

PEDRO PÉREZ PUCHAL

Director del Departamento de Geografía Humana

LA DINÁMICA HISTÓRICA DEL ÁREA METROPOLITANA DE VALENCIA (A manera de conclusiones)

*Schwer verlässt
was nahe dem Ursprung wohnt, den Ort.*
HÖLDERLIN. Die Wanderung.

EL LENTO PROCESO HISTÓRICO PREMETROPOLITANO DE FORMACIÓN

El Área Metropolitana de Valencia (AMV en lo sucesivo) se ha ido formando a expensas de un rico entorno rural, la Huerta, vasta zona regada con acequias derivadas del Turia y ocupada desde antiguo por una densa población repartida en aldeas, lugares y pueblos y también con una dispersión intercalar en alquerías; los lugares y aldeas se formaron a partir de *villae* romanas o de alquerías medievales, de época musulmana muchas a juzgar por su nombre. La Huerta formaba con la Ciudad a manera de una simbiosis, de beneficios recíprocos, ya que de ella obtenía la Huerta capital e inversiones, así como los elementos necesarios para la producción (*inputs*), tales como estiércol (aprovechamiento cuidadoso de las basuras urbanas), abonos y herramientas. El mercado de la Ciudad, interno y externo, dirigía y orientaba sus producciones, al menos en la medida de unos excedentes ocasionados en un policultivo de subsistencia y, sobre todo, en las producciones de materias primas para la artesanía (cañamo, lino, seda). La Ciudad, a su vez, era artesana y mercantil, con activo comercio terrestre y marítimo, bien que su embarcadero o puerto posteriormente estuviese a unos cuatro kilómetros y tuviese su propio entramado urbano, pero fuertemente vinculado a la economía de la Valencia misma. Su zona de influencia, mucho más vasta que la Huerta, atraía a su mercado y a su puerto los productos de una gran parte de la región valenciana y hasta de Castilla la Nueva y del Aragón meridional, y vendía en tan amplios territorios sus propios productos, los de su Huerta y los que entraban por su puerto. Pero ciertamente era la Huerta la que principalmente suministraba la alimentación a los ciudadanos, las rentas a sus clases patricias y medias,

la clientela a sus comerciantes e incluso algunas materias primas a sus artesanos. De tal manera era así y lo ha sido hasta la industrialización moderna y, podría decirse, hasta bien avanzado nuestro siglo que un año de mala cosecha agrícola era un mal año comercial y, en general, económico, que gravaba pesadamente a la Ciudad.

Huerta (y agricultura en general de los regadíos valencianos menos remotos), comercio y artesanía han sido, por ese orden (hasta que la industrialización lo ha descabalado), parte decisiva en las fases de desenvolvimiento de la Ciudad de Valencia y de su entorno rural. Cuando aquéllos han florecido, se ha desencadenado la inmigración para satisfacer la demanda de brazos. Sin esas inmigraciones, nunca Valencia hubiera podido crecer¹ y menos en la medida en que lo ha hecho.

Ya en su fundación, Valencia surgió como centro de colonización agraria a la que pudiera proteger militarmente. *Agros et oppidum dedit, quod vocatum est Valentia*, según el conocido texto de Tito Livio: «se dio —a unos ex combatientes de la guerra de Viriato— unos campos y una ciudad amurallada, que se llamó Valencia» Y, en efecto, campos y ciudad han estado siempre estrechamente relacionados, al menos hasta que empezó a formarse propiamente el área metropolitana, ya en la segunda mitad del siglo XX. Pero, para que este fenómeno urbano moderno se produjera, fue precisa una labor lenta de siglos, en virtud de la cual se fueron desarrollando una ciudad y unas agrupaciones que actuaran como focos premetropolitanos, por llamarlos así, *avant le mot*.

Desde esa pequeña ciudad romana de la que, por su insignificancia, tan escasas noticias tenemos y que abarcaba aproximadamente desde la calle de Cocinas a la del Palau y Avellanas y desde el cruce de Trinitarios con Salvador al centro de la actual plaza de la Reina (la desaparecida calle de Borriols)², la época musulmana pudo dar un considerable desarrollo urbano con la atracción de nuevas gentes, llamadas por la prosperidad económica y por su consecuencia, que fue el constituirse en capital política de un reino moro. Un papel, éste de la capitalidad, que ya no abandonará al pasar a reino cristiano en unión real o de Corona con otros de la de Aragón y que se adaptará a la de capitalidad administrativa, si bien de un ámbito menor, al constituirse España en estado unitario.

Pero esa capitalidad política está basada en una anterior expansión económica, propiciada por una ampliación y organización de los regadíos en la Huerta, por la introducción del arroz, que viene a suministrar una alimentación básica que puede sustituir o complementar al trigo y al panizo o sorgo y que permite, por tanto, nutrir a una población mucho más numerosa, y ello, además, sobre la base de un aprovechamiento de tierras pantanosas inservibles para otros cultivos. A esta multiplicación de la riqueza agrícola y de la superficie de cultivos se suma la introducción de la caña de azúcar, que proporciona la materia prima para una

¹ Vid. mi *Geografía de la població valenciana*, València, L'Estel, 1978, 2.ª ed., pp. 129-130.

² ROSSELLÓ VERGER, V.: "L'empremta romana a la ciutat de València". *L'Espill*, n.º 5 (1980), pp. 25-53. TARRADELL, M.: *La ciudad romana de Valencia. Estudios varios*. Valencia, Facultad de Filosofía y Letras, 1962. 116 pp. ESTEVE FORRIOL, J.: *Valencia, fundación romana*. Valencia, Servicio de Publicaciones de la Universidad Literaria, 1978. 302 pp.

industria azucarera de exportación, y el desenvolvimiento de una artesanía de artes muy diversas que iban desde la cerámica a la seda, pasando por la tenería y el papel de Xátiva. Producciones todas éstas que el comercio urbano de Valencia movilizaría y que es el que daría fundamento económico bastante para robustecer la ciudad y convertirla en capital política.

La muralla construida a mediados del siglo XI venía a amparar una ciudad mucho mayor que la primitiva romana. Corría esta muralla desde el emplazamiento de las posteriores Torres de Serranos al Portal de Valldigna y, desde la Bolsería a la calle de Comedias, seguía por la orilla interior o izquierda del brazo primitivo del río que sólo se llenaba muy excepcionalmente en los días de crecida extraordinaria, pero que casi todo el tiempo era una faja de terreno más o menos pantanoso, aunque lo bastante seco como para que pudiera celebrarse extramuros un zoco en la actual Plaza del Mercado³. Este brazo queda marcado todavía cada vez que el Turia sufre, de una a dos veces por siglo, una avenida fuera de lo común, como la de 1957 o la de 1897. Quedaba fuera de la muralla, que seguía por la actual calle de Gobernador Viejo, algún “rabal”, como el de la Xarea, o, al otro lado del río, el de Vilanova, situado en el camino de Alboraiá; también había un parque o finca de recreo (*almunia*) del rey en los actuales jardines de los Viveros, fijando un destino de parque, que conserva hasta la actualidad. Fuera de esas pequeñas extensiones al norte del río, la Valencia musulmana, con sus *rabales* o arrabales incluidos, venía a coincidir con esa especie de isla fluvial que ocasionaba la difluencia ocasional del Turia y que es presumible determinara a los fundadores romanos a establecerla allí por razones de defensa, ya que de un *oppidum* se trataba y la *pax romana* de Augusto aún quedaba lejos en el porvenir.

En la segunda mitad del siglo XIV, se hizo necesario el levantamiento de un nuevo muro de protección militar que defendiera las zonas urbanizadas allende las murallas musulmanas, que ya en el momento de la Conquista tenía *rabales*, como hemos visto, y que con el asentamiento de nuevas gentes, atraídas durante la segunda mitad del siglo XIII y primera mitad del XIV, dejaba a una gran parte de la población urbana totalmente desamparada. La guerra con Castilla sería determinante en la decisión de alzar la nueva muralla. Fue ese siglo largo, transcurrido desde la Conquista, una época, turbulencias políticas aparte, de orientación de la economía valenciana a la del mundo cristiano, de atracción de foráneos a una región de conquista que se sabía fértil y de reanimación del comercio exterior, sobre todo hacia Italia, donde la Corona aragonesa había buscado su expansión, después de que Castilla le bloqueara la extensión hacia el sur musulmán y el rey de Francia le hiciera imposible el desahogo en el norte occitano.

La construcción de la muralla del siglo XIV se hizo con visión generosa y de

³ Es curiosa la persistencia de los lugares religiosos, incluso a pesar de los cambios sucesivos de religión, y de los emplazamientos de los mercados, incluso a pesar de los cambios urbanos y los desplazamientos del centro.

futuro, ya que dentro de su recinto quedaban espacios correspondientes, unos, a huertos de conventos o jardines de casas patricias, otros, simplemente sin urbanizar. Tanto espacio libre quedó que se pudo, merced a la prosperidad del siglo XV, proceder a abrir plazas y al ensanchamiento de calles⁴ que resultaban muy estrechas, según el estilo musulmán que cuadraba poco con la concepción cristiana y renacentista de la calle como sitio donde estar, pasear y contemplar las fachadas de las casas, abiertas al exterior, en contraste con el modelo islámico, de viviendas vueltas hacia los patios interiores y calles angostas y tortuosas, simples vías para ir y volver de la morada. Esta amplitud de las murallas las hizo útiles hasta que el progreso de las técnicas artilleras las hiciera innecesarias y el desarrollo urbano del XVIII y XIX incómodas.

El siglo XV, de gran crecimiento demográfico debido a la inmigración, es época de notoria actividad mercantil, de exportación e importación y de mediación comercial entre Castilla y sur de Aragón, de una parte, e Italia y el Mediterráneo en general, de otra. Ello comporta un intenso tráfico de mercancías, efectos y fondos dinerarios (REGLÀ ha señalado que Valencia fue la capital financiera de los Reyes Católicos), una gran actividad artesana, un florecimiento cultural y literario y un intento de ampliación de regadíos que plasmó en un proyecto de transvase de aguas del Júcar al Turia para regar el Pla de Quart que, si finalmente no se llevó a cabo, es claramente indicativo de la demanda de alimentos que determinó el crecimiento de la población. Este crecimiento fue exclusivamente urbano y concretamente de Valencia ciudad, ya que la región vio, por el contrario, disminuir sus habitantes, agravada seguramente su situación por el éxodo rural a la ciudad próspera. Los nuevos pobladores pudieron instalarse en la zona intramuros sin grandes aperturas, salvo tal vez los barrios más modestos, sometidos como estarían a la dura ley económica del suelo.

El siglo XVI es de estabilización demográfica y recuperación en la región, pero de algún retroceso y oscilaciones en la ciudad. La orientación del tráfico de mercancías y capitales hacia y desde el norte de Italia y el Imperio germánico a través de Barcelona y Génova hace languidecer la vida comercial valenciana y la guerra de las Germanías perjudica su economía y su influencia política en el conjunto español.

El siglo XVII es de ostensible decrecimiento y de inversión de la corriente migratoria; en un período de inseguridad económica y de desestabilización de la moneda (que siempre perjudica al comercio), muchos buscan la seguridad del campo y de la tierra y muchos ciudadanos se establecen en ella para rellenar el hueco dejado por la expulsión de los moriscos. Sólo en el último cuarto de la centuria comenzará a recomponerse la economía y, con ella, a reanimarse la anterior demografía mortecina.

