

# 19. LA MOVILIDAD RESIDENCIAL EN EL ÁREA METROPOLITANA DE GRANADA<sup>1</sup>

JOAQUÍN SUSINO ARBUCIAS  
MARÍA ISABEL PALOMARES LINARES<sup>2</sup>

## 1. Introducción

En Granada, desde hace unas décadas, se ha venido produciendo un proceso de expansión metropolitana que afecta ya a casi todas las capitales de provincias andaluzas. Como consecuencia de tal proceso, municipios colindantes se unen al funcionamiento del centro urbano, expandiendo en el espacio la influencia y dimensión del área. También se intensifican fenómenos como la movilidad residencial, que aumenta y afecta a cada vez más municipios, consolidando el proceso de suburbanización y configurándose como elemento clave en el desarrollo metropolitano.

Junto a esta expansión territorial del área y la intensificación de la movilidad que conlleva, encontramos cambios en la estructura urbana en su dimensión social y no solo física. La movilidad residencial no afecta por igual a todos los grupos sociales ni a todas las zonas integrantes del entorno metropolitano, por lo que estas diferencias también están en la base de las transformaciones urbanas.

Las ciudades del capitalismo tardío se transforman como consecuencia de la progresiva diversificación de los espacios urbanos provocada por la compleja articulación de inmovilidad y movilidad, constreñimiento y elección. Para Donzelot (2004), estas transformaciones surgen de la combinación de tres “velocidades” que se traducen en procesos de relegación, periurbanización y gentrificación.

Así, los cambios residenciales son clave en cuanto se relacionan con cambios más profundos y se fundamentan en estructuras sociales de base. Sin embargo, en España,

---

1 Citar como: Susino Arbucias, J.; Palomares Linares, M. I. (2013). “La movilidad residencial en el área metropolitana de Granada”. En: Camacho Ballesta, J. A. y Jiménez Olivencia, Y. (eds.). *Desarrollo Regional Sostenible en tiempos de crisis*. Vol. 2, cap. 19, pag. 345-363. Ed. Universidad de Granada, Granada. ISBN 978-84-338-5559-6. [<http://hdl.handle.net/10481/27492>]

2 Departamento de Sociología e Instituto de Desarrollo Regional de la Universidad de Granada.

existen pocos estudios específicamente orientados al estudio de la movilidad en el interior de las áreas metropolitanas, y menor aun es el número de estudios que tratan sobre movilidad intramunicipal. Por ello y dado el impacto que tiene la movilidad en la reconfiguración urbana, en este trabajo analizamos la evolución y tendencias de la misma en el área metropolitana de Granada. Se trata de una primera aproximación al reconocimiento y descripción de los procesos implicados, cuyos resultados sentarán las bases para futuros estudios más pormenorizados y ambiciosos.

## 2. Fuentes y metodología

### 2.1. LA FUENTE DE DATOS PRINCIPAL

La principal fuente en que se basa este trabajo es la encuesta sobre vivienda realizada por el Instituto de Desarrollo Regional de la UGR en el año 2008 por encargo del Ayuntamiento de Granada<sup>3</sup>. Esta encuesta se insertaba en un informe más amplio sobre población y viviendas en Granada (Ferrer y Jiménez, 2009), que formaba parte de los trabajos de información realizados para la formulación del planeamiento urbanístico municipal, y partía de forma muy acertada de que los procesos demográficos y residenciales no pueden estudiarse en Granada sin tener en cuenta la dimensión metropolitana que ha alcanzado la ciudad.

La encuesta comprende cuatro bloques de preguntas relativas a trayectoria residencial familiar, estado de la vivienda actual, expectativas de cambio y preferencias residenciales (con particular atención al caso de los jóvenes). Se incluyeron también los datos de clasificación propios de toda encuesta sociológica. En este trabajo nos limitamos a profundizar sobre lo ya realizado para el informe entregado al ayuntamiento, concretamente nos centramos en el análisis del primer bloque de preguntas.

Realizada durante los meses de junio a diciembre del mismo año 2008, se dirigió a personas de 18 años o más que habitaban en Granada capital y el resto de su área metropolitana. El tipo de muestreo fue bietápico estratificado, con las secciones censales como primera unidad de selección mediante muestra aleatoria simple con probabilidad proporcional al tamaño de la población en la sección censal<sup>4</sup> y al hogar como segundo nivel a partir de una muestra aleatoria de viviendas dentro de la sección<sup>5</sup>. El acceso a las viviendas se hizo a partir de sendas relaciones de hogares: la lista de localizaciones de viviendas que mantiene el Ayuntamiento de Granada y la lista de viviendas del Catastro en el caso de la corona metropolitana. Una vez que se accedía a

.....  
3 Agradecemos al Ayuntamiento de Granada el permiso dado para explotar esta encuesta con fines de investigación. Aunque la encuesta pertenece al Ayuntamiento, nos referiremos a ella por el instituto de investigación que la realizó, el IDR.

4 Con objeto de hacer más preciso el muestreo las secciones censales se consideraron agrupadas en unos estratos que resumían las características socioeconómicas de los mismos pues éstas podían influir en los resultados de la encuesta. Tales estratos fueron construidos a partir de un análisis de conglomerados con datos censales del año 2001 de los municipios de interés para el estudio.

5 Dentro de cada sección seleccionada se tomaban al azar 20 viviendas.

la vivienda, los individuos encuestados se seleccionaban en función de cuotas de edad y sexo en proporción a la distribución de ambas variables en la población.

El tamaño de la muestra -calculado para los niveles de confianza y precisión habitualmente utilizados en este tipo de encuestas- fue para Granada capital de 1.529 hogares y para el caso de la corona de 893. Efectivamente, se terminaron encuestando 1.473 y 890 hogares respectivamente.

Aunque la encuesta se diseñó y desarrolló para determinar necesidades de viviendas, el volumen y las características de los datos manejados en la misma nos permite conocer trayectorias de movilidad residencial internas al área metropolitana. A nuestro entender, se trata de un elemento ineludible en el análisis de la sostenibilidad urbana y social de las ciudades españolas insertas en un proceso de desarrollo metropolitano, y entre ellas la de Granada. Dejamos para otra ocasión en análisis de las tendencias en base a expectativas y preferencias de cambio en el futuro.

## 2.2. FUENTES SECUNDARIAS

A la hora de analizar la evolución de los cambios de vivienda en la aglomeración metropolitana, el Censo de Población y Vivienda constituye una referencia crucial. Los dos últimos -1991 y 2001-, incorporan una pregunta referida al lugar de residencia en una fecha fija que es la del censo anterior. Esta pregunta nos sirve de base para comparar el proceso de desarrollo del fenómeno metropolitano a lo largo de un periodo de casi 30 años.

