

NÚCLEOS Y COMARCAS EN LA ARTICULACIÓN DEL TERRITORIO ALMERIENSE

Rosa Jordá Borrell
Gabriel Cano García
Universidad de Sevilla

RESUMEN: El estudio analiza el concepto de comarca y su aplicación al territorio almeriense. Define los condicionamientos físicos, históricos y económicos, proponiendo un modelo de organización territorial de núcleos y comarcas.

Palabras clave: Almería, comarcalización, organización territorial.

ABSTRAC: This study analyzes the concept of region and its application to Almerian territory. It defines the physical, historical and economical conditions, proposing a pattern for organizines territorial nuclei and regions.

Key words: Almeria, regional limits, territorial organization.

INTRODUCCIÓN

El enunciado de la Ponencia indica dos elementos básicos en el espacio, cuales son los núcleos, que contienen una serie de ofertas o necesidades (comerciales, administrativas, educativas, sanitarias...) hacia las que se dirigen poblaciones circundantes más pequeñas. Hasta donde llegue el área de influencia de tales centros enmarca un territorio que suele llamarse comarca. Por lo tanto, núcleos y comarcas constituyen los pilares de la articulación territorial, que en Almería presenta unos condicionantes y características que vamos a intentar exponer, comenzando por algunas notas metodológicas.

1. EL CONCEPTO DE COMARCA

Pueden distinguirse dos campos conceptuales. Por un lado lo que se refiere a la comarca como división del espacio o, si se quiere, el aspecto más teórico-científico; por otro, las consideraciones político-administrativas o más aplicadas. No obstante ambas se complementan y solapan, al menos en parte.

Las divisiones del espacio y los distintos tipos de territorios es algo muy estudiado en la vertiente regional de la Geografía y se han señalado ámbitos históricos, naturales, homogéneos, funcionales, de percepción, etc.; con lo que se utilizan prácticamente todas las variables contenidas en el territorio (relieve, clima, vegetación, población, ciudades, pueblos, actividades agrarias, industriales, servicios...).

Estos estudios versaban fundamentalmente sobre el concepto de región, pero en muchos casos pueden ser aplicados a espacios más reducidos, como las comarcas.

Entendiendo que no se trata sólo de un mero cambio de escala, sino que cada nivel (Estado, región, provincia, comarca, municipio...) contiene, a la vez que elementos comunes, algunos específicos (CANO, 1986). La extensión de lo que se entienda por comarca no suele ser un parámetro rígido, como no lo es tampoco en la región, pero si parece que deba constituir un espacio abarcable para determinadas acciones de organización u ordenación; si bien, claro, las comarcas se insertan en unidades superiores a efectos políticos, administrativos, económicos...

Y así hemos rozado el segundo planteamiento, el aspecto más pragmático que se subdivide en dos: uno, la descentralización, estableciendo un territorio entre la provincia y el municipio o entre la Comunidad Autónoma y el ente local. Los contenidos político-administrativos de esa descentralización pueden ser muy variados: unidades electorales, existencia de algún organismo gestor por delegación del Gobierno autónomo, entidades económicas y financieras, etc.

La otra consideración se refiere a la unión de municipios pequeños para conseguir ciertos servicios (sanitarios, educativos, de limpieza, seguridad, etc.) que cada uno de ellos por sí mismos no pueden mantener. Indudablemente que ambos aspectos pueden aparecer unidos en una comarcalización e incluso abarcar otras variables o apreciaciones.

Y precisamente eso es lo que creemos más adecuado en el análisis territorial; la multiplicidad de factores y elementos, atendiendo más a los núcleos que a los límites. O sea, el estudio de las características y ofertas de los centros obviando un tanto a qué unidad comarcal deben pertenecer cada uno de los municipios en una labor exhaustiva. Lo que no quita para que se dibujen y propongan comarcas, pero de una forma un tanto abierta.

Antes de entrar en el estudio de los núcleos es necesario abordar el análisis de superficie en el aspecto físico y, también, cómo ha sido la organización territorial del espacio en cuestión en el pasado y en períodos recientes. En la provincia de Almería esas dos apreciaciones se revelan de mayor necesidad que en otros ámbitos por las condiciones físicas un tanto difíciles y por su carácter de extremo oriental de Andalucía, limítrofe con otras Comunidades; Reinos en el pasado.

2. LOS CONDICIONANTES FÍSICOS

Las Tierras de Almería componen la parte este de las estructuras del relieve andaluz, configurado en ejes transversales. Concretamente se suceden de norte a sur una serie de montañas que dejan entre ellas (por la acción de roturas de fallas) llanuras, glaciares de acumulación y valles, que desde siempre han actuado como vías naturales de comunicación. Así entre las sierras de María y las Estancias ha habido un eje, calzada romana por lo menos, que hoy es la carretera 342, que atraviesa los Vélez y enlaza el Campo de Lorca con la Comarca de Baza.

Después el Valle del Almanzora, entre las Estancias y los Filabres (el relieve más alto y de materiales más antiguos de la provincia y verdadero murallón), por donde discurre la carretera 323 y el ahora cerrado al tráfico ferrocarril. Más al sur se introduce por el oeste Sierra Nevada, y el valle del Nacimiento sustenta la carretera y el ferrocarril Almería-Guadix. A continuación, las alineaciones de Gádor y Alhamilla con el valle del Andarax en medio, que posibilita el encauzamiento de los ejes viarios hacia la capital provincial.

Al sur y, sobre todo, al este de esas alineaciones se extienden materiales postorogénicos, además de la zona volcánica de Gata, con una topografía generalmente llana y de cotas inferiores a los 400 metros. Dos grandes ejes de comunicaciones, surcan esta zona: una es la carretera 340 desde el área de Vera a Almería por Sorbas y Tabernas. La otra discurre por la costa hacia Adra, constituyendo una vía antigua. No así la costa oriental, bastante desarticulada y de infraestructura deficiente.

El clima ofrece una bonanza térmica muy apreciable en las zonas más habitadas, con isotermas anuales superiores a los 16° C en la costa y penetraciones por el Andarax y el Almanzora. Las temperaturas medias anuales inferiores a 13° C sólo aparecen en tres pequeñas áreas correspondientes a las partes altas de María, Filabres y Nevada, que se solapan aproximadamente (más las cimas de Gádor) con las áreas donde la media de enero es inferior a los 4° C. Las isotermas estivales son elevadas y la insolación pasa de las 3.000 horas anuales en algunas partes de la costa (Dalías) y Bajo Almanzora. En contra, las condiciones hídricas son desfavorables con precipitaciones por debajo de los 200 mm. en algunas zonas y comprendiendo la isoyeta de 300 mm. casi la mitad oriental

de la provincia, con un déficit hídrico generalizado entre febrero y noviembre.

Las principales consecuencias de ambos hechos son la existencia de ejes naturales de comunicación y de terrenos regados, como única forma de aprovechamiento agrario, situándose principalmente, en el Almanzora y el Andarax, con el añadido más reciente de los cultivos bajo plástico. El poblamiento sigue, como era de esperar, esas pautas territoriales; mientras, existe una realidad turística y también una potencialidad, especialmente en la costa oriental. Otros posibles recursos son la energía solar, muy aprovechamiento ya se ha iniciado, y algunas producciones de especies áridas, como la alcapa.

3. ORGANIZACIÓN HISTÓRICA Y RECIENTE DEL TERRITORIO

Las tierras de Almería no sólo se integran en las estructuras físicas andaluzas, como veíamos, sino que también han formado parte de la organización político-administrativa de Andalucía. Así hace más de mil años, en la época del Califato de Córdoba, una de las coras (especie de provincia) era la de Pechina, que abarcaba aproximadamente lo que hoy es la provincia desde la Sierra de Filabres, extendiéndose la de Jaén más al norte.

Después en las Taifas de mediados del XI el reino de Almería (ya con capital en esta ciudad, cuyo origen se sitúa en una torre vigía, de donde le viene el nombre, Al mairía) comprendía también el Campo de Lorca y la comarca de Huéscar. Los límites del Reino nazarita de Granada, donde se incluían las tierras almerienses, dibujaban la frontera con el Reino murciano más o menos por donde discurre en la actualidad, manteniéndose así después, salvo el enclave de Huércal Overa que perteneció a Murcia hasta el siglo XVII.