De manera que en la fase expansiva del siglo XVIII, el nuevo aumento de po-

⁴ SANCHIS GUARNER, MANUEL: *La ciutat de València. Síntesi d'Història i Geografia urbana*. València, Cercle de Belles Arts, 1972, pp. 102-103.

blación ciudadana cupo perfectamente dentro del recinto, sólo que ahora quedó ya a rebosar. Fue el siglo XVIII de gran desarrollo económico para Valencia y para su región. La agricultura dio un gigantesco paso adelante: aumentaron los regadíos con la prolongación hasta Albal de la Acequia Real del Júcar, se extendió el arrozal por las marjales, rescatando con ello más tierras improductivas y, en este afán de ampliar la superficie cultivable, las roturaciones del monte cubrieron las vertientes de bancales para cultivos de secano. La Sociedad Económica de Amigos del País y otras instituciones se preocuparon por divulgar las mejores técnicas de la agricultura, conseguidas por el desarrollo dieciochesco de las Ciencias naturales, y también de las mejoras técnicas en la industria. La artesanía se multiplicó prodigiosamente, especialmente la sedera, en la que trabajaban hacia 1768 más de diez mil personas sólo en la ciudad (según testimonio de Antonio PONZ) y la textil y de confección. Prosperó así mismo el cultivo del cáñamo y del lino (cultivos para la transformación artesana), se mejoraron carreteras y se ampliaron simples vías de herradura a caminos carreteros, señal indudable de activación comercial.

Tales obras y trabajos exigieron ingentes cantidades de mano de obra que suministró una potente inmigración, la cual, a su vez, estimulaba fuertemente la demanda de alimentos al campo, dando lugar, en estrecha interacción y mutuo estímulo, a la creación de nuevos puestos de trabajo que atraían más inmigración. De aquí que no fuera la ciudad sola la que tuviera un importante aumento demográfico. Toda la región valenciana multiplicó su población durante el transcurso del siglo, al menos con seguridad, por 2'6 y muy probablemente por 3. La ciudad intramuros se cubrió de caserío y de nuevas calles y, a finales de siglo, tenía más de 65.000 habitantes dentro del recinto amurallado y quizás bastantes más. Quedaba ya, pues, estrecho. Debido a eso comienza por entonces la aparición o expansión de las cabezas de puente al otro lado del río, ante los puentes de Serranos y de la Trinidad, especialmente. Cabezas de puente que habían establecido anteriormente algunos conventos, pero que ahora se amplían a lo largo de los caminos de Sagunto o Morvedre y, en menor medida, del de Alboraiá. También extramuros se extiende la edificación a lo largo de las carreteras de Quart y del Camino Real de Madrid, que precisamente en el siglo XVIII se ensancha y mejora, prolongando la calle de San Vicente Mártir, clásico acceso a la ciudad desde el sur. También el camino de Ruzafa ve alzar alguna edificación. Empieza a pensarse a finales de la centuria en ensanches urbanos, como el de 1777, presentado al Ayuntamiento por Matías Perelló y el Marqués de Mirasol⁵. Este Plan de Ensanche era por la parte del sur, lo que indica la dirección de la tendencia expansiva predominante. Este plan no se llevó a efecto, tal vez porque en el fondo no era aún imprescindible, ya que existían todavía muchos espacios intramuros ocupados por huertos y grandes edificios ya envejecidos y en decadencia, como la propia clase social y estamento que los poseían y que daría lugar, ya en el

⁵ TEIXIDOR DE OTTO, MARÍA JESÚS: *Funciones y desarrollo urbano de Valencia*. Valencia, Institución Alfonso el Magnánimo de la Diputación Provincial, 1976, p. 283.

siglo XIX y sobre todo tras la Desamortización civil y eclesiástica y las Leyes desvinculadoras, a nuevas calles y plazas y a barrios enteros. Unos años después, en 1788, se proyectó un camino para carruajes que uniera Valencia con el embarcadero, que se preveía ya como puerto dada la intensificación de su tráfico, y que posibilitaría o haría más expedito el transporte de personas y mercancías. Este Camino del Grao fue terminado ya bien entrado el siglo XIX y contaba con cuatro filas de árboles que sombreaban tres calzadas, provista una de ellas de carrileras para los vehículos de transporte y que, en lo esencial, con acondicionamiento a la circulación de tranvías, duró hasta los años sesenta de nuestro siglo, en que hubo que acomodarlo a la circulación automóvil con el derribo del arbolado y pavimentación de una doble calzada.

Pero no sólo la ciudad, también la zona rural que hoy constituye el AMV recibe numerosa población. Si se compara el recuento de población de 1646 con los censos de finales del siglo XVIII se ve que en esa sesquicenturia los habitantes de dicho territorio, excluida la Ciudad, se multiplica tal vez por 3'5. Aun dando por sentado la débil fiabilidad de esos censos y recuentos y sin aceptar esas cifras como precisas, es evidente que el crecimiento poblacional fue enorme y que sólo pudo deberse a la inmigración. Es la época en que agrupaciones rurales de casas que en el siglo XVII eran todavía lugarejos, como Alboraiá, Almàssera, Benimàmet, Burjassot, Godella, Massalfassar, Massanassa, Paiporta y Paterna, se convierten en verdaderos pueblos, bien que de carácter rural. Y es también cuando lo que eran ya pueblos rurales de cierta envergadura, como Catarroja, Montcada y, sobre todo, Torrent, tienen una gran fase de crecimiento, muy superior a la de muchos otros pueblos. La participación con la prosperidad económica de la ciudad parece indiscutible.

El siglo XIX, aun con sus fases de recesión, es en conjunto de crecimiento urbano y de aumento de la población rural de la Huerta, aunque ésta en proporciones más moderadas, salvo en los puntos en que va apareciendo la moderna industria. Sobre las transformaciones que produce la industrialización del siglo XIX, aunque sea en los niveles más bien modestos que se dan aquí, no es menester insistir. Baste anotar los efectos del ferrocarril y del barco de vapor sobre los cultivos de la Huerta y sobre el comercio. El ferrocarril permite la llegada de cereales del interior a buen precio, lo que deja libre bastante tierra de regadío para otros cultivos más rentables; el barco de vapor posibilita el transporte rápido y a distancia de frutas y hortalizas, que pronto se abren mercado en Inglaterra y otros países europeos. Todo lo cual permite pasar del policultivo un tanto desordenado y poco remunerativo, en que los cereales panificables ocupaban un sitio antieconómico, a un sistema de cultivos comerciales para la exportación al extranjero y para el abastecimiento de un mercado nacional. Es ésta una evolución generadora de una gran riqueza que beneficiaba también al comercio urbano y a los rentistas de la ciudad. Pero no sólo es eso, con ser mucho. Gran parte de la artesanía anterior se transforma lentamente en industria, generalmente en establecimientos de pequeña empresa, pero originadoras de empleo y con solidez financiera en su modesta escala. Será la

base de la expansión industrial que se producirá ya en el siglo XX y especialmente en su segunda mitad y que R. JORDÀ BORRELL ha descrito en el tomo I de esta obra. Ya por entonces se manifiesta la mayor implantación de los talleres en la zona sur. Con nuestro siglo aparece la gran industria en la ciudad y en algunos puntos de su entorno. Pero en el siglo XIX la industria se va afirmando, la prosperidad agraria, bien cimentada por una larga tradición, se despliega y abre al comercio de larga distancia, los servicios del foco urbano se multiplican y diversifican y, en fin, el crecimiento incesante de los puestos de ocupación atrae una inmigración, fundamentalmente de la región propia, de las montañas turolense y conquense y de La Mancha, más o menos por ese orden.

Las murallas del siglo XIV, aparte de ser innecesarias, oprimen la expansión urbana que ya se ha desbordado francamente extramuros. A partir de 1865 se procede a su derribo, quedando expedito un cinturón de avenidas que recibe el nombre genérico de *Ronda de circunvalación*, dividida en porciones que reciben cada una su designación: actualmente, Colón, Játiva, Guillem de Castro, Blanquerías, Conde de Trénor, Pintor López, Plaza de Tetuán y Glorieta. Más allá de Colón surge, según proyecto de 1887, el Ensanche y la Gran Vía, barrio en el que se irán instalando las clases acomodadas y medias, especialmente en la zona entre Ruzafa y el río. Más allá de Guillem de Castro habrá otra expansión, pero más lenta, de clases más modestas también y que sólo tendrá un fuerte crecimiento ya en el siglo XX. Aparte este desarrollo planificado, se produce también la extensión “en estrella” a lo largo de los caminos de Quart, de Madrid y de Sagunto (o Barcelona). Al norte, el río seguirá siendo el gran obstáculo a la expansión⁶, que se orienta preferentemente hacia los cuadrantes meridionales, pero las cabezas de puente se van ampliando lentamente, aunque hasta el siglo XX no se consolidarán o fundirán. De momento se forman barrios modestos al otro lado del Puente de San José, en Marxalenes, y allende los puentes de Serranos y Trinidad los barrios se amplían. El crecimiento *en estrella* se produce también al norte por los caminos de Liria, Barcelona, como se ha dicho, y en el nuevo Camino del Grao se sitúan algunos chalets, como era lo previsto, pero mucho más almacenes y depósitos, talleres industriales y vivienda modesta.

También la zona rural próxima se beneficia del desarrollo que origina la inmigración. Las áreas edificadas, en su extensión a lo largo de los caminos que les comunican con la ciudad, se van aproximando a las que avanzan desde ella y algunas se encuentran, constituyendo a la manera de cordones edificadas que unen los pueblecillos con el núcleo urbano. Ocurre así con Ruzafa, con los Poblados Marítimos y con otros pueblos de los llamados antaño “lugares de la particular contribución de Valencia”. De ahí que, a partir de 1870 y hasta 1900, se vayan anexionando al término municipal de Valencia diversos lugares: Patraix (1870),

⁶ Aparte del factor psicológico del “pasar el río”, estaba el hecho de las riadas, que a veces han llevado o destruido algunos puentes, como la avenida de 1517, que dio lugar a la reconstrucción del puente de Serranos en 1518, hasta que en el siglo XVII se construyeron los puentes de piedra que han resistido hasta la actualidad. Es bien reciente la destrucción en la riada de 1957 de la Pasarela, construida en 1909, y del Pont de fusta, que data de finales del XIX.

Beniferri y Benicalap (1872), Ruzafa, Pinedo, El Palmar, El Oliveral, Castellar y Fuente de San Luis (1877), Benimámet, Els Orriols y Benimaclet (1882), Borbotó y Carpesa (1888), Mauella, Rafalell y Teuladella (1891), Campanar, Pueblo Nuevo del Mar y Villanueva del Grao (1897), Massarrojos (1898) y Benifaraig (1900). En esta fecha se detiene el crecimiento superficial del término municipal de Valencia (no el de edificación), que alcanza la extensión actual. No han faltado intentos posteriores, aunque fallidos, de continuar la anexión de todos los pueblos vecinos, como ocurrió en los años veinte, otro momento de expansión económica. Casi todos los pueblos anexionados se conurbarán con el núcleo de la ciudad ya en el siglo XX y algunos en su segunda mitad, pero su integración funcional es efectiva desde entonces.