Para analizar la evolución de la movilidad residencial interna al municipio de Granada contamos con los resultados de la encuesta realizada por el CEOTMA en 1981 sobre movilidad recurrente y no recurrente (CEOTMA, 1981). Puesto que solo hemos podido disponer de las matrices de movilidad publicadas por otros autores (Pérez Alcaide *et al*, 1989; Bosque *et al*, 1991), para poder comparar con los resultados de la encuesta IDR, hemos tenido que partir de varios supuestos que se explican más adelante y realizar un sencillo esquema de división de la ciudad en tres grandes unidades urbanas para que se acomodase de forma aproximada a la división del espacio urbano realizada en aquel trabajo a la vez que tuviese en cuenta la situación y los datos más recientes. Este esquema intenta evitar, además, los posibles problemas de significación estadística que sin duda aparecerían de utilizar un mayor número de unidades urbanas.

## 2.3. LA DELIMITACIÓN DEL ÁREA METROPOLITANA COMO ENTORNO UNITARIO DE ESTUDIO

El Plan de Ordenación de la Aglomeración Urbana de Granada, aprobado por el Decreto 244/1999 de 27 de diciembre, contempla un ámbito metropolitano conformado por 32 municipios. Sin embargo, en este trabajo se ciñe el área a lo que podría ser un primer anillo de interrelaciones conformado por 24 municipios y que hoy por hoy, constituye tanto el verdadero mercado unitario de trabajo y vivienda que se genera en torno a la ciudad, como el origen del grueso de los desplazamientos pendulares que cada día se producen entre los municipios metropolitanos y, especialmente, en dirección a Granada.

El área metropolitana definida y delimitada de tal forma es el ámbito en que sus habitantes se mueven cotidianamente y pueden cambiar de trabajo o de vivienda sin que la ubicación de su anterior vivienda o trabajo se vean necesariamente alterados. Este

ámbito no tiene límites administrativos fijos, lo que lo define como metropolitano es que tiende a superponerse y a superar las fronteras municipales de los asentamientos de población que lo conforman. Además, tiende a expandirse en el territorio con los cambios en las infraestructuras y los sistemas de transporte y los hábitos de movilidad de sus habitantes. Por último, su extensión es puramente probabilística, abarca aquellos espacios donde un número suficientemente representativo de personas y hogares considera que es razonable cambiar de trabajo sin cambiar de vivienda y cambiar de vivienda sin cambiar de trabajo.

Para la construcción de dichas áreas metropolitanas se parte de los ámbitos delimitados a partir de la movilidad cotidiana por razón de trabajo (Feria y Susino, 2005). Ámbitos funcionales en que la cohesión interna se produce exclusivamente a través de los mercados de trabajo. El paso siguiente es analizar la movilidad residencial para delimitar áreas metropolitanas donde se verifique una doble unidad funcional, de los mercados de trabajo y vivienda. Esto se ha realizado partiendo del análisis de las matrices de movilidad residencial entre todos los municipios del área más amplia y dentro de cada municipio, según el censo de 2001 (Feria et al., 2008).

Se incluyen como plenamente metropolitanos los municipios cuyo mercado de vivienda ha alcanzado un cierto umbral que nos permite identificarlo como supra-municipal, metropolitano. Como resultado de aplicar este criterio, los 24 municipios integrantes del área metropolitana de Granada como mercado unitario de vivienda y trabajo son: Albolote, Alfacar, Alhendín, Armilla, Atarfe, Cájar, Cenes de la Vega, Cúllar Vega, Churriana de la Vega, Gójar, Granada, Güevéjar, Huétor Vega, Jun, Maracena, Monachil, Ogijares, Otura, Peligros, Pulianas, Santa Fe, La Zubia, Las Gabias y Vegas del Genil<sup>6</sup>.

### 3. El proceso de suburbanización: su evolución

A la hora de analizar la evolución reciente de la movilidad residencial en el entorno metropolitano -tres últimos decenios-, nos interesan varios aspectos. De un lado, conocer la progresión e intensidad de la movilidad entre municipios, especialmente la que se traduce en intercambios entre Granada y los municipios pertenecientes a la corona. Por otro, conocer los cambios de residencia que se producen dentro de un mismo municipio<sup>7</sup>. En este epígrafe nos centramos en el análisis de la movilidad intermunicipal, aunque esté presente la movilidad intramunicipal.

En la tabla 1 comprobamos la evolución de esta movilidad desde 1981 utilizando para los dos primeros periodos los censos de 1991 y 2001 y para el último la encuesta IDR. Las preguntas censales utilizadas se refieren al lugar de residencia cuando se hizo el censo anterior. Los datos de la encuesta se elaboran para hacerlos comparables con esa

6 Para más información sobre el procedimiento seguido en la delimitación del área, ver Feria et al., 2008. Posteriormente hemos perfeccionado este procedimiento de delimitación, utilizando lógica difusa, pero aun no se había desarrollado cuando se diseñó la encuesta del IDR de 2008 (ver Susino y Barrena, 2010).

7 Se excluyen en este apartado otro tipo de cambios de residencia que también afectan a la aglomeración, aquellos que se producen en relación al territorio exterior, ya sea con otras partes de la provincia, Andalucía, España o con el extranjero.

pregunta de los censos: se trata de poner en relación la residencia en el momento de la encuesta con la que se tenía diez años antes (en 1997, puesto que la encuesta se realiza durante el 2008). Antes de adentrarnos en su interpretación, cabe una apreciación inicial respecto a los datos manejados. Las cifras no reflejan la totalidad de los cambios de vivienda, ya que solo se refieren a la situación residencial en un determinado momento en comparación con otra fecha anterior. En este sentido, no quedan reflejados los cambios de residencia sucedidos entre ambas fechas. Tampoco se contabiliza la movilidad de los menores de 10 años ya que no pudieron contestar dónde se encontraban 10 años atrás, fecha de referencia para calcular la movilidad entre periodos intercensales. Sin embargo, hay una diferencia con la encuesta IDR, que los encuestados en 2008 son los mayores de 18 años, por lo que en comparación con los censos la encuesta registra un menor volumen de movimientos: de menor número de personas y de mayor edad, subestimando la movilidad en comparación con los censos.

Aunque la cifra de los cambios residenciales efectivamente realizados es más elevada, la lectura de la tabla sí permite extraer algunas consideraciones acerca del proceso de suburbanización desde los años 80 y su evolución en términos comparables.

