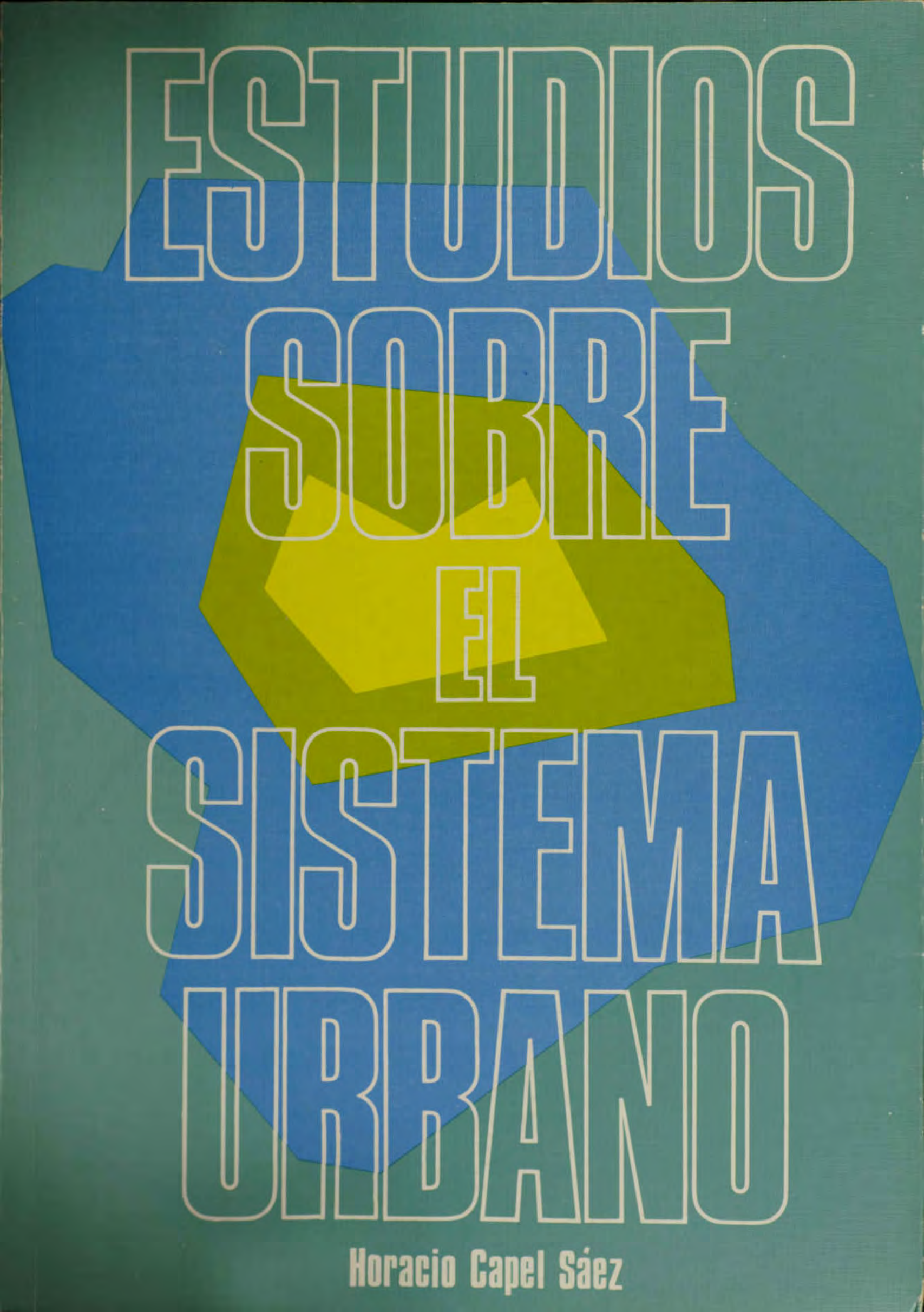




ESTUDIOS SOBRE EL SISTEMA URBANO

Horacio Capel Sáez

La regionalización
en los países en vías de desarrollo.
El caso de Brasil

A propuesta del Excmo. Sr. Presidente de la
Comisión de Geografía del Consejo de Europa

CAPITULO IV

La regionalización en los países en vías de desarrollo. El caso de Brasil

Publicado en: "Revista de Geografía",
Departamento de Geografía
de la Universidad de Barcelona,
vol. III, nº 1-2, 1969, págs. 108-127.

El caso de Brasil
La regionalización
on los países en vías de desarrollo.

CAPITULO IV

La regionalización on los países en vías de desarrollo.

El caso de Brasil

La regionalización en los países en vías de desarrollo. El caso de Brasil

**A propósito del Coloquio de Burdeos sobre
«La regionalización del espacio en Brasil»**

Coincidiendo con la inauguración del nuevo Centro de Estudios de Geografía Tropical (GEGET), se ha celebrado en Burdeos, durante los días 20 al 22 de noviembre de 1968, un seminario sobre el tema general «La regionalización del espacio en Brasil» (*). El propósito de la presente nota es comentar brevemente las comunicaciones presentadas y señalar algunas ideas generales acerca del problema de la regionalización en un país en vías de desarrollo, a la luz de las discusiones a que ha dado lugar dicho seminario. Utilizaremos además algunos trabajos anteriores publicados acerca de este mismo tema (La lista completa de las comunicaciones y la bibliografía complementaria puede encontrarse al final de este artículo; las notas remiten a dicha bibliografía.)

El significado de la complementariedad en la regionalización

Tras una introducción metodológica a cargo de E. Juillard, sobre la que luego volveremos, la primera parte del seminario estuvo dedicada al estudio de los factores de la regionalización del espacio en Brasil. Se analizaron sucesiva-

* En realidad este seminario constituye el primero de una serie que sobre temas referentes a la zona tropical piensa organizar este nuevo centro de investigación geográfica, dependiente del Centre National de la Recherche Scientifique, y colocado bajo la dirección de Guy Lasserre.

Al coloquio han asistido, además de los geógrafos del Instituto de Geografía de Burdeos (Papy, Barrère, Borde, Huetz de Lemps, etc.) un gran número de profesores de diversas universidades francesas (Bataillon, Cabot, Collin-Delaveaud, Delvert, Gourou, Rougerie, aparte de los autores de las comunicaciones). También han participado en él, especialmente invitados, diversos profesores extranjeros procedentes del Brasil (Lysia Bernardes, Milton Santos, Celso Furtado), de Portugal (Orlando Ribeiro, Martins, Soeiro de Brito, Suzane Ribeiro-Daveau), de Canadá (Denis) y de Argentina (Manoiloff). Por parte española asistieron el profesor Vilá Valentí y el autor de estas líneas.

Debe resaltarse la perfecta organización del coloquio, éxito que recae sobre los directores del mismo, los profesores Lasserre y Milton Santos y sobre su secretario general P. Vanne-tier, eficazmente secundados por un activo y simpático grupo de jóvenes geógrafos bordeleses. El coloquio finalizó con una excursión al viñedo de Saint Emilion en la cual los participantes tuvieron ocasión de visitar diversas bodegas y escuchar las interesantes explicaciones de P. Barrère y Ph. Roudié.

El autor desea expresar aquí su agradecimiento al Prof. Lasserre y al Prof. P. Monbeig, director científico del C.N.R.S., por la ayuda prestada para asistir al coloquio.

mente la influencia de las condiciones históricas y del medio natural, así como el papel de la ganadería y de la economía de plantación.

La comunicación de Orlando Ribeiro (2) acerca de las condiciones históricas de la regionalización del espacio en Brasil, puso de relieve la influencia de las diversas fases económicas en la organización del espacio brasileño y el desplazamiento sucesivo del centro de actividad hacia el sur del país, hacia la zona extratropical. Fue en la punta nordeste, en plena zona tropical, donde, con elementos totalmente importados (esclavos de Africa, ganado y caña de Europa y de las islas atlánticas), se organizó en torno a las ciudades portuarias una economía de exportación. Esta presentaba dos aspectos complementarios: por un lado el monocultivo agrícola azucarero en el litoral; por otro, en el interior, los vastos espacios ganaderos de donde procedían los bueyes y caballos que suministraban la fuerza para el transporte y para el trabajo de los ingenios. Esta organización económica vino de hecho a acentuar un contraste natural ya existente en esa área, el de bosque atlántico litoral y *sertão* semiárido interior. Todo este sistema económico estaba dirigido por las ciudades portuarias que realizaban la relación con Europa y que orientaron la penetración desde el litoral hacia el interior.

Existen varias fases de organización económica, según la actividad preponderante. El siglo xvi es el del comienzo de las plantaciones de caña y de la ganadería extensiva; actividades que se consolidan en el siguiente siglo, junto con la aparición del tabaco y la recolección de especies en la Amazonia. El siglo xviii es el de la minería del oro y diamantes, que desplaza el centro de actividad brasileño hacia el Sur y hace la fortuna de Rio de Janeiro. El café y la ganadería serán los factores de desarrollo en el xix; la demanda de mano de obra se intensifica y la prohibición de la trata da lugar a una gran afluencia de inmigrantes de procedencias diversas (alemanes, italianos, portugueses, japoneses). El centro de la actividad se desplaza así aún más hacia el sur, al estado de São Paulo, es decir, a la zona extratropical. Hoy los cinco estados del sur cuentan con la mitad de la población brasileña concentrada en sólo una décima parte del territorio y São Paulo es la gran metrópoli económica. La fundación de Brasilia, que O. Ribeiro sitúa dentro de la tradición ibérica, como la de Madrid y Nova Lisboa (Angola), es un intento de dar cohesión continental a un país atlántico.

La segunda comunicación planteó el problema del papel que el medio natural juega en la definición y en la extensión de los diversos tipos de regiones brasileñas. Su autor, J. Demangeot (3), señaló como la noción de aptitud agrícola es aún esencial en Brasil, aunque ha de ser definida en función de las técnicas utilizadas. En un medio con predominio de un cultivo itinerante sobre rozas (*queimadas*) el carácter de la vegetación es fundamental para comprender la estructura agraria, ya que existe una aptitud distinta a la roturación según el tipo de vegetación de que se trate (arden mejor los bosques menos húmedos). Los matices edáficos, sobre todo en un medio tropical, son muy importantes, ya que los suelos forestales tropicales son más ricos en topografía inclinada que en topografía plana, de donde el interés de los accidentes de relieve; por otra

parte, el papel de los paleosuelos, a veces muy ricos, es también digno de consideración en la aptitud agrícola de una región.

La comunicación de Demangeot resaltó la gran importancia del relieve en la fijación de los marcos regionales en los países tropicales debido a la regularidad de los vientos y señaló cómo los accidentes topográficos netos son frecuentemente también límites ecológicos y por consiguiente límites regionales; al mismo tiempo estos límites naturales constituyen igualmente obstáculos a la circulación, ya se trate de accidentes de relieve, de sectores pantanosos, o de rápidos en los ríos. El tamaño de las regiones geográficas más elementales consideradas en el Atlas Nacional del Brasil («unidades fisiográficas») le parecen a Demangeot un caso ejemplar de adaptación al medio natural; comprueba que su extensión es más reducida sobre los relieves atlánticos más elevados, erosionados y compartimentados y por ello de una mayor variedad ecológica; por el contrario, su tamaño es mucho mayor sobre los vastos espacios uniformes interiores.

En suma, la comunicación de Demangeot intentó trazar un cuadro general de la influencia del medio natural sobre la regionalización, aunque en él subsistían tantas excepciones y reservas que su validez quedaba muy disminuida.

La comunicación de Pierre Deffontaines, sobre el papel de la ganadería en la regionalización del espacio brasileño (4), insistió de nuevo sobre la distinción primordial entre bosque litoral vocado a la agricultura de plantación y sectores interiores ganaderos. La ganadería en Brasil es una creación exógena, con ganado procedente de los países europeos, y surge como actividad complementaria de la agricultura.

Fue en el nordeste donde primeramente se organizó esta división entre agricultura y ganadería en función del trabajo de los ingenios (un ingenio exigía como media 30 bueyes), para transporte y para la alimentación. Este desarrollo ganadero se realiza en la *caatinga* ya desde finales del siglo xvi, fecha en que, según Orlando Valverde (32) fue prohibida la cría de ganado a menos de 10 leguas de la costa, excepto en la actual isla de Marajó. Las grandes sequías contribuirán luego a dispersar al ganado y hacerlo emigrar hacia el interior. El poblamiento y la colonización del *sertão*, así como la organización administrativa, se realizarán siguiendo a este ganado: fue así como en 1758 Piauí se convirtió en capitania emancipada (32).

En el Brasil central la evolución siguió una tendencia parecida hasta el momento en que el descubrimiento de las minas de oro intensificó la demanda de caballos y mulas para el transporte del mineral. Los paulistas se dirigieron al sur, hacia las cuencas del Paraná y Uruguay, en las fronteras del dominio español. Se produjo así la asociación de áreas de actividad muy alejadas, que se ponían en contacto a través de enormes transportes de hasta un año de duración; las ferias de Sorocaba eran el nudo de esta asociación, cuyo apogeo se dio en el siglo xviii. Con la decadencia de la minería, los mineros se transformaron en pequeños agricultores y ganaderos. A partir del siglo xix, los paulistas integraron también en su sistema la zona ganadera del Pantanal en el borde del Paraguay, con la construcción de la línea férrea São Paulo-Corumbá, por la cual se realizó la exportación de este ganado.

En las áreas más meridionales del Brasil la ganadería se desarrolló también, en un principio, por la influencia paulista como actividad complementaria. Pero el alejamiento resultaba aquí excesivo y la asociación se rompió pronto. Como, por otra parte, los colonos europeos que a partir de 1825 se instalaron en el sur del Brasil desarrollaron al mismo tiempo la ganadería junto a la agricultura, no hubo la posibilidad de convertir en complementario de la agricultura a este sector ganadero del sur, el cual se especializó en la exportación hacia Europa. Posteriormente hubo también un cierto desarrollo agrícola y ello atenúa hoy la oposición entre sectores de ganadería y sectores de agricultura. Deffontaines concluye afirmando que, con la excepción de la Amazonia, la ganadería ha sido un gran factor de regionalización, oponiendo por su actividad áreas diversas (litoral e interior, áreas mineras y ganaderas) aunque asociando al mismo tiempo de manera íntima a estas áreas y haciéndolas de hecho complementarias.

Guy Lasserre y Milton Santos brindaron una densa y sugestiva comunicación sobre las plantaciones tropicales y la regionalización del espacio en el Brasil (5). Su propósito es el de analizar «hasta qué punto el espacio inorganizado brasileño ha recibido una organización regional de la instalación de los cultivos de plantación». El Brasil, hasta época reciente, se caracterizaba por una economía de tipo colonial, «de desarrollo rápido y en vías de perpetua transformación», de la cual son ejemplo precisamente los cultivos comerciales de plantación. En ellos pueden distinguirse tres etapas. Una primera, relacionada con el gran comercio colonial portugués, comprende los siglos xvi al xviii (caña de azúcar, tabaco, algodón); una segunda, en el siglo xix, relacionada con las necesidades de los países industrializados europeos (café, cacao...) y una tercera, ya en nuestro siglo, en relación con las necesidades del Brasil moderno e industrializado (hevea, sisal, yute, ricino, algodón...). Esto permite a los autores establecer una primera clasificación de regiones agrícolas combinando a la vez criterios espaciales e históricos: vieja región azucarera del litoral nordestino, regiones azucareras recientes del estado de São Paulo, etc.

Las zonas agrícolas especializadas en la plantación han originado áreas complementarias, para el abastecimiento de víveres y animales. Estas actividades filiales pueden ser actividades regionalizantes. La complementariedad llega incluso a la creación de otras áreas de plantación, como es el caso del tabaco del Reconcavo de Bahía, creada en relación con la cercana área azucarera debido a que las hojas de tabaco servían para pagar los esclavos. «Un cultivo principal de exportación puede engendrar regiones complementarias y contribuir de esta manera a regionalizar el espacio desde el punto de vista agrícola.» De hecho, cada zona litoral de plantación disponía de su correspondiente hinterland en el interior.

G. Lasserre y M. Santos pusieron de relieve cómo esta economía de plantación ha constituido un factor esencial de organización del espacio brasileño en tres sentidos. En primer lugar atrayendo mano de obra, primero negra para las plantaciones del nordeste y después, a partir del siglo xix, europea para las del centro y sur. En segundo lugar, por su influencia sobre la estructura agraria,

que sobre todo se organizó en un régimen de gran propiedad. Por último por la creación de una red urbana.

Un rasgo común presentaron todas las comunicaciones de esta primera parte: el considerar la complementariedad de las actividades como factor esencial de la organización del espacio. Demangeot resaltó, con ejemplos tomados de la parte occidental del estado de São Paulo y del sertão de Pernambuco, cómo el deseo de aprovechar al máximo las diversas aptitudes del medio natural condujo a un trazado particular de las unidades administrativas: estas presentan una forma alargada para gozar de recursos complementarios. Ribeiro, Deffontaines y Lasserre-Santos, por su parte, insistieron igualmente, desde puntos de vista diferentes, en la importancia de la asociación de actividades diversas y complementarias, concretamente entre ganadería y agricultura, o entre diversas formas de actividad agraria.

En todos los casos citados es evidente que existe un lazo de unión entre todo el territorio afectado, pero cabe preguntarse si esta complementariedad es por sí sola un factor de regionalización. Al fin y al cabo, también son complementarias las minas de bauxita de Guayana y las industrias de aluminio canadiense, sin por ello considerarlas como integradas en una misma unidad regional. Nos parece que la simple constatación de una asociación y complementariedad de actividades no basta para definir a una región, si al mismo tiempo no se expresa de alguna forma el carácter y la intensidad de los lazos de unión.

El sureste, una macrorregión bipolarizada

La segunda y tercera parte del coloquio estuvieron dedicadas a la presentación de algunos tipos de regiones brasileñas y al estudio del papel de las ciudades en la regionalización del espacio de Brasil.

Las dos grandes metrópolis del Brasil moderno: Rio de Janeiro y São Paulo, fueron objeto de comunicaciones particulares, a cargo de Lysia Bernardes (14), directora del magnífico estudio sobre *O Rio de Janeiro e sua região*, publicado en 1964 por el Instituto Brasileiro de Geografía (17), y de Pierre George (15).

Rio de Janeiro es la metrópoli tradicional, cuya fortuna se edificó en función del desarrollo minero de la región de Minas y de la capitalidad política, adquirida en el siglo XVIII. A ello se unió luego el impulso dado por la primera onda cafetalera en la Baixada fluminense y en el estado de Guanabara. Fue a partir de comienzos del siglo XX cuando apareció la competencia de São Paulo. Hoy Rio es una metrópoli en vías de transformación, cuya influencia se extiende, sobre todo, en relación con la construcción de una moderna red de autopistas, en particular la de Bahía. El hecho más destacado de la evolución reciente es el aumento de la acción directa de Rio sobre sus contornos inmediatos y el crecimiento del área metropolitana mediante la integración de nuevos municipios, que son transformados industrialmente.

A pesar de todo, la metrópoli carioca encuentra dos graves factores negativos. Por un lado, su influencia ha sido, y es, incapaz de vitalizar la actividad

agrícola de su región. Por otro, las relaciones entre Rio y su inmediata área circundante se encuentran dificultadas por la existencia del distrito federal de Rio, verdadero enclave administrativo dentro del estado de Guanabara. Y sobre todo, Rio no ha sido capaz —por motivos que no quedan suficientemente claros y que deberían estudiarse más profundamente—, de aprovechar suficientemente la ventaja inicial derivada de su capitalidad administrativa y su más antiguo desarrollo industrial, y se ha dejado alcanzar por São Paulo, su gran rival actual.

Una prueba de esta superación por parte de São Paulo se tiene en el número de grandes empresas con sede en una y otra ciudad: mientras que Rio sólo tiene 416, en São Paulo son 661 (P. Geiger, [12]). Ello es tanto más significativo cuanto que parte de las empresas instaladas en Rio son grandes empresas estatales y por ello mismo, como señala P. Geiger, su acción es más dispersa en el conjunto del país y la regionalización en el área cercana más débil que la de São Paulo.

El caso de São Paulo es verdaderamente sorprendente. En realidad, su fortuna es muy reciente y procede de la segunda mitad del siglo XIX, pero en este breve tiempo no sólo ha logrado alcanzar a Rio, sino que la ha rebasado, convirtiéndose en la gran metrópoli económica brasileña. De hecho, el desplazamiento de la onda cafetelera desde la región fluminense hacia el altiplano paulista, a fines de la pasada centuria, desplazó también el área de actividad, humana y económica, hacia el sur. Fue así São Paulo la que se benefició de la gran aportación de inmigrantes europeos, que, en relación con el cultivo del café, llegaron a este país en el espacio de muy pocos años. El café, como han señalado Guy Lasserre y Milton Santos (5), es un cultivo poblador y exige densidades de 30 a 40 obreros por kilómetro cuadrado. Hubo por ello que atraer mano de obra, que en este caso fue sobre todo europea, ya que la expansión del café se hizo principalmente tras la abolición de la esclavitud (1888). Entre 1888 y 1936 llegaron al estado de São Paulo tres millones de inmigrantes y de ellos más de 1,2 millones en los primeros trece años del período (cifras de Lasserre-Santos [5]). Fue sin duda esta aportación humana de gentes emprendedoras la que hizo la fortuna de São Paulo y le permitió superar a Rio. Una estructura favorable de la propiedad, con predominio de los pequeños propietarios, contribuyó a elevar las rentas y, consiguientemente, los niveles de consumo, facilitando así un amplio mercado a los productos industriales.

