torrevieja 242
6º	Torrevieja 13	-	Alicante 50	-	-	-	-	Valencia 8	Guardamar del Segura 239
7º	Guardamar del Segura 10	-	Albatera 46	-	-	-	-	Valladolid 6	Aspe 157
8º	Abanilla 8	-	El Campello 12	-	-	-	-	San Vicente 6	Alicante 144
9º	Novelda 8	-	Pinet 10	-	-	-	-	Pontevedra 5	La Romana 140
10º	Elche 6	-	Orihuela 9	-	-	-	-	Orihuela 5	San Fulgencio 125

\* En orden de importancia por número de hogares con segundas residencias en dichas localidades. Sólo aparecen los municipios que no están sujetos a secreto estadístico (por número de residentes).

Fuente: INE, Censo de Población de 2001. Elaboración propia.



Gráfico 9.1. Hogares con disponibilidad de residencia secundaria según el tamaño demográfico del municipio (%\*). España, 2001



\* Los porcentajes hacen referencia a los hogares con vivienda secundaria sobre el conjunto de hogares residentes en cada "tamaño demográfico".

Fuente: INE, Censo de Población 2001. Elaboración propia

#### 9.4. Movilidad por estudios

Cuadro 9.20. Adscripciones intermunicipales de centros de enseñanzas en localidades de las áreas de Alicante y Elche, 2001

Municipios de origen			Municipio de adscripción para realizar Bachillerato y/o ciclos formativos (FP)
	CEIP*	ESO*	
<b>Área de Alicante</b>			
Agost	2	1	San Vicente del Raspeig
Aigües	1	0	El Campello
Busot	1	0	Mutxamel
<b>Área de Elche</b>			
Catral*	2	1	Dolores
Hondón de las Nieves	1	0	Aspe
Hondón de los Frailes	1	0	Aspe
San Fulgencio	1	1	Rojales

CEIP: Centro de Educación Infantil y Primaria

ESO: Enseñanza Secundaria Obligatoria

Catral\*. Adscripción hasta el año 2001. A partir de esta fecha entra en funcionamiento el IES de Catral, con niveles autorizados de enseñanza en Bachillerato y ESO.

Fuente: Conselleria d'Educació, Generalitat Valenciana.

Cuadro 9.21. *Movilidad por estudios entre los municipios del área de Alicante, 2001*

<b>Municipio de residencia</b>	Agost	Aigües	Busot	El Campello	Mutxamel	Sant Joan	San Vicente	Jijona	<b>Alicante</b>
Agost		-	-	-	-	<5	86	-	<b>75</b>
Aigües	-		-	6	-	-	5	-	<b>10</b>
Busot	-	-		6	17	<5	14	-	<b>14</b>
El Campello	-	-	-		<5	21	258	-	<b>212</b>
Mutxamel	-	-	-	-		72	218	<5	<b>187</b>
Sant Joan	-	-	-	9	13		359	-	<b>247</b>
San Vicente	-	-	-	-	<5	37		<5	<b>417</b>
Jijona	-	-	-	-	<5	<5	74		<b>39</b>
<b>Alicante</b>	-	-	<b>&lt;5</b>	<b>8</b>	<b>11</b>	<b>302</b>	<b>4.043</b>	<b>&lt;5</b>	

Fuente: INE, Censo de Población 2001. Elaboración propia.

Cuadro 9.22. *Movilidad por estudios entre los municipios del área de Elche, 2001*

<b>Municipio de residencia</b>	Aspe	Catral	Crevillent	Dolores	Hondón Nieves	Hondón Frailes	San Fulgencio	Santa Pola	<b>Elche</b>
Aspe		-	-	-	<5	-	-	<5	<b>92</b>
Catral	-		-	48	-	-	-	-	<b>24</b>
Crevillent	-	<5		<5	-	-	-	<5	<b>197</b>
Dolores	-	-	-		-	-	-	-	<b>18</b>
Hondón de las Nieves	23	-	-	-		-	-	-	<b>11</b>
Hondón de los Frailes	13	-	-	-	-		-	-	<b>6</b>
San Fulgencio	-	-	-	<5	-	-		-	<b>10</b>
Santa Pola	-	-	-	-	-	-	-		<b>136</b>
<b>Elche</b>	-	<b>&lt;5</b>	<b>&lt;5</b>	-	-	-	<b>&lt;5</b>	<b>19</b>	

Fuente: INE, Censo de Población 2001. Elaboración propia.