Así, la totalidad de movimientos residenciales ha aumentado considerablemente entre 1980 y 2008. En el segundo periodo el total de cambios ya se había incrementado en un 37% con respecto a los registrados en la década de los 80. En el último intervalo, este aumento alcanza el 60%. Sin embargo, si compartimentamos el análisis de la movilidad partiendo de cuál es su origen y cuál su destino, advertimos distintos efectos y tendencias.

Los trasvases intermunicipales, que representaban un 20% del total en el periodo 1981-1991 incrementan su peso a lo largo de las tres décadas. Entre 1998-2008 ya representaban cerca del 40%. Destaca por tanto la progresiva dimensión metropolitana del mercado de vivienda en el ámbito considerado. Los cambios que se originan en Granada y tienen como destino la corona crecen en más de diez puntos porcentuales comparando los que acontecen a principios de los años 2000 y los producidos en los años 80.

TABLA 1. MOVILIDAD RESIDENCIAL EN LOS TRES ÚLTIMOS DECENIOS

DESTINO	ORIGEN	1981-1991	1991-2001	1998-2008
Granada	Intramunicipales	54.980	56.756	52.333
	Desde la corona	2.159	1.699	6.774
Corona	Intramunicipales	16.910	32.481	38.326
	Intermunicipales	3.445	5.939	12.907
	Desde Granada	12.654	27.312	36.721
Total cambios de vivienda		90.148	124.187	147.061

Fuente: Censos de Población de 1991 y 2001 y encuesta del Instituto de Desarrollo Regional de 2008.

Sin embargo, y aunque este tipo de movilidad es el más característico de los procesos de suburbanización, los cambios de residencia que se dan entre otros municipios

del área también indican en qué medida el entorno estudiado se está convirtiendo en un mercado unitario, en una red que aúna interrelaciones diversas y no se nutre de cambios en una única dirección. La movilidad entre municipios de la corona se ha cuadruplicado con respecto al inicio y, en el último periodo 1998-2008, se observa un fuerte aumento de la movilidad que se inicia en la corona y se tiene como destino la capital. Mientras que en los años noventa por cada movimiento en esa dirección se producían 16 en dirección contraria, de Granada hacia la corona, la estimación basada en la encuesta del IDR muestra que esa relación ha podido bajar hasta 1:5.

Así, observamos que mientras crece el carácter metropolitano de la movilidad se está produciendo un incremento de los movimientos de “vuelta” a la ciudad central. Aunque conviene matizar esta afirmación, pues la relación entre los movimientos que tienen como destino la corona y los internos a Granada sigue descendiendo debido a la disminución de estos últimos. Es decir, que este incremento de la movilidad hacia Granada no debe entenderse como un retroceso del proceso de suburbanización sino como consecuencia de la consolidación del mercado de vivienda metropolitano.

#### 4. Movilidad residencial e inmigración en el periodo 1998-2008

En el apartado anterior, comprobábamos el estado y consolidación del área metropolitana de Granada. Sin embargo, también comentábamos que para poder analizar esta evolución en perspectiva histórica, se trataban cambios efectuados comparando dos fechas concretas, obviando la totalidad de los cambios realizados a lo largo del periodo, dado que esa información no es investigada por los censos. Ahora, analizamos la totalidad de cambios de vivienda realizados entre 1998 y 2008, totales que disponemos gracias a la información que ofrece la encuesta realizada por el Instituto de Desarrollo Regional.

En la tabla 2 observamos que tomando tales referencias intermedias, el total de cambios es sustancialmente mayor al presentado en la tabla 1, casi un 30% más alto, de forma que la media de cambios de residencia internos es de 0,51 por persona, aunque los que cambian lo hacen de media 1,11 veces.

La divergencia en los totales de las tablas 1 y 2 se debe a dos factores. En primer lugar, a la movilidad interna de los inmigrantes, de las personas que en 1997 no vivían todavía en el área pero que se han movido internamente tras haberse instalado en el área, puesto que no aparecen en la tabla 1 y sí protagonizan cambios incluidos en la tabla 2. En segundo lugar, a que cerca de 30.000 personas cambiaron de vivienda más de dos veces dentro del área metropolitana. Más de la mitad no cambió durante el periodo, casi el 40% lo hizo una vez, pero un 8% lo hizo más de una vez (todo ello referido a la población de 18 y más años en 2008), con lo que este relativamente pequeño número de personas protagonizan la cuarta parte del total de los cambios de vivienda. Esta alta movilidad de determinadas personas no se ve reflejada en los datos censales, o cuando comparamos los lugares de residencia en dos fechas fijas.

TABLA 2. PERSONAS QUE CAMBIAN DE VIVIENDA Y NÚMERO DE CAMBIOS ENTRE 1998 Y 2008

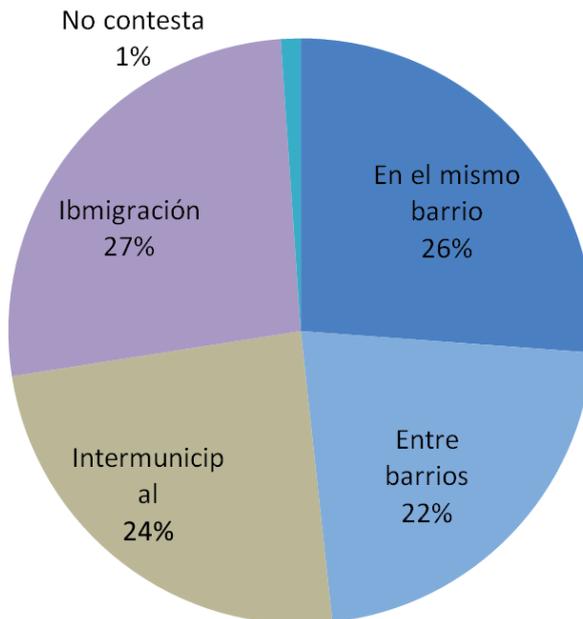
Nº CAMBIOS	PERSONAS	PORCENTAJE	CAMBIOS	PORCENTAJE
Ningún cambio	197.567	53,5		
Un cambio	142.437	38,5	142.437	74,9
Dos o más cambios	29.527	8,0	47.801	25,1
Total	369.531	100,0	190.239	100,0

Fuente: Encuesta del Instituto de Desarrollo Regional de 2008.

Por otra parte, antes de profundizar en el análisis de la movilidad intrametropolitana es necesario situarla en un contexto más amplio, incluyendo los movimientos provenientes de fuera del área, la inmigración.

De forma muy aproximada, se puede decir que la movilidad se divide en cuatro partes bastante parecidas, aunque llama la atención que la más importante corresponde a la inmigración, seguida por la movilidad intermunicipal, la que se produce entre barrios distintos y, por último, la que da en el interior de los barrios, tal como los identifican los propios encuestados cuando eligen esta opción en la pregunta correspondiente.