En 1877, el término municipal de Valencia tenía 143.000 habitantes, a los que habría que añadir otros 22.000 de los Poblados Marítimos y demás pueblos anexionados en los años inmediatamente posteriores. El resto de la Huerta comprende otros 74.000 pobladores y lo que hoy es el AMV abarca a 88.000 habitantes, fuera del término de Valencia. Pues bien, en 1900 el término de Valencia supera los 200.000, la Huerta tiene 93.000 y lo que hoy es el AMV, 110.000 habitantes. No obstante, pese a la integración cada vez mayor de Valencia con su Huerta, no puede hablarse todavía de un área metropolitana, porque cada municipio tiene su propia identidad y queda separado de sus vecinos por grandes espacios rurales. No existe la integración de funciones urbanas entre el término de Valencia y los demás pueblos de la Huerta, ni la de éstos entre sí.

ACELERACIÓN DEL PROCESO PREMETROPOLITANO DE FORMACIÓN

Ya a finales del siglo XIX surge un fenómeno que comienza una fase importante de integración funcional. Son los ferrocarriles de vía estrecha y de cercanías, con servicio frecuente y económico, que se establecen a partir de 1891 y que se electrificarán ya en el siglo XX. Su estación terminal se sitúa al norte del río y se hizo necesario un puente sólo para peatones enfrente mismo de ella, con armazón metálico y tablonos de madera como piso, llamado comúnmente *punte de madera o pont de fusta*, que no ha sido sustituido hasta que la inundación de 1957 se lo llevó. Esta estación vinculó mucho más estrechamente a la ciudad a una serie de pueblos del norte y noroeste y también a la ciudad con su playa. Otra estación se estableció al sur de la ciudad, cerca del Camino de Jesús, para el ferrocarril de vía estrecha a Alberic y Vilanova de Castelló. Estos ferrocarriles, sobre todo desde su electrificación, produjeron una notable prosperidad comercial al fomentar la costumbre de ir de compras con frecuencia a la ciudad e incluso a que comenzara la práctica del desplazamiento pendular diario de trabajadores con puesto de trabajo en la ciudad y residencia en pueblos cercanos. A ello contribuyó también el tranvía de vapor al Grao, instalado en 1892 y electrificado posteriormente (el puerto ya estaba comunicado por tren de vía normal desde 1851). El sistema fue completado con una red de tranvías, primero

de tracción animal, pero luego electrificados a partir de 1900, no sólo para el servicio urbano interior, sino también para comunicar la ciudad con Mislata y Manises, con Torrent, con Burjassot y con Massamagrell-Pobla de Farnals. Y es tan curioso como revelador el que la electrificación de los tranvías a los pueblos citados precediera a la de los del interior, que sólo se hizo a partir de 1910. Al comercio le interesaba mucho más atraer la clientela del área exterior y a partir de ese momento ya no se puede concebir el comercio al por menor sin la abundante clientela cotidiana que aporta la Huerta, ni el tráfico peatonal diurno sin la copiosa población transeúnte que vuelcan los tranvías del exterior y las estaciones de ferrocarril de vía estrecha. La prosperidad comercial de las calles de Serranos y de Quart, con la Bolsería, durante el primer tercio de siglo XX están muy en relación con este movimiento de viajeros desde la estación del *trenet* (fc. económicos) y desde las Torres de Quart, Plaza del Poeta Liern (hoy Manises), que después se trasladó a las Torres de Serranos, lugares éstos de donde partían los tranvías al exterior.

Todos estos cambios económicos producen puestos de trabajo en todos los sectores: agrícola, industrial y de servicios. La inmigración sigue proporcionando el material humano. Los pueblos de la Huerta van creciendo lentamente y más de prisa la ciudad o aquellos pueblos donde se establece o desarrolla la industria, como son los del sur y los del oeste. La gran industria aparece en el primer cuarto o primer tercio de nuestro siglo, como ha descrito JORDÀ BORRELL en el primer tomo de esta obra y, por esa época, hay un momento en que parece que los límites de la ciudad van a estar en las Grandes Vías del Marqués del Turia y Germanías y en las de Ramón y Cajal, Fernando el Católico y el río, con crecimiento en estrella a lo largo de los Caminos Real de Madrid, de Jesús y de Quart, así como el de Burjassot-Liria y el de Sagunto-Barcelona cuyo arranque tuvo que trasladarse a la actual Avda. de la Constitución, ya que la calle de Sagunto quedaba estrecha para el tráfico. Mientras, por el este, el área edificada urbana se funde al fin con la del puerto a lo largo del Camino del Grao.

Pero la extensión de la superficie edificada hacia el sur es incontenible. En las vísperas de la guerra civil, la construcción del Ensanche ha rebasado la Gran Vía del Marqués del Turia y Germanías, llega a la calle de Burriana y engloba a la totalidad de Ruzafa, cuyo plano irregular de poblado rural aparece enquistado en la gran cuadrícula del Ensanche. Más allá de la Gran Vía de Ramón y Cajal, sólo por el Camino Real de Madrid y el de Jesús desborda la edificación. La Gran Vía de Fernando el Católico, iniciada en el cruce con la calle de Quart, no será terminada hasta después de la guerra civil y sólo a lo largo del camino de Quart hasta Mislata se marca el crecimiento en estrella, típico de los crecimientos urbanos, siguiendo las carreteras de acceso a la ciudad. Esto en cuanto al sur y oeste. Por el norte, la estación hoy desaparecida de Aragón construida a principios de siglo, y próxima al Puente del Mar, por donde transcurría el tráfico con el Grao; la construcción de los edificios de la Exposición Regional y de la Nacional en 1909, junto a la Alameda; el establecimiento de la Feria de Muestras en el Llano del Real, frente al puente del mismo nombre en 1917, convertida en Feria Internacio-

nal a partir de 1925; la instalación del campo de fútbol de Mestalla; el proyecto de Ciudad Universitaria que comienza a abrir el Paseo al Mar en 1929 desde la parte posterior de los Viveros; todo esto atrae la edificación y la residencia a la zona de la Alameda, hasta entonces muy poco poblada, en un intento de rellenar el espacio entre el citado Paseo y el proyectado al Mar, en parte con casas modestas y en parte con edificación en "villas" o chalets, típica de vivienda suburbana.

Entre tanto, se han construido una Vía de Tránsitos para circundar la ciudad, provista de bandas para carros. Es un camino que entonces aparecía lejano, pero que en la actualidad está constituido, una vez transformado, unificada la calzada y flanqueado de edificaciones, por las calles o Avenidas de Cardenal Benlloch, Eduardo Boscá, Peris y Valero, Giorgetta, Pérez Galdós, Avenida de Campanar, Peset Alexandre y Primado Reig.

Sin embargo, el crecimiento que decide finalmente lo que hoy consideramos el AMV se produce ya después de la guerra civil y se fija no sólo en la ciudad, sino también en los pueblos de la Huerta y otros un poco más lejanos, convirtiéndolos, en parte, en eso que no muy exactamente se llama *ciudades-dormitorio*, porque en ellas viven muchos que trabajan en la ciudad y a ella se desplazan diariamente⁷. Se trata de una primera oleada, constituida por los desplazados de la guerra civil, en los que abundan los andaluces orientales, y que ya no vuelven por diversas razones a sus pueblos de origen. Entre éstos habrá muchos que encuentran su trabajo en el sector agrario y que, en buena parte, explican esa proporción que vemos de inmigrantes con ocupaciones primarias, cuando parece poco lógico que la gente emigre para seguir trabajando en el campo. El chorreo de inmigrantes no se detendrá, porque hay un exceso de población rural que busca alivio a su situación en las ciudades, donde o bien en la industria o en la construcción o en los servicios hay más posibilidades de ganarse la vida.

Pero serán los años sesenta y primera mitad de los setenta los que producirán el máximo desenvolvimiento, como jamás se ha dado, tanto en la ciudad como en los pueblos.

En 1950, la ciudad o, mejor dicho, el término municipal de Valencia alcanza los 450.000 habitantes o poco más. La cifra oficial que figura en el Censo de Población correspondiente y en el Padrón Municipal es de 509.000, pero este número fue inflado *ex professo* por los órganos municipales que auxiliaban a la recogida de datos con el fin de asignar a Valencia el medio millón de habitantes que se pretendía para tener mayor número de concejales y para satisfacer la vanidad colectiva de ser una gran ciudad⁸. En realidad, el medio millón se

⁷ No califico de exacta la denominación porque, no sólo duermen allí, ni su casa es sólo un dormitorio, sino que ellos y sus familias cumplen otros menesteres que el de dormir.

⁸ PÉREZ PUCHAL, P.: «Estado actual de las investigaciones sobre población valenciana». *Estudios Geográficos*, n.º 140-141 (1975), PP. 951-973. De esas cifras oficiales inexactas se deduce que Valencia fue la única capital de provincia en que disminuyó su población en los años cincuenta, para sorpresa de quienes vieron, precisamente en esos años, aumentar el ritmo de construcción y el área edificada. Las cifras del censo de 1940 tampoco parecen muy exactas, dada la situación confusa de la época. Las de los censos del 60 y 70, con mayor participación del Instituto Nacional de Estadística,

alcanzó a finales de los años cincuenta. Pues bien, en el comienzo de ese decenio, la población de lo que hoy consideramos AMV era de 214.000 habitantes, que sumados a los de la ciudad totalizaban 664.000 habitantes, aunque en cifras oficiales sea de unos 55.000 más.

Los pueblos del entorno, algunos de ellos o los más próximos, empiezan a perder el carácter rural, aunque muchos aún lo conservan. En el oeste, Torrent es ya una pequeña ciudad de 16.000 habitantes, Burjassot y Paterna están por los 12.000, Manises por los 8.000. En el sur, Catàrroja alcanza los 12.000. El norte se conserva más ruralizado y sólo los más próximos y que se alinean por el antiguo Camino de Barcelona parecen pregonar su próxima conurbación.

LA CONSTITUCIÓN DEL ÁREA METROPOLITANA DE VALENCIA

Es, sin embargo, a partir de 1950 cuando, sobre esa base histórica de desarrollo que se ha descrito anteriormente, puede hablarse ya de la constitución material del AMV. Un proceso rápido, que se acelerará en los años sesenta y que parece estarse conteniendo ligeramente en estos últimos años cuando ya el área metropolitana está definitivamente formada, aunque no tenga una organización oficial y legal. La tiene, no obstante, fáctica, impuesta por la dinámica y por la naturaleza de las cosas. E incluso en el terreno legal ha comenzado a hablarse del AMV junto con las de Madrid, Barcelona y Bilbao.

