

## INTRODUCCION

*El crecimiento urbano, signo de nuestro tiempo, ha impuesto nuevos cánones para la consideración científica, económica, política y, por supuesto, demográfica y estadística de la ciudad; cánones que han hecho pensar en distintas unidades espaciales, más amplias y complejas que la de la tradicional ciudad, encerrada en unos límites que la distinguían netamente del campo y que han dejado de existir.*

*La formación de esas unidades espaciales son, pues, un fenómeno moderno; tanto, que ni siquiera se ha unificado aún la terminología de estos conceptos, ni el concepto mismo. Así, en Gran Bretaña se impuso el término de conurbación, ideado por Patrick Geddes, aunque no en el sentido amplio y un tanto vago que éste le diera al fenómeno, que contemplaba ya en su tiempo, de engrandecimiento de las ciudades inglesas y de coalescencia de algunas áreas urbanas, lo que le movía a postular ciertas unidades de planificación y gobierno mucho más amplias que los counties, cuyos confines resultaban estrechos. El sentido que finalmente se acogió por los organismos estatales fue el más concreto, propugnado por el geógrafo Fawcett, de áreas continuas de edificación que no estaban separadas por espacios rurales, salvo en muy pequeña medida y con ciertas condiciones de cercanía y relación con la zona principal. En los Estados Unidos, en cambio, el desparramamiento urbano (urban sprawl) fue oficializado bajo la idea funcional de Area Metropolitana, término que evoca una zona de influencia mercantil y cultural ejercida por y desde una "ciudad madre". En la versión americana comprende toda la región en torno al centro urbano, integrada en sus funciones y necesaria para las mismas; a efectos prácticos, se traduce esta integración en que un porcentaje determinado de su población, no inferior al 15 por 100 de sus activos, trabaja en el área urbana y se desplaza diariamente en ida y vuelta desde su domicilio. En otras palabras, el Area Metropolitana, en su modelo estadístico, es la ciudad dentro de sus límites históricos y su área de*

commuters o personas que viven fuera de la ciudad y se desplazan a ella cotidianamente en los medios de transporte<sup>1</sup>. Recientemente se ha evolucionado en ambos países hacia un concepto que tiende a ser coincidente: en el Reino Unido, creando una Metropolitan Region en Londres, que desborda la London Conurbation al incluir su área de commuters; y, en los Estados Unidos, aplicando el concepto de Consolidated Areas o Areas Continuas o Soldadas para algunas zonas enormes de edificación continua, como las de Nueva York, Chicago y Los Angeles. Es también muy reciente la concepción de Area Metropolitana de Blumenfeld en que se restringe el área de commuters a aquélla en que se intensifica el fenómeno, al definirla como concentración de más de 500.000 habitantes que viven dentro de una superficie en que el tiempo de viaje desde la periferia al centro no dura más de cuarenta minutos en un medio de transporte.

En España se comenzó, por influencia terminológica de la conurbación Greater London, a hablar del Gran Madrid, Gran Barcelona, etcétera., llegándose a trazar delimitaciones y entes administrativos con estos nombres, pero sin grandes atribuciones efectivas, lo que las ha dejado inoperantes prácticamente. Finalmente, ha triunfado la denominación de Area Metropolitana, que ha empezado a emplearse oficialmente para aplicarla a Madrid, Barcelona, Valencia y Bilbao, pero sin que su concepto se haya definido con precisión. A urbanistas y geógrafos corresponde dar una definición clara de lo que pueda ser en España un Area Metropolitana.

El criterio que se ha adoptado aquí para determinar el Area Metropolitana de Valencia (AMV en lo sucesivo) ha tenido que ser improvisado en cierto modo y ha obedecido más a un impulso intuitivo que a una medida racional o numérica. En efecto, el inicio de estos trabajos, cuyos resultados tiene el lector en sus manos, fue una tarea de cátedra, de iniciación a la investigación, por la que se intentaba enseñar a una serie de alumnos bien dispuestos la técnica de recogida de datos y de su tratamiento estadístico, bajo la inspección de los profesores cuyo nombre encabeza cada uno de los capítulos que siguen. Pensado y hecho, y como no convenía aplazar los trabajos hasta tener una delimitación bien perfilada, se compuso un Area Metropolitana de Valencia que se pretendió, eso sí, atendida a criterios geográficos que superaran el concepto administrativo, ya consolidado, de la Gran Valencia, el cual resulta poco satisfactorio después del tiempo trans-

<sup>1</sup> En los países de habla inglesa se designó con las palabras commutation ticket al abono de ida y vuelta que tomaban los usuarios de trenes de cercanías y que tenían que viajar a la ciudad frecuentemente, consiguiendo así un descuento por viaje. De ahí pasó a designarse commuters a los usuarios y commuting al desplazamiento pendular diario de esa masa de viajeros.

currido y de las circunstancias sobrevenidas desde la fecha ya lejana de su constitución.