GRÁFICO 1: ÁMBITOS BÁSICOS DE LA MOVILIDAD METROPOLITANA ENTRE 1998 Y 2008



Fuente: Encuesta del Instituto de Desarrollo Regional de 2008.

Vemos que todas estas formas de movilidad son muy importantes, pero su peso no es el mismo en todas las zonas. Precisamente estas diferencias contribuyen no solo a reproducir las diferencias socioespaciales, sino a transformarlas. Analizarlas a nivel espacialmente más desagregado es, por tanto, una tarea básica para comprobar en qué medida la movilidad puede incidir en la reconfiguración social del área metropolitana. Un primer nivel de análisis nos lleva a distinguir entre el municipio central y la corona metropolitana. Pero ahora nos serviremos de tasas de movilidad calculadas para la totalidad del periodo y expresadas en tantos por cien, sobre la población de 18 años y más de ambos ámbitos (tabla 3).

TABLA 3. TASAS DE MOVILIDAD POR DESTINOS, SEGÚN EL LUGAR DE ORIGEN (%)

ORIGEN/DESTINO	GRANADA	CORONA	TOTAL
Mismo barrio	14,7	22,3	18,2
Otro barrio	24,5	4,9	15,4
Granada	0,0	21,9	10,2
Corona metropolitana	4,7	9,0	6,7
Resto provincia	4,0	4,2	4,1
Resto Andalucía	8,0	2,7	5,5
Otra comunidad	5,0	3,2	4,2
Extranjero	6,4	2,5	4,6
No sabe / no contesta	1,4	0,0	0,8
Total	68,8	70,7	69,7

Fuente: Encuesta del Instituto de Desarrollo Regional de 2008.

Si atendemos a la inmigración, ya hemos observado que supone un alto porcentaje con respecto al total de cambios que acontecen en la aglomeración, pero considerablemente superior en la capital que en la corona. Sumando los cuatro orígenes de los inmigrantes que hemos diferenciado, la tasa es del 23,4% en Granada, frente al 12,6% en la corona, casi el doble. Desagregadas estas tasas por orígenes, vemos que apenas hay diferencias en la inmigración proveniente del resto de la provincia, mientras que es mucho mayor en los demás ámbitos, especialmente en las que viene del resto de Andalucía y, en segundo lugar, de las provenientes del extranjero.

Nuestra hipótesis es que la inmigración se produce mayoritariamente a Granada, entendida como ciudad metropolitana. Una gran parte de los movimientos migratorios están ligados a motivos laborales, especialmente de la población extranjera (García Borrego, 2005), por lo que no es de extrañar que los nuevos habitantes tengan como

referencia el municipio en que se localiza la mayor parte del empleo del área metropolitana. Es necesario que estos inmigrantes vayan conociendo la ciudad y su dimensión metropolitana para que, en sucesivos cambios de residencia, vayan adoptando las pautas de movilidad metropolitanas de la población en su conjunto. Probablemente, en la inmigración de otros orígenes su conocimiento de esa dimensión sea mayor por cercanía (en el caso del resto de la provincia), pero también que sea una inmigración que ya tiene lazos con la ciudad; en particular, parte de la inmigración proveniente de otros lugares de España puede ser emigración de retorno.

El carácter unitario del mercado de vivienda se confirma al comprobar la importancia de la movilidad entre municipios. La tasa de movilidad intermunicipal es del 16,7% (el resultado de sumar las tasas de las filas que tienen por origen Granada y la corona, para el total del área). Cabe destacar que los trasvases se dan en mucha mayor medida desde Granada hacia la corona que en sentido contrario, consecuencia de un proceso de suburbanización creciente, pero que se complementa con un mayor grado de circularidad entre los municipios que conforman la aglomeración (lo que se advierte en los intercambios entre municipios de la corona).

Sin embargo, la movilidad con más peso sigue siendo la que se traduce en cambios dentro del propio municipio. Como vimos en el gráfico 1, cerca de la mitad de los cambios de residencia son intramunicipales. Sumados los cambios intra e inter barrios, la tasa de movilidad intramunicipal es casi del 34% en diez años. No obstante, resulta considerablemente más alta en Granada que en los municipios de la corona. Pero lo que llama la atención es la importancia de la movilidad intrabarrios en Granada. Casi el 38% de los cambios internos a Granada se producen sin cambiar de barrio, al menos en la percepción de los barrios que tienen los propios granadinos. Esto no es así en los pueblos de la corona porque en la mayoría de ellos sus habitantes identifican su pueblo como un único barrio o no señalan, salvo en contadas ocasiones que tienden a coincidir con entidades de población diferenciadas, diferencias de barrio.

Dado el peso de esta movilidad interna a Granada (cerca del 30% del total de cambios dentro del área), en los siguientes epígrafes nuestro interés girará en torno a su análisis y evolución. El desarrollo del fenómeno metropolitano no se reduce al proceso de suburbanización. Este debe entenderse en el marco de la movilidad metropolitana tomada en su conjunto, del que también forma parte la movilidad intramunicipal que pasamos a estudiar.

## 5. La movilidad residencial en el municipio de Granada entre 1998-2008

Nuestro domicilio, al igual que tantas otras cuestiones de la vida cotidiana, informa de algo más que de un lugar, una dirección. El domicilio no es solo un punto en el espacio físico de la ciudad, es también una posición con significado en la estructura social y urbana. Por ello, los movimientos entre una zona u otra, en el mismo barrio o los “no movimientos” de muchos habitantes, deben entenderse dentro de esta doble dimensión, física y social (De Pablos y Susino, 2011). El lugar de residencia afecta a la dirección e intensidad de los cambios y estos tienen efectos sobre la estructura urbana y social, sobre su transformación y reconfiguración.

A la hora de enfrentarnos al análisis de la movilidad dentro de Granada, surge entonces la necesidad de generar esquemas interpretativos del espacio urbano como espacio físico-social. Para ello, en este trabajo, hemos subdividido el municipio en tres grandes zonas: *casco histórico*, *ensanches de clases medias* y *barrios populares*. Este esquema es un punto de partida para estudios más pormenorizados y precisos en el futuro. Solo comprende tres tipos para asegurar la significación estadística de los datos resultantes de una encuesta de una muestra representativa<sup>8</sup>. La clasificación de la información sobre movilidad residencial de la encuesta del IDR, se ha realizado para los 34 barrios que contempla oficialmente el ayuntamiento, aunque no se encuestó en todos ellos. Los hemos agrupado en función de criterios que son tanto urbanos (la época de desarrollo y construcción de los barrios) como sociales (su composición por categorías socioeconómicas, tal como pueden investigarse a partir de los datos censales<sup>9</sup>). Pero dado su tamaño, las tres zonas no definen áreas homogéneas, sino tipos funcionales en el análisis.