Es el momento de despegue económico de los años sesenta, tras la preparación del decenio anterior propiciada por la liberalización económica que permitió conectar la economía española con la europea, en plena expansión. La región valenciana se industrializa, el área de influencia comercial de la ciudad de Valencia se amplía gracias al vehículo de motor, los servicios se multiplican y ya la renta industrial y la de servicios supera cada una a la agraria, con ser ésta crecida, debido a la multiplicada riqueza frutícola y hortícola de los regadíos, estimulada por la exportación. La subida del nivel de vida y el alza de los salarios reales (cuya disminución en la época inmediatamente anterior favoreció la capitalización), la fabricación, en fin, de coches en modelos económicos, populariza estos vehículos y permite cada vez a más gente el vivir relativamente alejados de sus lugares de trabajo y establecerse en zonas suburbanas, o sea, separadas de la zona edificada compacta. Otros se implantan en pueblos del alrededor, que empiezan a funcionar, o bien como ciudades-satélites, al tener su propia industria y sus propios puestos de empleo, o bien como ciudades-dormitorio. Muchas zonas suburbanas son alcanzadas y asimiladas por la marea de la edificación que se extiende en mancha de aceite; otras, en zonas más alejadas, sanas y naturales, se siguen manteniendo como zonas de segunda

son mucho más fiables. Pero al haberse ordenado recientemente que la asignación de fondos a los Ayuntamientos por la Administración Central será en proporción al número de habitantes, habrá que estar prevenidos para evitar fraudes de este tipo.

residencia para fines de semana. Los pueblos crecen exorbitantemente y algunos llegan a fundirse entre sí o con la ciudad de Valencia. Todavía, en 1962, ANTONIO LÓPEZ GÓMEZ podía hablar de *conurbaciones agrarias*⁹, utilizando el neologismo de *conruraciones*, que designaba un fenómeno nuevo, la consolidación o fusión de las superficies edificadas de pueblos rurales vecinos, como ha ocurrido en Les Valls, por ejemplo. Pero en el *Umland* o círculo de máxima influencia de la ciudad de Valencia ya no puede hablarse de *conruraciones*. El automóvil y la motocicleta ha hecho desaparecer la población intercalar dispersa que distinguía a nuestros regadíos, porque los labradores, que pueden trasladarse rápida y cómodamente a sus tierras de labor, prefieren las ventajas urbanas y han abandonado sus alquerías y barracas, que han quedado como construcciones auxiliares para los cultivos (depósito de aperos, cosechas, etc.) y, a lo sumo, de residencia secundaria veraniega en nivel modesto. Si la población dispersa se extingue, los pueblos, aquellos antiguos lugares que concentraban una masa de labradores, con sus viviendas, lugar de trabajo agrario y su fisonomía netamente rural, donde sólo unos pocos comerciantes, profesiones liberales y funcionarios auxiliaban a los agricultores en sus necesidades ordinarias, hoy se han transformado en verdaderas ciudades y sólo algunas siguen mostrando un sello rural más o menos marcado dentro de la predominante fisonomía urbana. En 1975, sólo veinticinco años después, Torrent se ha convertido en una ciudad de más de 45.000 habitantes, Burjassot y Paterna tienen 35.000, Mislata 30.000, Manises, Quart de Poblet, Xirivella y Alaquàs 25.000, Aldaia, Alfafar y Catarroja 20.000, Montcada y Païporta 15.000; ciudades de más de 10.000 hab. son Alboraya y Benetúser.

Que el crecimiento en esta época ha sido como nunca lo dice bien a las claras el hecho de que en esos veinticinco años la población de algunos de esos pueblos se haya más que quintuplicado. Así, Alaquàs ha pasado de 4.000 a 24.000 habitantes, Alfafar de 4.000 a 20.000, Quart de Poblet de 5.000 a 28.000, Xirivella de 4.000 a 25.000. Por su parte, Mislata ha pasado en el mismo tiempo de 7.000 a 30.000 y Païporta de 3.500 a 14.500, es decir, se han más que cuadruplicado. Y así otros pueblos. Es fácil deducir que esos cambios numéricos han de traducirse en un fuerte crecimiento de las superficies edificadas y en un cambio de funciones y de fisonomía de tales aglomeraciones urbanas. JORDÀ BORRELL ha medido las tasas acumuladas de crecimiento anual de los diversos pueblos en los distintos decenios del siglo y en el último quindenio (1960-1975) y ha presentado el período de máximos índices en los años sesenta, con tasas del 5'1 por 100 anual acumulativo en el conjunto del sector oeste y del 4'1 por 100 en el del sector sur, que son los que más han aumentado. Simplemente por comparar, las tasas correlativas de los años veinte, otro período de crecimiento, son, respectivamente, del 2'7 y del 1'1 por 100. En cambio, para la zona norte, estudiada por MATEU BELLÉS, la tasa media no alcanza tales niveles y sólo

⁹ LÓPEZ GÓMEZ, ANTONIO: «Conurbaciones agrarias de la Huerta de Valencia». *Saitabi*, Rev. de la Facultad de F. y Letras de Valencia, t. XII (1962), pp. 231-237.

algunos pueblos los dan semejantes: Poble de Farnals, Massamagrell y Tavernes Blanques, alineados por el Camino Viejo de Barcelona y que «se comportan como auténticos barrios periurbanos y espacios de fuerte industrialización».

En resumidas cuentas, la totalidad del AMV en 1975 supone un conjunto de casi 1.200.000 habitantes bastante integrados de hecho, aunque de derecho sigan funcionando como 46 unidades municipales separadas.

En esta época, los viejos tranvías eléctricos a Torrent, Manises, Burjassot y Poble de Farnals, que tan excelente papel integrador habían jugado en el primer tercio de siglo, demasiado lentos ahora, son sustituidos con ventaja por líneas de autobuses con los que los tranvías no podían competir. La desaparición de las líneas urbanas interiores de tranvías no se hará esperar mucho, pero aún llegarán a los años sesenta. La integración funcional de toda una zona que sobrepasa la Huerta se hace más fuerte con el ensanche y pavimentado de las carreteras que exigía el rápido aumento del parque automóvil y del tráfico. El suelo de huerta disminuye a ojos vistas. Se intensifican los movimientos pendulares diarios y cotidianos de la gente que entra a trabajar en la ciudad o va allí de compras o a espectáculos o a cursar estudios, resolver trámites administrativos, etc.; sólo que ahora no utilizan únicamente el transporte público de ferrocarriles de vía ancha y estrecha (aquéllos multiplican la frecuencia de los llamados trenes de cercanías) y de autobuses, cuyas estaciones continúan vomitando a diario en la ciudad y recogiendo de la misma masas humanas ingentes, sino también, y en cantidad creciente, el automóvil, que contribuye a complicar la circulación viaria urbana y a convertirla en tráfico. Precisamente la interrupción de este movimiento de lanzadera en los días festivos coadyuva en gran medida a la sensación de soledad y de paz que se da esos días en la ciudad.

Es curioso comparar la relación entre ciudad y entorno durante el último siglo transcurrido y que se expresa en el siguiente cuadro:

CUADRO I

Año	A Territorio hoy AMV. Hab.	B Territorio hoy ciudad Hab.	$\frac{A}{B} \cdot 100$
1877	88.000	165.000	53
1900	110.000	209.000	52
1950	214.000	450.000	47,5
1975	470.000	718.000	65

Es decir, que, aun teniendo los pueblos integrantes de la actual AMV alrededor de la mitad de los habitantes que tenía lo que hoy es el término municipal de Valencia, la población de la ciudad iba creciendo a ritmo más rápido hasta el momento en que empieza a constituirse el área metropolitana sobre el entramado preparado por la historia a través de las relaciones entre la ciudad y la huerta. A partir de ese momento, es la zona antes rural la que crece

más aprisa. Lo que indica una superior fijación de inmigrados en el entorno que en la ciudad y una transformación de la ruralidad en paisaje urbano.

La expansión de la superficie urbana.— Por lo que respecta a la ciudad, en esos veinticinco años en que ha pasado de los 450.000 a los 718.000 habitantes, la edificación ha rellenado el espacio que le separaba de aquel lejano Camino de Tránsitos e incluso lo ha superado en muchos puntos. El crecimiento ha sido en todas las direcciones, sin que el río siguiera suponiendo ningún obstáculo. La inundación de 1957 decidió a las autoridades a desviar el río construyendo un cauce que rodeara la ciudad por el sur, el cual está ya terminado y que, en vista del predominante crecimiento urbano hacia el sur, hace presumir que en el futuro será un nuevo límite a su expansión. Pero por el norte, y sin esperar a la desviación del agua fluvial por el nuevo lecho, el crecimiento ha sido ya franco y desbordante. Por el este se ha consolidado la fusión con los Poblados Marítimos que antes lo era sólo por el cordón del Camino del Grao o Avenida del Puerto, pero que hoy es a través de un amplio barrio desarrollado entre el cauce viejo del río, o más exactamente desde el Camino Hondo o Antiguo del Grao y la prolongación del Paseo al Mar, designado hoy como Avenida de Blasco Ibáñez. La consolidación del Grao, Cabañal y demás poblados marítimos con el núcleo de Valencia es ya amplia y profunda. Por el norte, se ha rellenado el espacio entre la Alameda y el Camino de Tránsitos, llamado hoy en ese segmento Avenida de Primado Reig, con gran parte de las instalaciones universitarias y vivienda de clases medias y acomodadas. También se ha cubierto todo el sector entre el río (desde el Camino Viejo de Burjassot-Liria y Marxalenes hasta los Viveros) y el Camino de Tránsitos, representado hoy por las Avenidas de Peset Aleixandre y de Campanar, engullendo el antiguo lugar de Campanar al otro lado de esta última Avenida. El antiguo cauce del río, que todavía en 1950 era considerado en cierto modo como una barrera, ha dejado definitivamente de ser obstáculo.

El crecimiento en estrella supera el límite de la Ronda de Tránsitos, desarrollando la edificación a lo largo de Benicalap y Camino de Burjassot con la que está unida ya la ciudad de Valencia, y también siguiendo el antiguo camino de Barcelona, hoy Avenida de la Constitución, ha surgido un nuevo barrio entre el camino de Montcada y Els Orriols. Así mismo Benimaclet, más allá de Primado Reig, aparece conurbado con el área edificada que avanza hacia el norte. Las nuevas autopistas de Ademuz y de Barcelona, enormemente transitadas, sobre todo la última, no son todavía ejes que guíen la edificación, sin duda por lo recientes y por lo contadas y medidas que son las entradas y salidas en ellas, pero pueden serlo en el futuro, partiendo de los núcleos edificados que surgen junto a esos puntos de acceso y despeje de las autopistas. En realidad, se van instalando muchos depósitos, almacenes y plantas industriales.

Por el oeste y por el sur, el área edificada continua ha desbordado en todas sus líneas el antiguo Camino de Tránsitos, hoy Avenidas de Pérez Galdós, Giorgetta y Peris y Valero; sólo el ferrocarril que parte de la llamada Estación del Norte (por el nombre de la antigua Compañía ferroviaria absorbida por RENFE)

presenta una ancha faja desnuda de casas y aislada de la urdimbre de calles. Por el oeste, la fusión con Mislata, que antes de la guerra civil era sólo por una calle por la que circulaba el tranvía eléctrico, es ahora firme y amplia. A la propia Mislata, que ha tenido un robusto crecimiento, sólo el cauce nuevo del Turia le impide unirse a Xirivella. De hecho, recientemente, Xirivella ha cedido una parte de su término a Mislata a fin de quedar ese cauce como límite entre ambos términos municipales. La extensión hacia el oeste ha tomado como ejes principales la Avenida de Castilla, moderna salida a la carretera de Madrid y acceso al aeropuerto y, por otra parte, la casi paralela calle de Tres Forques y la que se cruza en aspa con ésta, llamada del Archiduque Carlos y de la que parte la nueva carretera de Picanya y Torrent, con las que Valencia está próxima a conurbarse a lo largo del referido camino.

Por el sur, el área edificada continua llega hasta más allá de Patraix, hasta cerca del Cementerio y hasta más al sur de la Avenida de la Plata, y sólo la zona entre las vías férreas que parten de la Estación del Norte y la autopista de Silla queda muy empobrecida aún de edificación, aunque va rellenándose, mientras al este de dicha autopista avanza de prisa hacia la Fuente de San Luis. El crecimiento en estrella presenta uno de los radios en el antiguo Camino Real de Madrid, el cual, una vez salvado el cauce nuevo del Turia, va a fundirse con la zona edificada de Benetúser, el cual está, a su vez, conurbado con Alfafar por un lado y con Massanassa y demás pueblos que siguen dicho Camino Real hasta Catarroja.