Tras la conquista castellana Almería estaba en el Reino de Granada y tanto en el siglo XVII como en el XVIII se divide en Partidos (CANO, 1990). Cuando se realiza la división provincial actual en 1833 surge la provincia de Almería, desgajada del antiguo Reino granadino, y hubo dudas y discusiones acerca de la capitalidad, que al final recayó en la ciudad costera frente a Baza.

Las divisiones internas posteriores, desde los Partidos judiciales de 1834 hasta la propuesta de comarcalización de la Junta de Andalucía, 1983, y la nueva división judicial de 1988, introducen, como en toda nuestra Comunidad Autónoma, una gran cantidad de límites generalmente no coincidentes. Pero, sin entrar ahora en los pormenores, que sería muy prolijo, cabe decir que casi siempre las divisiones se relacionan con el medio ya presentado.

Es decir, una zona norte señalada en casi todas las comarcalizaciones, Los Vélez; el Valle del Almanzora, que se divide en más o menos unidades y que en la parte baja puede ampliarse a toda la zona de Vera o no. A este respecto citamos dos delimitaciones, la del Ministerio de Agricultura de 1978, bastante utilizada, y la de la Junta

de Andalucía de 1983. La primera separa dos territorios: el Alto Almanzora (que para la Junta se divide en comarcas de Tijola, Olula y Albox) y Bajo (la de 1983, Huércal Overa y Vera).

Más al sur las comarcas de Nacimiento y Tabernas coinciden en las dos delimitaciones que venimos comparando, salvo el nombre de Fiñana (más apropiado) con que significa a la primera a la división de la Junta. La parte meridional, desde el Alto Andarax hasta Níjar, ofrece diferencias entre las dos comarcalizaciones, quizás por la distancia en el tiempo de ambas, además de los objetivos dispares, que en una zona de movilidad económica y demográfica reciente se deja sentir.

Así la delimitación de 1968 separa sólo tres comarcas: Alto Andarax, Campo de Dalías y Campo de Níjar-Bajo Andarax, con denominaciones y límites relacionados con el medio y las aportaciones hídricas para el regadío en algunos casos. La Comarcalización de 1983 distingue siete territorios: Adra, con centro en al antigua ciudad litoral; Berja, más o menos la cuenca del Adra; Canjáyar, casi todo el Alto Andarax; Ejido, de conocida transformación; Roquetas (ambos dividiendo el anterior campo de Dalías); Almería, o Bajo Andarax; y Níjar.

En total la Propuesta de la Junta contiene quince comarcas en la provincia de Almería, de las 122 de toda Andalucía, lo que revela una fragmentación quizás excesiva, si bien responde al criterio de dividir en áreas de base diaria (para obtener servicios y artículos casi cotidianos en el capital comarcal). Nosotros vamos a utilizarla más que otras como punto de referencia.

4. CUESTIONES GENERALES Y SECTORIALES CON REPERCUSIÓN TERRITORIAL

Generalmente los territorios con un medio hostil tratan de superar la falta de recursos generando un desarrollo industrial basado en la cualificación de la mano de obra o en sectores poco intensivos en capital. Sin embargo, la provincia de Almería por factores todavía desconocidos, no ha seguido ese modelo, y sus habitantes siempre han vivido de los recursos naturales y no de su transformación industrial.

Pero las condiciones de aridez y la gran irregularidad interanual de las precipitaciones explican que la ganadería haya tenido un escaso desarrollo en la provincia. Este hecho, unido a la relativa importancia de la minería (tanto por su significación aleatoria a lo largo del tiempo como por su poca transcendencia en la localización de la población), aclara por qué la economía almeriense se ha polarizado en torno a la agricultura.

Tradicionalmente la base de la actividad agraria ha tenido que centrarse en el regadío, desarrollado a partir de manantiales de ladera o de pie de monte y sobre todo aprovechando los recursos de los ríos; porque junto a éstos, se disponía de suelos fértiles y agua abundante. De ahí que habitualmente los valles fueron los ejes del

poblamiento formados por pequeños núcleos rurales, aunque en algunos momentos la costa también ha desempeñado ese papel.

Sin embargo, como no se ha incrementado la riqueza generada por el regadío de la misma forma que la población, ha dado lugar en diferentes épocas a importantes emigraciones que explican las bajas densidades existentes hoy en los valles. Mientras que el resto del territorio predominante, árido y desforestado, ha permanecido a lo largo del tiempo con una densidad de población muy escasa.

En consecuencia la estructura del poblamiento actual no es sólo resultado de una degradación del sistema, sino que ya en 1900 los núcleos de hasta 5.000 habitantes representaban el 86,1% (cuadro I). Aunque no cabe duda que la crisis de la minería y de la agricultura tradicional a partir de 1960 han producido un intenso despoblamiento en los pueblos comprendidos entre 1.000 y 5.000 habitantes. Únicamente la extracción del mármol se ha fortalecido en las últimas décadas y permite que sus núcleos de influencia obtengan tasas acumuladas de población positivas.

CUADRO I. Estructura del poblamiento almeriense

Tamaño	1900	1960	1986
< 1.000 hab.	30,8	33,0	51,46
De 1.000 a 5.000	55,3	53,4	32,04
De 5.001 a 10.000	8,4	8,2	8,74
> 10.000	7,8	5,8	7,76
TOTAL	100,0	100,0	100,00

Fte.: Elaboración propia a partir de datos del INE.

Un sistema de asentamientos tan débil, como el actual, repercute negativamente en el desarrollo de la economía provincial. Aunque muchas de estas poblaciones forman eje en el fondo de los valles, no tienen capacidad suficiente para generar los servicios mínimos necesarios para el desenvolvimiento de la agricultura, máxime cuando la manera generalizada basan su economía en los cultivos especulativos.

De otra parte, las principales vías de comunicación no son elementos articuladores de la trama de asentamientos, por su trazado y por su mala conservación. Del total de municipios (102), dieciseis núcleos se ubican en torno a las arterias más importantes (N-340, Guadix-Almería y Granada-Puerto Lumbreras), mientras que las demás poblaciones quedan enlazadas por carreteras comarcales, a menudo en muy mal estado. Así por ejemplo la carretera del litoral (N-340) no sirve para desarrollar la costa de Levante.

Es decir, Almería registra las cotas más bajas de accesibilidad de toda Andalucía (LÓPEZ LARA, E. 1988). Además, mientras no se haga una importante mejora en las comunicaciones para superar la barrera natural de la sierra de los Filabres, la integración provincial no se podrá realizar; ya que ahora la comarca de los Vélez y algunos núcleos del litoral de Levante (Pulpi, etc...) quedan basculados hacia Murcia; el Valle de Almanzora aparece relativamente aislado mientras que la influencia de Almería-capital llega hasta la misma sierra de los Filabres.

Existen otras variables que, además de caracterizar el territorio, coadyuban al diseño de comarcas. Así en el comercio se destacan tres centros primarios (Almería, Adra y Albox), seis secundarios y dos áreas, Roquetas y El Ejido, de centralidad media y alta (MÁRQUEZ, 1988), con lo que aparecen dos zonas bien diferenciadas: una al sur desde Almería a Adra con bastantes equipamientos y cobertura territorial, incluso con áreas de solapamiento. La otra marca un centro principal en el Almanzora medio y otros secundarios en la parte baja.

La intensidad media de tráfico por carretera viene a intensificar las principales vías y también sirve para detectar áreas de influencia, que, según el mapa adjunto, abunda en lo dicho antes. Desde Adra a la capital provincial hay un progresivo aumento de tráfico y, en menor medida, alrededor de Albox. En cuanto a la accesibilidad entre cabeceras comarcales, sólo Huércal Overa y Vera escapan a la última categoría (LÓPEZ LARA, 1988). Las líneas regulares de autobuses están en una mayoría relacionadas con Almería, mientras el ferrocarril hasta Guadix es utilizado por pocos viajeros. En cambio el tráfico de mineral desde el Zenete al puerto se acerca a los cuatro millones de toneladas al año (LÓPEZ PÉREZ, 1988).