Una vez realizada la agregación en zonas (ver tabla 4), seleccionamos los cambios totales de residencia intramunicipales registrados entre 1998 y 2008 y construimos una matriz origen/destino sobre el esquema en tres zonas. Analizamos tanto datos absolutos como relativos, mediante tasas de movilidad con respecto a la población habitante de cada zona. Por último, incluimos el peso que supone para cada área la inmigración y la movilidad desde la corona.

---

8 No obstante el diseño muestral, que parte de una estratificación de secciones censales en función de criterios de estructura social permite análisis más pormenorizados que no emprendemos aquí porque lo impiden los análisis comparativos con otra encuesta que realizamos en el epígrafe 6.

9 El análisis de la composición social y diversidad de las secciones censales que ha servido para hacer esta delimitación puede verse en de Pablos y Susino, 2011. Además, hemos denominado “ensanches” a una de las zonas para reforzar esta dimensión social, a pesar de que en Granada apenas se puede hablar de ensanches en sentido estricto (Isac, 2007).

TABLA 4. COMPOSICIÓN DE LAS ZONAS EN NUESTRO ESQUEMA SIMPLIFICADO DEL ESPACIO URBANO

ZONA	DENOMINACIÓN	BARRIOS MUNICIPALES INTEGRANTES
1	Casco histórico	Albaicín Centro-Sagrario San Matías-Realejo San Pedro
2	Ensanches de clase media	Bola de Oro Camino de los Neveros Camino de Ronda Carretera de la Sierra Castaño-Mirasierra Cervantes Fígares Pajaritos Plaza de Toros-Doctores-San Lázaro Rosaleda San Francisco Javier San Ildefonso
3	Barrios populares	Almanjáyar Angustias-Chana-Encina Bobadilla Campo Verde Cartuja Casería de Montijo Cercado Bajo de Cartuja Cerrillo de Maracena Fargue-Sacromonte Haza Grande Joaquina Eguaras Norte y Beiro Juventud La Cruz La Paz Lancha del Genil Parque Nueva Granada Rey Badis Zaidín-Vergeles

Fuente: elaboración propia.

Comenzando el análisis por las tasas (tabla 5) y retomando el apartado anterior, comprobamos altas tasas de movilidad interna a cada zona, incluso mayores de lo que advertía la tabla 3. Es más abultada en el casco histórico seguida de los barrios populares, pero en todos los casos esta movilidad es la más representativa. También vemos que los traslados entre zonas representan un menor porcentaje que la anunciada en el epígrafe 4. En este sentido, la agrupación de barrios realizada para construir nuestras tres grandes áreas debe tenerse en cuenta a la hora de analizar tales diferencias. Al abarcar más barrios y por tanto más extensión, la tasa de movilidad interna aumenta y la de trasvases entre zonas disminuye con respecto a la tabla 3, cuyos datos se toma-

ban a un nivel más desagregado, pues se referían a movimientos internos en unidades más pequeñas, los barrios.

La movilidad cuyo origen se encuentra en la corona, supone un mayor peso con respecto a la población en los ensanches medios y en los barrios populares (4,7% y 4,6% respectivamente). Es menor en el casco histórico, aunque en ninguna zona llega a sobrepasar el 5%.

Los movimientos que sí tienen un mayor efecto en las tres áreas son los que proceden de fuera de la aglomeración. Cuando se trata de inmigración, el casco histórico es la zona que más nota la llegada de nuevos habitantes (26,6 movimientos inmigratorios por cada cien habitantes). Las tasas de inmigración durante el periodo son más altas en todas las zonas que las tasas de movilidad entre zonas, aunque, de nuevo, habría que ser cautelosos dada la agrupación de barrios realizada y su consiguiente efecto distorsionador sobre las tasas.

TABLA 5. TASAS DE MOVILIDAD POR ZONAS DE GRANADA DE DESTINO, SEGÚN EL ÁMBITO DEL CAMBIO (%)

	CASCO HISTÓRICO	ENSANCHES MEDIOS	BARRIOS POPULARES	TOTAL
Internos	30,6	22,9	25,7	25,4
Entre zonas	15,6	12,6	10,5	12,2
Desde la corona	2,7	4,7	4,6	4,4
Inmigración	26,6	18,2	20,3	20,5

Fuente: Encuesta del Instituto de Desarrollo Regional de 2008.

Sin embargo, a pesar de la influencia de la inmigración en la configuración de las zonas, si sumamos los cambios residenciales intra e inter zonales, la renovación de la estructura urbana en el periodo 1998-2008, sigue procediendo de la movilidad de sus propios habitantes. Por ello, vemos preciso analizar cuáles son las direcciones de los cambios y cómo se distribuyen los movimientos entre casco, ensanches y barrios.

Tomando los datos absolutos y centrando el análisis en estos movimientos, observamos que se registran 74.029 movimientos internos (tabla 6). El 67,6% de los mismos corresponde a cambios dentro de la propia zona, es decir, confirmamos lo ya referido en párrafos anteriores: es más habitual trasladarse de vivienda dentro del mismo barrio o entre barrios colindantes. En números absolutos, los barrios populares son los que comprenden más movilidad interna.

En cuanto a los trasvases entre zonas, el casco histórico presenta más movilidad hacia los ensanches y los barrios populares, que al contrario. De hecho, estas dos zonas son destino de más cambios que los que se originan desde los mismos. Las entradas superan a las salidas en los ensanches de clases medias y en los barrios populares con saldos positivos de 2.627 y 1.232 respectivamente. El casco histórico, presenta la situación opuesta, con saldo negativo de 3.859, genera más salidas que entradas.

TABLA 6. MOVILIDAD INTRAMUNICIPAL POR ZONAS DE ORIGEN Y DESTINO EN EL PERIODO 1998-2008 (DATOS ABSOLUTOS)

ORIGEN/ DESTINO	CASCO HISTÓRICO	ENSANCHES MEDIOS	BARRIOS POPULARES	TOTAL
Casco histórico	10.125	4.921	4.095	19.141
Ensanches medios	2.569	18.108	4.783	25.460
Barrios populares	2.588	5.058	21.782	29.428
Total	15.282	28.087	30.660	74.029

Fuente: Encuesta del Instituto de Desarrollo Regional de 2008.

Sin embargo, aunque conocemos lo acontecido en la última década, nos preguntamos en qué medida estas tendencias son novedosas o responden a fenómenos ya iniciados en el pasado y originados a consecuencia de la expansión metropolitana.