En consecuencia, hoy la superficie edificada compacta de Valencia es una masa de calles, avenidas y plazas que se extiende, desde Mislata al Grao, unos ocho kilómetros en línea recta y, del norte a sur, digamos que desde el Parque de Artillería, junto a la calle de San Vicente Mártir, hasta la confluencia de las Avenidas de Primado Reig y Peset Aleixandre, cerca de cinco kilómetros. De esa masa compacta fluyen bandas más o menos amplias de edificación urbanizada: una por Benimaclet hacia Alboraiá; otra a lo largo del Camino Viejo de Barcelona hasta conurbarse con Tavernes Blanques y otros pueblos de dicho Camino; otra por el antiguo Camino de Liria, en conurbación ya con Burjassot, el cual está unido, a su vez, con Godella. Hacia el oeste, conurbación plena con Mislata y prolongación por el Camino de Quart. Por el sur, siguiendo el Camino Real de Madrid y la zona entre las autopistas de Silla y del Saler.

En cuanto al resto del AMV fuera del término de Valencia, el crecimiento de la superficie edificada se corresponde con el rápido aumento demográfico. La fisonomía urbana de los antiguos pueblos rurales se va afirmando con los añadidos de grandes barriadas con edificación de pisos para viviendas, las antiguas casas rurales unifamiliares van desapareciendo poco a poco, sustituidas por casas de pisos cada vez más altas; los centros se desplazan en algunos casos y en todos se transforman con el desarrollo de tiendas vistosamente decoradas al estilo urbano y calles comerciales con aparato publicitario, cafeterías y locales de esparcimiento. Las conurbaciones o aglutinaciones de áreas edificadas se multiplican, comenzando a formarse a lo largo de las carreteras que radian desde

Valencia: Camino Viejo de Barcelona desde Tavernes Blanques (ya fundida con Valencia) a Pobla de Farnals; el Camino Real de Madrid, desde Benetúser a Catarroja; Camino de Liria y Bétera (Burjassot-Godella-Rocafort-Paterna); Camino del Turia (hoy flanqueado por la nueva carretera a Madrid) desde Mislata, Quart de Poblet a Manises. Y fuera de estos caminos, a lo largo de otros que unen a unos pueblos con sus vecinos, como en el caso de Aldaia-Alaquàs-Xirivella, o Benetúser-Alfafar-Sedaví, Almusafes-Benifaió, etc. Por eso, todos los pueblos junto a esos caminos tienen un desarrollo preferentemente longitudinal, siguiendo las respectivas carreteras hasta llegar a fundirse unos con otros, pero quedando mucho espacio rural entre ellos fuera de la orilla de las carreteras. La constitución en 1944 de la "Gran Valencia", que tan escasos efectos ha producido, marca, sin embargo, el estado de las próximas conurbaciones en aquella fecha: 27 municipios, hasta Massalfassar por el norte y Catarroja por el sur. Hoy se han de incluir en el AMV, como se ha hecho en esta obra, 46 municipios, no todos conurbados, aunque sí muchos más que entonces y todos, por supuesto, integrados funcionalmente a Valencia.

El crecimiento en el futuro del AMV en extensión superficial, llegando a Sagunto por el norte, a Chiva por el oeste y a Cullera-Sueca por el sur, no es de excluir, aunque evidentemente la actual crisis económica representa un frenazo muy serio. Es una cuestión incitadora de política económica y de ordenación del territorio si no será más conveniente y más armónico frenar la expansión de Valencia, hoy favorecida, además, con la capitalidad política de la Comunidad Autónoma de próxima aparición y apoyar, en cambio, la expansión urbana de la conurbación que ya se prevé de Alzira-Algemesí-Carcaixent, así como también la de Xátiva y la de Gandía-Oliva. Y, por descontado, de la Plana de Castellón, de Alcoi-Cocentaina, de Alicante-Elx y acaso de Elda-Petrel. Claro es que todo esto supondría una orientación decidida a la industrialización a fondo de esas zonas, mediante una política fiscal y de suelo atrayente de establecimientos fabriles y esperar a una reanimación de las inversiones cuando se supere la crisis.

La estructura demográfica del actual AMV.— La antigua ciudad de Valencia, amparada por la muralla del siglo XIV es hoy una zona de unas 158 Ha de superficie residencial en donde, en 1975, moraban 45.252 personas y que está perdiendo población. Es hoy el centro urbano, el más pintoresco y con más sabor valenciano, ciertamente, en la que puede acotarse una extensa área comercial y de negocios que, superando por el sur sus límites, se extiende como una larga faja que toma como eje la línea que va desde Ruzafa hasta la Plaza de la Reina (oficialmente llamada de Zaragoza), con anchura desde la Avenida del Oeste hasta Colón y calle de la Paz y con prolongaciones por la Gran Vía del Marqués del Turia y calles afluentes al *Puente de madera* que va a la Estación de los ferrocarriles económicos. Dentro de esa amplia zona así delimitada todavía pueden distinguirse un barrio financiero o bancario (calles de las Barcas y Pintor Sorolla, con sus alrededores; un barrio administrativo, que va desde la Diputación provincial al Temple y Glorieta, que reúne los principales edificios

político-administrativo-militar-eclesiásticos; barrios de comercio popular, herederos de las antiguas tiendas orientadas a una clientela huertana que tuvieron su centro en la Bolsería y hoy se extienden por los alrededores del Mercado Central; también calles más o menos especializadas, como la calle de la Paz en agencias de viaje (acaso por la proximidad a las expendedorías de billetes de Iberia y RENFE) y en platerías, lo que es fruto de la extensión, al abrirse esta calle, del barrio de plateros existente entre la Plaza Lope de Vega y el Mercado Central. O incluso un pequeño barrio con cierta especialización en agencias de transporte, situado entre la Estación del Norte y la calle de San Vicente Mártir, y que hoy se va desvirtuando o cambiando de carácter al haberse trasladado la Estación de Autobuses desde la inmediata calle de Játiva al actual emplazamiento en la calle de Menéndez Pidal.

El resto de esta gran faja, verdadero CBD o Centro de Negocios de Valencia es, en general, de comercio selecto y más o menos de lujo y de residencia más bien acomodada o media.

Esta Ciudad Vieja, como la ha denominado el Ayuntamiento al trazar los nuevos distritos¹⁰, está perdiendo población desde hace ya tiempo. Primero fue la desaparición de barrios enteros bajo la piqueta municipal, que ha abierto nuevas calles y plazas mucho más despejadas que las que venía a sustituir. Así ocurrió con la apertura de la calle de la Paz a finales del siglo pasado, la de la Plaza de Castelar (hoy del País Valencià) en los años veinte; aunque no impidió que la población siguiera creciendo. Sobre todo influyó la apertura de la Avenida del Oeste (que puso fin, entre otros, al miserable “barrio chino” del hampa y de la prostitución, aunque bien es verdad que fue a instalarse a otros barrios degradados) y la de la Plaza del Patriarca en los años cuarenta, todas las cuales acabaron con sendos barrios de callejuelas. En algún caso, la altura de los nuevos edificios compensaba el menor espacio de suelo, pero incluso en estos casos el destino a oficinas de carácter creciente ha hecho disminuir la densidad residencial. Además de por estos derribos, se perdía población debido al desplazamiento de familias acomodadas al Ensanche allende la calle de Colón. Más recientemente, por la progresiva degradación de los barrios de viviendas, la incomodidad del tráfico y por la sustitución de viviendas por oficinas que se produce en el barrio comercial y de negocios al levantarse nuevos edificios sobre el derribo de los antiguos. Sólo entre 1970 y 1975, la Ciudad Vieja ha perdido más de 11.000 habitantes, pasando de 56.000 a 45.000. Pero las pérdidas, como se ha dicho, vienen de más atrás.

El distrito del Ensanche que, según la nueva división por distritos, comprende los barrios de Gran Vía, Llano del Remedio y Ruzafa, o sea la zona entre Colón-Játiva y Avenida de Peris y Valero, ha comenzado a descender más

¹⁰ AJUNTAMENT DE VALÈNCIA: *Els nous districtes de la ciutat de València. Síntesi del treball elaborat per la comissió municipal per a la redistribució territorial i administrativa*. València, Publicacions de l'Arxiu municipal, 1981. 240 pp. más 8 encartes. Se ha dividido el término municipal en 19 distritos, subdivididos en 87 barrios.

recientemente, cuando hasta 1950 el nivel poblacional estuvo ascendiendo en correspondencia a su crecimiento de edificación y de superficie. Se trata fundamentalmente de los hijos que, al constituir nueva familia, instalan su hogar en casas nuevas de las zonas de expansión, cada vez más alejadas del centro. Hay, pues, una migración interna, del centro a la periferia, que alimenta la expansión superficial de la ciudad junto con la inmigración que viene de fuera, seguramente mucho más numerosa, pero cuya proporción es difícil de establecer. Lo cierto es que, en el conjunto de Ciudad Vieja y Ensanche, la población existente ahora es el 56 por 100 de la existente en 1950.

Es más, desde 1970, la zona de pérdidas demográficas se ha extendido al distrito llamado Extramuros, que comprende los barrios del Botánico, la Roqueta, la Petxina y Arrancapinos, es decir, la zona entre Játiva-Guillem de Castro y las Avenidas de Giorgetta y Pérez Galdós. Entre 1970 y 1975, la pérdida de población es de más de 6.000 habitantes, habiendo pasado de 70.500 a 64.000.

Por consiguiente, la zona de descenso demográfico actualmente abarca todos los barrios comprendidos entre el cauce viejo del Turia y las Avenidas de Pérez Galdós, Giorgetta y Peris y Valero, o sea, el Viejo Camino de Tránsitos en su tramo a la derecha del río. Toda esta inmensa zona urbana, de más de 700 Ha y con 173.000 habitantes (24 por 100 de la total del municipio), parte de la cual, como es el Distrito de Extramuros, surgió en su mayor parte después de la guerra civil, está alimentando el crecimiento incesante y rápido de todos los demás distritos exteriores. La única excepción a ese crecimiento se da en los Poblados Marítimos, que se mantienen relativamente estables gracias a que el decrecimiento del Grao, Cabañal y Cañamelar por degradación y obsolescencia se compensa con el aumento de la Malvarrosa y de Nazaret.

Las densidades.— El anexo estadístico del libro hecho por el equipo del Ayuntamiento permite observar las densidades de los diversos distritos y barrios¹¹. Se refieren estas estadísticas a densidades residenciales, entendiendo por tales la relación entre población y superficie residencial, que es la superficie que resulta de eliminar de la total las *áreas funcionales* (polígonos industriales, zonas sanitarias y deportivas, cementerios, etc.)¹². Las estadísticas manejan cifras de 1979, pero se prefieren aquí las de 1975, ya que éstas proceden del Padrón Municipal, mientras que las de 1979 proceden de estimaciones y rectificaciones de aquél y son, por tanto, menos fiables y probablemente serán desmentidas por las del Padrón de 1981, cuando se conozcan sus resultados.

Pues bien, según este concepto de la densidad residencial, ese conjunto de Ciudad Vieja, Ensanche y Extramuros, según la nueva terminología establecida por el Ayuntamiento, contiene la máxima densidad, con 359 Hab/Ha. Incluso dentro de esa gran área, la densidad superior está en el Ensanche (zona entre Colón y Peris y Valero), con 422 Hab/Ha, mientras que el mínimo está en la

¹¹ AJUNTAMENT DE VALÈNCIA, *op. cit.*, pp. 84-238.