Se atendió de manera especial, aunque no estrictamente, al criterio de la continuidad de edificación, el cual mostró, como hace notar el profesor Cano García, un AMV cuyos ejes de crecimiento habían sido en el pasado las antiguas carreteras de Madrid, Barcelona y Llíria, así como, convendría añadir, las líneas del ferrocarril de vía estrecha que habían desarrollado los núcleos en torno a las estaciones de tráfico; en la actualidad, los ejes de crecimiento son las carreteras o autopistas modernas a Barcelona, Ademuz, Madrid, la autopista de Silla y la del Saler. Con sólo seguir este criterio, se hubiera delimitado un conjunto urbano muy extenso y con más de un millón de habitantes, debido a la coalescencia de la ciudad histórica con unos cuantos pueblos que, a su vez, han desbordado sus límites municipales. Pero, esto no obstante, hubiera dejado fuera amplias zonas suburbanas y urbanas relacionadas con Valencia por su gran porcentaje de habitantes que trabaja en la ciudad o que a diario o casi se desplaza a ella para hacer sus compras, para asistir a espectáculos y diversiones o para utilizar sus centros de enseñanza. Sin embargo, no se pudo atender de modo preciso a las áreas donde están domiciliadas masas de personas que se desplazan diariamente a Valencia, porque ello supondría unas estadísticas de las que se carece, ya que las que indican número de viajeros en trenes de cercanías y autobuses, al unir zonas densamente pobladas en general, no distinguen los viajeros de desplazamiento cotidiano de los ocasionales, ni comprenden tampoco a los viajeros en vehículo particular. No obstante, en algún grado ha servido para delimitar el AMV la intensidad media diaria de viajes que ha utilizado el profesor Cano, sobre quien recayó la dirección de los trabajos de cátedra mencionados. Otro criterio que empleó fue el demográfico de las densidades y de las tasas de crecimiento poblacional. A la superficie resultante se le agregó Almussafes y su vecina Benifaió con acertada previsión de un futuro inmediato, ya que el establecimiento de la factoría automovilística Ford revela ya, pese a lo reciente de su implantación, un acercamiento hacia el área de la capital y sobre todo un movimiento de reverse commuting, donde el flujo de trabajadores es desde el área residencial urbana al lugar de trabajo suburbano.

Gracias a esto se constituyó una especie de AMV provisional con la que empezar a trabajar. Y ya mediado el trabajo, fue tal el entusiasmo y la eficiencia de los estudiantes seleccionados que, hechas las comprobaciones útiles para valorar la tarea de recogida y su fidelidad, se vio que tal masa de datos podía aprovecharse para algo más que para un simple ejercicio docente y que podía dar lugar a una investigación seria acerca de la inmigración en el AMV. Por lo cual se decidió que

*cada uno de los profesores que habían controlado la labor estudiara alguno de los aspectos de la inmigración que más afectara a su afición. Y así se ha hecho, como comprobará el que siga leyendo. Pero claro está que el marco se hallaba ya trazado y era sumamente trabajoso el modificarlo. Realmente un estudio más especializado sobre lo que deba ser el AMV daría lugar probablemente a una delimitación algo distinta, pero no mucho. Seguramente habría que avanzar más por la carretera de Ademuz e incluir La Eliana, zona novísima de residencias secundarias de habitantes de la capital; habría que estudiar también si podía o no incluirse Sagunto, sobre todo con vistas al tiempo venidero y si la crisis económica actual no arruina la siderurgia saguntina y con ella la expansión urbana que Sagunto experimenta. Sin embargo hay que reconocer que, para los efectos pretendidos de averiguar el volumen, origen, distribución y efectos de la inmigración, el Area que ha quedado delimitada es suficientemente demostrativa a todas luces.*

*Sobre las migraciones internas en España hay todavía pocos estudios serios debido seguramente a la escasez o insuficiencia de estadísticas adecuadas y fiables. Esto conduce a tener que valorar los movimientos de población acudiendo a métodos indirectos, generalmente muy laboriosos, como son los saldos migratorios resultantes de comparar el crecimiento vegetativo con el real, o bien los más trabajosos, aplicables solamente a ciudades concretas, de examinar el origen y cantidad de inmigrantes dado el lugar de nacimiento de los habitantes actuales, que es el método seguido aquí. De él se puede decir que no es absolutamente exacto, puesto que comprende a los nacidos ocasionalmente fuera del AMV, pero de padres residentes en ella. Mas si no es exacto, es obviamente muy aproximado. También puede achacársele el no poder fijar la antigüedad de la inmigración.*