Todos estos hechos son ya bien conocidos y a algunos de ellos aludió P. Monbeig en su comunicación acerca de la regionalización del espacio paulista (13). Quizás por ello la comunicación de Pierre George (15) se centró en el aspecto industrial, presentando la historia de la ascensión industrial de la metrópoli paulista. Es interesante, en efecto, observar que São Paulo supo diversificar su estructura económica y de una metrópoli comercial y de servicios, convertirse también en industrial. Fue entre 1907 y 1910 cuando São Paulo, a pesar de contar con una población inferior, superó industrialmente a Rio (M. Santos [29]). En la creación de esta industria los inmigrantes jugaron un gran papel (caso de los Matarazzo italianos o los Jefet libaneses), aunque luego fueron

reforzados durante la segunda guerra mundial por la aportación de capitales extranjero (industria pesada, automóviles, etc.). En 1965 São Paulo empleaba más de 750.000 personas en la industria.

Las instalaciones industriales que en primer momento se emplazaron en la periferia cercana a la ciudad, se fueron luego alejando de ella, aunque siempre en relación con el trazado férreo y sobre todo con el eje hacia Santos. Hoy es la autopista la que atrae las nuevas industrias y gracias a ella se ha podido colonizar industrialmente la Baixada paulista, verdadera barrera hasta hace poco.

George propone designar el conjunto formado por el gran São Paulo — que incluye dentro de sí la aglomeración paulista y otros veinte municipios no urbanos — y la comarca litoral de Santos, con la expresión *conurbación funcional*. Reserva el nombre de *región industrial* a un área más extensa que llega hasta Campinas y Sorocaba. Sin negar el interés de estas precisiones terminológicas, nos parece que no queda suficientemente claro el tipo de relaciones que se establecen dentro de la región industrial y de la conurbación funcional y el criterio seguido para diferenciar una de otra; sólo se dice que «la zona de influencia industrial y de responsabilidad de gestión llega hasta Campinas, Jundiaí y Sorocaba», sin más precisiones. Pero, ¿por qué no más allá?; ¿qué criterio se ha seguido para trazar el límite de esta región industrial?; ¿por qué no englobar, por ejemplo, Americana al pequeño núcleo situado al norte de Campinas y que «es uno de los que apoyan la expansión industrial de Campinas» (Geiger [12])? De manera semejante podría citarse el caso de Piracicaba, destacado núcleo industrial en relación con São Paulo. Quizás un buen criterio para delimitar la región industrial podría ser el de la existencia de obreros empleados en fábricas cuyas sedes sociales se encuentran en São Paulo (lo que Geiger llama «asalariados industriales externos» [12]). En Jundiaí son 6.000, en Campinas 4.700, en São José de Campos 7.500. Pero en este caso, ¿por qué no incluir el valle del Paraíba, donde su número se eleva a 20.000, o el sector de São Carlos, donde son 50.000? (las cifras proceden de Geiger [12]).

Como sea, el hecho innegable es que la preponderancia de la metrópoli paulista se afirma cada día en detrimento de Rio, extendiendo su influencia hasta áreas tradicionalmente dependientes de la metrópoli carioca.

La comunicación de Yves Leloup (11) nos facilitó un ejemplo de cómo en la lucha de influencias entre Rio y São Paulo, la de esta ciudad resulta triunfante. El estado de Minas «se integra cada vez más en el espacio económico paulista». En esta lucha de influencias desempeñan un papel esencial los ejes de comunicaciones. La influencia de Rio, la metrópoli tradicional de la época minera y del siglo XIX, se mantiene todavía fuerte en el sudeste del estado de Minas y se prolonga a lo largo de la moderna ruta Rio-Bahia llegando hasta la ciudad-hongo de Governador Valadares (5.734 habitantes en 1940 y más de 100.000 habitantes en 1965). La de São Paulo, en cambio, se deja sentir de forma particularmente intensa en el sur y suroeste, a lo largo de la ruta São Paulo-Brasília-Belem, aparte de estar difusa en un área mucho más amplia.

Esta influencia creciente de São Paulo sobre el estado de Minas, no ha destruido, sin embargo, la de Belo Horizonte, la capital creada en 1897, que se

afirma cada día más, al compás de su crecimiento poblacional (25.000 habitantes en 1920; 177.000 en 1940 y más de un millón en 1965). Aparte de su influencia bancaria, que supera los límites del estado, y administrativa, posee una influencia difusa en todo el estado y directa en la parte central del mismo. Sin embargo, esta influencia directa se ejerce sobre todo en el sector servicios, escapándole en gran parte la decisión industrial, cuyos centros se encuentran en São Paulo, en Rio o en el extranjero. El caso de Belo Horizonte constituye así un claro ejemplo, y no el único en el Brasil, de lo que podría denominarse «metropolización imperfecta» en la que ciertos aspectos esenciales de la economía están sustraídos al control de la metrópoli regional.

Es curioso observar, de todas formas, este hecho del reforzamiento del papel de las capitales regionales a pesar del creciente peso de las dos grandes metrópolis, la carioca y la paulista. Otro caso semejante, aunque de escala diferente, parece ser el de Juiz de Fora, aunque aquí los juicios son contradictorios. Mientras Y. Leloup (11) piensa que «actualmente la falta de dinamismo y la influencia directa de Rio y Belo Horizonte, debido a las carreteras, le quita una gran parte de su influencia regional», Lycia Bernardes (14) opina que «a pesar de las modificaciones de los circuitos de comercialización — consecuencia de la industrialización y del desarrollo de los transportes por carretera — y del rápido progreso de los centros secundarios en materia de equipamiento, Juiz de Fora domina vigorosamente su región; es una verdadera capital regional que se equipa con nuevos servicios e industrias que sirven a una clientela local y regional».

Es difícil decidir quien tiene razón (*). De todas formas llama la atención que dos geógrafos conocedores de la realidad brasileña puedan juzgar de forma tan diferente el mismo hecho. En realidad, da la impresión de que con estas afirmaciones se emiten solamente juicios subjetivos. Conviene llamar la atención sobre el peligro que ello representa para nuestra ciencia. Por este camino la Geografía llegará a un callejón sin salida. Se hace imprescindible encontrar criterios objetivos de medida que permitan evitar contradicciones como la señalada, si se quiere que la Geografía sea verdaderamente científica.

La industria ha desempeñado un papel esencial en la elaboración de la vida regional en toda esta parte sureste del Brasil. Esta fue la aportación fundamental de la comunicación de Pedro P. Geiger (12), basada sobre todo en los ejemplos de Rio, São Paulo y Belo Horizonte. Puso este autor de relieve cómo la industrialización, además de ser un resultado de un proceso interno de diferenciación «es en sí misma un elemento activo propulsor de los procesos de regionalización». Sobre todo si las implantaciones industriales se polarizan en un centro concreto, estimulan a la larga la aparición de servicios, la creación de una red viaria y, por ello mismo, la intensificación de los movimientos de re-

* Otro geógrafo brasileño, Pedro P. Geiger (12), parece adoptar una posición ecléctica. Para él, Juiz de Fora elabora un área de influencia cuyos límites no se confunden con los de la región tradicional agrícola de la zona de mata. «Juiz de Fora se mantiene como un importante centro regional.» Su industria es un hecho de la burguesía local, sin haber recibido inversiones externas importantes; por ello su posición relativa ha disminuido en el panorama nacional y la fuerza de su regionalización es menor de lo que podría ser.

gionalización. En este sentido, el autor piensa que la mayor regionalización de São Paulo (respecto a Rio) procede no sólo de su gran poder industrial, sino de la participación de su industria en la polarización de un núcleo.

Geiger centró su comunicación en el análisis del Sureste, la región donde existe una mayor integración y donde los procesos de regionalización se encuentran más avanzados. Este hecho es paralelo a la presencia de un gran número de ciudades industriales y se encuentra en relación con ello. El autor cree que las relaciones intensas entre Rio, São Paulo y Belo Horizonte son un resultado principalmente de la estructura industrial desarrollada de estas áreas. De hecho, y por estas circunstancias, toda esta parte sureste del Brasil constituye una macrorregión bipolarizada (Rio y São Paulo) y con un polo satélite secundario (Belo Horizonte). Constituye, respecto al conjunto del país, el «Brasil metropolitano», como ha sido denominado por algunos autores.

El Noroeste y la Amazonia, espacios menos organizados

Fuera de esta macrorregión surestina, verdadero corazón del Brasil moderno, los procesos de regionalización se encuentran mucho menos avanzados.

El Nordeste, la más antigua región urbanizada del Brasil, es un área donde la adquisición de una conciencia y de unos lazos regionales está avanzando rápidamente, si bien la organización se hace fundamentalmente en función de impulsos venidos del exterior. La comunicación de Milton Santos (7) y algún estudio previo del mismo autor (30), nos ilustran perfectamente sobre estos hechos.

Hace unos veinte años sertão y litoral nordestinos no tenían conciencia de pertenecer a la misma unidad regional. Desde un punto de vista climático el Nordeste es una región seca bordeada por una franja húmeda. A partir de los años 30 comenzaron a realizarse grandes inversiones estatales en dicha área y la organización del espacio empezó a sufrir modificaciones. En aquel momento se trataba de un espacio multipolarizado. Las inversiones hicieron que se anudaran lazos con las grandes metrópolis del sur aumentando su relación y su dependencia con ellas. Pero al mismo tiempo aumentaron los lazos de dependencia entre los habitantes. Es de destacar la importancia de la acción de la SUDENE en la creación de la conciencia regional sobre todo a partir de 1955. De hecho, el Nordeste «es una región-programa que se ha convertido en una *región* para los habitantes».

Un factor positivo en el Nordeste es el nuevo dinamismo de Salvador relacionado principalmente con el descubrimiento y la explotación de la cercana cuenca petrolífera. Ello le ha dado una gran vitalidad y está contribuyendo a reforzar su papel regional. De todas formas es significativo, como ha señalado Milton Santos en un trabajo anterior (30), que este nuevo dinamismo haya sido provocado por la actuación de un factor de origen extraño a la ciudad. Las empresas impulsoras son, en efecto, estatales (Petrobrás) o en relación con ellas. La burguesía y las iniciativas locales no juegan ningún papel o marchan a re-

molque. Cabe preguntarse si es ello algo típico de los países subdesarrollados o, por el contrario, una característica de los nuevos tiempos que vivimos.

El Nordeste es, pues, un ejemplo de región antiguamente urbanizada y que hoy parece avanzar resueltamente hacia una mayor organización del espacio, hacia una regionalización.

En la Amazonia, en cambio, la falta de hombres constituye un grave factor negativo de regionalización, a pesar de lo cual no puede decirse que sea un espacio inmenso indiferenciado. Esta fue la aportación de la comunicación de C. Vergolino Dias y J. Gallais (8). Factores negativos son también el hecho de que la Amazonia es un medio aislado, encerrado en sí, a donde no llegan impulsos estimulantes por la falta de centros periféricos. Todo en este vasto espacio conduce a la fluidez, al desenraizamiento, desde el medio natural hasta la estructura social (en particular el latifundismo). La acción de las ciudades sólo transforma realmente el territorio inmediatamente circundante, que se convierte en un área de aprovisionamiento. Aparecen, sin embargo, también aquí algunos factores de renovación: el eje fluvial tradicional está siendo modificado por las modernas vías Brasilia-Belem y Brasilia-Acre y por la futura Brasilia-Santarem.

La alusión a estas carreteras nos lleva a plantear necesariamente el problema de las repercusiones que tendrá la presencia de Brasilia sobre el inmenso espacio interior brasileño. Pero incomprensiblemente, de esto no se habló en el coloquio. Brasilia fue la gran ausente del seminario sobre la regionalización del Brasil. Sin embargo, cabe esperar que su construcción ha de introducir profundas modificaciones sobre la incipiente red urbana de esas tierras interiores. Por ello mismo el estudio y la previsión de estas modificaciones constituye un tema apasionante para el geógrafo. El caso de Brasilia es interesante porque la nueva ciudad ha sido fundada lejos de los centros de actividad del Brasil. La cuestión puede plantearse — como apuntaba Pfeifer con ocasión del symposium sobre Brasilia en el seminario acerca de las capitales de América latina, celebrado en Toulouse (28) —, es la de si será posible para una capital desarrollar un territorio no poblado sin estar fundada ya sobre una economía desarrollada. De todas formas, Brasilia lleva camino de convertirse, por su propio dinamismo, en una metrópoli que une ya a sus funciones administrativas, para las que había sido creada, unas funciones industriales diferenciadas, aunque no haya logrado arrebatarse todavía a Rio la Banca nacional ni la dirección política del país.

Papel de las comunicaciones en la organización del espacio

Repetidamente se puso de manifiesto a lo largo del coloquio la importancia de la red de comunicaciones en los procesos de regionalización. Las mejoras o modificaciones de esta red introducen cambios profundos en la organización del espacio. Líneas atrás hemos tenido ocasión de referirnos a ella al señalar el papel jugado por las modernas autopistas Rio-Bahia y São Paulo-Brasilia en la mo-

dificación de las áreas de influencia de las metrópolis carioca y paulista. Igualmente hemos aludido al nuevo factor de regionalización en el espacio amazónico que constituyen las autopistas que parten de Brasilia. El tema ha merecido ya cierta atención y un notable trabajo ha sido dedicado por Orlando Valverde y Cathalina Vergolino Dias a las transformaciones inducidas por la autopista Belém-Brasilia (31). Insistimos de nuevo aquí sobre estos problemas.

La nación brasileña ha sido integrada y modelada por los ferrocarriles, los cuales, a su vez, fueron construidos en función de las necesidades de exportación. Ello trajo como consecuencia la formación de redes de comunicación inarticuladas y polarizadas en torno a cada metrópoli regional. Las redes más densas, al igual que la mayor densidad de poblamiento, se constituyeron allí donde la actividad económica exportadora era mayor (plantaciones de café, caña, minería...). La influencia de los ferrocarriles fue tan grande que llegó a crear incluso la toponimia comarcal (La Sorocaba, La Paulista...).

En la actualidad la situación ha cambiado y el papel revolucionario es jugado por las autopistas. En función de ellas se extiende sobre todo la influencia de São Paulo (Davidovich [19]).

En términos generales, puede decirse que la apertura de nuevas rutas entre dos ciudades juega siempre en favor de la más poblada y dinámica, en este momento, la cual integra en su espacio a la otra. Es lo que ya en 1931 fue expresado por Raily en su conocida ley referida a las áreas comerciales: «dos centros comerciales atraen aproximadamente las compras de la población intermedia en razón directa del número de habitantes de aquellos centros y en proporción inversa al cuadrado de la distancia entre cada núcleo o centro y la intermedia atraída».

El caso de Rio Grande do Sul, estudiado por Boudeville (18) es significativo a este respecto. La construcción de las carreteras BR-2 hacia Pelotas y BR-37 hacia Uruguaiana ha incorporado estrechamente a Porto Alegre, el centro más poblado, parte de las áreas antes dominadas por estas ciudades. Queda por ver qué consecuencias tendrá la competencia de Montevideo cuando la BR-2 se prolongue hasta esa ciudad y entre en vigor la Asociación Latinoamericana de Libre Cambio. Es posible entonces que la capital uruguaya pueda integrar en su órbita, por su mayor peso demográfico, una parte del espacio meridional brasileño.

En el nordeste encontramos otro ejemplo interesante de la importancia de las comunicaciones en la organización del espacio, señalado por Milton Santos en su estudio sobre el Recóncavo de Bahía (30). Hacia los años 40 Salvador perdió buena parte de la influencia sobre su estado porque la construcción de carreteras se realizó desde el sur, desde las grandes metrópolis económicas del sureste, que entonces empezaban a sufrir la revolución industrial y se encontraban en plena expansión. La construcción de las carreteras se hizo, pues, en provecho de las metrópolis surestinas, sobre todo São Paulo. Esto provocó una disminución de la integración regional en el estado de Bahia, la cual por otra parte se produjo paralelamente a una crisis agrícola del Recóncavo y a una crisis económica general. Desde 1950 el nuevo dinamismo de Salvador, en relación con

el petróleo, se traduce en la construcción de carreteras, que refuerzan el papel regional de Salvador. La renovación va unida al mismo tiempo a un aumento de la población urbana y a la aparición de nuevas industrias (relacionadas con la explotación del petróleo, construcción, bienes de consumo). El mercado industrial de Salvador se extiende gracias a las nuevas carreteras, afirmando así su influencia. Los centros interiores, aunque siguen siendo satélites de las metrópolis del sureste, se convierten nuevamente en satélites de Salvador, siendo en este sentido particularmente significativo el estrechamiento de lazos con Feira de Santana, centro subregional de expansión. Las ciudades que quedan al margen de las nuevas formas de circulación han disminuido en población y en vitalidad, mientras que las que más se desarrollan son precisamente aquellas que se hallan mejor situadas desde el punto de vista de los ejes circulatorios (Feira de Santana, Alogoinhas).

Puede surgir, de todas formas, la duda sobre si realmente esta construcción de nuevas rutas favorece el proceso de regionalización en un país en vías de desarrollo. Ha sido Kayser (6) el que ha planteado la cuestión: «Al penetrar en conjuntos territoriales animados por flujos tradicionales internos, desvía estos hacia el exterior; al poner en relación regiones y centros muy alejados unos de otros, la carretera hace progresar sin duda bajo una cierta forma la integración nacional; pero ¿no contribuye a destruir, por un tiempo al menos, la frágil existencia de una integración regional?»

Algunos casos concretos parecen venir en apoyo de la argumentación de Kayser. Por ejemplo, dentro del Estado de Bahía, en la Chapada Diamantina, en la actualidad «uno de los factores esenciales de la descomposición económica reside, bastante paradójicamente, en el desarrollo de las vías de comunicación y especialmente de las facilidades de acceso a São Paulo». La autora de estas palabras, J. Beaujeu-Garnier (16), ha puesto de relieve cómo con la construcción de la autopista Rio-Bahía se ha acentuado de forma alarmante el éxodo rural de gentes que marchan a trabajar a las industrias paulistas.

A pesar de todo y a despecho de esta desorganización momentánea parece que, a la larga, la mejora de la red de comunicaciones contribuye a aumentar la integración regional y a reforzar el papel de las metrópolis regionales. Los ejemplos de Rio Grande do Sul y del Nordeste son significativos. Pero de todas formas, el problema queda planteado.

El valor de las regiones homogéneas

Llegados aquí cabe preguntarse sobre el concepto mismo de región y plantearnos el problema del valor de las nociones tradicionales en los países subdesarrollados.

Una de las definiciones más conocidas de región, la de Max Sorre, define a ésta como «el área de extensión de un tipo de paisaje». Esta definición, citada en dos ocasiones en el coloquio de Burdeos, nos introduce en una de las nociones clásicas de la región, la región homogénea.

El principio de homogeneidad de un territorio puede proceder del medio físico o del tipo de actividad, todo lo cual se refleja en el paisaje del mismo: toda región homogénea se caracteriza por un paisaje determinado, ya sea natural o humano. En esta línea de pensamiento se situaba la comunicación de Demangeot, para el cual la región viene definida por «su actividad, su paisaje y sus límites».

Las dificultades surgen, sin embargo, cuando se intenta pasar de una definición teórica general a una delimitación concreta de las distintas regiones. La misma comunicación de Demangeot fue una prueba de ello, a pesar de estar centrada sólo en el papel del medio natural. Las cosas se complican todavía más cuando se intenta obtener una visión sintética utilizando criterios muy diversos, físicos y humanos, para delimitar unas regiones homogéneas. Una de las comunicaciones al coloquio de Burdeos, la de Correia de Andrade, facilitó una cumplida prueba de ello.

El Instituto Brasileño de Geografía, a petición del Ministerio de Planificación y Coordinación Económica ha realizado una serie de estudios acerca de la división de Brasil en regiones homogéneas. El principal logro de este intento ha sido la delimitación de una serie de regiones homogéneas parciales (demográficas, agrícolas, etc.), si bien surgen serias dudas en cuanto a la validez de los intentos de síntesis, en el caso de que éstas hayan sido realizadas.

El interés de la comunicación de M. Correia de Andrade (9) sobre la división del espacio de Pernambuco en regiones homogéneas, residía en el hecho de que se trataba de la presentación por parte del director de las investigaciones, de los trabajos y conclusiones alcanzados en este Estado. El objetivo del estudio era el de «suministrar al gobierno un diagnóstico del Estado e indicar los desequilibrios regionales existentes». El trabajo se realizó basándose en las condiciones naturales y los sistemas de utilización del suelo y se considera previo a un intento de división del Estado de Pernambuco en regiones polarizadas.

La comunicación de Correia de Andrade constituye un ejemplo de hasta qué punto es difícil realizar una división homogénea del espacio. Ilustra al mismo tiempo sobre la necesidad de encontrar nuevos marcos al estudio regional, ya que los utilizados en la actualidad son, con frecuencia, insatisfactorios.