¹² AJUNTAMENT DE VALÈNCIA: *op. cit.*, p. 66.

Ciudad Vieja, con 286. Naturalmente, las densidades anteriores eran mayores, puesto que es zona que pierde población. Distinguiendo barrios, se ven las mayores densidades en el barrio de Ruzafa y Gran Vía en el Ensanche, La Petxina en el distrito Extramuros y El Pilar en la Ciudad Vieja. En ésta, El Pilar y El Carmen son los barrios de vivienda más degradada y donde se hacina más gente. El barrio de Ruzafa arroja una densidad residencial del 468 Hab/Ha, la superior por barrios.

En los demás distritos, la densidad es menor, pero de sentido creciente. La Zaidía, al norte del río, tiene cerca de 300 Hab/Ha y algunos de sus barrios, los más inmediatos al río, tienen densidades similares a las de la Ciudad Vieja. Benicalap y La Olivereta son los que más se aproximan, con cerca de 290. En el Llano del Real, el barrio de Jaume Roig, casi exclusivamente residencial y de edificios altos, la densidad alcanza los 445 Hab/Ha, y en el de Quatre Carreres, el barrio de Monteolivete se aproxima a los 500. En general, las densidades en la Valencia al otro lado del antiguo Camino de Tránsitos obedecen a la regla de que las densidades, aunque en aumento en todos sus barrios, descienden hacia la periferia y quizás un estudio minucioso demostrase que la densidad varía según una función exponencial negativa en razón a la distancia al centro, al menos *grosso modo*. Pero dentro de los mencionados límites, el centro se va vaciando de viviendas, aunque crezca el número de locales comerciales y de oficinas y negocios, cuya densidad, por cierto, desciende rápidamente con la distancia al centro comercial y de negocios. Las excepciones a esta regla son correcciones del factor tiempo que habría que hacer intervenir. En efecto, los barrios que se han desarrollado después que otros, más lejanos al centro, tienen, sin embargo, menores densidades. Dado que el crecimiento al otro lado del río ha sido tardío, barrios relativamente cercanos al centro pueden presentar densidades menores que otros barrios al sur, como Monteolivete, más distantes del centro. Esta misma corrección del factor tiempo tendremos que aplicarla también a todos los caracteres de la población urbana que dependen de la inmigración, como veremos en seguida.

En efecto, basta estudiar la *estructura por edades* en los diversos distritos. Es evidente que los distritos de poblamiento más antiguo han de tener mayor proporción de viejos y, si están en el centro, menor proporción de niños, puesto que los matrimonios recientes suelen establecerse en la periferia de nuevas construcciones. Por el contrario, los distritos de poblamiento más moderno deben de tener menor proporción de viejos y mayor de niños. Si la ciudad se desarrolla a partir del centro, es evidente que la proporción de viejos ha de descender en razón a la distancia al centro. Ahora bien, en Valencia el crecimiento hacia el sur ha precedido al crecimiento hacia el norte, al otro lado del río, que sólo hasta después de 1950 se ha producido francamente.

Veamos en el Cuadro II la estructura por edades tal como la da el Ayuntamiento para 1979, pero ordenados los distritos por su mayor a menor proporción de viejos.

Los distritos constituidos por los antiguos pueblos anexionados a finales del

CUADRO II

Distrito	Menores de 5 años %	Mayores de 65 años %	Distancia al centro. Km
Ciudad Vieja	3,1	20,6	0
Ensanche	3,4	19,0	1
Extramuros	3,8	16,1	1,1
Poblados Marítimos	6,3	11,3	4
Zaidía	6,2	11,1	1,8
Olivereta	6,1	9,0	2
Caminos al Grao	7,1	8,9	2,5
Quatre Carreres	7,7	8,5	2
Patraix	9,3	8,3	2
Benimaclet	7,2	8,2	2,2
Llano del Real	6,4	8,0	1,6
Jesús	8,5	8,0	2,2
Campanar	8,0	7,8	2,2
Rascanya	8,0	7,2	2,8
Benicalap	9,2	6,6	3
Algirós	9,7	5,9	3
.....			
Poblados del norte	6,7	12,5	—
Poblados del oeste	7,7	9,7	—
Poblados del sur	8,0	9,7	—

Las distancias al centro están expresadas en línea recta desde el centro aproximado del distrito (cuando se trata de periféricos, teniendo en cuenta la zona edificada) al centro de la Plaza del País Valenciano.

siglo XIX y poblados desde hace mucho (Benifaraig, Massarrojos, Borbotó, Benimàmet, Castellar, Pinedo, El Palmar, El Saler, etc.) es lógico que presenten estructuras más envejecidas, contrastando con los barrios que los rodean. Prescindiendo, pues, de éstos, el orden en que se han situado los distintos distritos, según la mayor o menor proporción de viejos que tenga su población, da poco más o menos el orden temporal de poblamiento y, si no lo da exactamente, es porque dentro de cada distrito hay barrios que se han formado en distintas épocas y las cifras totales del distrito quedan perturbadas por eso. Así, por ejemplo, la Zaidía presenta más viejos que la Olivereta, pero también un poco más de niños, porque los barrios de Morvedre y Trinidad son de poblamiento antiguo y en parte también lo es el de Marxalenes (todos ellos inmediatos al río), mientras que los otros son de ocupación moderna. La misma explicación tiene el que distritos con población más vieja tengan al mismo tiempo algo más de niños; por ejemplo, Patraix respecto a Campanar. Por lo demás, la regla de progresiva juventud con la distancia al centro, corregida por el factor tiempo de poblamiento, está patente. El auténtico Centro, la Ciudad Vieja, presenta una elevada proporción de viejos y un escaso porcentaje de niños. Y

toda la que reside en el Ensanche, Extramuros y Zaidia es población vieja, aunque en sentido decreciente, mientras que la proporción de niños, escasa, asciende con la distancia al centro.

El Llano del Real tiene una parte poblada desde antes de la guerra civil, lo que explica la no muy elevada proporción de niños, pero la mayor parte está poblado desde los años cincuenta y más recientemente, lo que justifica el relativamente bajo porcentaje de viejos. Obsérvese que, a partir de los dos kilómetros de distancia al centro, la proporción de viejos es menor al 10 por 100 y que los más bajos porcentajes se dan a los tres Km. Hay, de todas formas, una mezcla en todos los distritos de poblamiento antiguo y poblamiento nuevo que perturban un poco las reglas. Lo mismo sucede con los pueblos del AMV, donde al poblamiento de siempre, con su estructura clásica, tanto por edades y sexo como profesional, se superpone o entremezcla un poblamiento muy reciente con sus propias características demográficas.

El estudio de la inmigración a la ciudad es, pues, determinante.

La inmigración.— De acuerdo con las cifras publicadas por el equipo municipal, en toda la zona comprendida por los Distritos de Ciudad Vieja, Ensanche y Extramuros, que es el cogollo de Valencia y donde vive casi la cuarta parte de los habitantes del término, los autóctonos o nacidos en la propia ciudad superan el 54 por 100 de las personas con pocas diferencias entre los distintos barrios, aunque algunos, como el del Carmen, llegan al 56 y el del Botánico al 60 por 100; barrios, por cierto, modestos, pero muy apégados a las tradiciones de la ciudad. Es también esta zona la que tiene menor proporción de nacidos fuera de la provincia, un 29 por 100 escaso y también con el mínimo en el barrio del Carmen (27 por 100) y Botánico (24,6 por 100). Ahora bien, fuera de este núcleo, los Poblados Marítimos superan todavía al contar con un 62,5 por 100 de autóctonos y también los Poblados del norte y casi todos los del sur, también de antiquísimo poblamiento tienen el 60 y 68 por 100, respectivamente, de autóctonos. Así mismo la Fuente de San Luis tiene el 66 por 100. Los demás distritos están en torno al 50 por 100 o algo menos, con un mínimo en Benicalap (44,9). Por barrios, el mínimo de autóctonos lo da precisamente uno de los “pueblos del sur”, Carpesa (37,6 por 100) y el máximo otro de ellos, El Palmar (91,3 por 100), que está en plena Albufera y aislado del área edificada urbana y de las vías de comunicación. En cuanto a los nacidos fuera de la provincia de Valencia, el mínimo lo dan, con esa excepción de Carpesa, los “pueblos del norte y del sur” (20 y 22 por 100), el distrito de Extramuros (27,6) y el máximo, en cambio, Benicalap (42,1), Rascanya (41) y Caminos al Grao (40 por 100). En las zonas próximas al Centro es de notar el Llano del Real, lugar de acogida de inmigrantes de clase media, con casi el 52 por 100 de autóctonos. Piénsese que esos barrios y distritos con el mínimo de autóctonos y máximo de nacidos fuera de la provincia suelen tener las proporciones mayores de niños, de manera que es presumible que la proporción de hijos de inmigrantes nacidos en ese distrito sea considerable.

Esto respecto a la ciudad. En la zona metropolitana (o sea, excluido el término de Valencia) la fijación de inmigrados es general, pero con diferencias notables, que se corresponden con los municipios de mayor o menor crecimiento de población. A mayor crecimiento, mayor inmigración y viceversa. VICENTE GOZÁLVEZ estudió en el primer tomo de esta obra la distribución espacial de la inmigración en el AMV, entendiendo por tal a efectos estadísticos la formada por los nacidos fuera de la propia área metropolitana. Pues bien, de los 45 municipios de que se compone la zona, sólo 14 pueden reputarse como claros y predominantes focos de acogida, quedando los demás como núcleos de más modesta atracción. Se trata de la faja en torno a la capital que va desde Godella a Sedaví, pasando por Torrent. O sea: Godella, Burjassot, Paterna, Manises, Quart de Poblet, Mislata, Xirivella, Aldaia, Alaquàs, Torrent, Paiporta, Benetússer, Alfafar y Sedaví. En otras palabras, toda la zona oeste y la parte más inmediata a la capital de la zona sur, que es justamente la más industrializada (dejando aparte Almusafes, por lo recientísimo de la implantación de la Ford) y la de mayor crecimiento. El porcentaje de nacidos fuera del AMV en cada uno de estos pueblos oscila desde un 43 por 100 en Sedaví, al 56'8 en Quart de Poblet, pero la mayoría están alrededor del 50 por 100 o poco más. Fuera de esta zona de gran asunción, los pueblos o pequeñas ciudades del sur, desde Massanassa a Silla están entre una cuarta parte y un tercio de foráneos en su población. Y en el norte, sólo Massamagrell, Montcada y Puçol se aproximan algo a esa mitad de población alóctona que es típica de los pueblos de atracción.

Si tenemos en cuenta que muchos niños nacidos en el propio municipio son hijos de inmigrantes, vemos que el elemento realmente autóctono o arraigado de los núcleos con mucha inmigración es verdaderamente escaso. CONCEPCIÓN DOMINGO, al estudiar la inmigración de Manises, deja reducida a un cuarto del total aproximadamente la población realmente originaria.