El área de influencia del puerto almeriense casi coincide con la provincia (BARRAGÁN, 1988) y la correspondiente al aeropuerto (CANO, 1988). Tampoco nos sirve ahora para delimitar espacios intraprovinciales. Por lo que hace al turismo, se distinguen tres zonas: la rural de las Alpujarras, la de Mojácar-Vera y la meridional (Almería, Aguadulce, Roquetas...) (MARCHENA, 1988). En cuanto a la presencia de la Administración Autónoma, se remarca, como en tantas otras variables, la Costa desde la capital hasta Adra, el Valle del Almanzora hasta el litoral y lago el norte, Los Vélez (NAVARRO, 1988).

Sobre servicios públicos también existe información, como en los educativos y sanitarios (están en marcha sendas tesis doctorales y en uno de los tomos, el VII concretamente, de la GEOGRAFÍA DE ANDALUCÍA que venimos citando se delinearán áreas de influencia), de los que se conocen ahora lo publicado en el "Sistema de Ciudades", 1986. La síntesis cartográfica que acompañamos (distintos tipos de centros de educación, ambulatorios, hospitales, juzgados...) insiste en demarcaciones anteriores: litoral Almería-Adra, Valle del Almanzora de Tíjola a Vera, Vélez Rubio y el Valle del Andarax, que en otras variables no destacaba.

En esa misma publicación se delimitan áreas de influencia en algunos servicios y productos, de los que se señalan tres en el mapa adjunto (ventas de electrodomésticos y vehículos y servicios de abogados), que abundan así mismo en el límite de los Filabres. Al sur Almería casi abarca todo el territorio, excepto el suroeste, centrado por Adra, y pocas variantes más. Al norte varios núcleos de Almanzora con áreas de influencia que parecen consolidar la posición central de Albox. Vélez Rubio mantiene la capitalidad de la comarca septentrional.

La clasificación de sistemas de ciudades señala una región urbana en Almería seguida hacia el oeste por una red intermedia de asentamientos sin centralidad (Campo de Dalías) y otra de débil centralidad (Berja), situación que se extiende por el norte de los Filabres, quedando el resto como área desarticulada. Las llamadas telefónicas estudiadas por el "Sistema de Ciudades" significan cuatro zonas: Los Vélez, Almanzora (con varios centros, desgajándose más claramente Huércal y Vera), Almería y el suroeste (Berja, Adra, El Ejido), además de una débil línea en el Alto Andarax.

5. ANÁLISIS DE LOS ESPACIOS ALMERIENSES

En Almería podemos diferenciar dos zonas, ambas con una débil o nula industrialización:

1) Un área de rica agricultura y densidades importantes de población (entre 150 y 130 h./Km²) que requieren despertar al desarrollo económico y social a través del fomento de una agroindustria y del turismo. Para ello, se necesita generar dos estrategias complementarias entre sí: crecimiento endógeno a largo plazo y otro, de tipo exógeno, que capte capital e iniciativas para el desarrollo tecnológico y a la vez genere un crecimiento endógeno más sólido.

2) El interior de la provincia, caracterizada por un medio hostil, es fundamentalmente una zona difícil para la agricultura a excepción del fondo de los valles donde se ha desarrollado el regadío; sin embargo, la densidad de población es baja (15,7 h./Km²) (MARCHENA GÓMEZ, M. 1989), aunque mayor que en el resto. En consecuencia, este territorio, teniendo en cuenta la tecnología actual, no posee muchas perspectivas de futuro, a excepción de los regadíos y está llamado a convertirse en una zona despoblada.

Pero a la hora de ver los territorios susceptibles de desarrollo conviene tener en cuenta las políticas y directrices que van a marcar en un futuro las organizaciones políticas y/o económicas de la que forma parte Almería. Así pues, podemos diferenciar tres niveles institucionales que deben incidir en el devenir almeriense: la Junta de Andalucía, el Estado y la CEE.

De una parte la Junta de Andalucía, a través del Programa de Desarrollo Regional (1987-1990), pretende atenuar las desigualdades territoriales de renta generando una serie de ejes de desarrollo que compense la

polarización del crecimiento en las zonas del litoral y en el triángulo Sevilla-Huelva-Cádiz (JORDA BORRELL, R., 1989). En ese sentido, Almería no sólo forma parte de la franja del litoral andaluz próspero, sino que además está estrechamente relacionada con uno de los corredores a desarrollar.

Efectivamente, de esas zonas a dinamizar conviene destacar por su conexión con algunas de las comarcas provinciales a la Depresión Intrabética. Así por ejemplo, el Valle de Almanzora es su salida natural al mar; Almería-capital se comunica con la Hoya de Guadix a través del Pasillo de Fiñana y del río Andarax; y la comarca de Los Vélez forma parte de la misma Depresión.

En segundo lugar el Plan de Desarrollo Regional de España (1989-1993) para el caso Andaluz, propone una serie de ejes y estrategias de desarrollo que van a incidir favorablemente en la economía almeriense. Efectivamente, la provincia tiene importantes ventajas comparativas para el desarrollo y consolidación de ciertos sectores como son la nueva agricultura, el turismo y la energía solar. Así pues, las estrategias que recomienda serían las siguientes:

a) Utilización y pleno aprovechamiento del potencial agropecuario y pesquero, mediante la mejora de infraestructuras, comercialización y nivel de penetración de la industria andaluza en el abastecimiento de insumos a los sectores primarios.

b) Recualificación de las áreas turísticas consolidadas y desarrollo de las potencialidades existentes.

c) Atención especial a los sectores de futuro como la energía solar, microelectrónica y tecnologías de la información.

d) Mejorar la articulación interna Este-Oeste. Y

e) Resolver adecuadamente las conexiones de la región con el resto de la península, especialmente con Murcia, apoyándose en el corredor litoral de Levante y en el Valle del Guadalquivir; complementando con los enlaces nortesur entre ambos. En este sentido, parece necesario la ampliación de la autopista del Mediterráneo desde Murcia a Almería para continuar hacia Málaga.

En resumen, la estrategia del Plan de Desarrollo Regional de España se centra fundamentalmente en la dinamización de la estructura productiva y en el establecimiento de prioridades sectoriales basadas en el potencial endógeno. Pero que en el caso de Almería es preciso que dichas estrategias vayan acompañadas de una mejora sustancial de las infraestructuras y de los equipamientos, con el fin de superar la falta de vertebración del territorio y del sistema urbano.

Por último, cabría hablar de la incidencia de las modificaciones de la Política Agrícola Común (P. A. C.) que van a ser muy importantes en el transcurso de los próximos años, tanto desde el punto de vista territorial como sectorial. En primer lugar porque el sector de "frutas y hortalizas" es uno de los más importantes, habida cuenta del elevado peso que tiene en la estructura económica almeriense, a pesar de corresponder a España un trato arancelario de país tercero. En ese sentido se puede decir

que los invernaderos y la horticultura desarrollada en abrigos de plástico corresponden a las actividades más dinámicas y de mayor futuro, dentro del grupo de "frutas y verduras".

Pero el punto débil del sector radica en la Organización Común de Mercado que deberá acometer la provincia en el segundo período transitorio, con una serie de objetivos: organización de agrupaciones de productores que ya tiene ocho, la aplicación de las normas de calidad, la creación de un organismo para realizar las operaciones de intervención y el desarrollo de una red de constatación diaria de precios en los mercados representativos.

Precisamente, la importancia del sector a escala provincial y regional ha permitido que Almería sea pionera en la planificación de la infraestructura necesaria para mejorar su nivel de información y sus relaciones con el exterior a través del Programa Star, tal como se expone en otra ponencia.

A causa de la importancia de excedentes y al volumen de gastos que éstos generan, la CEE se ha visto obligada a modificar la PAC; de una parte se han introducido los llamados umbrales de garantía a la producción, que consiste en la limitación de la compra pública de excedentes a precios garantizados, quedando el resto desprotegido del apoyo público. Y de otra, cada vez es mayor la proporción de recursos que son asignados a la agricultura, pero que pasan al sector de los consumidores y de la industria de transformación a través de las ayudas destinadas a facilitar la comercialización en el mercado interior (FERNÁNDEZ NAVARRETE, D., 1989).

Esto quiere decir que si los agricultores almerienses no desarrollan importantes canales de comercialización y no se genera en la provincia una agroindustria de carácter autóctono, cada vez mayor volumen de recursos pasarán a las grandes corporaciones que son los que dominan la industria alimentaria europea.