Algunos ejemplos mostrarán hasta qué punto es poco convincente la división regional propugnada en Pernambuco. En la «microrregión noroeste del Agreste», la densidad de población oscila entre 46 y 178 habitantes/km² y las precipitaciones entre 538 y 929 mm; desde el punto de vista agrario junto a una ganadería semiextensiva coexiste una agricultura con cultivo de algodón, coco, plátanos, arroz, mandioca, naranjo, cacahuete, ricino... hasta un total de 18 plantas características bastante heterogéneas, las cuales en mayor o menor grado se señalan también en otras microrregiones. La «microrregión de la Mata seca» presenta cifras de pluviosidad que oscilan entre 1.981 y 724 mm, una densidad de población entre 46 y 270 habitantes/km² y como plantas de cultivo dominantes se señalan la caña de azúcar y el algodón (junto al tomate, maíz, plátano, agave, naranjo, mandioca...). Por último, la «microrregión de la Mata húmeda» recibe entre 2.464 mm y 665 mm de lluvia, su relieve varía entre 0 y 600 m y su densidad

de población entre 47 y 187 habitantes/km²; el único rasgo común es aquí el cultivo de la caña de azúcar, pero ésta aparece también en otras microrregiones vecinas y, por tanto, no puede servir de elemento definidor.

Si recordamos que se trata de un intento de dividir el Estado de Pernambuco en «regiones homogéneas», habremos de reconocer que los resultados son poco satisfactorios. El mismo autor reconoce algunos de los defectos del estudio. En particular el derivado de la necesidad de tener en cuenta los límites municipales, lo cual lleva a ciertas unidades a extenderse sobre medios naturales diversos. Pero independientemente de esta circunstancia de detalle queda, nos parece, un hecho esencial: la imposibilidad de realizar una división homogénea del espacio de carácter multifactorial. Sólo las divisiones según aspectos parciales determinados (población, cultivos, actividad, ganadería...) puede tener realmente algún valor de «homogeneidad».

Las regiones polarizadas en Brasil

El concepto de polarización se ha generalizado en Geografía y en Economía a partir del estudio de las áreas de influencia comercial de las ciudades. Desde la tercera década de nuestro siglo estos estudios se han ido popularizando y en la actualidad, tras los trabajos de Perroux y otros economistas, así como de numerosos geógrafos, la noción de polo, de región polarizada se encuentra suficientemente conocida y han sido objeto de amplia aplicación en estudios concretos.

Queda, sin embargo, el hecho de que la mayor parte de estos estudios se han realizado en países europeos o de la América anglosajona, es decir, en áreas con un elevado nivel de desarrollo económico. Es sin duda en estos países en los que piensa Kayser cuando en la obra *Geografía activa* define a la región en función de tres características esenciales: «los vínculos existentes entre sus habitantes, su organización en torno a un centro dotado de una cierta autonomía y su integración funcional en una economía global».

Por ello resultaba particularmente interesante el coloquio de Burdeos para intentar comprobar si las nociones de espacio polarizado eran aplicables de alguna forma a países en los que el espacio se encuentra aún ampliamente indiferenciado, en los que la huella del hombre es muy poco intensa y a veces casi inexistente y en las que las formas de organización y la integración estatal están mucho menos avanzadas. El caso de Brasil es, además, especialmente valioso dado que es quizás uno de los pocos países en vías de desarrollo en los que existe suficiente número de estudios parciales y de conjunto para apoyar las observaciones. En efecto, aparte de algunos estudios parciales realizados por geógrafos o economistas europeos (Rochefort [26], Roche [27], Boudeville [18]), y de varios trabajos elaborados por geógrafos brasileños (Geiger y Davidovich [22], L. Bernardes [17]), existe un ambicioso estudio de conjunto, realizado por el Conselho Nacional de Geografia para el Ministerio del Plan del Brasil, acerca de las redes urbanas del país (24).

La comunicación de M. Rochefort (10) constituyó precisamente una presentación global de las conclusiones obtenidas por este estudio, al mismo tiempo que criticaba el método empleado y los resultados alcanzados. Su crítica era tanto más valiosa cuanto que él mismo contribuyó de manera decisiva a la organización del trabajo en sus primeras fases.

El objetivo del estudio era identificar los principales centros polarizados del Brasil, definir su posición jerárquica y delimitar sus áreas de influencia. Se han llegado a definir nueve grandes centros de polarización, que son las metrópolis regionales: Belem, Fortaleza, Recife, Salvador, Belo Horizonte, Rio de Janeiro, São Paulo, Curitiba y Porto Alegre. El número de metrópolis definidas coincide con las señaladas por P. Geiger y F. Davidovich (22), aunque hay alguna variación en la composición: estos autores incluyen a São Luis y no consideran en cambio a Curitiba. De hecho, no todas las ciudades consideradas poseen el mismo dinamismo y la misma fuerza regionalizadora. Algunas de ellas son «metrópolis incompletas», como ha señalado Milton Santos en alguna ocasión (29), y sobre todas se deja sentir la influencia de las dos grandes metrópolis nacionales, Rio y São Paulo.

Todas estas metrópolis se encuentran en la franja atlántica, a la escala subcontinental brasileña. Sus áreas de influencia por ello mismo son disimétricas y se extienden hacia el oeste, lo cual ocurre incluso en la metrópoli más interior, Belo Horizonte, por choque con estas influencias litorales. Se trata, en general, de espacios inmensos, a los que — como indica Rochefort — resulta difícil dar la denominación de región en su acepción corriente.

Por debajo de las grandes metrópolis se han reconocido centros de segundo y tercer nivel, en gran número en las regiones más pobladas y más escasos en el interior. La categoría de estas ciudades en cuanto a población es muy diferente y lo mismo ocurre en cuanto a las áreas dependientes: a veces son espacios inmensos poco poblados (caso del área dependiente de Manaus) y otros reducidos y de gran población (Juiz de Fora o de Ribeira do Preto).

Además de la presentación general de Rochefort, toda una parte del coloquio estuvo dedicada al estudio del papel de las ciudades en la regionalización del Brasil. Con ello los organizadores y la mayor parte de los participantes adoptaban implícitamente una postura positiva ante el problema e identificaban de alguna manera el término «región» con el de «región polarizada». Por ello mismo la crítica de la aplicación de este concepto en los países subdesarrollados, realizada en el mismo coloquio, adquiere un significado especial.

El valor del espacio polarizado en los países subdesarrollados

Diversas críticas pueden hacerse a la noción de región polarizada, delimitada en función de las áreas de influencia de las ciudades. Algunas de ellas fueron realizadas por el mismo Rochefort y otras por Bernard Kayser, en la que nos parece unas de las más interesantes comunicaciones presentadas al coloquio (6).

En realidad, como justamente señala Rochefort, el área de influencia de las ciudades sólo da una indicación de los límites aproximados de los espacios polarizados, sin precisar ni su importancia ni el contenido de los fenómenos de polarización en el interior del espacio delimitado. Es decir, falta, además, conocer cualitativamente el valor de los flujos a que dan lugar esas ciudades y la potencia real de la polarización sobre el espacio dependiente de ellos.

Por otra parte, el método de estudio, por razones de la documentación disponible, ha de utilizar ciertos servicios muy especializados de las ciudades para conocer la influencia de las metrópolis. Se llega así a determinar una polarización cierta, pero que afecta a un número muy reducido de personas. Es lo que reconoce también Rochefort en su comunicación cuando admite que en muchos casos entre las grandes metrópolis y el espacio que depende de ellas no existen más que lazos indirectos que no dan lugar a relaciones humanas reales y directas.

Cabe, pues, preguntarse sobre el valor de las áreas de influencia urbana como espacios operacionales, para la acción. La conclusión de Kayser es que «desde el punto de vista de la acción la zona de influencia es un elemento insuficiente, pues afecta a un número muy pequeño de personas; no sirve, por tanto, para señalar los límites de la acción que se puede ejercer sobre una población». Conclusión que nos parece muy acertada, aunque reconozcamos la dificultad de hallar otros criterios de delimitación.

Todas estas críticas son de tipo general y se refieren a la dificultad de identificar exactamente región polarizada y área de influencia urbana. Pero es que, además, en los países en vías de desarrollo las dificultades son todavía mayores y la identificación mucho más arriesgada.

Cuando en un país subdesarrollado se delimita el área de influencia de una metrópoli basándose en la irradiación de ciertos servicios muy especializados, se trazan, con frecuencia, unos lazos ideales, sin una virtualidad real. En las regiones en las que el autoconsumo es la norma general y en las que el bajo nivel de vida comporta una ínfima utilización de servicios, la posibilidad de acudir a la consulta de un gran especialista médico urbano, de estudiar en una determinada universidad o incluso de leer la prensa regional no es sino una pura entelequia. El número de personas que realmente utilizarán estos servicios será mínimo y, por consiguiente, los lazos reales con la metrópoli prácticamente inexistentes. En un caso extremo, el de la Amazonia, es esta misma idea la que Vergolino Dias y Gallais querían expresar cuando afirmaban que la polarización que ejerce Manaus sobre el caboclo de la selva, aunque existente, no es mayor que la que tienen Londres o Nueva York, cuyas bolsas dirigen las cotizaciones (8).

Se trata, muchas veces, de redes urbanas mal estructuradas, con un centro macrocéfalo que concentra la mayor parte de los servicios y un escaso número de centros subordinados. La influencia de estas metrópolis es muy limitada. De hecho, como indica Rochefort, en algunos casos su acción más importante es la de atraer masas enormes de inmigrantes de su área de influencia, «lo que podría hacer pensar en una desorganización del espacio por estas grandes metrópolis» (caso de Fortaleza, Recife o Bahía).

Resulta, pues, que dentro del marco definido por el área de influencia urbana la organización y la integración del espacio y su relación con el centro director son muy precarias. Ahora bien, como estas tres características son esenciales en la noción de región polarizada se deriva de ello una dificultad real de aplicación de este concepto en los países subdesarrollados.

Esta falta de integración interna regional se refleja también en la existencia de una estructura económica inarticulada, en que una parte del espacio, además de escapar a la acción del centro regional, se encuentra ligado por unos lazos estrechos a otros centros exteriores. Es lo que ocurre, por ejemplo, cuando una parte de las industrias regionales depende de empresas extrarregionales, como es el caso de la industria cercana a Belo Horizonte, que ya hemos citado. O cuando existen áreas de plantaciones totalmente dirigidas al exterior y dependientes de empresas extranjeras. Como indica Kayser, en estos casos junto a la influencia central existen influencias centrífugas mucho más importantes que deben ser tenidas en cuenta. En cualquier caso, es evidente que la noción de espacio polarizado, tal como ha sido definido por ejemplo por Boudeville («espacio heterogéneo cuyas diversas partes realizan entre sí más intercambios que con las regiones vecinas») no puede ser aplicado plenamente a muchas áreas del Brasil. Tanto más si tenemos en cuenta que en un territorio de economía escasamente desarrollada las relaciones internas pueden ser casi inexistentes debido a las débiles necesidades de la población y al predominio del autoconsumo familiar (caso de ciertas áreas del nordeste).

De todas formas hay que guardarse de generalizar precipitadamente. Existen, en efecto, en Brasil suficientes y notables diferencias entre unas áreas y otras del país como para evitar cualquier generalización prematura. En Brasil esta integración nacional, además de haber comenzado muy tardíamente — como puso de relieve Celso Furtado en una de sus intervenciones — no está todavía completada. Los niveles de desarrollo y la organización del espacio son muy diferentes en el norte y nordeste y en el centro y sur. Los desequilibrios regionales son muy pronunciados. Pero esto quiere decir que a escala nacional el espacio se encuentra sin integrar, con lo cual el análisis de las redes urbanas y de la organización regional nos conduce a considerar lo que parece ser uno de los más graves problemas de los países subdesarrollados: la falta de integración espacial.

Hasta la segunda guerra mundial el norte y el sur del Brasil habían de comunicarse necesariamente por vía marítima, ya que no existía una red completa de ferrocarril o carreteras. Prácticamente, el espacio de Brasil «podía ser comparado a un archipiélago en el sentido de que sus diversas unidades regionales estaban muy poco articuladas entre sí» (Geiger [12]). Desde entonces la situación ha mejorado, pero no ha desaparecido totalmente. Por ello Kayser pudo decir, refiriéndose al momento actual, que «entre unas zonas y otras no hay complementariedad ni solidaridad; el espacio aparece atomizado y, en definitiva, sólo la sumisión a un poder de decisión nacional le da una medida común».

En realidad, la concentración de población y actividades en una pequeña parte del territorio brasileño (en las aglomeraciones de Rio y São Paulo trabajan

por ejemplo el 50 % del total de obreros industriales del país y otro 10 % depende de empresas de estas metrópolis) produce, según Geiger, una polarización excesiva a escala nacional. Ello, según este mismo autor «es una muestra de la debilidad del resto del país, de la falta de iniciativa e incluso del ahogamiento de los centros menores por los poderes metropolitanos; por consiguiente, esta polarización representaría la debilidad de la regionalización del conjunto del país.» Este parece ser otro de los rasgos definidores de los países subdesarrollados.

La Geografía activa y las regiones operacionales

La urgencia de los problemas planteados en los países subdesarrollados exige la adopción de criterios de delimitación y de una tipología regional «útil por su aptitud a la cuantificación y por sus capacidades operacionales», es decir, que constituya un marco válido para la resolución de estos problemas. Esto fue quizás la aportación fundamental de la rica comunicación de Kayser, el cual trató de precisar los criterios para una tipología dinámica (entre los cuales creemos realmente valioso el criterio de la «solidaridad objetiva» entre los habitantes).

Entramos con ello resueltamente en el campo de la Geografía activa, la cual encontró en el coloquio de Burdeos ardientes partidarios, especialmente entre el grupo de geógrafos más jóvenes. Una frase de la comunicación de Kayser merece ser retenida como ejemplo de este espíritu: «los trabajos geográficos sobre la organización y ordenación del espacio, abandonando el punto de vista descriptivo están, en adelante necesaria y resueltamente orientados a la acción».

Estas preocupaciones, si bien las más extremas, no eran aisladas. Así, cuando Milton Santos ponía de relieve la necesidad de que las investigaciones geográficas sean útiles a otras disciplinas y otros investigadores, no hacía sino expresar un sentimiento parecido.

Para los geógrafos brasileños el problema no parece ofrecer duda. Para ellos la cuestión ha dejado de ser un motivo de discusión académica desde el momento en que sus investigaciones se realizan con frecuencia a petición y en coordinación con el Ministerio del Plan, con el fin de contribuir a los estudios sobre la regionalización y el desarrollo económico del país. Los trabajos sobre las redes urbanas brasileñas realizados por el Instituto Brasileiro de Geografia y presentados en el coloquio por M. Rochefort y Licia Bernardes constituyen un magnífico y alentador ejemplo de Geografía activa realizada con un rigor científico extremado y un gran espíritu geográfico.

Porque esta parece ser la principal objeción a los estudios de Geografía activa, por parte de algunos geógrafos, el de la pérdida de espíritu geográfico y de rigor científico. Estos eran los temores que expresó Orlando Ribeiro, y algún otro geógrafo de su generación, en el curso de las discusiones.

Por nuestra parte, suscribimos plenamente la posición de Kayser y creemos que la Geografía debe intentar contribuir a la resolución de los graves proble-

mas relacionados con la ordenación del territorio. La *regionalización*, entendida como un proceso dinámico y orientado de ordenación y desarrollo regional, debe tener en el geógrafo un decidido colaborador.

¿Se ha perdido el concepto de región?

Región natural, región histórica, región homogénea, región polarizada, región operacional, estas fueron las expresiones escuchadas en el coloquio de Burdeos. Pero, ¿es que acaso no existe la región simplemente, sin calificativos, la región donde se realiza la síntesis de los diversos hechos geográficos y cuyo estudio parecía constituir uno de los objetos esenciales y tradicionales de la Geografía?

En 1964 P. P. Geiger había intentado delimitar en Brasil unas unidades regionales definidas por su situación, su encuadramiento en una gran unidad natural y su actividad dominante (industrial, agrícola...), así como por el carácter de ésta (intensiva o no) y el desarrollo urbano y demográfico (23). Se trataba, pues, de unas regiones definidas en el sentido clásico, pero esta aportación no levantó mucho eco en el coloquio y sólo fue citada una vez, para señalar su exclusivo valor didáctico. En general, cada autor defendió su particular punto de vista, desde la región como unidad de paisaje en el sentido de Max Sorre, hasta la región operacional. Y para algunos el problema se plantea de forma distinta desde el momento en que lo que importa es emplear en cada caso aquellos marcos regionales que sean útiles para la acción. Pero en este caso puede preguntarse: ¿cómo se definen y escogen estos marcos?

Una cosa, nos parece, quedó muy clara: la dificultad de definir las regiones homogéneas teniendo en cuenta factores diversos: la homogeneidad no existe sino en aspectos concretos (relieve, vegetación, actividad agrícola...). Mucho más valiosa parece, en cambio, la noción de «región polarizada» como marco del análisis regional.

Pero esto lleva a plantear una pregunta: en aquellos lugares donde las redes urbanas no están evolucionadas, donde no hay polarización ¿no existen regiones, no es posible el análisis regional?

El problema fue planteado por Vergolino Dias y Gallais respecto a la Amazonia. La conclusión de estos autores es que no se puede dividir el espacio amazónico en polos, pero se puede ejercer un análisis regional. Y el que ellos realizaron era, sin duda, un modelo de finura y sentido geográfico.

En cualquier caso, es evidente que el concepto de región en el sentido tradicional se encuentra en crisis. Algunos participantes se sintieron entre desconcertados y divertidos ante la diversidad de tendencias que se reflejaba en las comunicaciones. A ello aludía la nota que en tono festivo circuló en un momento dado entre los asistentes, en la que se comunicaba que se había perdido el concepto de región y se rogaba su devolución al comité organizador del seminario. Una de las conclusiones más claras del coloquio de Burdeos es la de que es preciso encontrar nuevos marcos al análisis regional.

Nos preguntamos si al mismo tiempo que el marco no será necesario renovar también la terminología. La palabra *región* se utiliza en sentido muy diverso y con una imprecisión que no deja de asombrar. Respecto a Brasil, la expresión *región* podía designar tanto espacios inmensamente grandes — por ejemplo toda la Amazonia, incluida en el área de influencia de Belem — como el conjunto de un estado de la federación, o bien una división estatal. Todo dependía sin duda de la escala que se utilizaba. Evidentemente, una *región* es una parte de un todo, en el cual se encuentra integrado. Por ello, si se habla de Brasil, un estado puede ser una «*región*», y si se habla de un estado brasileño una división del mismo puede ser también designada así. Pero ¿es esto correcto?, ¿no existe efectivamente ningún criterio dimensional para la *región*? ¿Hasta qué punto son comparables una *región* definida a la escala de Brasil y una *región* de Bélgica o de los Países Bajos?

La pregunta fue respondida por Kayser de una manera tajante: para él «la fijación de formas dimensionales no tiene ni en las investigaciones ni en las aplicaciones de la regionalización de Brasil ningún sentido». Sin embargo, ¿no convendría profundizar más en la cuestión?

En cualquier caso, creemos, conviene fijar bien y limitar el contenido de la expresión *región*. Es interesante, a este respecto, la observación de Mombeig de que la palabra *región* no debería ir unida a natural: *región*, en efecto, indica que un espacio es *regido*, organizado de alguna manera; siempre que se habla de «*región*» hay que considerar también al hombre. Podría pensarse, por ello, en la posibilidad de sustituir la expresión *región natural* por otro como «*área natural*», o semejante, que evite la confusión.

Por razones similares no parece apropiada la denominación que utiliza Pierre George de *región industrial*. A pesar de que el uso está generalizado — y también Geiger la empleó para designar el área industrial cercana a Belo Horizonte, al mismo tiempo que la aplicaba a la gran *región* dependiente de esta ciudad — quizás la palabra *región* no debería aplicarse con referencia a un solo aspecto sino siempre respecto a espacios complejos.

Pero, cabe todavía una última pregunta: realmente ¿existe una unidad espacial? Aunque parezca extraño la pregunta tiene sentido y no sólo ha sido formulada, sino que ha sido contestada negativamente. Para Kayser «no hay una unidad de espacio, sino varias según el contenido que se quiere dar a éste: cada hombre se mueve en varios espacios». Pero esta afirmación destruye el concepto de *región*. Siguiendo este camino es toda una parte esencial de nuestra ciencia la que se encuentra sometida a revisión. Nos resistimos a seguir a Kayser en esta dirección.

BIBLIOGRAFIA

A. COMUNICACIONES AL COLOQUIO SOBRE «LA REGIONALISATION DE L'ESPACE AU BRESIL»

1. JUILLARD, Etienne: *Villes et regionalisation*.

I. *Les facteurs de la régionalisation de l'espace au Brésil*

2. RIBEIRO, Orlando: *Les conditions historiques de la régionalisation de l'espace au Brésil*.
3. DEMANGEOT, Jean: *Milieu naturel et régionalisation de l'espace au Brésil*.
4. DEFFONTAINES, Pierre: *Le rôle de l'élevage dans la régionalisation de l'espace au Brésil*.
5. SANTOS, Milton, et LASSERRE, Guy: *Plantations tropicales et regionalisation de l'espace au Brésil*.

II. *Types de régions au Brésil*

6. KAYSER, Bernard: *Les types de régions au Brésil*.
7. SANTOS, Milton: *La régionalisation du Nordeste*.
8. VERGOLINO DIAS, Catharina, et GALLAIS, Jean: *La régionalisation de l'Amazonie*.
9. CORREIA DE ANDRADE, Manuel: *La régionalisation de l'espace au Pernambouc* (presentada por M. ROCHEFORT).