*Existen asimismo estudios sociológicos, hechos a base de encuestas, que habría que multiplicar, pero siempre que se hagan con espíritu objetivo y sobre hipótesis no teñidas de sentimentalismo o, lo que es peor, de interés de partido. Porque lo cierto es que sobre el tema se ha hecho mucha literatura, que incluso es mediocre o mala como tal literatura, a base de casos individuales dolorosos, patéticos, de inadaptación, de nostalgia, de desarraigo, de subempleo o desempleo, de vida miserable... Casos individuales que evidentemente existen, que pueden ser numerosos en muchos lugares, pero cuyas circunstancias difícilmente pueden generalizarse cuando se habla del AMV, donde, por ejemplo, los casos de inadaptación, de falta de integración en la sociedad por razones culturales o de lengua no existen prácticamente,*

*como no sea en alguno de los escasos inmigrantes africanos que tenemos. Aquel amontonamiento de recién llegados en busca de empleo que experimentó Valencia durante el quindenio de postguerra, en que los bajos salarios, la escasez relativa de empleo y la incapacidad de construcción de alojamiento barato al ritmo necesario produjo un extenso chabolismo que llegó a penetrar en la ciudad a través del cauce del río, terminó o se redujo, a pesar de la posterior intensificación de llegada de los foráneos, gracias al aumento general de los salarios reales y de empleo, la mejora de las condiciones económicas y el auge de la edificación de viviendas. Ciertamente, queda mucha gente a la que la falta de holgura económica obliga a vivir en condiciones de infraconsumo y de morada insuficiente, mísera y antihigiénica; gente a la que el ritmo de construcción no ha podido alcanzar aún, o que excede de los puestos de trabajo existentes. Son los casos más llamativos, y la crisis económica por la que atravesamos no parece que permita solucionar su problema en plazo breve. Pero junto a éstos se hallan aquéllos, mucho mayores en número, que han encontrado buenas condiciones de acogida o que han sabido abrirse paso hasta encontrarlas, que tienen unas posibilidades y una calidad de vida, unas oportunidades para ellos y para sus hijos y unos estímulos que acaso no hubieran encontrado en su pueblo de origen, cuyas condiciones fue muchas veces de franco rechazo. Y queda patente también el enriquecimiento que ha experimentado Valencia al recibir este caudal, este "capital humano", que es uno de los primeros factores de la riqueza de las ciudades y de los países.*

*Los movimientos migratorios han existido siempre; unos, voluntarios, y otros, forzados. Sin duda que estos últimos han sido siempre lamentables. Pero es consustancial al hombre el deseo de conocer nuevos horizontes, de buscar nuevas posibilidades, el anhelo de abandonar el lugar de origen; el Wanderlust de que hablan los sociólogos e historiadores alemanes. Las causas de estos movimientos son enormemente diversas, desde el abandono de unas condiciones ingratas que despiden al excedente de población hasta el atractivo de otras regiones, necesitadas de mano de obra, donde la vida se presume, con razón, más fácil, pasando por el mero afán de aventura o de cambio. Son los factores push and pull, de rechazo y de atracción, unido al derecho del hombre a moverse libremente. Es así como en tiempos históricos se expandió la humanidad por el mundo, mediante los flujos desde las zonas relativamente sobrepobladas a las vacías o infrapobladas; actualmente, esos flujos o movimientos horizontales vienen determinados por los movimientos verticales resultantes del juego de la natalidad y la mortalidad en relación a los recursos económicos: cuando los crecientes requerimientos humanos de éstos no son satisfechos por el*

*movimiento vertical o aumento vegetativo, se producen unas corrientes horizontales migratorias desde las regiones donde los recursos económicos estancados no son capaces de absorber el crecimiento vegetativo.*