Pero, la reforma de la PAC incluye también en la sección de Orientación (cuyo presupuesto alcanza un 7% del total) una política socioestructural dirigida a las zonas de montaña y desfavorecidas. Política que interesa muy especialmente a Almería porque gran parte de su territorio queda dentro de este último epígrafe. Además, la P. A. C. va a dedicar mayor atención a la conservación del medio ambiente, al desarrollo del sector forestal y, al mismo tiempo, potenciará una política de subvenciones a los agricultores para incrementar la extensificación de la producción y de ayudas a la jubilación anticipada con y sin abandono de la producción.

Sin embargo, al ser programas cofinanciados, su éxito depende de la iniciativa y de la capacidad financiera de cada país y su aplicación es voluntaria. En cualquier caso, si tenemos en cuenta las dotaciones que se han mantenido hasta ahora para la política estructural en España, cabe decir que los agricultores almerienses recibirán ayudas inferiores a los de otros países con mayores recursos (JORDA BORRELL, R. 1989). En definitiva, estas medidas socioestructurales, si se ponen en

marcha, van a suponer una mayor despoblación del interior de la provincia, sobre todo las referentes a la extensificación y las ayudas a la jubilación con el abandono de tierras.

6. PROPUESTAS DE NÚCLEOS Y COMARCAS

En conjunto la provincia de Almería presenta un sistema de asentamientos débil (cuadro I), con índices de accesibilidad y de conectividad muy bajos y en definitiva con una elevada desorganización del sistema urbano. Así pues, de acuerdo con el análisis realizado y según las estrategias anunciadas por los organismos políticos y económicos, podemos diferenciar tres tipos de territorios:

a) Aquéllos que ya han generado alguna forma de desarrollo endógeno al amparo de la agricultura y del turismo originando una profunda transformación en la economía y en la dinámica de la población; y que se localizan en el litoral: área de influencia de Almería, Campos de Dalías, Adra y Litoral de Levante.

b) Los territorios que son ahora marginales, pero pueden ser susceptibles de desarrollo en función de su localización porque se encuentran en una zona de paso. Consecuentemente, les puede venir el crecimiento desde el exterior de Andalucía (Murcia) y/o desde el interior, a partir de las estrategias de crecimiento del Programa de Desarrollo Andaluz, 1987-1990 (PADE). Así pues, serían las comarcas relacionadas con la Depresión Intrabética (Baza y Guadix): Fiñana, Valle de Almazora y Los Vélez.

c) Aquéllos otros que con la tecnología actual no tienen posibilidades de desarrollo, bien por las limitaciones del medio (escasez de agua, zonas montañosas) o por causas estructurales de tipo humano: Corredor de Tabernas-Sorbas, Alto Andarax y núcleos de la vertiente sur de Los Filabres.

6.1. El Litoral Sur

Atendiendo a los criterios de centralidad, función, cuota de mercado, etc. se diferencian cuatro áreas de atracción comercial en el Litoral Sur: Almería, Roquetas, Adra y El Ejido (MÁRQUEZ DOMÍNGUEZ, J. 1988); algunas de ellas se superponen, debido a la proximidad y al desarrollo conjunto de la nueva agricultura y del turismo, como es el caso del área funcional de Almería-Aguadulce-Roquetas. Sin embargo, desde el punto de vista de la dinámica poblacional (fig. 4) se puede separar perfectamente el área de influencia de la capital, de la del Campo de Dalías a través del municipio de Enix, mientras que, por otra parte, estaría Adra.

De la misma forma en la nueva estructuración de los partidos judiciales aparecen como centros: Almería, Roquetas y El Ejido. Pero el problema de este espacio es la falta de jerarquización urbana (FERIA TORIBIO, J.

1987) debido al rápido crecimiento de la zona, lo que da lugar a una ausencia de centralidad, a excepción de Almería. En conclusión, según las variables empleadas diferenciaríamos, al igual que la Junta de Andalucía cuatro núcleos cabecera: Almería, Roquetas, El Ejido y Adra, entendiéndose además, que en las cuatro existe una base económica distinta.

De acuerdo con el orden de exposición correspondería analizar al litoral de Levante, pero, dado que los núcleos que intentan organizar la red urbana de esta parte del territorio pertenecen al valle de Almanzora, estudiaremos primero esta última.

6.2. Valle de Almanzora

El valle de Almanzora aunque constituye la prolongación del surco Intrabético hasta el mar, adopta, como su nombre indica, la estructura de un valle cerrado por los sistemas montañosos que le dan forma; presenta una morfología de tipo lineal, reforzada por el trazado de la carretera N-323. Algunos de los núcleos del fondo del valle experimentan desde los años sesenta una cierta expansión producida por el desarrollo de la industria del mármol. Pero, en cualquier caso, ofrecen un comportamiento económico y demográfico mucho menos dinámico que el litoral, sus tasas de crecimiento acumulado (fig. 4) nunca sobrepasaron la unidad. Y desde el punto de vista económico acusaron fuertes oscilaciones, que se han manifestado en la población.

Dado que el eje de relaciones lo establece el río, cabría adoptar dos posturas a la hora de potenciar núcleos cabecera: una conservacionista, dividiendo el valle en bandas paralelas norte-sur, tal como lo ha hecho la Junta de Andalucía y escogiendo nodos situados en el fondo del valle que presenten alguna centralidad.

Sin embargo, cabe pensar que los núcleos localizados en las zonas altas y medias del valle, teniendo en cuenta una serie de factores (estado de las carreteras, grado de modernización de sus economías y tamaño de las poblaciones) terminarían por despoblarse. En consecuencia, sería importante desarrollar los asentamientos del fondo del valle que han generado la industria del mármol, mejorando las infraestructuras, quizás con una autovía, y los servicios; y por, otra parte, potenciando como núcleos cabecera aquellas poblaciones que ofrezcan centralidad o por su localización debieran tenerla: Albox y Tíjola.

Albox ofrece una buena accesibilidad (LÓPEZ LARA, E. 1988) y tiene más de 10.000 hab., además en todos los estudios que se han hecho recientemente sobre áreas comerciales, utilizando diferentes criterios, siempre destaca como centro comercial (MÁRQUEZ DOMÍN-GUEZ, J. 1988). Sin embargo, dado que Albox no tiene potencial suficiente para atraer a los habitantes de la parte oeste del Valle habría que desarrollar en el extremo este algún núcleo, que podría ser Tíjola, máxime teniendo en cuenta que también vive de la industria del mármol.

6.3. Litoral de Levante

Desde una perspectiva histórica, el litoral de Levante estuvo despoblado hasta hace poco tiempo, localizándose las poblaciones en el interior; de la misma manera que la red de carreteras actual tampoco favorece su desarrollo. Y es que las relaciones que se establecen entre estos ámbitos son difíciles por los condicionamientos físicos ya que los sistemas montañosos no favorecen las conexiones entre los núcleos; de ahí que las poblaciones de mayor tamaño se localicen en el interior articuladas por las carreteras más importantes, pero presentan una economía tradicional.

Sin embargo, en las últimas décadas el turismo y la expansión de la nueva agricultura está cambiando de forma espontánea la vida de las pequeñas poblaciones costeras y únicamente la escasez de agua puede suponer un freno importante a su dinamismo. Si observamos (fig. 4) las tasas de crecimiento acumulado de población, vemos que estos pueblos alcanzan índices mucho más elevados que los núcleos de mayor tamaño del interior (Huércal-Overa, Vera, Níjar y Cuevas de Almanzora), ya que estos últimos continúan vinculados a la agricultura de regadío tradicional y a la actividad agropecuaria (excepto Níjar).

En consecuencia, actualmente Huércal-Overa (12.745 habitantes) no dispone de las características adecuadas para desarrollar su centralidad sobre un área de influencia y posee un centro de asistencia sanitaria, por citar la función más importante. Y por otro lado, a Vera (5.442 habitantes) le ocurre otro tanto, presentando mayores ventajas en cuanto a localización; quiere ello decir que, conforme la nueva agricultura y el turismo se vayan consolidando en los núcleos costeros, Huércal-Overa y Vera perderán su centralidad.

A no ser que el desarrollo de la zona se vea fuertemente limitado por el progresivo agotamiento de los acuíferos, tal como ha ocurrido en el Campo de Níjar; que debido a la falta de agua está lejos de alcanzar las cotas de producción del Campo de Dalías. O también, porque la Junta de Andalucía o la Administración Central deseen cambiar el curso de los acontecimientos a través de la planificación, primando las poblaciones del interior.