Es de notar la localización de la población inmigrada en relación a la época de su venida. De los estudios realizados en esta obra, aun sin una precisa cuantificación, se desprende con claridad que, tanto en la ciudad como en los demás municipios, cuanto más reciente es la inmigración tanto más alejada del núcleo respectivo está localizada y también, como ha demostrado PÉREZ CUEVA en su estudio sobre Xirivella y Mislata, que con la distancia al centro del pueblo se produce un incremento de la tasa de inmigración, por lo que la cartografía de esas tasas viene a representar a manera de anillos concéntricos. Esto es aplicable, lógicamente, a todos los pueblos, salvo aquellos en los que, como ha ocurrido en Valencia, el crecimiento no ha sido concéntrico simultáneamente, sino que ha precedido en el tiempo una dirección determinada, en cuyo caso el crecimiento exponencial en función de la distancia al centro hay que corregirlo con el factor tiempo de urbanización o edificación. Pero, hecha esta salvedad, el esquema sirve.

Y sirve con seguridad también para el conjunto del Área Metropolitana, aunque de manera más tosca. La inmigración más antigua se estableció en la ciudad y sólo en muy poca proporción en los pueblos inmediatos. La migración

originada en la montaña turolense y conquense y, en menor medida, en La Mancha es típica y antiquísima en la ciudad. La abundancia de apellidos específicos de Aragón y de Castilla en la ciudad, según los padrones más antiguos que se conocen, abonan esta afirmación; la imposibilidad de crecimiento demográfico urbano de Valencia con sus solas fuerzas vegetativas y las relaciones económicas con esas regiones lo confirma y lo ratifican los pasajes de la literatura naturalista, como los de Blasco Ibáñez (cuyo primer apellido aragonés es de por sí elocuente); y así el de *Arroz y tartana*, donde se describe el angustioso pero frecuente fenómeno del pastor turolense que alivia su exceso de familia abandonando a su hijo en la Plaza del Mercado de Valencia mientras llama su atención sobre la historiada veleta de los Santos Juanes. Y Blasco copiaba de la realidad.

De aquí la localización en los barrios más próximos al centro o de más antigua edificación de los originarios de estos lugares o descendientes de esos inmigrantes. La migración relativamente fuerte de los años veinte de nuestro siglo está constituida también por originarios de dichas regiones, a los que se suman los murcianos, y muchos de los cuales se establecen en pueblos donde aparece industria, como Manises.

Pero la gran migración de masas que se produce después de la guerra civil y especialmente en los años sesenta encuentra ya a Teruel exhausta, a Cuenca dividida con la atracción a Madrid y así mismo agotada. Por tanto, las mayores cantidades de migrantes proceden de La Mancha y de Andalucía oriental. Granada, Almería, pero sobre todo Jaén, Albacete y Ciudad Real son las provincias que más pobladores suministran, sin que falten los extremeños y los andaluces occidentales en cantidades notables. Se localizan en los nuevos barrios que van surgiendo, tanto en la ciudad como en los pueblos mencionados. En éstos, se van poblando primeramente los más próximos a Valencia y junto a las carreteras y vías férreas, que son también los pueblos donde se implantan las industrias y los mejor comunicados. ROSA JORDÀ, en el tomo I, ha hecho notar que, tanto por el número de empresas como por el de obreros industriales, las cifras relativas o proporción respecto al AMV total indican que los radicados en el término de Valencia van descendiendo desde 1956 (aunque en cantidades absolutas aumenten mucho), la zona norte, en cambio, se mantiene estable poco más o menos (con aumento absoluto igualmente), mientras que la zona sur, y sobre todo la oeste, aumenta ostensiblemente en esas cifras relativas o proporcionales. Lo cual armoniza con ese superior crecimiento que hemos visto de las zonas oeste y sur, por ese orden.

Por lo demás, la búsqueda de vivienda barata, que lo es tanto más cuanto más distante de la ciudad, dado el valor del suelo, irá extendiendo el poblamiento a los pueblos más alejados. De modo que el esquema, más o menos matizado, se reproduce en el conjunto metropolitano.

Más también es de notar la inmigración procedente de la propia región valenciana, que es desde muy antiguo y muy considerable, pues llega a ser aproximadamente entre una quinta y una cuarta parte de los foráneos existentes en el AMV. Las comarcas que más emigrantes dan para Valencia y su área son la

Serranía de Chelva, La Hoya de Buñol, la Meseta de Requena-Utiel, el Valle de Ayora, la Ribera Alta, el Alto Palancia, el Camp de Llíria. Este orden no indica cuantificación, porque en algunas zonas predominan más los de alguna comarca, que en otros no. PÉREZ CUEVA subraya muy agudamente que parece existir una disposición psicológica a asentarse lo más cerca posible de sus zonas de origen, alrededor de la vía de penetración; claro es que esto se dará en la migración de poca distancia. Ciertamente en la localización de inmigrados por su origen juegan otros muchos factores y uno de ellos es el llamado *efecto de cadena*, del que se hablará más adelante y ya se hablaba por CANO GARCÍA en el tomo I. Pero evidentemente muchos de esos factores refuerzan más que debilitan esa "disposición psicológica" a que se refiere PÉREZ CUEVA. Precisamente este autor toma pie para su afirmación en el hecho de que en su zona de estudio (Xirivella y Mislata), que está junto a la nueva Carretera de Madrid, entre los inmigrantes del País Valenciano ostentan el mayor porcentaje los de la Meseta de Requena-Utiel y Hoya de Buñol. Lo mismo pasa en Manises, al menos en su inmigración más reciente. Pero también sucede en la zona noroeste (Burjassot, Godella, Montcada) a la que accede la Pista de Ademuz, en la que el peso de la inmigración es la procedente de la Serranía y del Camp de Llíria. En el sector norte, MATEU BELLÉS señala en la presencia de originarios de La Plana de Castellón y del Valle del Palancia el papel de las vías de comunicación (en este caso la carretera de Barcelona) en la canalización de los movimientos migratorios. Y, en efecto, JORDÁ BORRELL encuentra en el campo de su estudio, la zona sur, fuertes proporciones entre los valencianos procedentes de la Ribera Alta. Naturalmente, en este fenómeno influye extraordinariamente el *efecto de cadena*, concentración en barrios o pueblos determinados de originarios de un mismo pueblo y que es un fenómeno observado en todas las regiones donde se han producido inmigraciones en masa, es decir, que la instalación de una familia arrastra frecuentemente a sus inmediaciones a parientes, amigos y ex convecinos. CANO GARCÍA y MATEU BELLÉS han podido señalar incluso las concentraciones en diversos puntos de procedentes de determinados pueblos andaluces, manchegos o extremeños¹³.

Se estudia en este tomo las características de los inmigrados exclusivamente. GOZÁLVEZ PÉREZ lo ha hecho del conjunto del AMV, aunque distinguiendo zonas, respecto a la estructura por edad y sexo. Por lo que concierne a este último, hay una ligera superioridad de hombres en las edades adultas, pues claro es que, donde intervienen las altas edades el predominio femenino es incuestionable por razón de ser más fuerte la mortalidad masculina para una misma edad. Ahora bien, hay zonas donde entre los inmigrados adultos jóvenes existe una superioridad numérica femenina, mientras en otros ocurre lo contrario. Estas diferencias tienen una doble explicación. De una parte,

¹³ También en Sagunto los originarios de pueblos en torno a la Sierra de los Filabres o de Setiles (Guadalajara), siguiendo la ruta del mineral de hierro, o del Campo de Montiel. PÉREZ PUCHAL. P.: «Estudio demográfico del Bajo Palancia». *Estudios Geográficos*, n.º 102 (1966), pp. 5-51; *vid.* p. 33.

determinadas industrias contratan personal exclusiva o preferentemente masculino dada la índole del trabajo a realizar, mientras que otras más ligeras, así como los servicios en general, emplean mucha más mano de obra femenina. Por consiguiente, los lugares donde hay mayor número de servicios y de industria ligera atraen mayor cantidad de mujeres y aquellos donde predomina la industria pesada o que exigen mayor esfuerzo físico o calificación técnica atraen más varones. Pero, por otra parte, hay otro fenómeno que coadyuva a esta repartición y que ha sido señalado en muchas Áreas Metropolitanas o Conurbaciones europeas. Y es que, cuando la migración es de corta distancia, como ocurre en los desplazamientos desde el campo a las próximas ciudades, suele predominar la migración femenina, en tanto que, cuando el viaje es a larga distancia o al extranjero, superan con mucho los hombres. La causa más acentuada de esto, entre otras que son tanto socioeconómicas y de derecho sucesorio como psicológicas, acaso está en que las mujeres encuentran más difícil acomodo laboral en la ruralia y mejores oportunidades matrimoniales y de empleo en la ciudad. Sin embargo, este fenómeno que en muchas ciudades europeas desemboca en una algo mayor proporción de mujeres en las edades adultas jóvenes, no se da en Valencia, donde en el conjunto hay ligero predominio de hombres y sólo en algunos barrios, de gran acogida de inmigrantes, se llega a una igualdad en la *sex ratio* o ligerísima superioridad femenina en esas edades. Tal ocurre, referido a personas entre 20 y 45 años, en algunos barrios del Llano del Real, de la Olivereta, de Quatre Carreres y de Algirós, pero no en todo el distrito, que da siempre más hombres que mujeres. Si se comparan las cifras de GOZÁLVEZ, que da una proporción de más de 110 hombres por cada 100 mujeres entre los 20 y 39 años en Quart de Poblet, con el estudio monográfico de esta población que hace TEIXIDOR DE OTTO en el primer tomo, se ve que las provincias que más han contribuido a su poblamiento son Cuenca, Albacete, Jaén, Ciudad Real y otras provincias andaluzas. O sea, migración a larga distancia. La procedente de la propia provincia de Valencia queda en niveles más reducidos. Añádase el carácter industrial predominante del empleo en dicho pueblo.

En los grupos de edades entre inmigrantes, siendo Valencia lugar de atracción desde siempre, da en los inmigrantes que viven en la propia ciudad una elevada proporción de viejos y de adultos de más de 40 años, con insignificante o pequeña proporción de niños. Por el contrario, en los que residen esparcidos por la región metropolitana, el porcentaje de viejos disminuye notablemente, mientras asciende el de adultos entre los 20 y los 40 años y sensiblemente el de niños, bien que no llegue al nivel que tiene en el total de la población, precisamente porque entre los venidos recientemente abundan los solteros.

También se estudia en este tomo la composición profesional de los inmigrados y su tasa de actividad en diversas zonas al noroeste y al sur de la zona metropolitana. Respecto a las tasas de actividad, son notoriamente altas, sobre todo donde la inmigración es mayor, pero es porque, si se obtienen porcentajes de activos sobre el total de inmigrados, es claro que la estructura por edades de

éstos afectará decisivamente a esas tasas y, donde la inmigración sea mayor (que suele ser donde la migración es más reciente), la proporción de adultos jóvenes (en edades activas, por consiguiente) es muy superior a las composiciones por edades normales en una población, mientras que la proporción de viejos es pequeña. Si, además, la inmigración es reciente, abundarán los solteros, lo cual afecta a la proporción de edades infantiles. En resumen, las tasas de actividad altas, en estos casos, no dependen sólo del hecho de que emigren los activos mucho más que los inactivos, sino también de que se trata en su gran mayoría de jóvenes. Y eso explica las grandes diferencias que arrojan estos índices respecto a los de actividad en la gran masa de población, por ejemplo provincial o nacional.

Entrando en la diversidad profesional de los activos, es de tener en cuenta que, como señala MATEU BELLÉS, la Huerta ha dejado de ser exclusivamente agrícola. Estos municipios en los que la vida tradicional agraria ha perdurado hasta fecha muy reciente son hoy pueblos donde el sector predominante es el secundario o industrial, seguido del terciario o de servicios. Sólo los pueblos que han experimentado menor crecimiento son los que tienen aún mayor población activa en el sector primario (Albuixec, Massalfassar, Benifaió) y son justamente los que han recibido menor aporte demográfico exterior.