III. *Le rôle des villes dans la régionalisation de l'espace au Brésil*

10. ROCHEFORT, Michel: *Villes et organisation de l'espace au Brésil*.
 11. LELOUP, Yves: *Villes et organisation régionale du Minas Gerais*.
 12. GEIGER, Pedro: *Les villes à fonctions industrielles et la régionalisation* (presentada por Lysia BERNARDES).
 13. MONBEIG, Pierre: *La régionalisation de l'espace pauliste*.
 14. BERNARDES, Lysia: *Rio de Janeiro et sa région*.
 15. GEORGE, Pierre: *Aire métropolitaine, complexe industriel ou industrialization régionale: l'exemple de São Paulo*.
- Rapport de synthèse du séminaire par M. Olivier DOLEFUS.

B. BIBLIOGRAFIA COMPLEMENTARIA

16. BEAUJEU-GARNIER, J.: *La Chapada Diamantina centrale (Bahia, Brésil)*, «Bulletin de l'Association de Géographes Français», Paris, 340-341, págs. 45-52.
17. BERNARDES, Lysia: *O Rio de Janeiro e sua região*, I.B.G.E., CNG., 1964, 146 págs.
18. BOUDEVILLE, J.: *Croissance polarisée du Rio Grande do Sul*, en el volumen: *Le problème des capitales en Amerique Latine*, «Caravelle», Toulouse, III, 1964, págs. 345-362.
19. DAVIDOVICH, Fanny: *A proposito de «O Rio de Janeiro e sua região»*, «Revista Geográfica», Rio de Janeiro (Inst. Panamericano de Geografia e Historia), XXXIII, n.º 61, 1964, págs. 87-93.
20. DOZIER, Craig L.: *Northern Paraná Brazil. An example of organized regional development*, «Geographical Review, New York, XLVI, 1956, págs. 318-333.
21. FURTADO, Celso: *Formação econômica do Brasil*, Rio de Janeiro, Fundo de Cultura, 1963 (5.ª edición), 290 págs.

22. GEIGER, Pedro Pinchas, y DAVIDOVICH, Fanny: *Aspectos do fato urbano no Brasil*, «Revista Brasileira de Geografia», Rio de Janeiro, XXIII, n.º 2, 1961, págs. 263-362.
23. GEIGER, Pedro Pinchas: *Organização Regional do Brasil*, «Revista Geográfica», Rio de Janeiro (Instituto Panamericano de Geografia e Historia), XXXIII, n.º 61, 1964, páginas 25-57.
24. INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA: *Subsidios a regionalização*, 1968.
- 24 bis. LOBATO CORREIA, R.: *Os estudos de redes urbanas no Brasil até 1965*. En *Simposio de Geografia urbana* (Buenos Aires, 1966), Instituto Panamericano de Geografia e Historia, Rio de Janeiro, 1968, págs. 173-206.
25. ROCHEFORT, Michel: *Méthodes d'étude des réseaux urbains. Intérêt de l'analyse du secteur tertiaire de la population active*, «Annales de Géographie», Paris, LXVI, n.º 354, págs. 125-143 (con ejemplos del estado de São Paulo).
26. ROCHEFORT, M.: *L'organisation urbaine de l'Amazonie moyenne*, «Bulletin Association Géographes Français», mars-avril, 1959.
27. ROCHE, Jean: *Porto Alegre, Métropole do Brasil Meridional*, «Boletim Paulista de Geografia», n.º 29.
28. ROCHE, J.; SANTOS, Milton; PFEIFER, y otros: *Symposium sur Brasília* en el coloquio acerca de *Le problème des capitales en Amérique Latine*, «Caravelle», Toulouse, III, 1964, págs. 363-401.
29. SANTOS, Milton: *Croissance nationale et nouvelle armature urbaine au Brésil*, «Annales de Géographie», Paris, LXXVII, n.º 419, págs. 37-63.
30. SANTOS, Milton: *Villes et région dans un pays sou-développé: L'exemple du Recôncavo de Bahia*, «Annales de Géographie», Paris, LXXIV, n.º 406, 1965, págs. 678-694.
31. VALVERDE, Orlando, y VERGOLINO DIAS, Catharina: *A rodovia Belem-Brasília, estudo de Geografia regional*, Rio de Janeiro, I.B.G.E., 1967, 350 págs.
32. VALVERDE, Orlando: *Geografia da pecuária no Brasil*, «Finisterra», Lisboa, II, 1967, n.º 4, págs. 244-261.

Con posterioridad a la celebración del Coloquio de Burdeos, hemos recibido la *Documentación del I Seminario sobre la regionalización*, celebrado en Hamilton (Canadá), en septiembre de 1968, publicada en Rio de Janeiro, 1969, por la Comisión de Geografía del Instituto Panamericano de Geografía e Historia. A estos materiales dedicaremos, en colaboración con el profesor VILÁ VALENTÍ, un futuro trabajo.

SEGUNDA PARTE

Estructura Urbana

El Sistema Urbano Español

Publicado por el *Ministerio de Fomento*
Dirección General de Urbanismo
de *Madrid*
1974, vol. 1, 1975, pp. 20-128

SEGUNDA PARTE

El Sistema Urbano Español

Estructura funcional de las ciudades españolas en 1950

CAPITULO V

Estructura funcional de las ciudades españolas en 1950

Publicado en: "Revista de Geografía",
Departamento de Geografía
de la Universidad de Barcelona,
vol. II, nº 2, 1968, págs. 93-129.

CAPÍTULO V

Estructura funcional de las ciudades españolas en 1950

Publicado en: "Revista de Geografía"
Departamento de Geografía
de la Universidad de Barcelona,
vol. II, nº 5, 1951, págs. 103-128

Estructura funcional de las ciudades españolas en 1950

La indigencia de los estudios de conjunto acerca de la población urbana española es extraordinaria. De hecho, los pocos que existen —entre los que son de destacar el de A. Melón* y, sobre todo, el de A. Abascal**— se refieren casi exclusivamente al análisis de los ritmos del crecimiento de la población urbana. Faltan, en absoluto, intentos de clasificación funcional de las ciudades españolas, lo cual constituye el objeto del presente trabajo, referido sólo a 146 municipios de más de 20.000 habitantes y a tres de menos de esta cifra. Se trata del primero de una serie de estudios que serán dedicados a este tema y cuyo objeto es el análisis de las estructuras urbanas españolas.

Analizaremos aquí sucesivamente: 1) los problemas de información y el valor de las fuentes con el fin de determinar el grado de urbanización de los municipios estudiados; 2) los tipos de ciudades según su estructura funcional, en una primera visión de conjunto, y 3) un intento de análisis detallado de algunas funciones urbanas. El trabajo se terminará con unas conclusiones generales acerca de los problemas de la población básica, de la estructura funcional urbana y del concepto de ciudad.

PROBLEMAS DE INFORMACION Y METODO

Las fuentes

De las diversas clasificaciones de población que aparecen en el censo de 1950, todas ellas referidas a municipios de más de 10.000 hab., hemos utilizado en este trabajo la de la tabla n.º VIII del volumen II, titulada «Clasificación de los habitantes, según la clase de establecimiento donde trabajan». Conviene desde ahora tener una idea precisa de las actividades que quedan incluidas dentro de cada uno de los 8 grandes grupos de actividad que en él se consideran:

1. Agricultura, silvicultura, caza y pesca.
2. Explotación de minas y canteras.
3. Industrias fabriles (todo tipo de industrias fabriles excepto las energéticas).

* MELÓN Y RUIZ DE GORDEJUELA, A.: *El crecimiento de las ciudades españolas*, «Geographica» (Zaragoza, 1954), págs. 96-107.

** ABASCAL GARAYOA, A.: *La evolución de la población urbana española en la primera mitad del siglo XX*, «Geographica» (Zaragoza, 1956), págs. 47-58.

4. Construcción (construcción, reparación y demolición de edificios, puentes y carreteras; conducciones de aguas y eléctricas).

5. Electricidad, gas, agua y servicios sanitarios (electricidad, gas y vapor; abastecimientos de aguas y servicios sanitarios).

6. Comercio (comercio al por mayor; comercio al por menor; bancos y otros establecimientos financieros; seguros, bienes inmuebles).

7. Transporte, almacenaje y comunicaciones (transporte; depósito y almacenes, cuando éstos se ofrecen como servicios independientes; comunicaciones).

8. Servicios oficiales, públicos y personales (servicios oficiales; servicios prestados al público y a las empresas comerciales; servicios de esparcimiento; servicios personales).

Varios hechos resaltan en esta clasificación. Ante todo, los grupos de actividades colectivas considerados no coinciden con las clasificaciones de otros países, lo cual dificulta las comparaciones. Además, estos grupos son escasos e incluyen a veces dentro de sí actividades muy heterogéneas, que sólo una necesidad de simplificación puede aproximar; es lo que ocurre, por ejemplo, con el grupo 8, donde se incluyen los servicios personales y los públicos. Los dos mayores defectos se dan en el grupo 1 y en el 3. En el primero se incluyen las actividades agrarias y la pesca, lo cual, como veremos, da lugar a ciertas dificultades a la hora de intentar determinar la población activa urbana. En el grupo 3, industrias fabriles, se resumen todos los tipos de industrias y ello supone un grave obstáculo a la hora de profundizar en la estructura funcional de las ciudades españolas; una distinción de las grandes ramas industriales (química, metalúrgica, textil...) hubiera sido necesaria.

A pesar de que la clasificación tradicional de la estadística española considera urbanos los municipios de más de 10.000 habitantes, hemos limitado nuestro análisis a los de más de 20.000. Sin embargo, hemos añadido tres municipios que se encuentran por debajo de esta cifra, por el hecho de ser capitales de provincia y con el fin de que en el estudio no quedara excluido ningún núcleo con esta función administrativa (Guadalajara, 19.131 hab.; Teruel, 18.745 hab.; Soria, 16.878 hab.).

¿Población activa total o población activa «urbana»?

La población activa de los 149 municipios seleccionados oscila entre 28,1 % y 59,5 %. Las cifras más elevadas, superiores al 50 %, se alcanzan en los municipios de Cangas de Narcea (59,5 %), Mataró (57,5 %), Manresa (55 %), Tarra-sa (54,3 %), Sabadell (54,2 %), y Villaviciosa (50,4 %). Treinta municipios poseen porcentajes de población activa entre 40 % y 50 %; sesenta y siete, entre 35 % y 40 %; cuarenta y seis, entre 30 % y 35 %, y en uno el porcentaje es inferior a 30 %: Úbeda, 28,1 % de la población total.

Hemos intentado ver si existía alguna correlación entre la población total de los municipios y los porcentajes de población activa. En la figura 1 pueden

verse los resultados, que muestran claramente que esta correlación no existe. Dividiendo convencionalmente la nube de puntos pueden distinguirse seis grupos bien definidos. En el grupo I se encuentran los municipios de más de un millón de habitantes, cuya población activa oscila entre 39,8 % (Madrid) y 44,5 % (Barcelona). El grupo II comprende los municipios de más de 100.000 habitantes con una población activa fuerte, superior al 40 % de los efectivos totales (Zaragoza, Bilbao, Palma, La Coruña, San Sebastián y Gijón); el III las de población activa débil (entre 34 y 38 %), con un total de 16 municipios de más de 100.000 habitantes.

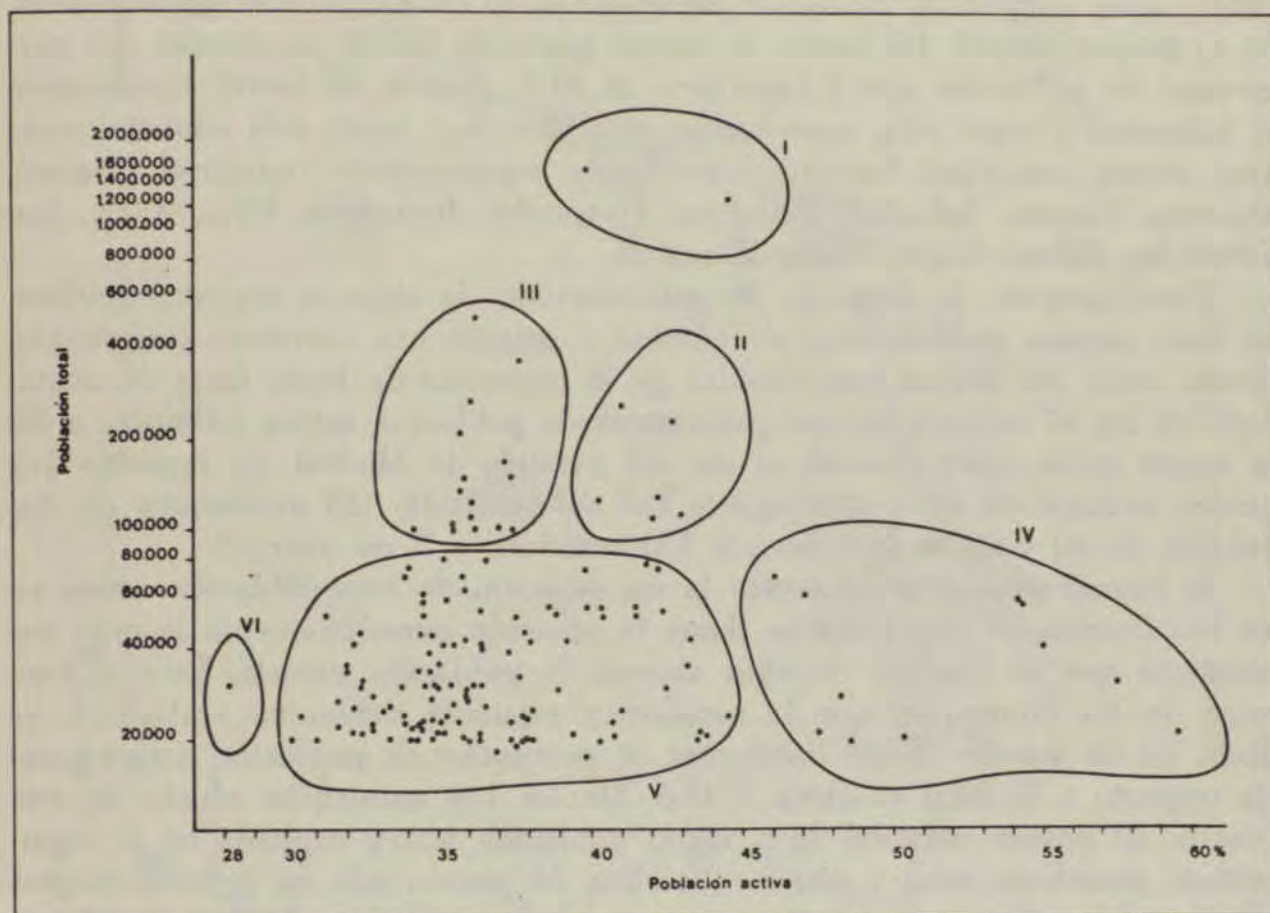


Fig. 1. Relación entre población total y población activa.

El grupo IV engloba los municipios cuyos efectivos laborales relativos son los más fuertes del país, superiores al 45 % de la población total; además de los municipios citados líneas atrás, se encuentran en este caso La Estrada, Ortigueira, Badalona y Hospitalet; en total, diez municipios, de los cuales seis pertenecen a la región catalana. La mitad de estos municipios poseen de 80.000 a 40.000 hab., y el resto entre esta última cifra y 20.000.

Del grupo más numeroso, el V, forman parte la mayor parte de los municipios — un total de 115 de 20.000 a 80.000 hab. —, con porcentajes comprendidos entre 30 y 45 %; las dos terceras partes de estos municipios poseen menos

de 40.000 hab. y un porcentaje de población activa entre 30 y 40 %. El grupo VI, por fin, está constituido por el municipio de Úbeda, con 30.249 habitantes y 28,1 % de población activa.

Sólo muy a grandes rasgos podría reconocerse una correlación positiva entre población total del municipio y tasa de población activa, a pesar de que en un principio pudiera esperarse que, como resultado de la fuerte inmigración que reciben las grandes ciudades, la población activa de éstas sería superior a la de las pequeñas.

Diversos hechos introducen modificaciones en este modelo ideal. Los municipios con fuerte desarrollo industrial actúan, independientemente de su tamaño, como centros de atracción inmigratoria, lo cual repercute positivamente en su fuerza laboral. De hecho, la mayor parte de los 36 municipios con porcentajes de población activa superiores al 40 % poseen un fuerte equipamiento industrial y entre ellos encontramos ciudades que, como más adelante veremos, tienen una clara función o un fuerte equipamiento industrial (Mataró, Manresa, Tarrasa, Sabadell, Badalona, Hospitalet, Barcelona, Elda, Alcoy, San Sebastián, Bilbao, Gijón, Elche, Zaragoza...).

Paralelamente, la situación de subdesarrollo de algunas regiones determina unas escasas posibilidades de empleo y origina una corriente emigratoria, siendo estos dos hechos responsables de la presencia de bajas tasas de actividad. De los 47 municipios con porcentajes de población activa inferiores a 35, la mayor parte están situados al sur del paralelo de Madrid, en regiones que poseen muchos de los rasgos típicos del subdesarrollo (23 municipios en Andalucía, 10 en Castilla la Nueva y Extremadura y 3 en Murcia).

Si examinamos detenidamente la composición de esta población activa en los 149 municipios considerados, llama la atención inmediatamente la gran importancia que en muchos de ellos alcanza la población agraria. Para el conjunto de los municipios que la estadística española denomina «urbanos», es decir, los de más de 10.000 habitantes, el porcentaje de población activa agraria respecto a la total se eleva a 14,6. De los 149 municipios objeto de este estudio, 84 poseen más del 25 % de la población activa ocupada en la «agricultura, ganadería, caza y pesca»; de ellos, 54 poseen más de la mitad de sus efectivos laborales ocupados en estas actividades, e incluso 17 municipios poseen más del 75 %. ¡Cuatro municipios — y de ellos 3 de más de 30.000 habitantes — tienen más del 90 % de su población activa ocupada en ellas! Solamente 18 municipios presentan un porcentaje de trabajadores inferior a 5 ocupado en la agricultura (fig. 2). Incluso municipios de más de 100.000 habitantes pueden presentar elevados porcentajes de población agrícola, como ocurre en el caso de Murcia que con 218.000 hab. alcanza un porcentaje de 54,2 % de población agraria.

Se plantea así un problema fundamental: ¿Hasta qué punto estos municipios deben ser considerados urbanos, atendiendo solamente a su cifra de población total?

Esta población ocupada en las actividades agrarias puede vivir en algunos casos parcialmente concentrada en la capital del municipio, pero gene-

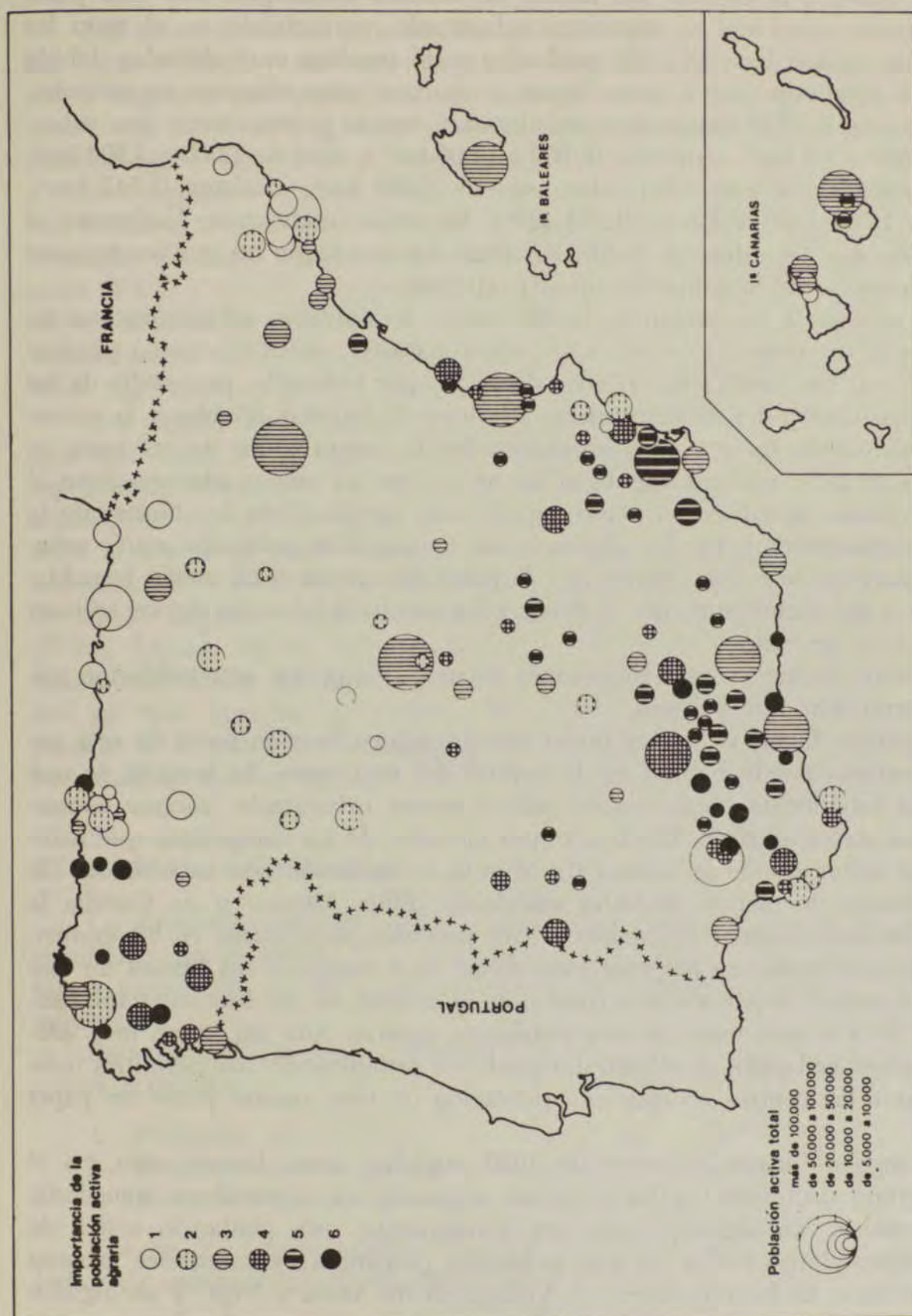


Fig. 2. La población activa agraria.