En consecuencia, dado que existen, al igual que en el Litoral Sur, dos sectores que constituyen los motores de crecimiento y debido a que los núcleos del interior no presentan una centralidad clara (Huércal-Overa, Vera y Níjar), es posible que en un futuro próximo, si se mejoran las comunicaciones, sean los núcleos costeros los que articulen el territorio del Litoral de Levante, como ahora ocurre en la costa sur.

6.4. Áreas con expectativas de desarrollo: Fiñana y Los Vélez

La sierra de Los Filabres constituye un límite claro del área de influencia de Almería, ya que debido a la falta de accesibilidad de los núcleos respecto de la capital,

situados al norte de la sierra, permite la aparición de poblaciones con cierta centralidad; mientras que al sur, la mayor facilidad de comunicación con Almería imposibilita el desarrollo de núcleos-cabecera.

Así pues, al sur de la sierra de Los Filabres nos encontramos con un número importante de zonas desarticuladas, como, por ejemplo, el Pasillo de Fiñana. Esta comarca es la salida natural del Marquesado de Zenete y, por tanto, comunica a Almería con la Depresión Intrabética, presentando una morfología lineal a lo largo de la carretera y del ferrocarril.

La trama de los asentamientos es débil y únicamente tiene más de 2.000 habitantes Fiñana (2.792 en 1986), que actúa de centro comercial de compras diarias, mientras que las de nivel superior se realizan en Almería. Esta zona, al ser un corredor, tendría posibilidades de desarrollo, si se pusieran en marcha las estrategias de crecimiento del Programa de Desarrollo Regional (1987-1990) para la Depresión Intrabética, deteniendo la pérdida de población.

La comarca de Los Vélez es otro espacio con posibilidades de desarrollo. Efectivamente, constituye la continuación de las altiplanicies de Guadix-Baza; y se caracteriza por tener un porcentaje elevado (28%) de población diseminada, que, al tener una carencia importante de servicios, debe desplazarse a Lorca y a Huércal-Overa para realizar sus compras de nivel superior; mientras que las necesidades diarias las cubre Vélez Rubio.

De ahí que es un área con centralidad clara, pero débilmente articulada, por la escasa actividad económica que se realiza en la comarca fundamentalmente a causa de la pobreza del medio. En cualquier caso, dada la situación económica en que se encuentra la zona, únicamente caben posibilidades de desarrollo a través del exterior, vía el territorio murciano, o por el crecimiento de la Depresión Intrabética (en la parte centrada por Baza).

6.5. Territorios marginales

De acuerdo con la tecnología actual, diferenciamos tres comarcas (Alto Andarax, Vertiente Sur de los Filabres y el Corredor Tabernas-Sorbas) difíciles de desarrollar teniendo en cuenta la pobreza del medio y el nivel de envejecimiento de la población.

El Alto Andarax es la prolongación de Las Alpujarras granadinas y está formado por pequeños asentamientos de carácter rural que en su mayoría no llegan a los 1.000 habitantes, tan sólo Canjayar alcanza los 2.200; pero, por su escasa población y actividad económica, no podemos calificarle de lugar central. Por ello, cabe hablar de una trama de núcleos desarticulada, donde sólo en el extremo occidental Berja organiza una reducida área de influencia.

La actividad económica de la zona se basa en el cultivo del parral que ha sufrido desde principios de siglo diferentes crisis, debido sobre todo a la pérdida de su ventaja comparativa. Teniendo en cuenta que es un espacio marginal, porque utiliza técnicas atrasadas y las pro-

riedades están muy fragmentadas resulta difícil pensar en una salida hacia el desarrollo cuando la agricultura está muy condicionada por el medio. En cualquier caso, los núcleos a potenciar como lugares centrales tendrían que ser Canjáyar, por su localización, y Berja, porque tiene más de 10.000 habitantes y organiza una pequeña área de influencia.

La vertiente sur de Los Filabres constituye un área totalmente desarticulada y con escasas posibilidades de recuperación, debido a una serie de razones: en primer lugar, los condicionamientos físicos explica el estado de las comunicaciones e impiden desarrollar actividades económicas de cierta entidad, ya que más del 50% de los términos municipales son improductivos.

En segundo lugar, la pobreza del medio ha dado lugar a un envejecimiento de la población que ya es irreversible, puesto que los municipios tienen menos de 1.000 habitantes. Y en tercer lugar, la ausencia de núcleos de carácter urbano hace que las poblaciones graviten funcionalmente sobre otras comarcas: Tabernas y Almería.

Uleila del Campo (1.095 habitantes) aunque tiene una posición excéntrica, podría ser el núcleo con mayores posibilidades para desempeñar el papel de lugar central, ya que se encuentra en una encrucijada de caminos; pero en tal caso habría que dotarle de equipamientos básicos y hacer fuertes inversiones para mejorar la red de carreteras.

Por último, el Corredor de Tabernas-Sorbas, como su nombre indica, constituye una zona de paso que podría ser su ventaja comparativa, pero la pobreza extrema del medio hace difícil insertar a la zona en los circuitos de la economía desarrollada. Presenta una densidad de población en torno a 11h./Km²; este factor unido a las condi-

ciones físicas y al estado de la tecnología actual, permiten pensar que la zona está llamada a convertirse en un desierto demográfico, cuando ya lo es desde el punto de vista climático.

Así pues, si nos fijamos en el valor añadido bruto de 1985 diferenciando entre el conjunto de la provincia y el

CUADRO II. V. A. B. provincial por sectores. Año 1985 (millones de ptas)

	Total prov. (A)	Comarcas litorales (B)	B/A
Agricultura	54.905	30.308	55,2
Pesca	3.566	3.566	100,0
Industria	27.987	26.812	95,8
Construcción	23.308	17.528	75,2
Comercio y serv.	125.302	93.601	74,7
TOTAL	235.068	171.815	73,1

Fte.: ESTEVE SECALL y elaboración propia.

que generan las comarcas litorales, observamos que un 73,1% sobre el total (cuadro II) lo produce el litoral a partir fundamentalmente de la agricultura y el turismo. Lo que quiere decir que sería conveniente apoyar a estas dos actividades, mejorando las infraestructuras y, solucionando el problema de la escasez del agua con el objeto de acumular suficientes recursos financieros para poder dinamizar al resto de la provincia.

BIBLIOGRAFÍA

BARRAGÁN MUÑOZ, J. M.: "Puertos y transporte marítimo en Andalucía", en CANO GARCÍA, director y coordinador, **Geografía de Andalucía**, Sevilla, Ed. Tartessos, Tomo VI, 1988.

CANO GARCÍA, G.: **Aproximaciones al Análisis Geográfico Regional**, Sevilla, Publ. de la Universidad, 1986.

—: "El transporte aéreo en Andalucía", **Geografía de Andalucía**, Op. Cit., Tomo VI.

—: "La Organización del territorio andaluz. Pasado y presente", **Geografía de Andalucía**, Op. Cit. T. VII.

ESTEVE SECALL, R.: "La dialéctica costa-interior en Andalucía", **XIV Reunión de Estudios Regionales**, Málaga-Torremolinos, nov. 1988.

FERIA TORIBIO, J. M.: "El sistema urbano andaluz" pp. 259-351, en CANO GARCÍA (Coord.): **Geografía de Andalucía**. Tomo III, Sevilla, editorial Tartessos, 1987.

FERNÁNDEZ NAVARRETE: "El sector agrario español ante la CEE. Grandezas y miserias de la PAC", 1989, trabajo no publicado.

JORDA BORRELL, R.: "Población, economía y territorio en Andalucía" pp. 137-205 en CANO GARCÍA (coord.): **Geografía de Andalucía**, Tomo III, Sevilla, Ed. Tartessos, 1987.

—: "Incidencias de la PAC en Andalucía" en CANO GARCÍA (COORD.): **Geografía de Andalucía**, Tomo IV, ed. Tartessos, 1989.

—: “El Programa de Desarrollo Regional de Andalucía, (PADE), 1987-1990” en *Rev. de Estudios Andaluces*, n.º 10, Universidad de Sevilla, 1988, 177-208.