Ya se ha hecho notar anteriormente que la proporción de inmigrados que trabajan en el sector primario, aun siendo inferior en todo caso, tiene alguna consideración en muchos pueblos. Probablemente, si se pudiera determinar la fecha de la migración, se vería que corresponden a la guerra civil o bien a la que produjeron las precarias condiciones de los años cuarenta, en que muchos desplazados hallaron amparo en los regadíos valencianos y un medio de vida superior, aunque modesto, al que les brindaba el peonaje agrícola en sus pueblos de origen.

Pero el sector donde más abundan los inmigrados es, sin duda, el secundario. La industria manufacturera absorbe grandes cantidades de ellos, pero también la construcción, gran productora de empleo en la época del crecimiento urbano y que emplea sobre todo a los peones menos calificados.

El sector servicios es el segundo por orden de importancia. La mayoría de los inmigrantes van al transporte y al comercio. Los trabajos que exigen un cierto tipo de calificación (administración, banca) se nutren en escasa medida de ellos, lo que se relaciona con su nivel de cultura y educación, estudiado por PIQUERAS HABA, con el trabajo femenino, analizado por TEIXIDOR DE OTTO y, en definitiva, por el carácter selectivo de la migración, que ha sido abordado indirectamente por ROMERO GONZÁLEZ y por MATEU. En efecto, en general ya, naturalmente con excepciones, los migrantes suelen pertenecer a las capas sociales más bajas en los puntos de partida y siguen en esos estratos en los lugares de llegada. ROMERO subraya el hecho de que, en los inmigrantes de fuera del País Valenciano en una primera etapa, el motivo de la emigración es el de estar menos ligados a la tierra, el de ser simples jornaleros sin propiedad, mientras que en los procedentes de la propia región se trata de pequeños propietarios de explotación familiar, que vienen asistiendo en los últimos años a un proceso creciente de proletarianización. Así ocurre también, en una posterior etapa, con los procedentes

del resto de España. Sin embargo, no puede desconocerse la importante, aunque minoritaria, inmigración de profesiones liberales, funcionarios y comerciantes, todos de clases medias y algunos de la elevada, que han sido atraídos por lo despejado de la economía valenciana. Esto lo prueba la alta proporción de inmigrados en los barrios de gente acomodada de Valencia, como son los del Llano del Real, por ejemplo.

TEIXIDOR DE OTTO ha dedicado su investigación al trabajo de la mujer inmigrada y ha encontrado, *de bell antuvi*, unas tasas de actividad muy bajas, inferiores a las de las autóctonas. Bien es verdad que, siempre que se investiga sobre el trabajo femenino, se ha de tomar en consideración la falacia de las cifras que ofrecen las estadísticas, debido a las declaraciones censales variables e inseguras que hacen las propias interesadas, quienes, cuando su nivel cultural es bajo, tienden a incluirse en el apartado de *sus labores*, sin atender, por ejemplo, a su trabajo en el campo, en la tienda familiar, en el servicio doméstico o en la industria de confección. De aquí las grandes diferencias que presentan las estadísticas de distintas fuentes, aunque sean de la misma época. De todas suertes, confirman el que las tasas de actividad de las inmigradas sean menores que las de las autóctonas las cifras que da el Ayuntamiento de Valencia respecto a mujeres activas, ya que dan altas proporciones de ellas en los distritos centrales, donde hay menos inmigrados, y menores en los distritos donde abundan los venidos de fuera. Bien es verdad que en estas cifras globales el nivel de cultura y preparación profesional de las clases medias es determinante.

Curiosamente, no es el sector servicios, si se deja aparte el doméstico, el que recibe mayor aportación de mujeres inmigradas, sino el industrial, especialmente la industria textil y de confección, la del mueble, la cerámica y la alimenticia; industrias que no requieren grandes esfuerzos físicos y si, en cambio, destreza manual y a veces delicadeza en la labor. Esto indica un menor nivel de instrucción en muchos casos o una mayor dedicación a trabajos tradicionales que son una prolongación de las labores del hogar en su más amplio sentido, las cuales dotan a las niñas de habilidades nada fáciles que les capacitan para ciertos trabajos calificados, aunque no las provean de los conocimientos necesarios para servicios como los de oficinas o de sanidad. De aquí una abundancia de mujeres foráneas en el servicio doméstico, seguido por el sector comercial (vendedoras) y considerablemente menores niveles numéricos en la enseñanza, oficinas e instalaciones sanitarias. Contrastan las cifras de TEIXIDOR con las que reflejan el estado ocupacional de las mujeres autóctonas, con mayores proporciones en el sector terciario y, dentro de éste, en las funciones que requieren una cultura básica bien desarrollada e incluso una preparación profesional.

Una de las maneras, entre muchas otras, de medir el nivel de cultura de los inmigrados es el utilizado por PIQUERAS HABA, quien ha analizado las conexiones entre las condiciones de vida de las familias inmigradas y la continuidad o no de sus hijos en los estudios a partir de los catorce años, edad en que la enseñanza deja de ser obligatoria. También esto puede servir para medir el grado de integración en la vida urbana. Tres factores halla PIQUERAS que

influyen en la entrada o no del hijo en la enseñanza media: las posibilidades económicas de la familia, la distancia entre el domicilio y el centro de estudios medios más próximo y lo que él llama la mentalidad de los padres que, en realidad, es en buena parte el grado de integración en el nuevo género de vida que ha supuesto la migración.

Naturalmente, ni la posición económica ni la mentalidad o grado de integración la dan directamente los padrones municipales, que son las fuentes utilizadas. De ahí que se haya acudido a circunstancias que indirectamente revelen estos datos, como son el tipo de trabajo, la procedencia y la localización de las viviendas en cuanto que los pisos suelen ser más caros en los núcleos de las poblaciones que en las periferias. Claramente se ve que las familias que ganan su sustento en la socorrida actividad de la construcción y en el servicio doméstico acusan una menor proporción de hijos estudiando, mientras que los que trabajan en la industria manufacturera y en servicios de gran calificación son los que dan mayores porcentajes.

Parece, sin embargo, que la proximidad de la residencia a un centro de estudios tiene mucha menos importancia que la condición socioeconómica, ya que, por ejemplo, Paterna arroja un índice muy bajo entre los inmigrados, pese a tener un Instituto de Enseñanza Media.

En cuanto a la procedencia, es muy patente la disminución del porcentaje de estudiantes entre los originarios de fuera de la región valenciana respecto de los que vienen del mismo país. Bien que la existencia de algunas contradicciones que se observan al estudiar algunos pueblos concretos indican que estas cifras están en relación con el nivel económico que suelen tener más bajo aquellos que vienen de más lejos.

Aun manejando cifras globales de toda la población y no sólo de inmigrados, son significativas las estadísticas, elaboradas por el equipo municipal de Valencia en la obra tantas veces citada, acerca del *analfabetismo*. Es una lástima que los índices se hayan obtenido a partir de los mayores de cuatro años, lo que añade "clases" de edad enteras (5 años) o casi enteras (6 años) entre esos analfabetos. De ahí que los índices resulten más altos de lo que en realidad son y que resaltarían si se hubieran obtenido a partir de los mayores de diez años, como aconseja la UNESCO. Para los efectos que aquí se pretenden, son elocuentes los menores niveles de analfabetismo en los tres distritos centrales, Ciudad Vieja, Ensanche y Extramuros, con el menor número de inmigrados (aunque también con menor proporción de niños de 5 y 6 años), seguidos del Llano del Real (con mayor proporción de niños), donde el nivel social es alto. Y es justamente en esos distritos donde la diferencia entre hombres y mujeres analfabetos es menor. Así, en el Ensanche los índices son 6'5 para varones y 6'9 por 100 para mujeres (los más bajos de la ciudad).

Lo mismo ocurre con aquellos que, aun sabiendo leer y escribir, no han recibido la instrucción primaria completa; el mínimo lo tienen el Ensanche y el Llano del Real y le siguen la Ciudad Vieja y Extramuros. La influencia del nivel social es evidente en este caso, pero el hecho de que las proporciones aumenten conside-

rablemente en los demás distritos es indicativo de que el porcentaje de inmigrados es también determinante.

Para terminar, el decrecimiento de los distritos centrales de Valencia indica, como se ha dicho, que hay un movimiento migratorio interior en el AMV del centro a la periferia urbana y probablemente de la ciudad a los pueblos o pequeñas ciudades de la zona metropolitana. Este último no puede medirse con el método empleado en este libro, dado que ya desde 1950 y en proporción creciente las madres acuden a alumbrar en las clínicas o maternidades de la capital y allí se inscriben los nacimientos, razón por la cual abundan entre los vecinos jóvenes de los pueblos los nacidos en Valencia, sin que ello denote emigración. Es un movimiento, éste de Valencia a los pueblos de su entorno, que parece menos vigoroso que el que se ha comprobado en el Área Metropolitana de Madrid y es normal en las ciudades europeas y norteamericanas.

* * *

Inmigración y formación del AMV están, pues, estrechamente interrelacionadas en calidad de causa y efecto recíprocos. La inmigración no sólo ha cubierto los claros que dejaba en la población la emigración a Madrid, Barcelona y al extranjero europeo, bien que este último fuera en su mayoría emigración temporal por unos años. El saldo migratorio ha sido de tal manera positivo que incluso ha superado al crecimiento vegetativo, el cual ha contribuido también, al estar ascendiendo desde 1955, con su máximo en los años sesenta, que jamás se había alcanzado, aunque esté decreciendo desde 1970¹⁴. El desarrollo del AMV, a su vez, ha sido un reclamo con numerosas fuentes de empleo, y no sólo en el campo de la construcción, para la migración.

Pero hay un aspecto sobre el que conviene llamar la atención. En las seculares prestaciones recíprocas de Huerta y Ciudad, que a ambas beneficiaban y a las que hacíamos referencia al principio de este trabajo, la Ciudad amenaza con extinguir la Huerta. Como esas raras parejas que a veces, por capricho, presenta el mundo animal, en las que la hembra devora al macho, una vez cumplida por éste su misión reproductora, la Huerta, el campo, después de fecundar a la Ciudad está siendo devorada por el crecimiento desordenado de ésta. Y, sin embargo, como en el mundo de los animales superiores donde la pareja perdura en beneficio de la cría, el área metropolitana arriesga grandes dificultades si carece de uno de sus progenitores. La Huerta, riqueza económica y fuente de alimentos, cada vez más escasos en el mundo, debe respetarse en una inteligente ordenación del territorio, que cada momento se impone más, para orientar el crecimiento urbano hacia las tierras de secano, que en Valencia valen mucho menos y que siempre quedan próximas al regadío, en forma de ciudades o barrios

¹⁴ PÉREZ PUCHAL, P.: *Geografía de la población cit.* pp. 136-144 y *Natalidad en España*. Valencia, Servicio de Publicaciones de la Universidad Literaria, 1980, p.10.

satélites. Eso, si no se puede frenar el AMV con el fin de armonizar y distribuir equilibradamente la urbanización en la región valenciana.

Queda por reiterar, como ya se hizo en el tomo primero, nuestro agradecimiento a los estudiantes, cuya labor de recogida de materiales, bajo la dirección del profesor CANO, ha hecho posible la construcción de esta obra que hoy te presentamos, lector amigo.