## 6. Un intento de análisis de la evolución de la movilidad intramunicipal

Para contestar las preguntas anteriores, requerimos de datos comparables a los que disponemos en la actualidad (encuesta IDR). Sin embargo, la información sobre movilidad intramunicipal es únicamente accesible mediante encuesta, siendo poco abundantes los estudios con tal nivel de desagregación de datos. Los censos de población no permiten analizar los cambios intramunicipales por orígenes y destinos y el Padrón de Habitantes no ha sido, en general, utilizado con estos fines salvo en contados casos, donde se han explotado las variaciones de domicilio intramunicipales.

Para hacer una comparativa histórica, si contamos con una encuesta realizada durante los años 80 por el Centro de Estudios de Ordenación del Territorio y Medio Ambiente (CEOTMA). El estudio versaba sobre distintas formas de movilidad (recurrente y no recurrente) en distintas áreas urbanas españolas en expansión, entre ellas Granada. Respecto a la movilidad no recurrente (residencial), se analizaban los cambios desde 1960 pero también se preguntaba por la movilidad anterior a esa fecha, lo que hace de esta encuesta una rica fuente de información para nuestros objetivos.

El número de encuestas efectuadas fueron 3.500. De ellas, 2.552 correspondían a la ciudad y el resto a municipios de la corona. Suponemos que el tipo de muestreo llevado a cabo fue aleatorio simple, pero no tenemos corroboración para esta afirmación. Las zonas en las que se dividió el municipio de Granada eran nueve y cada una recibió una denominación que incluía la dimensión social como criterio de clasificación. Así, aunque existe la posibilidad de comparar nuestros resultados con los encontrados por el CEOTMA en la década de los 80, antes debemos modificar tal zonificación y hacerla adaptable a nuestro esquema interpretativo del apartado anterior.

Por ello, hemos agrupado las zonas que comprendía la encuesta del CEOTMA en las tres áreas: casco histórico, ensanches medios y barrios populares. Por la construc-

ción inicial de la que partía la encuesta de 1980, algunas zonas resultaban conflictivas a la hora de decidir su encuadre en una u otra, en concreto, una zona que comprendía una parte importante del casco histórico (barrios de Duquesa y Magdalena) pero también desarrollos más recientes de la zona entre Gran Capitán y Fuente Nueva. Finalmente se decidió incluirla en la zona de ensanches medios. El ajuste en el resto de zonas es bastante aproximado.

Una vez realizada la agrupación, hemos ponderado los datos con respecto a la población total mayor de 18 años residente en el municipio<sup>10</sup> y el número de encuestas efectivamente realizadas en el mismo contexto (ciudad de Granada). Sin embargo, debido a la dificultad en la clasificación y a la complejidad añadida por desconocer los factores de ponderación realmente aplicables, los resultados deben leerse e interpretarse con precaución.

Es, por tanto, muy difícil estimar la evolución de la movilidad intramunicipal en Granada a partir de fuentes tan dispares como las aquí utilizadas. No obstante, teniendo en cuenta la necesidad de tomar estas estimaciones con la debida precaución, presentamos a continuación los resultados obtenidos:

- Con anterioridad a 1960 la encuesta del CEOTMA (tras nuestras ponderaciones) arroja un total de cerca de 50.000 cambios de vivienda. Esta cifra corresponde a los que vivían en la ciudad en 1981, por lo que no recoge la movilidad de los que, entre ambos años, murieron emigraron o inmigraron. Tomando como denominador la población de 1960 y teniendo en cuenta que se trata de un periodo abierto, se puede estimar que la movilidad en los años 50 pudo acercarse al 20%.
- Entre 1960 y 1980 a partir de la misma encuesta se obtiene en torno a 72.500 movimientos para un periodo de 20 años. La media para cada una de las dos décadas comprendidas sería superior al 25%. Aunque seguramente la cifra real fuese inferior en los años sesenta y superior en los setenta.
- En las dos décadas siguientes los datos disponibles provienen de los censos, con las peculiaridades ya señaladas antes (no son cambios lo que registran sino personas que han cambiado comparando el lugar de residencia en dos fechas sucesivas). De esos datos se deducen unas tasas ligeramente por encima del 28%, pero si estimásemos el total de cambios teniendo en cuenta lo dicho en el epígrafe 4 sobre las diferencias entre número de cambios y de “cambiantes” en el periodo siguiente, las tasas se situarían por encima del 35%. Además, hay que señalar que, aunque en ambas décadas son muy parecidas, la movilidad de los granadinos se incrementó si a los cambios internos al municipio le sumamos los de salida a la corona metropolitana (que se duplicó).
- En el último periodo, 1998-2008, de acuerdo con la encuesta del IDR, la movilidad interna al municipio de Granada se mantendría en torno al 35%, a pesar del continuo incremento de las salidas hacia la corona metropolitana.

Centrándonos ahora en el análisis de los cambios residenciales registrados entre zonas, vemos que la movilidad municipal registrada anterior a 1960, es reflejo de una morfología urbana bien distinta a la actual. Si observamos la tabla 7, la mayor parte de intercambios se da en el casco histórico pero esto es debido a que la ciudad se configu-

10 La población se ha extraído a partir del Censo de población y vivienda de 1981.

raba en torno a los barrios que comprende el casco, donde aún residía la mayor parte de población de Granada. De ahí que la movilidad dentro de la zona represente cerca del 43% del total de cambios y que tanto ensanches como barrios populares originen cambios en dirección al casco más que a las otras zonas.

Sin embargo, también observamos cómo el propio casco comienza a vaciarse pues no compensa con las entradas las salidas que genera. El saldo negativo es de 18 puntos porcentuales, lo que representa cerca de 9.000 salidas netas en dirección a otras zonas. Estas salidas se dirigen, sobre todo, hacia los ensanches de clases medias, aunque también hacia los barrios populares, pero en menor medida. Esto se debe a que la delimitación de barrios populares y ensanches se ha realizado sobre la realidad actual, cuando antes de 1960 apenas habían empezado a desarrollarse muchos de los barrios que comprenden cada zona en la actualidad. Por ejemplo, la barriada del “Generalísimo” en el Zaidín es de los años 50, pero se situaba en su mayor parte en terrenos que entonces eran de Armilla. De la segunda mitad de los 50 es la barriada de Las Angustias, primera de las que formarán La Chana.

De hecho, los datos de la misma tabla 7 advierten de este incipiente desarrollo urbano. Si los saldos entre entradas y salidas son negativos para el casco, ensanches y barrios populares presentan la situación contraria, es decir, comienzan a recibir población, mayoritariamente de los barrios clásicos de Granada.