Los círculos son proporcionales a la población activa total de cada municipio. El sombreado indica la importancia de la población agraria en porcentajes respecto a la activa: 1) menos de 5 %; 2) de 5 % a 10 %; 3) de 10 % a 25 %; 4) de 25 % a 50 %; 5) de 50 % a 75 %; 6) más de 75 %.

ralmente habita en los sectores rurales del término, en el «campo» o «huerta» que rodea a la ciudad. De hecho, en muchos municipios sólo una parte del territorio municipal se encuentra urbanizado, persistiendo en el resto los caracteres rurales. Las cifras de población rural resultan muy elevadas debido a la gran extensión que a veces llegan a alcanzar estos términos municipales. En efecto, de los 149 municipios considerados, treinta y siete tienen una extensión de 200 a 500 km², veintitrés de 500 a 1.000 km² y siete de 1.000 a 1.500 km². Tres municipios se extienden sobre más de 1.500 km²; Badajoz (1.547 km²), Cáceres (1.768 km²) y Lorca (1.821 km²). En estas condiciones, fácilmente se comprende que las cifras de población total del municipio no pueden tomarse como expresivas de la población urbana española.

Por otra parte, sin embargo, la utilización de unidades administrativas inferiores a las municipales («pedanías», «diputaciones», «distritos», etc.) plantea problemas muy delicados. Hemos decidido, por todo ello, prescindir de las cifras de población del sector primario a la hora de intentar establecer la estructura funcional de las ciudades españolas. En la mayor parte de los casos su presencia se debe exclusivamente al hecho de que el marco administrativo al que se refieren las cifras del censo supera muy ampliamente los límites de la ciudad propiamente dicha. En adelante, con la expresión *población activa urbana* designaremos convencionalmente a la población activa total menos la población activa del sector primario, es decir, a los efectivos laborales de los sectores secundario y terciario.

De todas formas, somos conscientes de que al suprimir esta población primaria correremos dos peligros.

En primer lugar, ya hemos dicho que en alguna ocasión parte de esta población agraria puede habitar en la capital del municipio. Se trataría de una población establecida en un medio más o menos urbanizado, aunque conservando una actividad rural. Es el caso, por ejemplo, de los campesinos que habitan en el sector donde la ciudad de Murcia se confunde con su huerta o de los habitantes de ciertas ciudades andaluzas (Écija, Utrera) o de Castilla la Nueva. De todas formas el establecer con precisión estas cifras en los municipios correspondientes es empresa muy difícil, que escapa a los límites de este estudio. Como el objeto de este trabajo es el análisis de las funciones urbanas, ello nos lleva a prescindir de esta población agraria. Aun así, como más adelante quedará reflejado, el cálculo del grado de urbanización nos permitirá individualizar a los centros en que esta población de tipo agrario posee un papel singular.

En segundo lugar, el censo de 1950 engloba, como hemos visto, en el mismo grupo profesional a las personas ocupadas en «agricultura, ganadería, caza y pesca». En algunos casos, por consiguiente, esta población activa de la que prescindimos podrá ser una población pescadora de caracteres urbanos o casi urbanos. Es lo que ocurre en Villagarcía de Arosa y Vigo, y en algunos otros municipios costeros con una importante flota pesquera. También en este caso, solamente estudios monográficos podrían permitir fijar con exactitud las cifras correspondientes.

La población activa «urbana»

Las cifras absolutas de población activa urbana en los 149 municipios oscilan entre 632.328 y 484 individuos; los dieciséis últimos lugares de la serie están ocupados por municipios de carácter no urbano y por villas agrícolas (véase más adelante, pág. 104); si prescindimos de ellas, la cifra inferior de población activa urbana es de 2.020 personas.

Dos ciudades (Madrid y Barcelona) poseen más de medio millón de activos urbanos, y otras dos (Valencia y Sevilla) entre cien mil y doscientos mil. Veintidós ciudades poseen entre 30.000 y 100.000 activos urbanos; cuarenta, entre 30.000 y 10.000; veintinueve, entre esta cifra y 5.000. De menos de 5.000 activos urbanos hay cincuenta y cuatro municipios, de los cuales quince poseen incluso menos de 2.000; estos últimos son todos ellos, como hemos indicado, villas agrícolas o capitales de municipios de carácter rural.

Una última dificultad procede del hecho de que en algunos municipios aparecen cifras relativamente elevadas de población cuya actividad está mal especificada (rúbrica 9: «Actividades mal especificadas»). En cuarenta y nueve municipios esta población dedicada a actividades mal especificadas representa del 1 al 5 % de la población activa urbana total; en 15 los porcentajes oscilan entre 5 y 10; y en ocho municipios son superiores al 10 %, a saber: Villaviciosa (11,17), Segovia (11,86), San Fernando (12,44), Cartagena (14,27), Aranjuez (17,90), Lueca (19,74), Osuna (25,64) y Carmona (35,40). Conviene tener en cuenta este hecho, sobre todo al interpretar las cifras referentes a las ciudades con los más elevados porcentajes. Por nuestra parte prescindiremos de esta porción de la población activa al realizar el análisis de los grandes grupos de actividad, aunque en alguna ocasión las incluiremos dentro del sector servicios.

El grado de urbanización

La diferente extensión de los municipios que estudiamos y la existencia simultánea de población rural y urbana en muchos de ellos plantea un problema ineludible: el de la determinación del grado de urbanización de estos municipios.

Para ello hemos intentado utilizar los siguientes datos, todos ellos fácilmente accesibles:

1. Población activa total
2. Población activa agraria, o sea la comprendida en el grupo I
3. Población concentrada en la capital del municipio.

Con las dos primeras cifras hemos elaborado un índice, al que llamaremos *índice de urbanización de la población activa* o, de manera abreviada, *i.u.p.a.*

$$I. u. p. a. = 1 - \frac{Pr}{Pa}$$

En él Pr es la población activa agraria y Pa la población activa total *.

El índice máximo, 1, se daría cuando toda la población activa del municipio fuera población activa urbana. El mínimo, 0, cuando toda la población activa del municipio fuera agrícola.

En segundo lugar, hemos obtenido las tasas de concentración en la capital del municipio, utilizando para ello los datos del Nomenclátor de 1950. Como es sabido, esta fuente indica para cada municipio la población de las distintas entidades incluidas dentro de él, especificando su carácter (ciudad, villa, lugar, barrio, aldea, caserío, etc.). En principio, la simple consideración de la población concentrada en la capital municipal nos da una visión aproximada del carácter más o menos urbano del mismo. En ocasiones, sin embargo, dentro del municipio aparecen entidades de población oficialmente separadas de la capital y que, de hecho, constituyen barrios de la misma, lleven o no esta denominación. Algunos ejemplos nos mostrarán casos de muy distinta significación.

En León, el 95,7 % de la población aparece concentrada en la capital de un municipio de 26 km² y el resto en un «arrabal» distante sólo 1,6 km de la ciudad. Está perfectamente claro, en este caso, que toda la población del municipio habría de considerarse urbana y que más bien, dada la pequeñez del término, el problema consiste en determinar si existen municipios limítrofes que deban considerarse unidos a la aglomeración leonesa. Un caso semejante a este sería el de Pamplona, con un municipio de sólo 23 km² de extensión; el 73,2 % de los habitantes residen en la capital, y el resto en «barrios».

Un caso muy distinto es el de San Martín del Rey Aurelio, municipio también de pequeña extensión (57 km²), pero donde solamente el 8 % de la población se encuentra concentrada en la capital, Satrondio (1.600 hab.), que recibe la calificación de «lugar». Resulta evidente que este municipio no puede recibir la denominación de urbano.

En las regiones meridionales de la Península los municipios son, con frecuencia, de gran extensión y entonces el problema adquiere otras características. Puede ocurrir que una parte de la población aparezca concentrada en la capital y el resto diseminado en aldeas y caseríos plenamente rurales y suficientemente distanciados de la ciudad como para no ofrecer ninguna duda en cuanto a su carácter; es lo que ocurre con Alcalá la Real, con una extensión de 263 km² y un 33,6 % de población concentrada en la capital. Pero a veces parte de esta población no concentrada en lo que oficialmente se considera capital presenta, por su proximidad o su actividad, un carácter urbano. Guadix, con 325 km², posee un 74,7 % de población concentrada en la capital, pero 2.806 individuos habitan en dos «barriadas», distantes sólo 1,4 km del casco

* Llamando Pa a la población activa total, Pr a la población activa agrícola y Pu a la población activa «urbana» (Pa-Pr) tenemos:

$$1 = \frac{Pu + Pr}{Pa} = \frac{Pu}{Pa} + \frac{Pr}{Pa}$$

El índice a aplicar será, pues: I.u.p.a. = $1 - \frac{Pr}{Pa}$, o, lo que es lo mismo, $\frac{Pu}{Pa}$

urbano; al mismo tiempo, 2.380 habitantes viven en 5 caseríos y 2.350 en dos aldeas con estación de ferrocarril, todos ellos a una cierta distancia del núcleo. Como fácilmente se comprenderá, cuando se trata de municipios de superficie superior a los 500 km² y rodeados de una huerta los problemas pueden ser aún más complejos.

La determinación precisa de las cifras reales de población urbana en cada municipio y la delimitación, en su caso, de áreas urbanas supramunicipales exigiría un trabajo de detalle superior, momentáneamente, a nuestras posibilidades. Como, por otra parte, el objeto de este artículo es presentar una primera

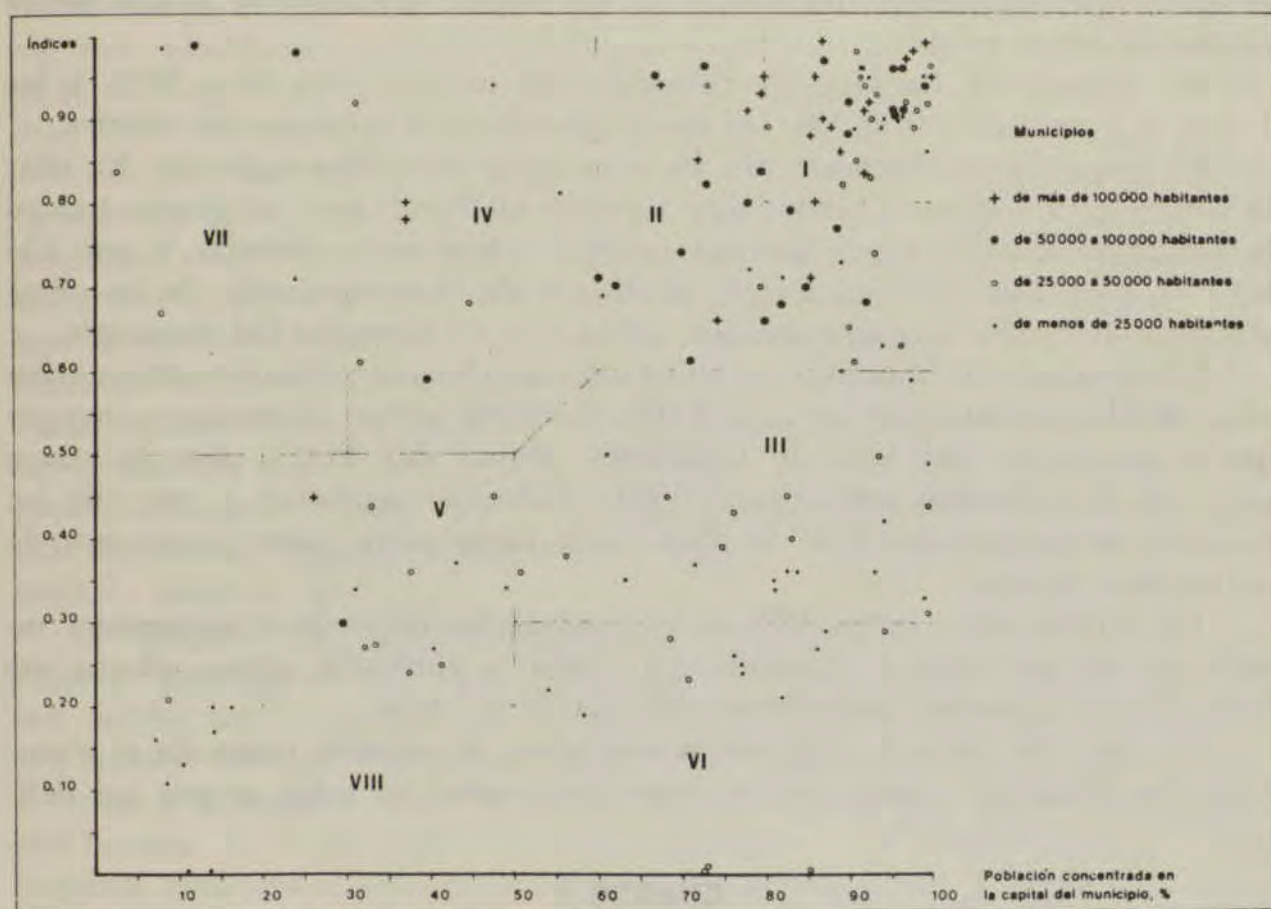


Fig. 3. El grado de urbanización.

En ordenadas se expresan los índices de urbanización de la población activa y en abscisas los porcentajes de población concentrada en la capital del municipio.

visión de conjunto, creemos que la cifra de población concentrada en la capital es suficientemente expresiva y permite una primera aproximación. Serán estas cifras, por consiguiente, las que utilizaremos.

Obtenidos, pues, el Índice de urbanización de la población activa y la tasa de concentración en la capital del municipio, hemos intentado expresar gráficamente la relación existente entre estos dos datos (figura 3).

Examinando la figura 3 pueden distinguirse convencionalmente ocho grupos de municipios de características bien definidas.

El grupo I es el de los *municipios muy urbanizados*. Su tasa de concentración es superior al 80 % y el I. u. p. a., superior a 0,80.

El grupo II comprende los *municipios bastante urbanizados*, en los que la tasa de concentración oscila entre 60 y 80 % y el I. u. p. a. entre 0,60 y 0,80.

El grupo III lo forman los *municipios urbanizados pero con débil población activa urbana*. Los municipios que lo constituyen poseen tasas de concentración superiores al 50 % y I. u. p. a. comprendidos entre 0,30 y 0,60.

El grupo IV está constituido por una serie de municipios cuyo rasgo común reside en poseer una tasa de concentración superior a 30 % e inferior a 60 % y un índice de urbanización de la población activa superior a 0,50. Es el grupo que podríamos denominar de *municipios urbanizados y con fuerte población activa urbana*.

En el grupo V las tasas de concentración oscilan entre 20 y 50 % y los I. u. p. a. entre 0,20 y 0,50. Son los *municipios de débil urbanización relativa*.

El grupo VI está formado por los municipios con *villas agrícolas*. En ellas la concentración es muy fuerte (tasa superior al 50 %), pero al mismo tiempo la población activa agraria alcanza también cifras muy elevadas y por ello los I. u. p. a. son inferiores a 0,30. Se deduce de la comparación de las cifras absolutas que parte de esta población activa vive en la capital del municipio.

En el grupo VII aparecen los *municipios de elevada población activa urbana y débil concentración*. La capital del municipio acoge solamente a una pequeña proporción del total de habitantes (menos del 30 %), pero la mayor parte de la población activa realiza actividades no agrícolas, y por ello los I. u. p. a. son superiores a 0,50. Se trata en su mayor parte, como ya veremos, de municipios mineros.

Por último, en el grupo VIII se encuentran los *municipios plenamente rurales*, en los que tanto la concentración como la población activa urbana son muy débiles, inferiores respectivamente a 20 % y a 0,25.

La siguiente tabla de frecuencias nos indica de manera resumida el reparto de las diferentes categorías de municipios entre los ocho grupos así definidos:

CUADRO I
GRADO DE URBANIZACION

		MÁS DE 100.000 HAB.	DE 50.000 A 100.000 HAB.	DE 25.000 A 50.000 HAB.	MENOS DE 25.000 HAB.	TOTAL
Grupo	I	14	9	14	8	45
"	II	7	15	6	6	34
"	III	—	—	10	12	22
"	IV	2	1	3	2	8
"	V	1	1	7	4	13
"	VI	—	—	6	8	14
"	VII	—	2	2	2	6
"	VIII	—	—	1	6	7
Totales		24	28	49	48	149

Como puede observarse, los grupos I y II — municipios muy urbanizados y bastante urbanizados — engloban en conjunto un poco más de la mitad del total de municipios estudiados. Casi todos los municipios de más de 50.000 habitantes se encuentran incluidos aquí (fig. 4). Sólo siete entre un total de 52 términos municipales que rebasan esta cifra de población se encuentran fuera de estos dos grupos. Un problema particular es el que ofrece el caso de Sagunto donde, de hecho, existen dos núcleos diferentes dentro del municipio, Sagunto y El Puerto, distantes 10 km uno de otro. En el presente trabajo hemos prescindido de esta dualidad y considerado a los dos como un solo núcleo urbano.

El grupo III (municipios urbanizados pero con débil población activa urbana) está constituido exclusivamente por municipios de menos de 50.000 habitantes. Excepto uno, todos se encuentran situados al sur del paralelo de Madrid (7 de ellos en la Meseta meridional, 12 en Andalucía y 2 en Valencia).

Los ocho municipios del grupo IV (municipios urbanizados y fuerte población activa urbana), forman un grupo heterogéneo en cuanto al tamaño. La población concentrada en el municipio es relativamente débil, si bien en casi todos existen junto al casco urbano de la capital entidades separadas que reciben la calificación de barrio; es el caso de Villaverde, donde la capital sólo concentra el 31,1 % de la población municipal, pero el resto habita en entidades calificadas como «barrios». Independientemente de este hecho, el carácter urbano les viene dado a estos municipios por los elevados porcentajes de población activa urbana. En este grupo aparecen incluso dos municipios de más de 100.000 habitantes (Vigo y Cartagena) y uno de la categoría inmediatamente inferior (Badajoz).

El grupo V, que hemos denominado de débil urbanización relativa, está formado por una serie de municipios que, aun siendo plenamente urbanos, lo son mucho menos de lo que sus cifras absolutas municipales dejan suponer. En general ello se debe a la circunstancia de que estos municipios son muy extensos e incluyen a veces dentro de sí una fuerte población agrícola y grandes huertas. La mayor parte de estos municipios se encuentran situados en las regiones murciana y andaluza: Murcia, con un municipio de 936 km²; Lorca, 1.821 km²; Caravaca, 858 km²; Hellín, 779 km²; Orihuela, 560 km²; Alcalá la Real, 263 km²; Vélez Málaga, 156 km². Otro en Cataluña alcanza igualmente una gran superficie (Tortosa, 424 km²) y se extiende sobre las ricas tierras agrícolas del delta del Ebro. La única excepción es la de Arucas (35 km²), en una fértil comarca agrícola.

El grupo VI está formado por municipios que engloban dentro de sí auténticas villas agrícolas. La población vive predominantemente concentrada, pero en su mayor parte realiza actividades agrícolas (con el caso dudoso de Motril, por su calidad de puerto de mar). Doce de las 14 ciudades de este grupo son andaluzas, están situadas predominantemente en la depresión del Guadalquivir, y dos son murcianas. Todas ellas son también municipios de menos de 50.000 habitantes. Con la única excepción de Coin (11.700 habitantes en la capital municipal), las capitales de estos municipios cuentan con más de 16.000 habitan-

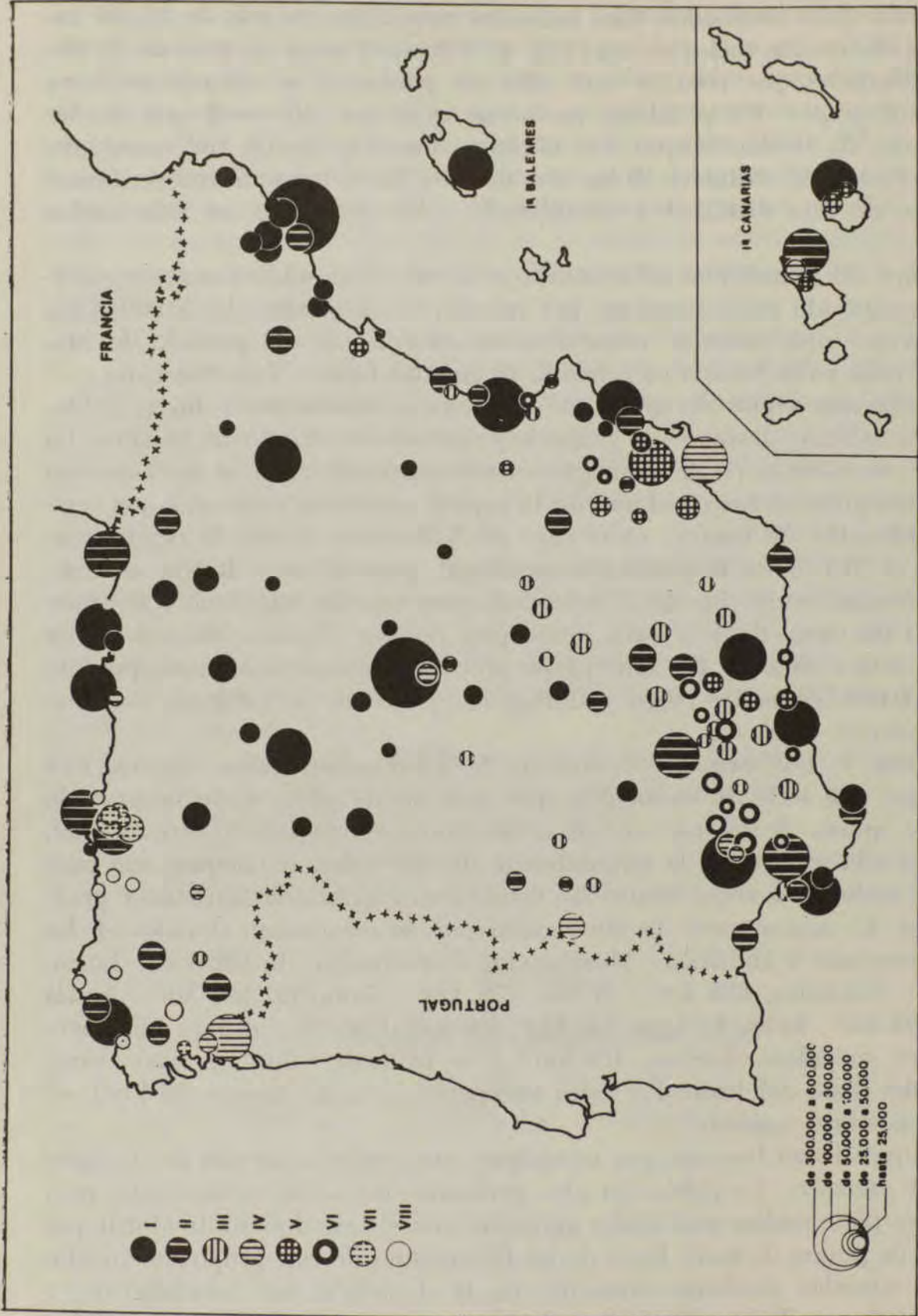


Fig. 4. El grado de urbanización.