LÓPEZ LARA, F.: “El transporte por carretera en Andalucía” pp. 81-141, en CANO GARCÍA (coord.): *Geografía de Andalucía* tomo VI, 1988, Sevilla, ed. Tartessos.

LÓPEZ PEREZ, F.: “El transporte ferroviario andaluz”, *Geogr. de Andalucía*, Op. Cit., T. VI.

MARCHENA GÓMEZ, M.: “Densidad de población y renta en Andalucía” en *Rev. de Estudios Andaluces*, n.º 11, Universidad de Sevilla, 1989.

—: “El turismo en Andalucía”, *Geogr. de Andalucía*, Op. Cit. T. VI.

MÁRQUEZ DOMÍNGUEZ, J. “El comercio en Andalucía” *Geografía de Andalucía*. Op. Cit., T. VI.

NAVARRO LUNA, J.: “La Administración autónoma andaluza”, *Geogr. de Andalucía*, Op. Cit. T. VI.

PLAN DE DESARROLLO REGIONAL DE ESPAÑA, 1989-1993, Madrid, 1989.

VARIOS: *Sistemas de ciudades*, Junta de Andalucía, 1986, 2 volúmenes.

FIGURA 1

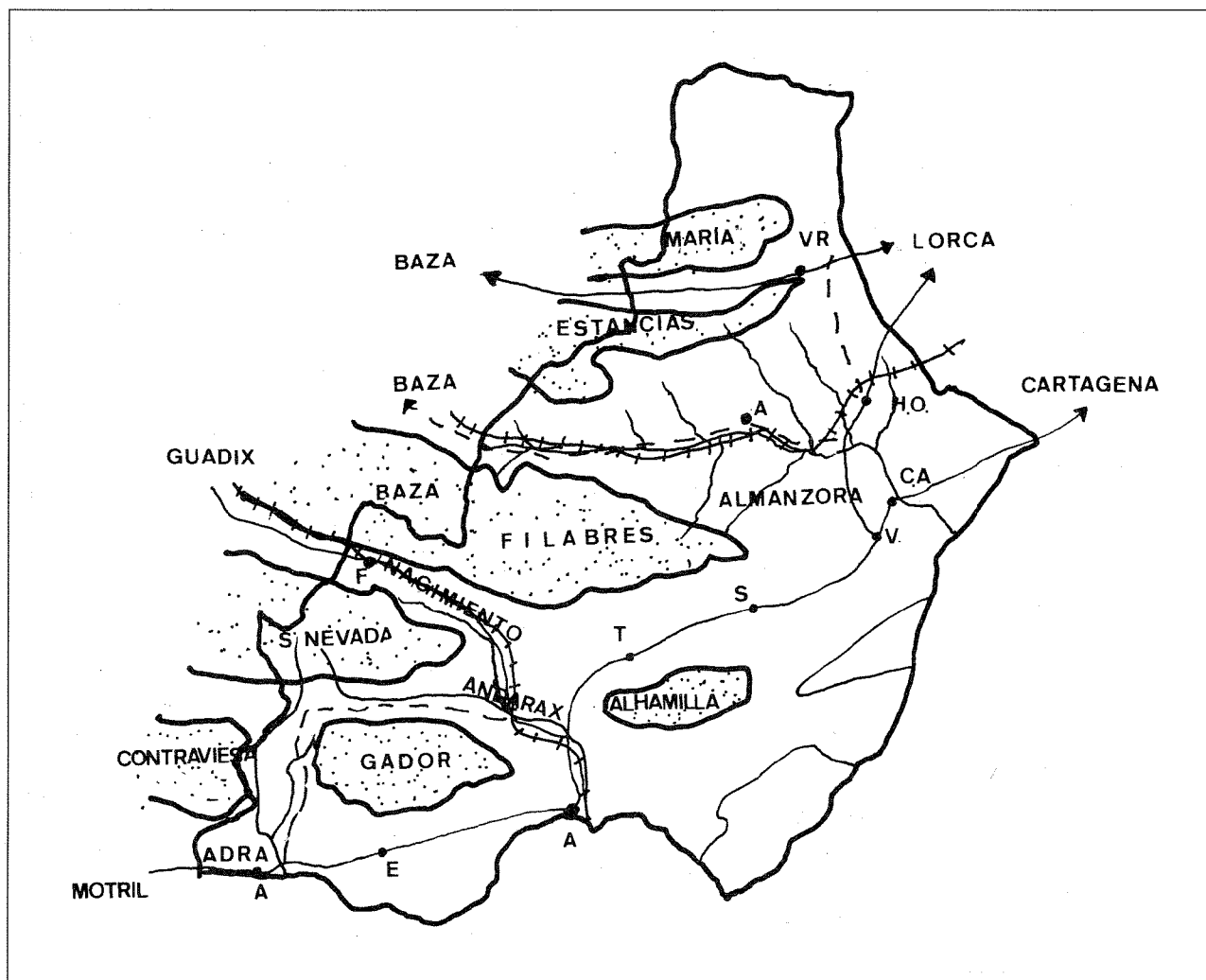


FIGURA 2. Comarcalización Junta de Andalucía

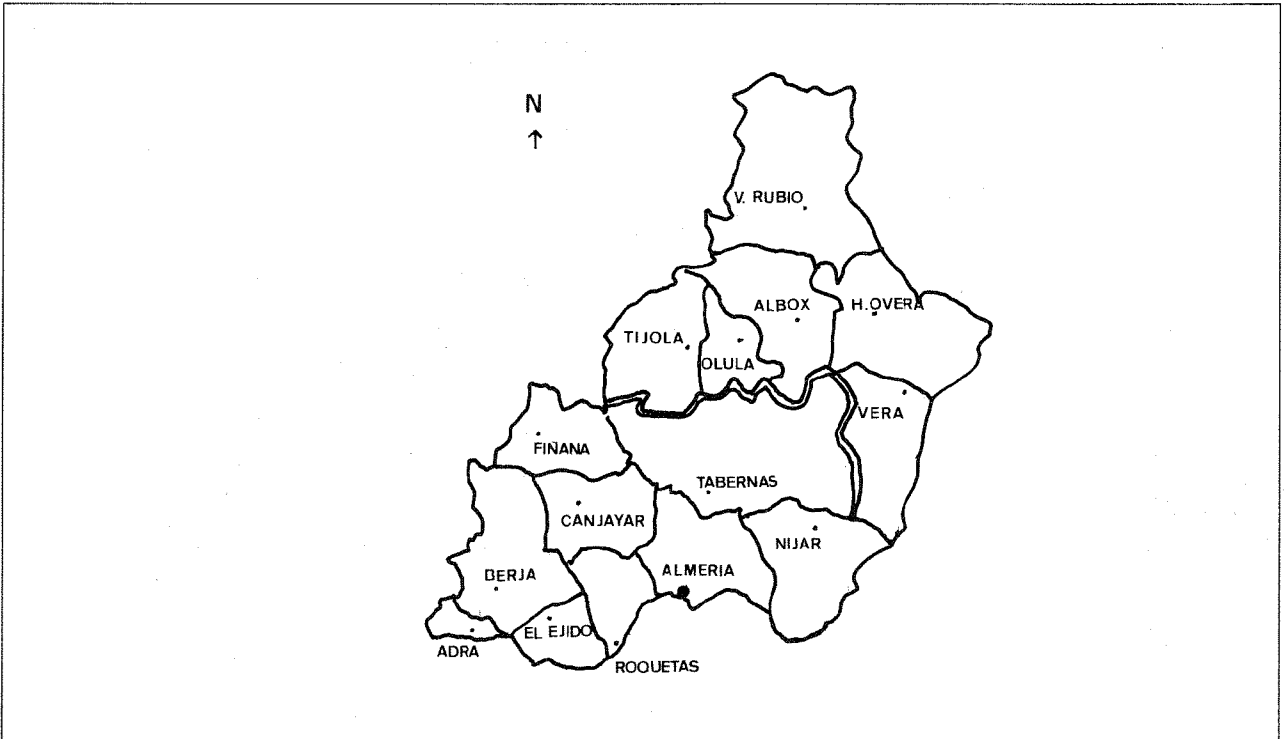