TABLA 7. MOVILIDAD RESIDENCIAL INTRAMUNICIPAL ANTERIOR A 1960 (PORCENTAJES SOBRE EL TOTAL)

ORIGEN/DESTINO	CASCO HISTÓRICO	ENSANCHES MEDIOS	BARRIOS POPULARES	TOTAL
Casco Histórico	42,8	18,2	9,9	70,9
Ensanches medios	7,9	9,1	3,7	20,7
Barrios populares	1,7	1,2	5,5	8,4
Total	52,5	28,4	19,1	100,0

Fuente: elaboración propia a partir de la encuesta realizada por el CEOTMA.

Durante el periodo comprendido entre 1960 y 1981 (tabla 8), la movilidad intramunicipal es, como ya hemos señalado, mayor tanto en términos absolutos como relativos. Sin embargo, los cambios se presentan más distribuidos entre zonas, puesto que la ciudad está en pleno crecimiento urbanístico. Tanto ensanches como barrios se encuentran más poblados que antes de 1960 lo que se traduce en mayor presencia de ambas zonas en términos relativos. De nuevo, los traslados de domicilio dentro de la misma zona suponen un alto porcentaje sobre el total (un 53% frente al 57% en el periodo anterior), pero con un ligero descenso que se deriva del intenso proceso de desarrollo urbano que experimenta Granada en esos años.

El casco histórico sigue presentando saldos negativos: ligeramente por encima de 20 puntos porcentuales sobre un porcentaje muy inferior, ya que el casco histórico había perdido peso demográfico en el conjunto de la ciudad. Se puede estimar en más de

15.000 personas el saldo negativo del periodo. De hecho, las salidas hacia ensanches y barrios populares son casi tan numerosas como los movimientos dentro del propio casco. El vaciamiento del centro histórico, se presenta a la vez que el resto de zonas registra saldos positivos y moviliza menos efectivos hacia el casco. Si los cambios que registraban ensanches y barrios antes de 1960 tenían como destino mayoritario la Granada histórica, durante las décadas de los sesenta y setenta se invierte la tendencia. Los ensanches expulsan más población hacia los barrios populares y viceversa. Es decir, son zonas que se encuentran en expansión y ganan representatividad durante los dos decenios.

TABLA 8. MOVILIDAD RESIDENCIAL INTRAMUNICIPAL EN 1960-1981 (PORCENTAJES SOBRE EL TOTAL)

ORIGEN/DESTINO	CASCO HISTÓRICO	ENSANCHES MEDIOS	BARRIOS POPULARES	TOTAL
Casco Histórico	19,0	14,8	13,5	47,3
Ensanches medios	5,1	18,4	7,5	30,9
Barrios populares	2,0	4,5	15,2	21,8
Total	26,1	37,7	36,2	100,0

Fuente: elaboración propia a partir de la encuesta realizada por el CEOTMA.

Estas tendencias –vaciamiento del casco histórico, aumento de la movilidad en términos absolutos y saldos positivos para ensanches de clases medias y barrios populares– las comparamos ahora con la información que tenemos sobre el periodo 1998-2008 para comprobar que continúan vigentes, aunque variando en algunos aspectos. Para ello presentamos la tabla 9, que es la misma que la tabla 5 del epígrafe anterior, solo que expresada en porcentajes para facilitar su comparación con las dos que acabamos de comentar.

La zona en que se registra mayor movilidad interna deja de ser el casco histórico, como consecuencia de la pérdida de peso de su población en el conjunto de la ciudad. En este periodo son los barrios populares los que presentan más cambios con origen y destino en la misma zona, porque son los más poblados. Sin embargo, el casco histórico sigue presentando saldos negativos, de forma continuada, aunque ahora representen solo 5 puntos porcentuales de diferencia y 1.500 personas en números absolutos. Una cantidad mucho menor que en etapas anteriores (la quinta parte de cada uno de los dos decenios que comprende el periodo 1961-1980), lo que se debe a dos factores: que la zona histórica tiene un volumen absoluto mucho menor de población, lo que lógicamente da lugar a menos salidas, y que actualmente parece registrar una cierta atracción de población que elige esta zona para vivir. En contraste, las otras dos zonas -ensanches de clases medias y barrios populares- siguen manteniendo saldos positivos, aunque modestos. En parte esto se debe a que los movimientos internos a las zonas han aumentado mucho, hasta suponer un 68% del total.

TABLA 9. MOVILIDAD RESIDENCIAL INTRAMUNICIPAL EN 1998-2008 (PORCENTAJES SOBRE EL TOTAL)

ORIGEN/DESTINO	CASCO HISTÓRICO	ENSANCHES MEDIOS	BARRIOS POPULARES	TOTAL
Casco Histórico	13,7	6,6	5,5	25,9
Ensanches medios	3,5	24,5	6,5	34,4
Barrios populares	3,5	6,8	29,4	39,8
Total	20,6	37,9	41,4	100,0

Fuente: elaboración propia a partir de la encuesta IDR 2008.

Por lo demás, debemos recalcar que esta evolución debe contemplarse en el marco más general de la movilidad metropolitana, dominada por el continuo crecimiento del proceso de suburbanización. Desgraciadamente, la encuesta no permite analizar las salidas a la corona metropolitana diferenciando por barrios o zonas de origen.

## 7. Conclusiones

A lo largo del presente trabajo, hemos intentando conocer las tendencias presentes en torno a la movilidad residencial metropolitana. También hemos esbozado un primer esquema de análisis que permitirá, más adelante, un estudio más exhaustivo y en perspectiva histórica de estos cambios de vivienda cuando se dan dentro del municipio de Granada. Conocer ambos aspectos, que forman parte de un proceso que solo tiene sentido a escala metropolitana, es imprescindible para evaluar cómo afecta la movilidad residencial a la reconfiguración social del espacio urbano, a su sostenibilidad urbana y a su cohesión social.

Así, en lo que respecta a nuestro primer objetivo, advertimos que el proceso de suburbanización, aunque consolidado en la actualidad, continúa en expansión. Efectivamente, la aglomeración funciona como mercado de vivienda unitario, con continuos trasvases entre municipios, sobre todo con origen en Granada y destino en la corona. También señalábamos la relevancia que están adquiriendo los cambios entre municipios de la corona o los movimientos desde allí hacia la capital.