Clasificación basada en el gráfico de la figura 3: I, municipios muy urbanizados; II, municipios bastante urbanizados; III, municipios urbanizados y con fuerte población activa urbana; IV, municipios urbanizados, pero con débil población activa urbana; V, municipios de débil urbanización relativa; VI, villas agrícolas; VII, municipios de elevada población activa urbana y débil concentración; VIII, municipios plenamente rurales. Los círculos son proporcionales a la población total de cada municipio (Madrid, 1.618.000 hab.; Barcelona, 1.280.000).

tes, e incluso siete de ellas con más de 20.000. Sin embargo, y en contrapartida, las cifras absolutas de población no agrícola son muy bajas, inferiores siempre a 3.000 personas (excepto un caso, Lucena, con 3.630). Los dos casos extremos son los de Écija y Utrera. La primera, con 30.362 habitantes concentrados en la capital del municipio, tiene sólo una población no agrícola de 821 habitantes; la segunda, con 29.814 habitantes en la capital, posee solamente 484 activos no agrícolas. Son sin duda los dos ejemplos más perfectos de villas agrícolas existentes en España. Las condiciones económico-sociales del campo donde se asientan explican su estructura. Son centros de jornaleros y obreros agrícolas eventuales en una región de monocultivo olivarero y cerealista con predominio de la gran propiedad.

En el grupo VII aparecen seis municipios de fuerte población activa urbana y débil concentración, inferior al 30 %. De hecho, los efectivos de población activa urbana son siempre superiores a la población concentrada en la capital. Los casos extremos, por la debilidad de la población concentrada, son los de Siero, con 8.376 activos no agrícolas y solamente 2.525 habitantes en la capital de municipio, la villa de Pola de Siero; San Martín del Rey Aurelio, con 5.410 activos no agrícolas y 1.658 habitantes en Satrondio, la capital, la cual recibe en el Nomenclátor el calificativo de «lugar»; Aller, con 6.894 activos no agrícolas y 728 habitantes en la capital, Cabañaquinta. Se trata, en general, de municipios mineros de la cuenca hullera asturiana. La excepción es Villagarcía de Arosa, con fábricas de conservas.

Por último, quedan los municipios que presentan características casi plenamente rurales a pesar de su elevada población. Forman el grupo VIII, constituido por un total de siete términos municipales, todos ellos situados en la región asturgalaica. En cifras absolutas, la población concentrada en la capital de municipio oscila entre 1.800 y 3.300 habitantes y la población activa urbana entre 776 y 2.986. Presentan, pues, un claro carácter no urbano y por esto prescindiremos de ellos en los gráficos siguientes.

LOS TIPOS DE CIUDADES

El método

Intentaremos ahora obtener una visión sintética y ofrecer un cuadro de conjunto de los tipos de ciudades que aparecen en la España de 1950 según la estructura de la población activa. La empresa ofrece dificultades, por cuanto la diversidad de grupos profesionales comporta el peligro de confusión.

Tal como hemos indicado, consideraremos ahora solamente la población activa dedicada a actividades de los sectores secundario y terciario, prescindiendo de la que se dedica al primario. Los porcentajes de cada uno de los grandes grupos de actividad los hemos obtenido en relación a esta población activa de carácter urbano. Con ello se consigue, por otra parte, una más amplia separación de los porcentajes y una mayor claridad.

En adelante hablaremos ya siempre de ciudades, en lugar de municipios, como hasta ahora veníamos haciendo. Tómese esta expresión con todas las reservas que el caso exige.

Hemos realizado, en primer lugar, un gráfico triangular en el que con referencia a tres ejes (industria, comercio y servicios) se sitúan todas las ciudades estudiadas, con el fin de delimitar unas agrupaciones con características semejantes y realizar así una primera clasificación funcional.

Con este fin se han considerado como actividades industriales no solamente aquellas que en el censo se designan específicamente así («Industrias fabriles»), sino también las englobadas bajo las rúbricas «Explotación de minas y canteras», «Construcción» y «Electricidad, gas, agua y servicios sanitarios». Paralelamente, consideraremos actividades comerciales las denominadas «Comercio» y «Transporte, almacenaje y comunicaciones». En cuanto a los servicios, nos hemos visto obligados, por razones fácilmente comprensibles, a considerar como tales no sólo a los incluidos en la rúbrica «Servicios oficiales, públicos y personales» sino también a los de la rúbrica «Actividades mal especificadas». Con ello, en determinados casos, cuando esta última cifra es muy fuerte, los resultados pueden quedar falseados. De todas maneras, como en general estas cifras no son muy elevadas y como, por otra parte, es posible que efectivamente muchos de los aquí incluidos realicen realmente una actividad de servicios, pensamos que en general las conclusiones pueden aceptarse como válidas.

Se ha confeccionado de esta forma el gráfico de la figura 5, en el que hemos incluido las villas agrícolas, pero no los municipios rurales. Un atento examen de la agrupación de la nube de puntos en el gráfico permite individualizar convencionalmente cuatro grandes tipos de ciudades.

El primer tipo es el de las *ciudades industriales*, con más del 55 % de la población ocupada en la industria, hasta el 30 % en el comercio y hasta el 31 % en los servicios.

Un segundo grupo está constituido por las ciudades *centros comerciales*. En ellos la población dedicada al comercio oscila entre el 25 y el 50 %, aunque nunca poseen más del 40 % en los servicios; la población industrial oscila entre el 25 y el 45 % y la de servicios entre el 15 y el 40 %.

Son *centros de servicios* todas las ciudades que cuentan con más del 40 % de su población activa urbana ocupada en esta actividad y aquellas que tienen entre el 30 y el 40 %, siempre que su población ocupada en el comercio no supere el 25 % y la industrial sea inferior al 45 %.

Un cuarto tipo es el de los *centros complejos con fuerte desarrollo industrial*. La función industrial oscila en todas estas ciudades entre 45 y 55 %, complementada por relativamente fuertes porcentajes en el comercio o en los servicios.

Fácilmente hubieran podido distinguirse subgrupos en cada uno de estos grupos considerados. De todas formas hemos preferido no hacerlo, excepto en el caso de las ciudades industriales, con el fin de no hacer demasiado confusos los gráficos.

Con estos datos hemos confeccionado el mapa de la figura 6, que constituye una primera aproximación al conocimiento de la estructura funcional de los núcleos urbanos españoles en 1950. Se han suprimido en él los municipios rurales (grupo VIII de los gráficos 3 y 4)* y se han señalado en negro todas

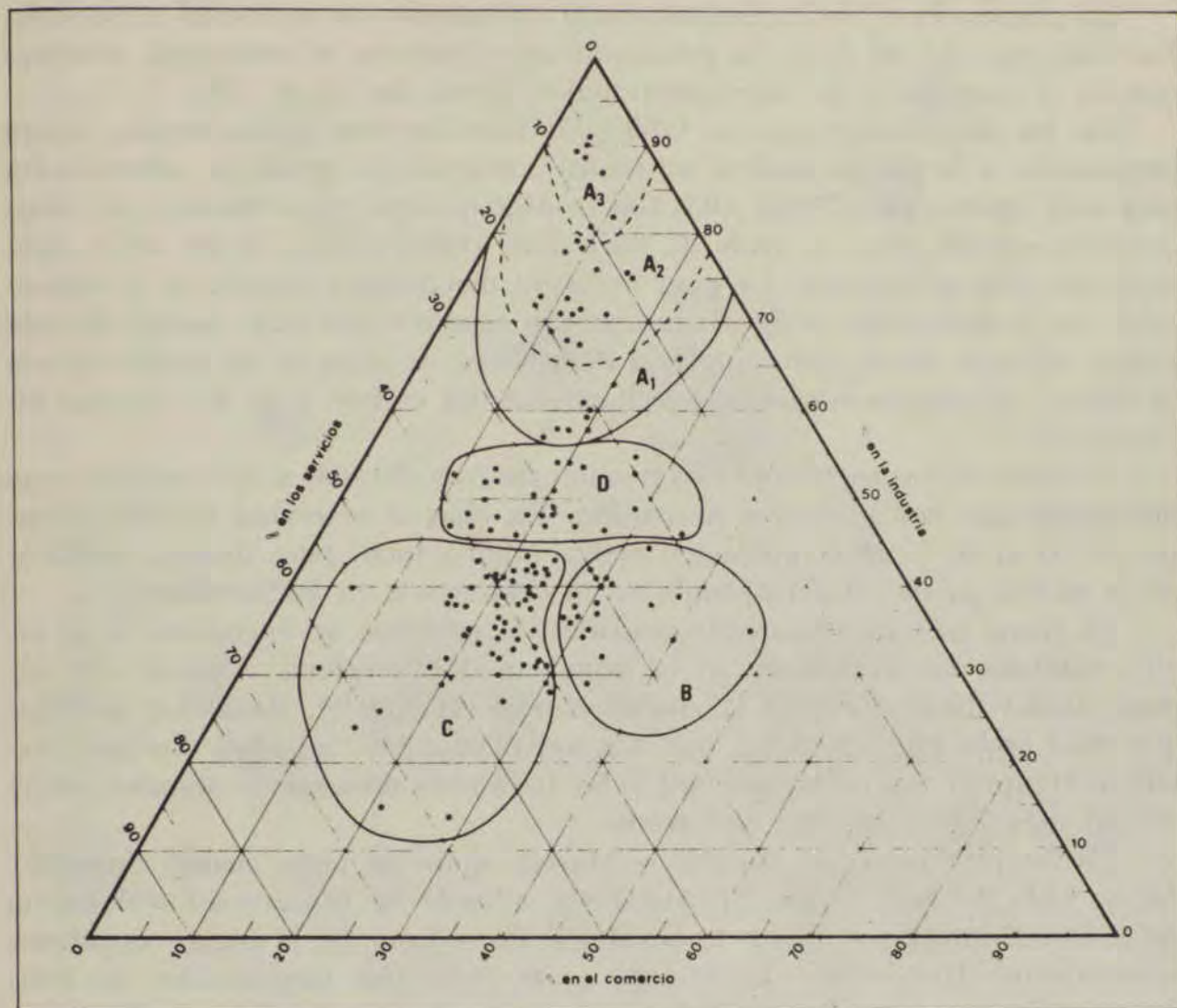


Fig. 5. Los tipos de ciudades.

A₁, centros muy industriales sin función secundaria; A₂, centros muy industriales con función secundaria; A₃, centros industriales; B, centros comerciales; C, centros de servicios; D, ciudades de funciones múltiples.

las villas agrícolas (grupo VI de las figuras 3 y 4). Comprendemos perfectamente las numerosas limitaciones de este mapa y más adelante podremos matizar sus resultados. En cualquier caso, sin embargo, consideramos que de su análisis pueden deducirse unas primeras conclusiones de carácter general.

* Las ciudades agrícolas son todas centros de servicios, menos Yecla, que es un centro industrial de tercera categoría. Entre las capitales de municipios agrícolas aparecen centros industriales (Cangas de Narcea, Ortigueira), centros de servicios (Villaviciosa y Lluvia), centros comerciales (Villalba) y centros complejos (La Estrada, Tineo y Carballo).

Las ciudades industriales

Las ciudades en las cuales la función industrial es netamente predominante son en total 32. Pero dentro de ellas pueden distinguirse todavía varios grupos según su mayor o menor grado de especialización.

El primero es el de las *ciudades muy industriales sin actividad secundaria*. En ellas más del 80 % de la población activa urbana es industrial, mientras que en el comercio y los servicios trabajan menos del 11 %.

De los siete núcleos que en 1950 podían recibir esta denominación, cuatro pertenecían a la cuenca hullera asturiana y poseían un grado de urbanización muy bajo (grupo VII). Todos ellos son centros mineros. Otro núcleo está situado en la región vasca; se trata de Baracaldo, englobado de hecho en la aglomeración urbana bilbaína. La gran industria metalúrgica pesada es la responsable de su desarrollo, al igual que sucede también con otra ciudad de este grupo, Sagunto. Por lo que respecta a Puertollano, se trata de un núcleo minero industrial en relación con el aprovechamiento del carbón y de las pizarras bituminosas.

Un total de diecisiete ciudades pueden ser consideradas como *ciudades muy industrializadas con actividad secundaria*. En ellas la actividad industrial ocupa del 65 al 80 % de la población activa urbana total, pero más de un 10 % de la misma puede estar empleada en el comercio o en los servicios.

El grupo más importante de ciudades de este tipo se encuentra en la región catalana, concretamente en la provincia de Barcelona. Algunas son núcleos unidos directamente a la ciudad condal (Hospitalet, Badalona) mientras que otras están más alejadas y son más independientes (Sabadell, Tarrasa, Mataró y Manresa). La industria textil y las industrias diversas de transformación son las más importantes en este sector.

En las provincias de Alicante y Murcia aparecen otras cuatro ciudades: Alcoy, Elda, Elche y Cieza. En Andalucía, además de Peñarroya-Pueblonuevo, están Dos Hermanas y Alcalá de Guadaira. Por último, en la región cantábrica se encuentra Torrelavega. En cuanto a las industrias responsables de estas especializaciones son, además de la textil de fibras naturales (Alcoy) y artificiales (Torrelavega), la química y minerometalúrgica (Torrelavega, Peñarroya-Pueblonuevo), el calzado (Elche, Elda), el esparto (Cieza), y las industrias de la alimentación (fabricación de pan para el abastecimiento de Sevilla, en Alcalá de Guadaira; y aderezo de aceitunas y actividades complementarias, como tonelería, en Dos Hermanas).

Por último, las *ciudades con función industrial simple* (entre el 55 y el 65 % de ocupación industrial) son en total ocho. Entre ellas encontramos centros minerometalúrgicos (Linares), y especializados en industrias alimenticias (conservas y aceites de pescado: Villagarcía de Arosa; harinas: Hellín; vino: Tomelloso y Daimiel; aceite: Andújar). San Fernando posee astilleros militares y fábrica de armas.

En términos generales puede decirse que la función industrial da origen a las ciudades más especializadas en la red urbana del país. En ninguna otra

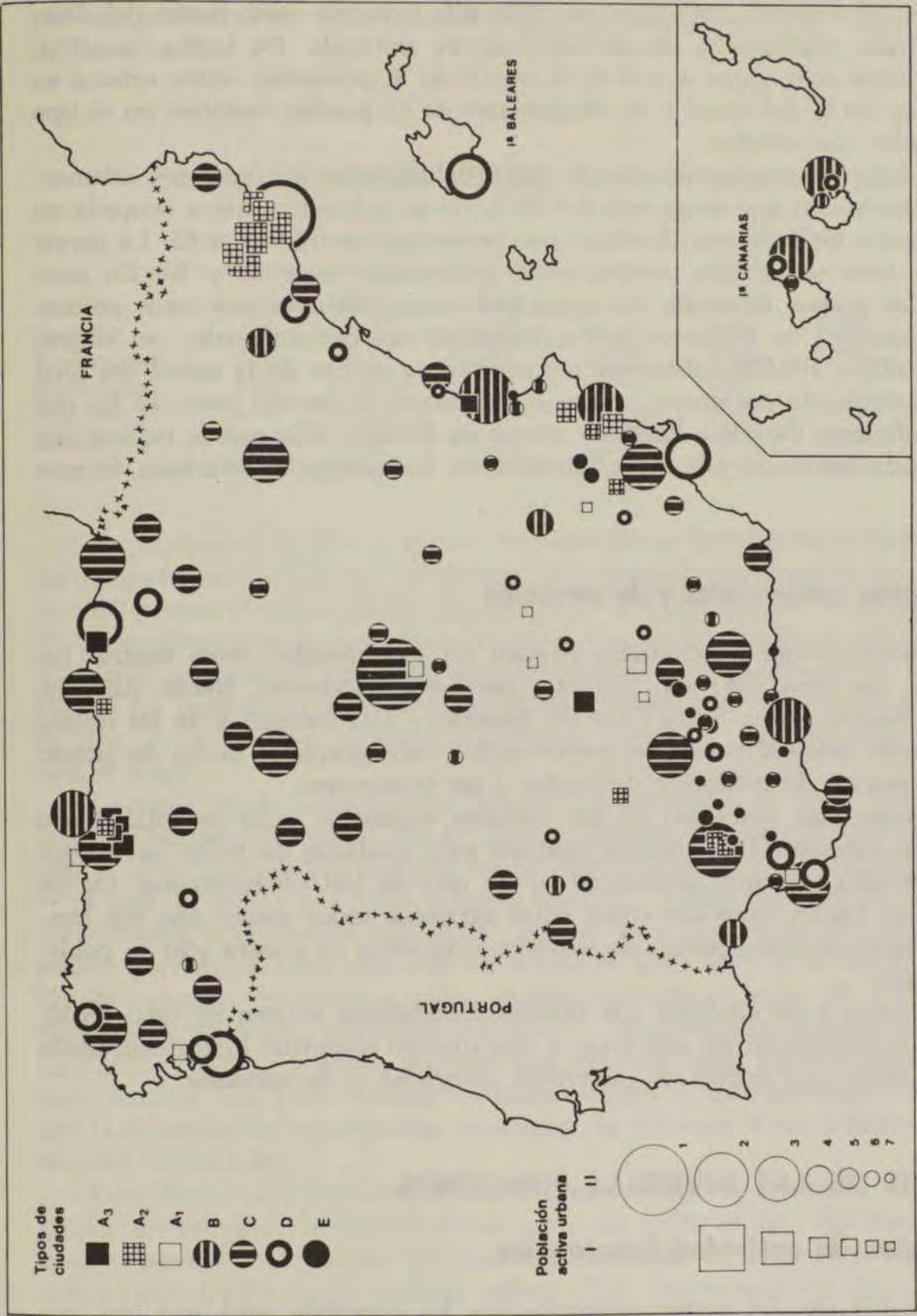


Fig. 6. Los tipos de ciudades.
Tipología basada en el gráfico triangular de la figura 5. Para A₁, A₂, A₃, B, C y D véase dicha figura. E, indica las villas agrícolas (grupo VI de las figs. 3 y 4).
Los círculos son proporcionales a la población activa urbana: 1) más de 500.000 activos urbanos; 2) de 100.000 a 200.000; 3) de 30.000 a 100.000; 4) de 10.000 a 30.000; 5) de 5.000 a 10.000; 6) de 2.000 a 5.000; 7) menos de 2.000 activos urbanos. I, centros mineros e industriales; II, otros tipos de ciudades.

actividad se alcanzan porcentajes de ocupación tan elevados. Pero al mismo tiempo este hecho va unido a la relativa debilidad del número de ciudades industriales. La conocida tesis que considera a la industria como motor del desarrollo urbano moderno ha de ser debidamente matizada. De hecho, la actividad industrial sólo ocupa a más de la mitad de la población activa urbana en 45 núcleos (30 % del total) y de ellos solamente 33 pueden incluirse en el tipo de ciudades industriales.

Entre los municipios de más de 100.000 habitantes encontramos solamente uno (Barcelona) que tenga más del 50 % de su población activa ocupada en la industria y también uno (Sevilla) cuyo porcentaje es inferior a 35. La mayor parte de estos municipios poseen, pues, porcentajes entre 35 y 50. En cambio, en los grupos inferiores de municipios estas ciudades con unos porcentajes intermedios de población activa industrial van disminuyendo: en el grupo de 50.000 a 100.000 habitantes representan ya menos de la mitad del total de las ciudades de ese grupo; y aproximadamente la tercera parte en los dos grupos inferiores (50.000 a 25.000 y menos de 25.000). Ello parece indicar una más elevada tendencia a la especialización en las categorías inferiores de municipios.