*Si esto es bueno o es malo, es una cuestión de perspectiva, y el juicio ético nunca es satisfactorio racionalmente cuando se aplica a masas. Es simplemente un fenómeno natural y, por natural, necesario; en el orden individual cada uno habla del baile según le va en él. Cuestión distinta es que en un país la riqueza esté territorialmente distribuida de modo regular, sin zonas pletóricas en detrimento de otras deprimidas que suministran a las primeras el material humano, y es obvio que a disminuir estas desigualdades debe tender toda política económica bien concertada. Aunque ello sea una labor tan difícil que no hay un solo Estado en el mundo que pueda exhibir esa regularidad espacial de riqueza ni alardear de carecer de depressed areas. Ni es equitativo que las regiones que se benefician del caudal humano que reciben, y sin el cual en modo alguno hubieran podido progresar, se desinteresen de los territorios de donde ese caudal procede y no aporten la debida contraprestación que les ayude a salir de su postración. Cosas todas éstas que conviene no perder de vista ahora que tanto se habla de autonomías, no vaya a ser que se asienten sobre el principio de la insolidaridad. Pero de ahí a impedir o poner trabas serias a las migraciones va un largo trecho. Ya se intentó en la España de los años cincuenta impedir que se establecieran en las ciudades todos los que no contaran con empleo acreditado y fue inútil a pesar de la fuerza que a la sazón tenía el Poder público. Y es que en esta cuestión se enfrentan, de un lado, el derecho inherente al hombre de domiciliarse donde le plazca, de disponer de su propia persona, de aprovechar las oportunidades que se le brinden dondequiera que existan, y, de otro, el derecho del Estado a evitar el despoblamiento de su territorio o de determinadas partes de su territorio para no privarse del potencial económico que representan los recursos humanos. El derecho del individuo está reconocido en la Declaración Universal de los Derechos del Hombre y en las encíclicas pontificias; concretamente la Pacem in terris establece que "incumbe a los gobiernos recibir a los inmigrantes y, en la medida compatible con el bien real de su pueblo, alentar a quienes desean integrarse en la comunidad nacional". Aunque escritas estas palabras con referencia a las migraciones internacionales, son aplicables, mutatis mutandis, a las interiores. Este conflicto de derechos no es fácil de resolver, pero lo cierto es que a cualquier conciencia le resulta odioso que el Estado ejerza el suyo con la fuerza o con otros medios que los persuasivos y singularmente haciendo desaparecer el factor de rechazo de sus zonas empobrecidas, donde pueda hacerlo.*

*De siempre la inmigración a la ciudad de Valencia ha provenido*

*de la montaña del interior y, sobre todo, de la montaña turolense y conquense, así como, en menor grado, de La Mancha. Los estudios realizados por Cano García y Pena Gimeno ponen de manifiesto que la inmigración reciente proviene especialmente de La Mancha, del propio País Valenciano (en el que van en cabeza las comarcas de la Me-seta castellano-valenciana y sus vecinos de los Serranos, del Alto Palancia, de la Hoya de Buñol y del Camp de Llíria), de Andalucía, singularmente de la oriental, y de Aragón. El incremento del ritmo manchego, la extensión a Andalucía del fenómeno atractivo y la disminución relativa de Teruel son los hechos a destacar. El caso de la provincia de Teruel, tradicional proveedora de ciudadanos de Valencia (y la abundancia y antigüedad de apellidos aragoneses lo demuestra), se explica por agotamiento demográfico y también por la atracción que ejerce Zaragoza en las últimas décadas y las facilidades que da el transporte moderno para trasladarse a Barcelona.*

*Como se ve, el movimiento migratorio se dirige desde las zonas más pobres, donde el recurso principal sigue siendo la agricultura, que, por otra parte, al irse mecanizando produce excedente de mano de obra. Pero también proveen de migrantes las zonas más próximas a Valencia, mejor servidas de medios de transporte, por las facilidades que dan para el desplazamiento, sin romper del todo con las raíces del emigrante y la tentación continua que ofrece la ciudad con su calidad de vida y sus oportunidades. Esto se ve bien en el fuerte porcentaje que ofrecen la Ribera Alta del Júcar y el Camp de Llíria, comarcas que, sin embargo, no son pobres, y en donde la inmigración a ellas compensa ampliamente la emigración<sup>2</sup>. Es de notar también lo que Cano denomina efecto de cadena, mediante el cual algunas familias instaladas en Valencia ejercen atracción sobre parientes y antiguos convecinos, como se ve, por ejemplo, en las concentraciones en pueblos satélites de originarios de determinados pueblos extremeños, y podría comprobarse fácilmente con otros orígenes.*

*El profesor Mateu Bellés ha medido el crecimiento demográfico en el AMV, cuyas tasas acumuladas han sido mayores en el sector Oeste que en el Sur y, en éste, mayores que en el Norte, mientras que el núcleo urbano ha crecido proporcionalmente menos, sin duda a causa de la saturación. Todo ello lo confirma el estudio de Gozávez Pérez sobre la distribución superficial de los inmigrados y su valor relativo a escala municipal. En efecto, la densidad de inmigrantes aumenta, probablemente con aumento exponencial, desde el centro a la periferia del AMV y hay una relación entre la antigüedad de la inmigración y su proximidad al centro o tal vez sería mejor decir a la fecha de*

<sup>2</sup> PEREZ PUCHAL, P.: Geografía de la població valenciana, València, L'Estel, 1976, págs. 112-117.