Sin duda, la creciente movilidad interna al área y la diversificación de destinos dentro de la misma son datos de gran importancia para la sostenibilidad social y urbana del modelo. Granada no puede entenderse aislada de la corona porque es tanto parte como consecuencia del entorno más amplio en el que se inserta. Conformar, junto con la corona, un área metropolitana y a partir de ella evoluciona y modifica su estructura. La suburbanización (o periurbanización, como suele denominarse en los países francófonos, que es la expresión que utiliza Donzelot) está asociada a la ciudad dispersa, forma urbana sobre la que ya hay una considerable literatura que pone en cuestión su sostenibilidad medioambiental y funcional (Monclús, 1998). Sin embargo, se ha prestado menor atención a su sostenibilidad social, íntimamente ligada a otros tipos

de movimientos que se dan en el área, pero cuyo estudio requiere el análisis de las características sociales de quienes se desplazan.

En lo que respecta al segundo foco de interés, centrado en la movilidad dentro del municipio de Granada, comprobamos que esta ha crecido en términos absolutos y relativos a lo largo de las últimas décadas. También la ciudad ha ido expandiendo sus límites transformando, con ello, su estructura urbana física y social. Los ensanches medios y los barrios populares han ido creciendo, en gran parte, potenciados por cambios de residencia con dirección a estas zonas y con origen en el casco histórico. Si antes de 1960, esta zona clásica era la más “movil”, hoy se registra mayor movilidad dentro de los barrios populares (intra e interbarrios). No obstante los modestos saldos positivos que mantienen estas zonas no compensan las salidas asociadas al proceso de suburbanización.

Asistimos, por tanto, a un progresivo vaciamiento del casco histórico, pero también, del conjunto de la ciudad central. Esta tendencia solo se ve compensada por la recepción de mayor volumen de inmigración, de muy diversos orígenes, frente a la corona. Es necesario un estudio detallado de la inserción de estos colectivos en la ciudad consolidada, porque dependiendo de cómo se realice pueden contribuir a una mayor segregación social en el espacio urbano o a mantener la cohesión social y contrarrestar la insostenibilidad urbana del proceso de suburbanización.

Hay indicios de cierto proceso de “retorno” a la ciudad central que se manifiesta en el aumento de los flujos hacia la ciudad central y en las menores pérdidas del casco histórico, compensadas por flujos de entrada algo más intensos. No obstante, no hay evidencias, como se pone de manifiesto en la tesis doctoral de Ricardo Duque (2011) sobre el Albaicín, de que asistamos a procesos de gentrificación en su sentido clásico. En todo caso, hay una cierta revalorización de las zonas centrales que podría ayudar a la sostenibilidad física del desarrollo urbano, pero que si conllevara el desplazamiento de la población originaria de los barrios afectados produciría un aumento de la segregación social.

Por último, existe una tendencia que prevalece en el tiempo y en el espacio analizado: la mayor movilidad dentro del entorno más inmediato, dentro del mismo barrio o zona. Esta tendencia, puede entenderse, tentativamente, como preferencia por el propio barrio, pero también como barrera o constricción, relacionada con una baja movilidad social. En todo caso, al margen de hipótesis que deberán ser contrastadas en el futuro, esta movilidad intrabarrios mantenida, y posiblemente incrementada en el tiempo, ofrece oportunidades para una planificación urbana más sostenible, tanto en el plano social como físico-medioambiental.

Aunque se han presentado tendencias evolutivas, quedan cuestiones pendientes y precisiones necesarias. Dado el nivel de desagregación de los datos y la escasez de estudios con los que comparar, aun debemos afinar los esquemas interpretativos esbozados en este trabajo. En la medida en que vayamos avanzando, también ahondaremos en aspectos poco analizados aquí, como la “inmovilidad”, las características socio-demográficas de móviles y sedentarios o las preferencias y motivaciones que están detrás de los cambios residenciales.

## 8. Bibliografía

- CEOTMA (1981). *Encuesta sobre Movimientos de Población (Recurrentes y no Recurrentes) en la ciudad de Granada y su área de influencia*.
- BOSQUE, M. J.; FERNÁNDEZ GUTIÉRREZ, F.; BOSQUE SENDRA, J. y PÉREZ ALCAIDE, F. (1991). *Atlas social de la ciudad de Granada*. Granada: Caja General de Ahorros de Granada.
- DE PABLOS, J. C. y SUSINO, J. (2010). “Vida urbana: entre la desigualdad social y los espacios del habitar”. *Anduli*, 9, 119-143.
- DONZELOT, J. (2004). “La ville a trois vitesses: relégation, périurbanisation, Gentrification”. *Esprit*, marzo, pp. 14-39.
- DUQUE CALVACHE, R. (2011). *Procesos de gentrificación de cascos antiguos en España: el Albaicín de Granada*. Tesis Doctoral. Universidad de Granada.
- FERIA, J. M. y SUSINO, J. (2005). *Movilidad por razón de trabajo en Andalucía, 2001*. Sevilla: Instituto de Estadística de Andalucía.
- FERIA, J. M.; SUSINO, J.; PEDREGAL, B.; OLIVEIRA, G. de; VAHÍ, A. (coord.) (2008). *Migraciones y movilidad residencial en Andalucía, 1991-2001*. Sevilla: Instituto de Estadística de Andalucía.
- FERRER, A. y JIMÉNEZ, Y. (Dirs.) (2009). *Población, hogares y viviendas en el área metropolitana y en la ciudad de Granada. Situación actual y perspectivas de futuro*. Granada: Instituto de Desarrollo Regional de la Universidad de Granada.
- GARCÍA BORREGO, I (2005). “La construcción social de la inmigración: el papel de la Universidad”. En M. HERNÁNDEZ PEDREÑO y A. PEDREÑO CÁNOVAS (Coords.), *La condición inmigrante: exploraciones e investigaciones desde la Región de Murcia* (pp. 19-32). Murcia: Universidad de Murcia.
- ISAC, A. (2007). *Historia Urbana de Granada*. Granada: Diputación de Granada.
- MONCLÚS, F. J. (ed.) (1998). *La ciudad dispersa. Suburbanización y nuevas periferias*. Barcelona: CCCB.
- PÉREZ ALCAIDE, F.; CÓRDOBA ESTEPA, G. y FERNÁNDEZ GUTIERREZ, F. (1989). “Movilidad en el área urbana de Granada: desplazamientos por cambios de residencia”. En: Grupo de población de la A.G.E. *Análisis del desarrollo de la población española en el periodo 1970-1986*, Madrid: Síntesis, pp. 80-86.
- SUSINO, J. y BARRENA, E. (2010) “Propuesta de delimitación de las áreas metropolitanas andaluzas como espacios de vida”. Comunicación presentada en el *X Coloquio y Jornadas de Campo de Geografía Urbana*, Grupo de Geografía Urbana de la AGE, Oviedo, Santander, Bilbao, 28 de junio-3 de julio de 2010.