Los centros comerciales y de servicios

Solamente veintiuna ciudades pueden ser consideradas como centros comerciales. De ellos siete son ciudades portuarias (Valencia, Denia, Alicante, Málaga, Huelva, Gijón, Santa Cruz de Tenerife y Las Palmas) y de las restantes un cierto número deben su pertenencia a este grupo al hecho de poseer fuertes efectivos de población dedicados a los transportes.

El grupo más numeroso de las ciudades españolas — 60 en total — son centros de servicios. Encontramos también aquí ciudades de todas las categorías, entre ellas un buen número de las de más de 100.000 habitantes. De los núcleos que hemos calificado como villas agrícolas, todos menos uno son también, al mismo tiempo, centros de servicio, si tenemos en cuenta sólo su población urbana.

En cuanto a las ciudades con funciones complejas, existen un total de 28. Se trata de núcleos en los que junto a una función industrial bien desarrollada existe también una importante actividad comercial o de servicios.

ANÁLISIS DE LAS DIVERSAS FUNCIONES

Los grupos de actividad funcionales

La realización del gráfico triangular nos ha permitido establecer una primera tipología funcional de las ciudades españolas. Se trata ahora de profundizar en el estudio de la estructura funcional de estos núcleos urbanos.

Utilizaremos para ello los porcentajes empleados en cada grupo de actividad en los 149 municipios estudiados, ordenados en series estadísticas crecientes. Las características de cada una de dichas series pueden verse reunidas en el siguiente cuadro:

CUADRO II

CARACTERÍSTICAS DE LAS SERIES ESTADÍSTICAS

	VALOR MÍNIMO	VALOR MÁXIMO	RECORRIDO	MEDIANA	PRIMER CUARTIL	TERCER CUARTIL	DESVIACIÓN CUARTIL
Minería	0,00	83,14	83,14	0,27	0,00	0,82	0,82
Industria	3,81	80,96	77,15	26,46	21,08	35,55	14,43
Construcción . .	2,96	34,57	31,61	10,46	7,98	13,67	5,69
Electricidad . .	0,00	10,27	10,27	0,73	0,39	1,12	0,73
Comercio	2,38	28,76	26,38	13,04	9,87	16,14	6,27
Transporte . . .	0,09	37,45	37,36	6,75	0,24	9,33	5,09
Servicios	4,78	64,01	59,23	31,48	21,45	38,04	16,59

Se plantea un problema previo. Claramente se desprende de la lectura de sus epígrafes que no todos los grupos de actividad considerados en el censo de 1950 poseen el mismo significado funcional. Evidentemente, no existen ciudades especializadas en la «construcción». Los obreros empleados en esta actividad trabajarán en general para satisfacer las propias necesidades de la aglomeración y no realizarán prácticamente ningún servicio al exterior de la misma. Es una actividad que podemos considerar «interna», que no posee proyección al exterior.

La rama de la construcción aparece representada en todas las ciudades que estudiamos. El examen de la serie estadística correspondiente nos indica que si bien la amplitud máxima de los porcentajes es relativamente elevada —ya que va desde una cifra mínima de 2,9 % a una máxima de 34,5 %—, sin embargo la dispersión relativa es menor, ya que el 95 % de las ciudades poseen porcentajes inferiores a 20 (60 ciudades hasta 10 % y 82 de 10 a 20 %). De los restantes municipios, cinco poseen porcentajes entre 20 y 25 (Telde, Algeciras, Pontevedra, Villaverde y Luanco) y solamente dos superan esta cifra: La Laguna (28,6 %) y Avilés (34,5 %). Las elevadas cifras relativas de estas últimas ciudades son, pues, totalmente excepcionales y se encuentran en relación con la construcción, en aquellos momentos de diversas obras públicas e instalaciones industriales.

Consideraciones semejantes podemos hacer respecto a otro de los grandes grupos de actividad reseñados en el censo de 1950, el de «Electricidad, gas, agua y servicios sanitarios». El personal empleado en él realiza, en general, una actividad interna, de servicio urbano. Los porcentajes no alcanzan cifras elevadas, oscilando entre 0 y 10,2 %. Veintiún municipios no presentan ninguna población activa ocupada en estas actividades y 122 ofrecen porcentajes que van de 0,01 a 2 %. Fácilmente se desprende del examen de estas cifras que

en todos estos casos las personas ocupadas en esta rama de actividad trabajan también simplemente para cubrir las necesidades internas de la aglomeración. En otras cuatro ciudades los porcentajes oscilan entre 2 y 3 (Linares, Andújar, Telde y Peñarroya-Pueblonuevo).

Únicamente dos ciudades presentan porcentajes superiores a 2 ocupados en esta rama de actividad y se encuentran realmente especializadas en ella: Puertollano (7,4 %) y Ponferrada (10,2 %), si bien en ambos casos con cifras absolutas relativamente bajas (941 y 320 personas respectivamente). La existencia de centrales térmicas que aprovechan los minerales de las respectivas cuencas carboníferas explica en las dos ciudades esta especialización totalmente excepcional.

Por consiguiente, nuestro análisis se limitará a aquellos grupos de actividad en los cuales puede decirse que la ciudad realiza un servicio a las áreas exteriores. Está claro que también una parte de la población trabajadora en estos grupos realiza una actividad interna; así, por ejemplo, el significado de un empleado en el servicio doméstico y el de un médico especialista a cuya consulta acuden gentes de toda la región, son muy diferentes, aunque los dos se incluyan en el grupo de actividad «servicios». Pero este problema lo analizaremos más ampliamente en otro lugar.

Los grupos de actividad que estudiaremos serán cinco, a saber: Minería, Industria («Industrias fabriles»), Comercio, Transporte y Servicios.

El método

Para el análisis de este aspecto utilizaremos, como se ha dicho, los porcentajes empleados en los cinco grupos de actividad seleccionados, ordenados en una serie estadística creciente.

El problema se reduce entonces a determinar en qué momento este porcentaje adquiere un significado especial desde el punto de vista de la función urbana. O, lo que es lo mismo, se trata de contestar a esta pregunta: ¿qué porcentaje se ha de seleccionar para considerar que un determinado núcleo se encuentra especializado en una función? Dicho de una forma más general: ¿Cuál es el método más apropiado para seleccionar de una manera uniforme este porcentaje?

El procedimiento más simple e inmediato consiste en utilizar como punto de referencia la cifra media de población empleada en cada grupo de actividad en el conjunto de los 149 municipios estudiados, o bien la media de los porcentajes. En principio, aun reconociendo las limitaciones del método, aceptaremos aquí que poseen un *cierto grado de especialización funcional* todas aquellas ciudades cuyo porcentaje de ocupación en una determinada actividad resulte superior a la media de los porcentajes de ocupación en la citada actividad.

Sin embargo, fácilmente se comprende que esta cifra media no tiene el mismo significado referido a series estadísticas cuyas cifras absolutas, frecuen-

cias y recorridos son muy diferentes. El cuadro II y los polígonos de frecuencias de la figura 7 muestran gráficamente este hecho. Surge de aquí una nueva dificultad a la hora de intentar precisar el grado de especialización funcional en aquellas ciudades que poseen porcentajes de ocupación superiores a la media.

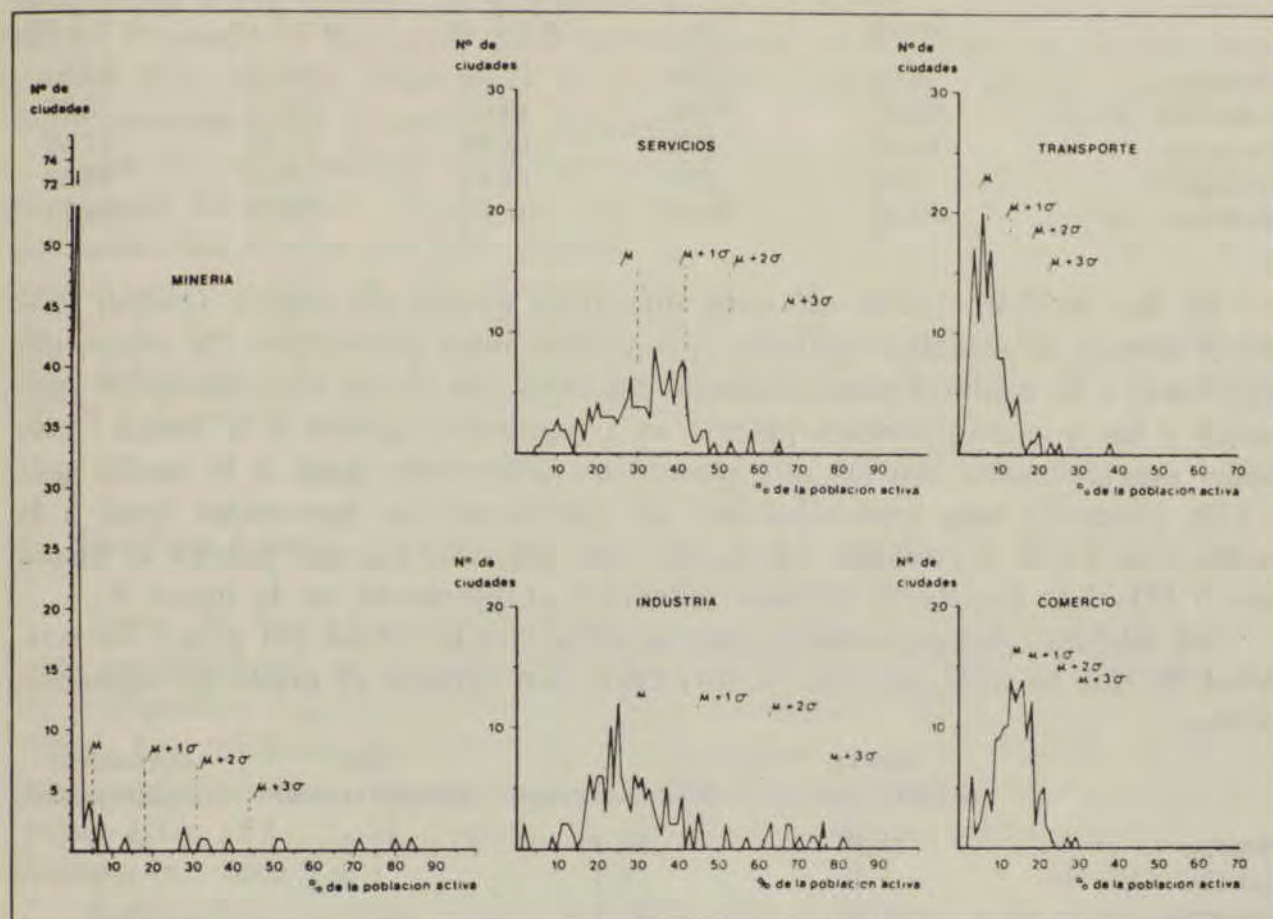


Fig. 7. Distribución de actividades económicas en las ciudades españolas de más de 20.000 habitantes.

En abscisas, % de la población activa ocupado en cada actividad.
En ordenadas, número de ciudades.

De los diversos procedimientos existentes para determinar este grado de especialización, nos parece el más interesante el que se basa en el empleo de la desviación típica, utilizado ya por Howard J. Nelson en su estudio acerca de la clasificación funcional de las ciudades norteamericanas*. En esencia consiste en calcular la desviación típica (o desviación estándar) de cada una de las series estadísticas y emplearla como elemento de referencia en la determinación del grado de especialización funcional.

Hemos calculado, pues, la media de los porcentajes (M) y la desviación típica (DT) en cada uno de los 5 grandes grupos de actividad seleccionados.

* NELSON, H. J.: *A service classification of american cities*, «Economic Geography», XXXI (Worcester, Mass., 1955), págs. 189-210.

CUADRO III

**MEDIA Y DESVIACION TIPICA EN LOS GRUPOS
DE ACTIVIDAD FUNCIONALES**

	MEDIA	DT	M + 1 DT	M + 2 DT	M + 3 DT
Minería.	4,03	13,26	17,29	30,55	43,81
Industrias fabriles. .	30,66	15,03	45,69	60,72	75,75
Comercio.	13,05	4,79	17,84	22,63	27,42
Transporte.	4,54	4,89	12,43	17,37	22,26
Servicios.	29,89	11,48	41,37	52,85	64,33

Se han podido definir así unos diferentes grados de especialización funcional dentro de aquellas ciudades que poseen unos porcentajes de ocupación superiores a la media. Consideraremos *ciudades con cierta especialización funcional* a las que simplemente poseen un porcentaje superior a la media; *ciudades especializadas* son las que poseen un porcentaje igual a la media más 1 DT; *ciudades muy especializadas*, las que tienen un porcentaje igual a la media más 2 DT, y *ciudades altamente especializadas* las que poseen la media más 3 DT. Los resultados quedan reflejados gráficamente en la figura 8.

En adelante designaremos a estos núcleos con la inicial del grupo de actividad de que se trate seguida de una cifra que exprese el grado de especialización.

	CIERTA ESPECIALIZACIÓN	ESPECIALIZADOS	MUY ESPECIALIZADOS	ALTAMENTE ESPECIALIZADOS
Minería.	M 0	M 1	M 2	M 3
Industrias fabriles. .	I 0	I 1	I 2	I 3
Comercio.	C 0	C 1	C 2	C 3
Transporte.	T 0	T 1	T 2	T 3
Servicios.	S 0	S 1	S 2	S 3

La función minera

De todas las funciones urbanas la minería es una de las más excepcionales. Casi las ocho décimas partes de las ciudades españolas que estudiamos poseen menos del 1 % de su población activa dedicada a la explotación de minas y canteras y un gran número de ellas no poseen ninguna población activa dedicada a esta actividad. Las ciudades con cierta especialización, es decir, con porcentajes superiores a la media (4,03 %) son seis, si bien cuatro de ellas son poco características por sus débiles cifras absolutas: Arucas (que sólo posee 125 personas empleadas en esta actividad), San Fernando (625 personas, ocupadas principalmente en las salinas), Torrelavega (580 personas) y Hellín (287 personas, empleadas en la extracción de azufre). Las otras dos son Oviedo y Huelva, que basan su actividad en la explotación de la hulla y las piritas. Prescindimos de Tineo por su calidad de municipio rural.

Solamente diez núcleos poseen un grado de especialización elevado. Se trata en todo caso de ciudades situadas en el centro de ricas y activas cuencas mineras. Algunas de ellas son, al mismo tiempo, centros industriales para el tratamiento del mineral, pero otras son exclusivamente centros mineros. De hecho, cierto número de estos núcleos no son propiamente ciudades, ya que pertenecen a los grupos VII y VIII en lo que respecta a su grado de urbanización y poseen, o bien una débil concentración en la capital (Siero, San Martín del Rey Aurelio, Aller) o bien una fuerte población agrícola unida a su débil concentración (Cangas de Narcea).

Seis de estos núcleos se encuentran en Asturias y deben su desarrollo a la minería del carbón: Cangas de Narcea (M 2), Langreo (M 3), Mieres (M 3) Satrondio-San Martín del Rey Aurelio (M 3) y Cabañaquinta-Aller (M 3). Una ciudad está situada en los ricos yacimientos de carbón leoneses: Ponferrada (M 1). Por último, otras tres se encuentran en relación con los yacimientos del reborde meridional de la Meseta: Peñarroya-Pueblonuevo (M 1), Linares (M 2) y Puertollano (M 3).

La función fabril

Todas las ciudades consideradas poseen una parte de sus efectivos laborales ocupados en «Industrias fabriles». Pero tanto las cifras absolutas como los porcentajes correspondientes son muy variables y alcanzan una gran amplitud. Los mínimos, inferiores a 5 %, corresponden a dos núcleos asturianos típicamente mineros: Satrondio-San Martín del Rey Aurelio (3,8 %) y Cabañaquinta-Aller (3,4 %). El máximo se da en Sagunto (incluidos Sagunto y El Puerto), con 80,9 %.

Los núcleos con una cierta especialización industrial (I 0) son 37, de los cuales dos son municipios rurales. Los que poseen una clara función industrial son solamente dieciséis. De ellos seis son catalanes: Hospitalet (I 1), Manresa (I 2), Mataró (I 2), Badalona (I 2), Tarrasa (I 2) y Sabadell (I 2), y otros cuatro son valencianos: Alcoy (I 2), Elche y Elda (I 2 en ambos casos) y Sagunto, cuyos altos hornos explican fácilmente su elevado porcentaje de población industrial (I 3). Semejante al de Sagunto es el caso de Baracaldo (I 3), que junto con Torrelavega (I 1) son las ciudades que desempeñan una clara función industrial en la región cantábrica.

Los cuatro restantes núcleos que poseen una función industrial bien definida poseen efectivos laborales muy inferiores a los de las ciudades hasta ahora citadas. Ortigueira pertenece a la clase I 1, pero es un municipio rural y sólo posee 883 activos industriales, en su mayor parte ocupados en la industria conservera. Cieza, Dos Hermanas y Alcalá de Guadaira pertenecen al grupo I 2, pero su cifra absoluta de obreros industriales es respectivamente de 3.605, 4.604 y 3.421.

Del carácter de las industrias representadas en todas estas ciudades hemos hablado páginas atrás.

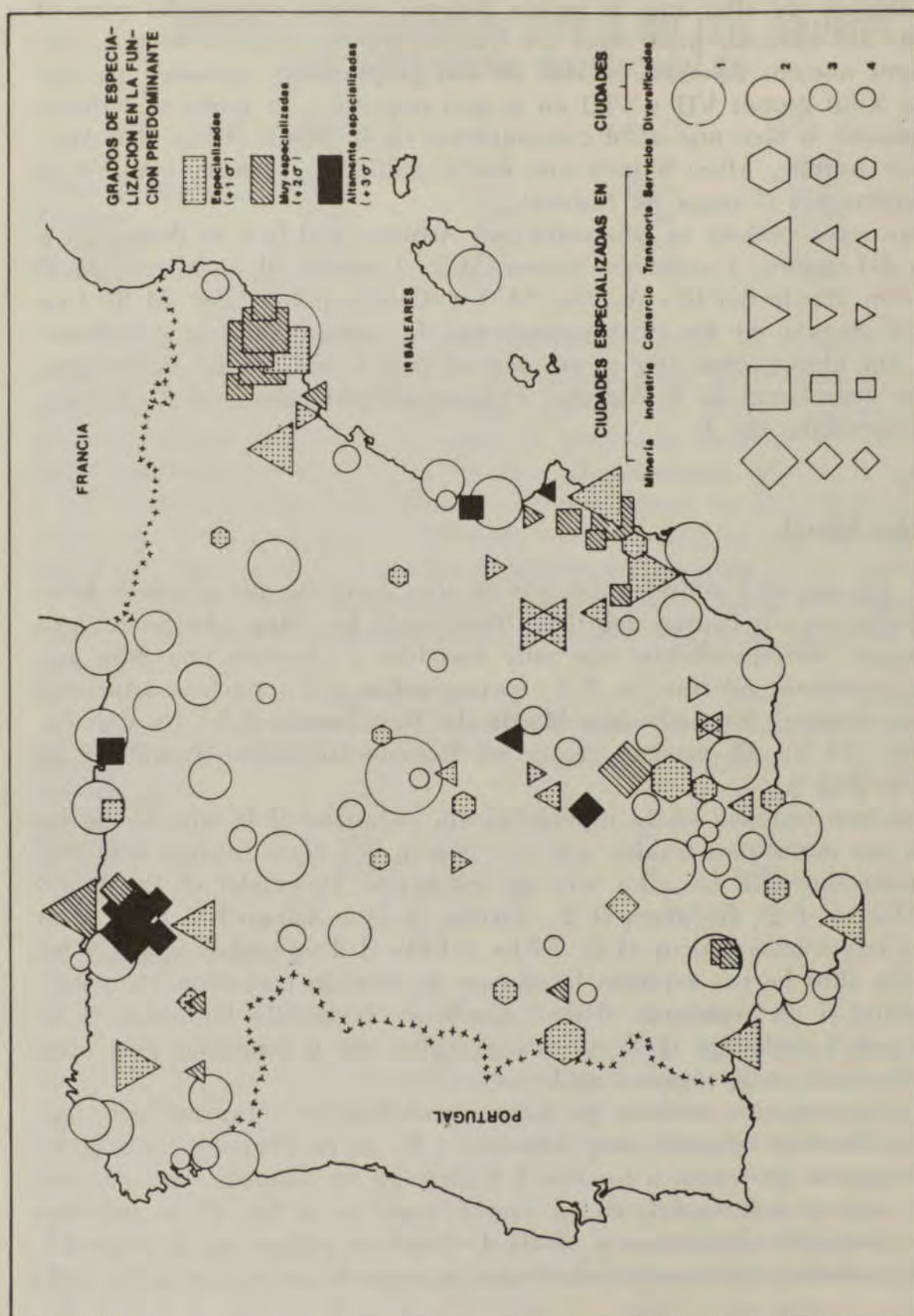


Fig. 8. Funciones de las ciudades españolas en 1950.

Tipología basada en la utilización de la media y la desviación típica de las series estadísticas constituidas por los porcentajes de ocupación correspondientes a cada actividad. Los signos son proporcionales a la población total: 1) de 100.000 a 1 millón de hab.; 2) de 50.000 a 100.000; 3) de 25.000 a 50.000; 4) menos de 25.000 hab. (Madrid y Barcelona, más de 1 millón).