FIGURA 3. Dinámica de población 1981-86 %

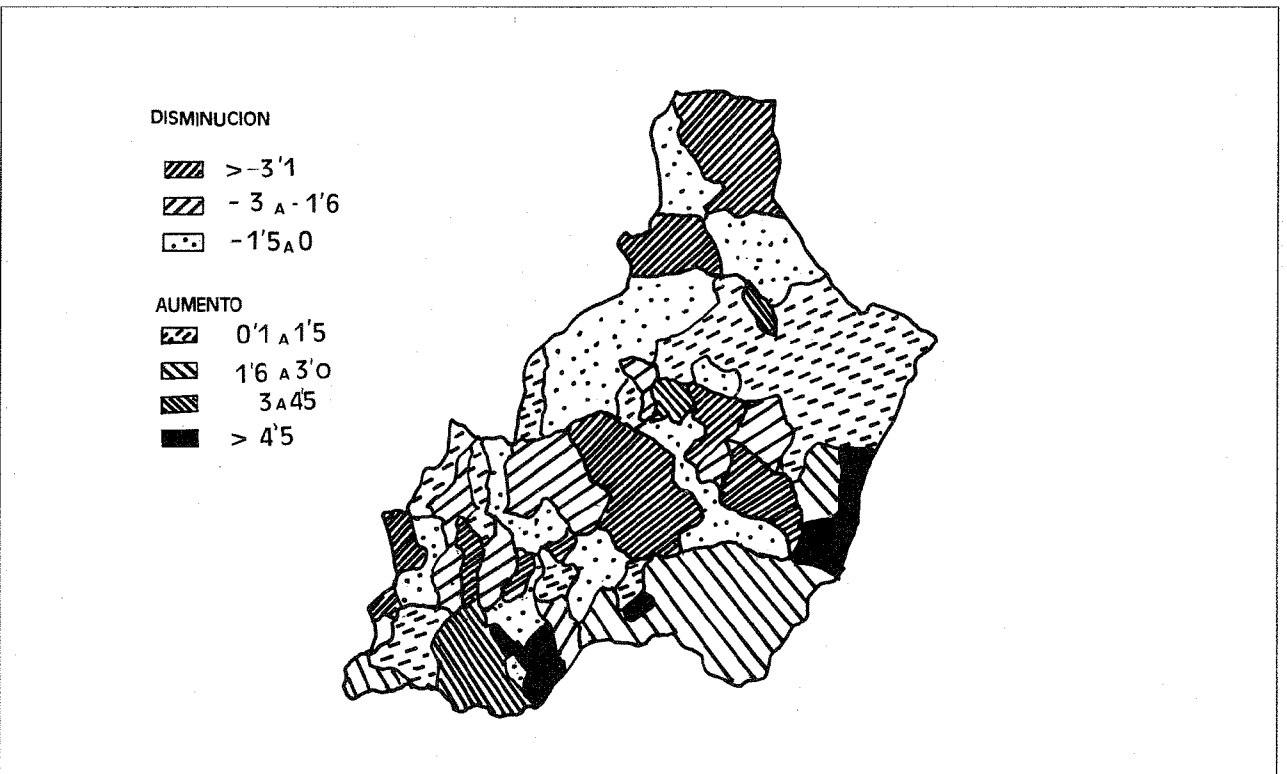


FIGURA 4. Áreas atracción comercial según centralidad

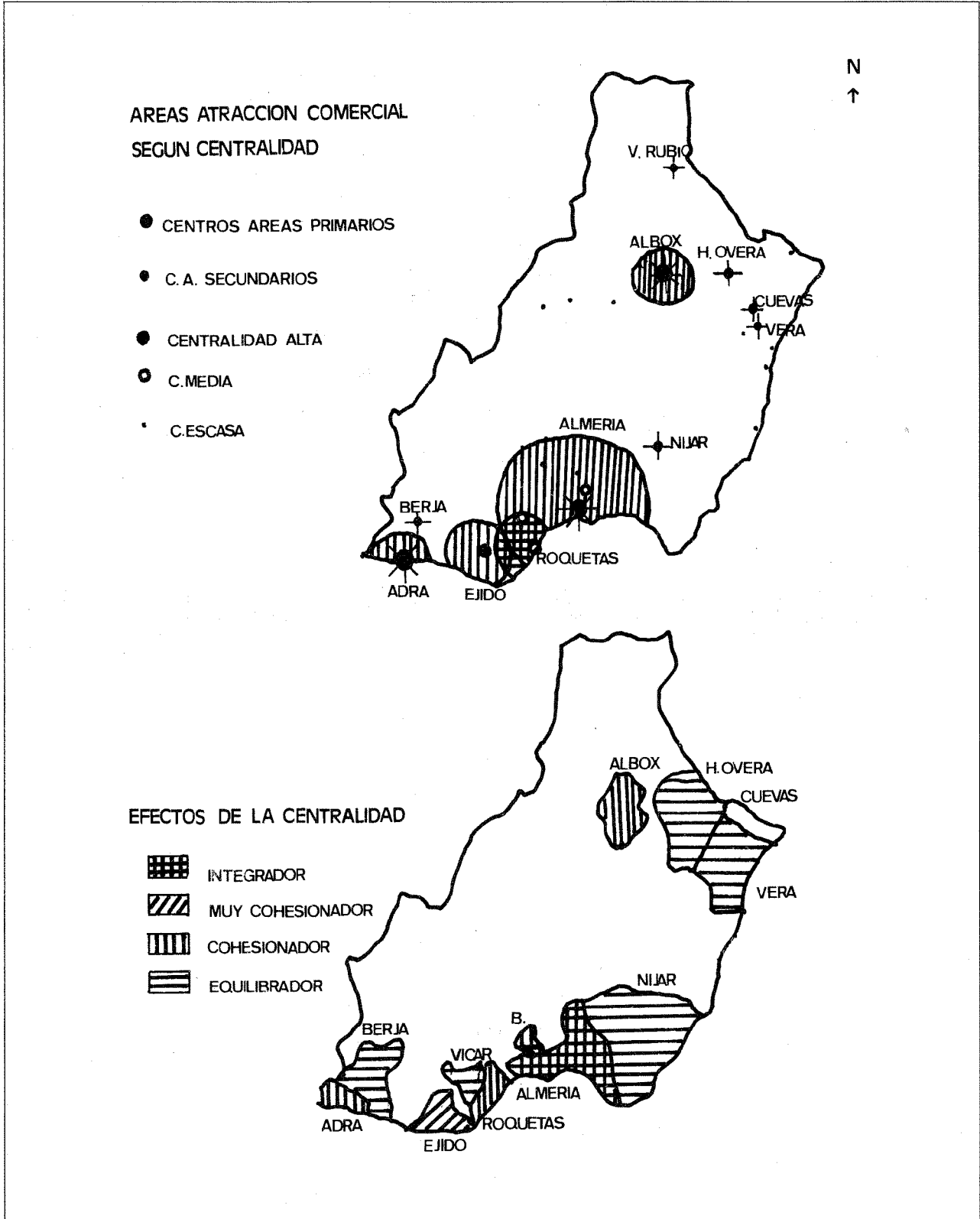


FIGURA 5. Intensidad media diaria tráfico carreteras

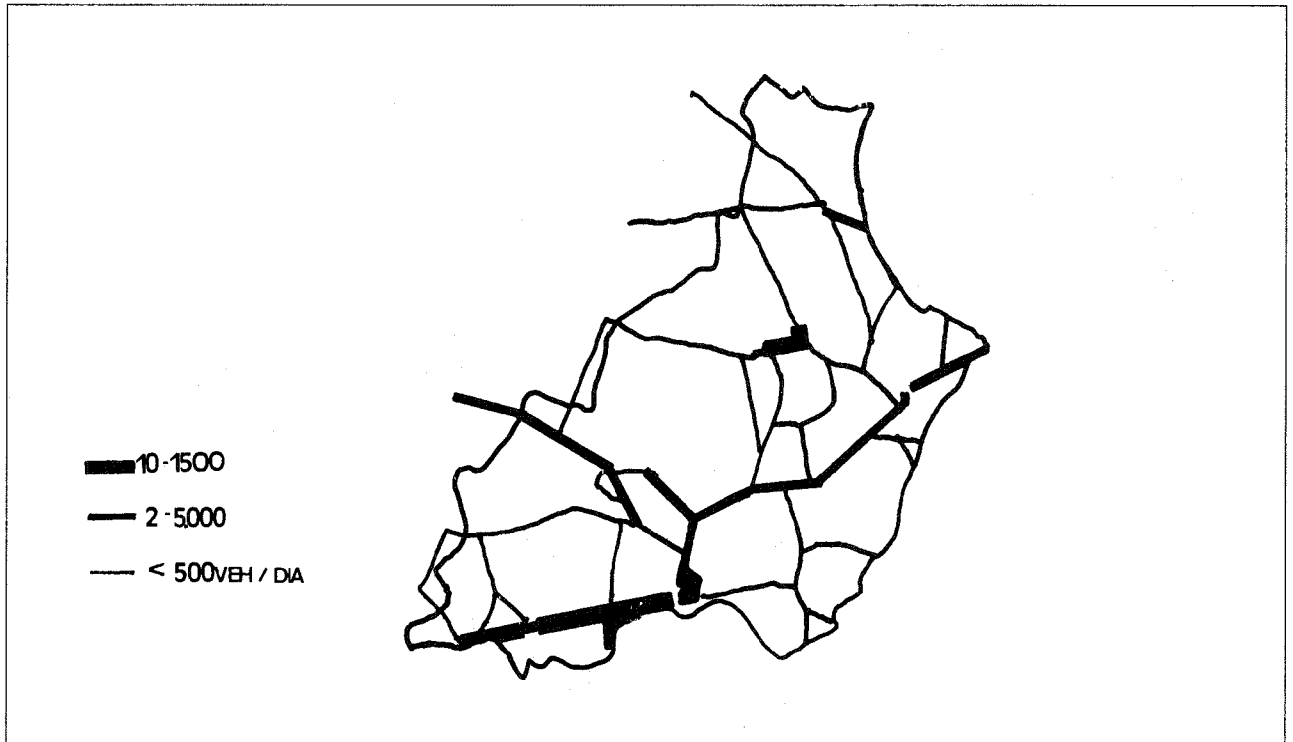


FIGURA 6

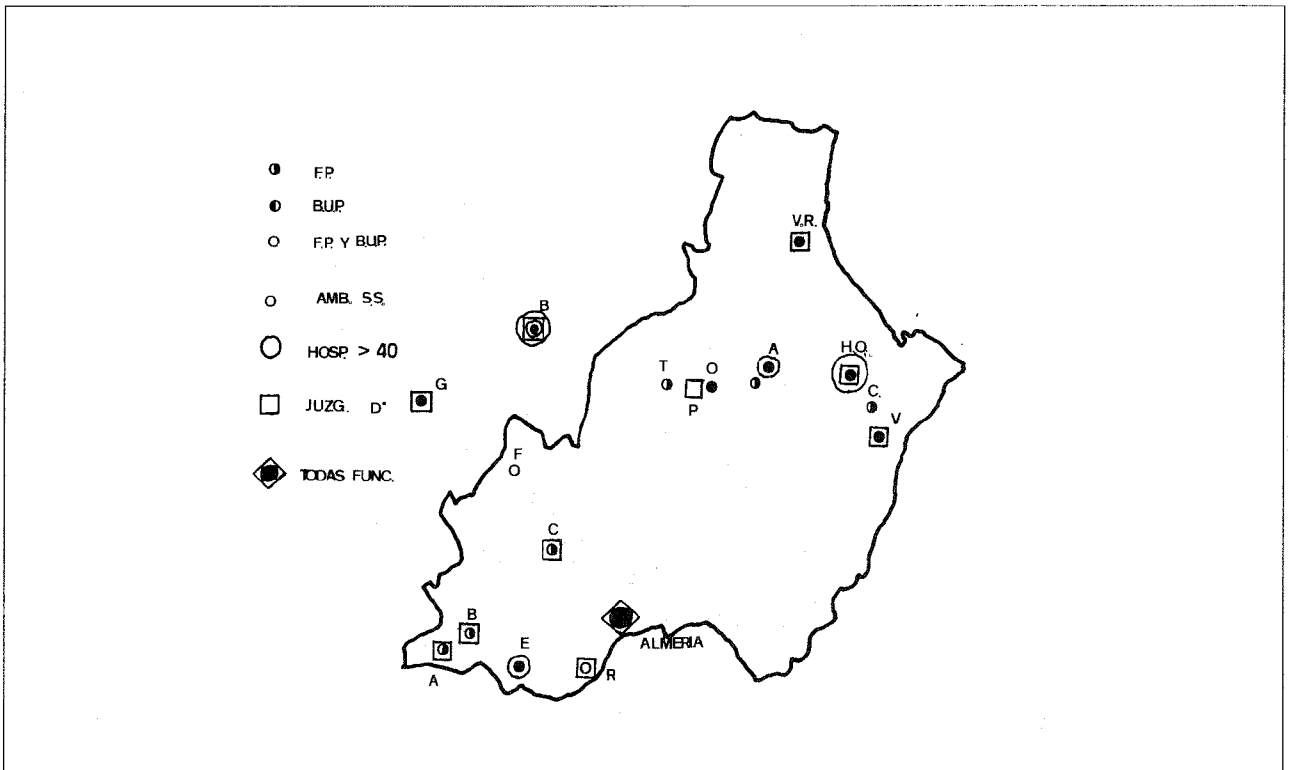


FIGURA 7. Áreas de influencia

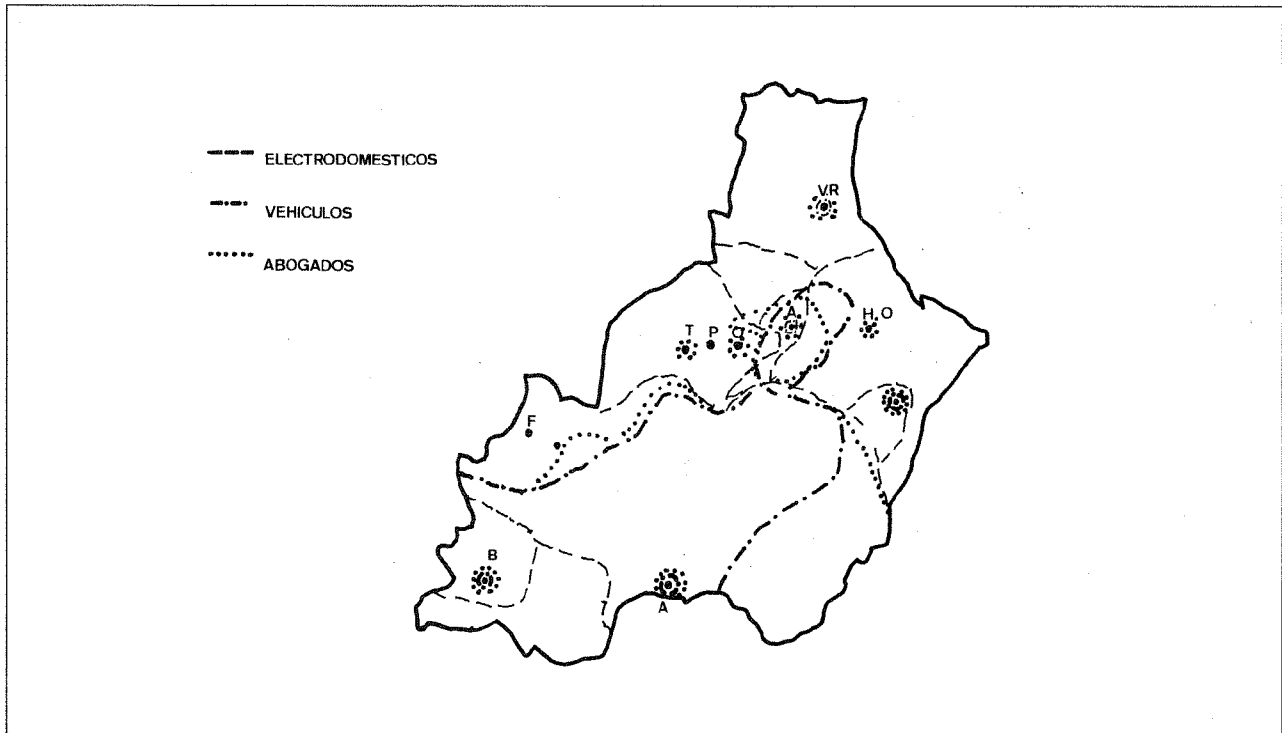


FIGURA 8. Sistemas urbanos