*construcción de los distintos barrios. Así, los de Exposición y Zaidúa, a la orilla izquierda del río, últimos en extender su edificación, muestran mayor proporción de inmigrantes, aunque menor de los procedentes de Teruel, Alicante y Murcia que otros distritos más antiguos. Cosa análoga sucede en la zona metropolitana exterior a los límites del municipio, en donde, además, el establecimiento de inmigrantes es superior en el Oeste y en el Sur y menor en el Norte. En este último sector los pueblos de mayor inmigración son Montcada, Massamagrell y Puçol a causa de la mayor implantación industrial.*

*Este menor crecimiento de la zona Norte, ya señalado por Mateu, y debido a la menor afluencia de inmigrantes, puede explicarse, en lo que se refiere al superior crecimiento del sector occidental, por la razón de haberse producido espontáneamente la extensión urbana sobre el secano, con solares más baratos, mejor que por las zonas de huerta del Norte y del Sur. Pero deja inexplicada la inferioridad de la zona septentrional respecto a la meridional, ambas con huerta y con ejes de comunicación igualmente importantes.*

*A este respecto, Rosa Jordá formula una sugestiva hipótesis al analizar el salto experimentado por la huerta de Valencia durante los años sesenta desde una estructura económica basada sobre todo en una agricultura de exportación a una constitución predominantemente industrial, generada por el afianzamiento de una industria ligera, de mediana y pequeña empresa, ocupadora de un gran volumen de mano de obra, aunque no falte la gran empresa de alta técnica y gran empleadora, bien de carácter ya antiguo, como la Unión Naval de Levante, Cros o Macosa, bien recentísima, como la Ford. Apunta Jordá que, en la segunda mitad del siglo XIX, hay un gran cambio en la explotación de la Huerta Sur al hacerse grandes inversiones para aumentar la superficie de regadío y ganar terreno a la Albufera para el arrozal; se trueca los cultivos tradicionales por los de hortalizas y cítricos y con ello se da una marcada orientación comercial de exportación a los mismos, alentada por las posibilidades que brindan los nuevos medios de transporte mediante la máquina de vapor. Con el superior nivel de vida que la nueva renta originada produce, se incrementa la demanda de productos manufacturados, que incide sobre sectores artesanales, unos ya existentes y que ahora florecen, y otros de nueva implantación bajo el estímulo de la existencia de un mercado consumidor próximo. Es una producción artesana que irá evolucionando con el tiempo a esa industria ligera de que se ha hablado. En cambio, en el sector Norte el sistema de explotación de la tierra continuó en el policultivo, vigente hasta la mitad del siglo XX, a partir del cual se extienden los cítricos, frutales y hortalizas. Este retraso ha sido decisivo hasta hoy para la existencia del desequilibrio entre una zona y otra.*

*La hipótesis exigirá más comprobaciones, sin duda, pero parece razonable y está fundamentada sobre hechos ciertos, como es la diversa evolución en el tiempo de los cultivos. Es posible que pueda tenerse en cuenta también otro factor y es el efecto aglutinante de los establecimientos fabriles a lo largo del antiguo Camino Real de Madrid, que atraen otros establecimientos por razones de economías externas; fenómeno que empieza a observarse en la nueva carretera de Madrid por lo que se refiere a la fuerte expansión Este-Oeste.*

*Por último, M.<sup>a</sup> Jesús Teixidor y Juan Piqueras han hecho objeto de un estudio especial a Quart de Poblet, uno de los principales satélites que se han integrado en el AMV, la primera desde el punto de vista demográfico y el segundo desde el socioeconómico, habiendo realizado una serie de observaciones de gran interés que pueden servir como muestra y también como avance de otros estudios que seguirán a éste sobre otros núcleos satélites.*

*Los capítulos que siguen son sólo el inicio de una investigación, que será continuada, sobre la inmigración en el AMV. Quedan todavía otros aspectos a investigar, muy incitantes, para los que se dispone ya de datos recopilados y que serán aprovechados. Es justo agradecer a los estudiantes de Geografía que nos han ayudado a la recogida de los mismos la tarea realizada, toda vez que sin su valioso esfuerzo no hubiera podido redactarse este trabajo.*

PEDRO PÉREZ PUCHAL

Director del Departamento de Geografía Humana