La función comercial

La población activa ocupada en actividades comerciales supone, con relación a la población activa urbana total, porcentajes que oscilan entre un mínimo de 2,3 y un máximo de 28,7.

De los seis núcleos que poseen los porcentajes más bajos (inferiores a 3 %), cuatro son centros mineros muy especializados (Cabañaquinta-Aller, Mieres, Langreo, Satrondio-San Martín del Rey Aurelio). Los otros dos (Dos Hermanas y Carmona) se encuentran en la depresión del Guadalquivir y en la proximidad de la gran metrópoli sevillana, a la que el primero está estrechamente ligado.

Además de estos núcleos, otros 33 poseen menos de un 10 % de su población activa urbana ocupada en el comercio.

Cincuenta y cinco núcleos (más un municipio rural) poseen una cierta especialización comercial, es decir, porcentajes de ocupación comprendidos entre 13,05 (media) y 17,84 (media más 1 DT). Dieciséis pertenecen a la clase C 1 y se encuentran, pues, especializados (Lugo, Albacete, Guadix, Martos, Murcia, Requena, Morón, Motril, Las Palmas, La Orotava, Baena, Daimiel, Arucas, Baza, Talavera y Reus). Sólo dos pertenecen a las clases de mayor especialización: Alcira (C 2) y Telde (C 3). Es curioso observar como cuatro de estas ciudades claramente especializadas se encuentran situadas fuera de la península, en el archipiélago canario.

Los centros de transporte

En el grupo de actividad «Transporte, almacenaje y comunicaciones» la dispersión máxima de los porcentajes es relativamente fuerte (entre 0,09 y 37,45 %), pero si tenemos en cuenta la amplitud de frecuencias se observa que la dispersión relativa es mucho menor.

Ordenando los porcentajes por orden creciente, nos aparecen al comienzo de la serie cuatro núcleos mineros asturianos con los porcentajes mínimos, inferiores a 1,2.

Cuarenta y dos ciudades y un municipio rural poseen un cierto grado de especialización (T 0). Entre las veinte que pertenecen a las clases T 1, T 2 y T 3 encontramos fundamentalmente algunos puertos y localidades que son núcleos importantes de comunicaciones. Entre los puertos aparecen: Alicante, Huelva (ambos T 1), Algeciras (T 1), Santa Cruz de Tenerife (T 1), Tarragona (T 2), Gijón (T 2) y Gandía (T 3). Entre los centros de comunicaciones: Aranjuez (T 1), León (T 1), Ciudad Real (T 1), Guadix (T 1), Loja (T 1), Ponferrada (T 2, enlace con la línea minera de Villablino), Mérida (T 2), Monforte de Lemos (T 2) y Alcázar de San Juan (T 3). Quedan aparte el caso de Albacete (T 1), nudo de comunicaciones por carretera, y el de Hellín, núcleo que tiene en su haber una importante flota camionera en relación con el comercio de harinas.

La función de servicios

Es en los servicios donde se encuentran empleadas, en general, las mayores cifras de población activa urbana en las ciudades españolas que estudiamos. De todas formas, también en este grupo de actividad aparecen notables diferencias en lo que respecta a las cifras relativas alcanzadas: el porcentaje mínimo es 4,7 y el máximo 64,0. A la cabeza de la serie, con los porcentajes mínimos, se encuentra un grupo de municipios mineros e industriales, todos ellos con efectivos laborales ocupados en los servicios inferiores a 10 %: Satorndio-San Martín del Rey Aurelio, Sagunto, Cabañaquinta-Aller, Mieres, Langreo, Baracaldo, Siero, Elda, Puertollano, Tarrasa y Badalona. Son núcleos que se encuentran subequipados o mal equipados en lo que respecta a los servicios, como resultado de su fuerte especialización en la minería o en la industria.

Sesenta ciudades y cinco municipios rurales poseen un cierto grado de especialización en los servicios (S 0), todas ellas con porcentajes de ocupación comprendidos entre 29,89 (media) y 41,37 (media más 1 DT). Quince pertenecen a la clase S 1 y solamente 3 a la S 2, no existiendo ningún núcleo altamente especializado o S 3. Es curioso observar que de estas dieciocho localidades la mitad son núcleos andaluces no capitales de provincias: Vélez Málaga, Ronda, Baena, Lucena, Alcalá la Real, Marchena, Écija, Utrera y Morón; estas tres últimas, por otra parte, constituyen la clase S 2. De las restantes ciudades con clara especialización en los servicios, la mayor parte se encuentran situadas al Sur del paralelo de Madrid: Toledo, Orihuela, Cáceres, Jaén, Teruel y Badajoz. Sólo dos ciudades están al Norte de dicho paralelo: Guadalajara y Huesca.

Conviene recordar que no todas las cifras de población activa dedicada a los servicios poseen el mismo significado. Ello se debe a la circunstancia de que en el censo de 1950 se engloban bajo el mismo epígrafe los servicios públicos y privados. El hecho de que entre las ciudades con mayores cifras relativas de población empleada en los servicios aparezcan muchos núcleos andaluces y en general de la España meridional, se encuentra posiblemente en relación con la hipertrofia del sector terciario que, como es sabido, se da en las ciudades de las áreas subdesarrolladas.

Los centros de funciones diversas

Todavía podría definirse un último tipo de ciudades a partir de los datos hasta ahora analizados. Nos referimos a aquellos centros que no aparecen especializados en ninguna de las actividades aquí consideradas. Llamaremos a estas ciudades *centros diversificados*, en los que ninguna actividad llegó a ser realmente preponderante.

De los cuatro grados que hemos distinguido en cada una de las actividades hasta ahora analizadas consideramos que únicamente los grados «especia-

lizado», «muy especializado» y «altamente especializado» representan una clara especialización funcional. En cambio el grado «cierta especialización» tiene un valor más débil desde el punto de vista funcional.

Hemos constituido, por ello, el grupo de los centros diversificados con todas aquellas ciudades que no llegan a alcanzar ninguno de los tres últimos grados de especialización, es decir, que poseen un desarrollo equilibrado de todas las ramas de actividad aun en el caso de que algunas de ellas lleguen a alcanzar un cierto desarrollo y posean el grado de «cierta especialización».

El número de centros así definidos es en total de setenta y dos (fig. 8) y entre ellos se encuentran la mayor parte de las grandes ciudades españolas y un buen número de capitales provinciales.

Interés del método para el análisis de la complejidad funcional

La determinación de los grados de especialización utilizando como elementos de referencia la media y la desviación típica en las series estadísticas de cada rama de actividad permite alcanzar resultados muy valiosos en cuanto a la definición de las funciones urbanas. Queda, sin embargo, el problema de la validez de este método para captar la complejidad funcional de los diferentes organismos urbanos. Es este el problema que nos plantearemos ahora mediante el examen de algunas de las conclusiones alcanzadas respecto a las ciudades españolas.

En el apéndice de este artículo hemos sintetizado las funciones principales de cada una de las ciudades españolas estudiadas, indicando los grados de especialización alcanzados en las respectivas ramas de actividad, o su condición de centros diversificados, y las funciones secundarias definidas a partir del grado «cierta especialización». Un examen detenido de esta lista nos suministra una matizada información acerca de la estructura funcional de las ciudades españolas en 1950.

De las veinticuatro *ciudades de más de cien mil habitantes*, diecinueve no poseen ninguna función preponderante y deben considerarse como centros diversificados. Sin embargo, el análisis de las funciones secundarias nos informa del carácter diferenciado de estas metrópolis: en Madrid el papel de los servicios es mayor que el de la industria, al contrario de lo que ocurre en Barcelona; el desarrollo de la función industrial se deja sentir en Valencia, Zaragoza, Bilbao, Vigo, Palma, San Sebastián, Cartagena y Jerez; Sevilla es sobre todo un centro de servicios, mientras que en Málaga y Cádiz la presencia del puerto se refleja en un cierto desarrollo de los transportes.

Los centros claramente especializados en este grupo de grandes ciudades son cinco. Tres de ellos son puertos y poseen una especialización en los transportes, particularmente elevada en el caso de Gijón; el carácter esencial de puerto de exportación de minerales queda de manifiesto por la ausencia de una función comercial secundaria que aparece, en cambio, en los puertos de Alicante y Santa Cruz de Tenerife. La función comercial junto con cierto desa-

rrrollo de los transportes se dan en Las Palmas, otro puerto. Más curioso es el caso de Murcia, con una especialización en comercio, aunque con un desarrollo de las funciones de servicios que no se encuentra en la ciudad canaria.

Entre las *ciudades de cincuenta mil a cien mil habitantes* encontramos igualmente un cierto número de centros diversificados, cuya estructura diferente viene expresada por las funciones secundarias que desempeñan: cierto desarrollo de las actividades industriales en El Ferrol, Castellón, Vitoria y Logroño; desarrollo de las funciones de transporte y comercio en algunas ciudades portuarias y nudos de comunicaciones: Salamanca, Almería, Castellón. Algunos casos aparentemente extraños pueden explicarse fácilmente, como el de Lorca, cuyo grado de cierta especialización en transportes se debe a la existencia de cinco estaciones de ferrocarril dentro de su extenso término municipal y al enlace con la línea de Águilas. En todos los casos estas ciudades diversificadas son también centros de servicios.

La función de servicios aparece muy desarrollada en dos capitales de provincia, Badajoz y Jaén, aunque presentando al mismo tiempo un cierto desarrollo de la actividad comercial. Tres ciudades aparecen especializadas en la función transportes (León, Huelva, Lérida y Algeciras), pero la primera de ellas posee, al mismo tiempo, un cierto desarrollo del comercio y de los servicios. Por último un grupo de ciudades fuertemente especializadas en la minería y en la industria presentan un escaso desarrollo de las funciones secundarias, que sólo están presentes en Langreo y Linares.

Otros muchos ejemplos podríamos exponer con vistas a demostrar la validez del método empleado para aprehender la complejidad funcional de las ciudades. Nos limitaremos a recoger, por último, unos pocos del grupo de *ciudades de veinticinco mil a cincuenta mil habitantes*.

En las veinte ciudades diversificadas que aparecen en este grupo el análisis de la función secundaria nos muestra diferencias notables en la estructura. Así, Pontevedra y Segovia aparecen como centros secundarios de servicios y Antequera, con un cierto desarrollo en transportes, acusa la presencia de la estación de Bobadilla dentro de su municipio, caso semejante al de Puente Genil, el importante enlace ferroviario en la confluencia de las líneas de Jaén y Córdoba. Una estructura más compleja muestran algunas ciudades que presentan también un cierto desarrollo industrial (Valdepeñas, Tomelloso, Andújar, Sanlúcar, Puerto de Santa María), basado en general en industrias derivadas de la agricultura (vinos, aceite, harinas).

Entre los centros especializados de servicios encontramos algunas capitales de provincia — en las que la función secundaria nos permite adivinar ciertas diferencias: Cáceres presenta una función secundaria, mientras que Toledo no la posee —, y diversos núcleos de la región andaluza. Finalmente, entre los centros especializados de transporte destacan Alcázar de San Juan (altamente especializada y sin función secundaria) y Tarragona (muy especializada y con un cierto desarrollo de los servicios, como corresponde a su papel de capital de provincia). Asimismo presentan cierta especialización en los servicios, y también en los transportes, Ciudad Real y Loja.

CONCLUSIONES

Al término de nuestro estudio cabe hacer una serie de reflexiones sobre los principales resultados obtenidos. Plantearemos sucesivamente las siguientes cuestiones: 1) El problema de la población básica; 2) Las funciones de las ciudades españolas; 3) La estructura funcional y el concepto de ciudad.

El problema de la población básica

Ante todo cabe plantear el problema de la validez general de las conclusiones alcanzadas, teniendo en cuenta los datos utilizados.

En esencia, nuestro trabajo ha consistido en un intento de conocer la estructura funcional de las ciudades españolas utilizando para ello las cifras relativas de empleo en cada uno de los ocho grandes grupos de actividad considerados en el censo de 1950.

Prescindiremos ahora del problema de la validez del término de referencia utilizado (la población activa «urbana», sin actividades rurales, en lugar de la población activa total) por haber sido ya discutido. Queda sin embargo un hecho esencial: no toda la población ocupada en una actividad dentro de una ciudad tiene el mismo significado funcional. En la población activa de una aglomeración urbana debería distinguirse cuidadosamente entre la que realiza una actividad interna, de servicio urbano (o *no básica*, utilizando la terminología de los geógrafos anglosajones) y la que trabaja para el exterior, es decir, la que define la función de la ciudad (la población *básica*, según la misma terminología). En el grupo de «Industrias fabriles», por ejemplo, se incluye tanto el mecánico de bicicletas como el obrero de una fábrica de neveras; en el de «Comercio» el farmacéutico o el empleado de una pequeña tienda de ultramarinos y al mismo tiempo el dependiente de una tienda altamente especializada que surte a toda la provincia; en el de «Transportes» están incluidos el taxista y el práctico de un gran puerto; en el de «Servicios» el maestro de escuela primaria y el profesor de Universidad. Es evidente, sin embargo, que el papel de cada uno de estos integrantes de la población activa es muy diferente desde el punto de vista de la estructura funcional de la aglomeración.

Convendría, pues, haber utilizado, en lugar de las cifras brutas, unas cifras de población activa básica.

Implícitamente esta idea se hallaba presente en nuestro análisis detallado de los grupos de actividad (tercera parte). La elección de la cifra media de ocupación para el conjunto de las ciudades estudiadas y para cada grupo de actividad era un tácito reconocimiento del diferente valor de las cifras brutas utilizadas. Significaba un intento de determinar cuándo una ciudad presenta una cifra de empleo suficientemente elevada como para considerar que supera sus necesidades internas y que por tanto realiza un servicio al exterior y se encuentra especializada en esa actividad. Se trata, desde luego, de un planteamiento demasiado superficial del problema, pero éste será tratado en otra ocasión de manera más amplia y con una metodología diferente.

La estructura funcional de las ciudades españolas

Un segundo problema a considerar es el que se refiere al aspecto concreto de la estructura funcional de las ciudades españolas.

El estudio que hemos realizado se refiere a 1950, es decir, a un momento en que las heridas de la guerra civil se habían cicatrizado, pero no había comenzado aún la fase de desarrollo económico que el país conoció posteriormente. Se trata, pues, de un momento muy interesante, anterior a la reciente fase industrializadora y que, por lo tanto, constituye un buen elemento de comparación y de referencia, que utilizaremos en otra ocasión.

Ante todo deben destacarse los elevados efectivos de población activa agraria existentes en los municipios de más de 20.000 habitantes. Casi las seis décimas partes de los municipios estudiados poseen más de un 25 % de población activa ocupado en la agricultura e incluso 56 municipios poseen más del 50 %. Este hecho se encuentra en relación con la gran extensión de las unidades administrativas a que se refieren los datos censales y en realidad gran parte de los agricultores a que nos referimos no son propiamente habitantes urbanos. Sin embargo, esto no siempre es cierto y el estudio del grado de urbanización permite comprobar la existencia de verdaderas *villas agrícolas* en las que una parte de la población concentrada se dedica a actividades agrarias; la mayoría de dichas villas agrícolas pertenecen a la región andaluza.

El análisis de las cifras de población activa propiamente urbana muestra que los mayores porcentajes de ocupación se dan en la industria y en los servicios.

La minería y las actividades fabriles son las que llegan a constituir las cifras relativas más altas de población activa y, consiguientemente, las que dan lugar a la mayor especialización funcional. Aparecen aquí un cierto número de localidades con porcentajes de ocupación superiores a 50 y a 60 % de la población activa urbana total. Exactamente cinco ciudades superan esta cifra en minería y dieciséis en industrias fabriles. La obtención del grado de especialización para cada rama de actividad, utilizando las cifras medias de ocupación y la desviación típica en las respectivas series estadísticas, permite comprobar que el número de ciudades verdaderamente especializadas en estas dos actividades (ciudades especializadas, muy especializadas y altamente especializadas) es de diez en el caso de la minería y de dieciséis en el de las industrias fabriles. En su mayor parte son centros mineros, sobre todo de la minería de la hulla, y de la industria pesada. Hay que hacer notar, por otra parte, que los centros mineros y fabriles son los que, en general, dan las mayores cifras relativas de población activa entre todos los núcleos urbanos españoles.

Algunos núcleos aparecen también especializados en el comercio y en el transporte, veinte en la función comercial y un número semejante en transportes. En general se trata de puertos y de nudos de comunicaciones.

La actividad más generalizada en las ciudades españolas es la de servicios, pero los porcentajes de ocupación no alcanzan aquí nunca la importancia que en la industria. Por encima del 50 % de ocupación en los servicios sólo aparecen

cuatro núcleos, e incluso éstos son villas agrícolas con cifras absolutamente insignificantes. De todas formas, algunas ciudades (exactamente dieciocho) pueden ser consideradas como especializadas en esta actividad; unas cuantas de ellas son capitales de provincia, y otras núcleos andaluces con un sector de servicios hipertrofiado.

Un gran número de ciudades son centros diversificados que pueden llegar a adquirir en algún caso una cierta especialización en determinada actividad, pero sin que ésta alcance un peso preponderante. En 1950 un total de setenta y dos ciudades se encontraban en este caso.

Deben hacerse algunas reservas ante los resultados obtenidos. La primera de ellas se refiere al hecho de haber utilizado exclusivamente los porcentajes de ocupación, prescindiendo de las cifras absolutas. En general ello es suficiente, si bien en algún caso quizá se hace preciso utilizar también estas cifras. Así, Arucas, con sólo 300 mineros y un porcentaje de 4,17, aparece como un núcleo de «cierta especialización» en minería por tener una cifra relativa superior a la media en esa rama de actividad, mientras que Cartagena, con más de mil mineros, no alcanza esta denominación debido a su mayor efectivo laboral.

Mucho más grave nos parece el hecho de que estas mismas cifras absolutas han de tomarse con mucha cautela, ya que no poseen el mismo significado en todas las ciudades. En las «Industrias fabriles», por ejemplo, están incluidos tanto los talleres artesanos como los propiamente fabriles y bajo la rúbrica «Servicios» se incluyen los servicios públicos especializados y los de tipo personal y doméstico. Una misma cifra absoluta, o un porcentaje de ocupación, puede así tener un significado muy distinto en dos ciudades situadas en regiones de diferente nivel de desarrollo económico. Mataró y Dos Hermanas, por ejemplo, aparecen como centros muy especializados en la industria, y sin embargo el carácter de ésta es muy diferente en uno y otro núcleo. Es decir, que una exacta valoración de las conclusiones sobre la estructura funcional de las ciudades españolas es imposible utilizando sólo las cifras de efectivos laborales y prescindiendo de otros datos de tipo económico. Se hace ineludible ponderar las cifras de empleo según unos índices que nos indiquen los distintos niveles de desarrollo económico general y el carácter de cada rama de actividad (cifras sobre el tamaño de las factorías, sobre el valor de la producción industrial, sobre la renta generada por los distintos servicios...).

En cuanto a los métodos utilizados, pensamos que el gráfico triangular permite obtener una primera visión de conjunto, aunque las conclusiones que pueden alcanzarse son muy poco matizadas. Los cuatro grupos de ciudades definidas a partir de él resultan demasiado groseros por haberlo sido a partir solamente de tres variables que engloban datos en ocasiones bastante heterogéneos (minería e industrias fabriles para «Industria»; transporte y comercio para «Comercio»; servicios y actividades mal especificadas para «Servicios»). La división de la nube de puntos se ha realizado, por otra parte, por un procedimiento puramente convencional, pero no creemos que la utilización de un método estadístico más preciso hubiera permitido alcanzar resultados más valiosos dada la heterogeneidad y la poca exactitud de las cifras de base.

Mucho más interesante nos parece el método basado en la utilización de cada una de las series estadísticas para determinar en ellas unos grados de especialización mediante el empleo de la media y la desviación típica. El análisis de las conclusiones obtenidas nos ha mostrado que el valor del método es muy grande y que los defectos que en él se encuentran pueden deberse, sobre todo, a defectos del material estadístico utilizado (grupos demasiado heterogéneos como «Servicios»; falta de matización como en «Industrias»...). Como es lógico, el valor del método es particularmente grande para individualizar los casos más claros y no tanto para los de transición. En los niveles intermedios la aplicación rígida del método, cosa por otra parte indispensable, puede dar lugar a la incorporación de alguna ciudad a un grado de especialización determinado por solamente unas centésimas (caso de Lérida). Pero creemos que en términos generales, el método presenta un gran valor para el conocimiento de la estructura funcional de los núcleos urbanos.

Estructura funcional y dinamismo urbano

No queremos poner punto final a este trabajo sin aludir al problema de la importancia de la función en el desarrollo urbano.

Implícitamente, la mayor parte de los estudios sobre la estructura funcional de las ciudades parten de una idea básica subyacente, la de que la estructura económica de aquellas desempeña un papel esencial en el desarrollo urbano. Esta idea va, en general, íntimamente ligada a otra: la de que a las diferentes funciones corresponden tipos distintos de desarrollo urbano. De hecho se considera que unas actividades poseen un efecto dinamizador mayor que otras y una mayor incidencia en la evolución urbana. Como inmediatamente se comprende, esta idea puede enlazarse con facilidad con las preocupaciones acerca de la base económica urbana.

En general se acepta que a partir del siglo XIX la industria se ha convertido en el motor esencial del desarrollo urbano, idea compartida por autores de muy distintas ideologías. No es difícil encontrar opiniones en favor de la misma. P. George, por ejemplo, afirma que «la industrialización es el principal motor del desarrollo urbano a partir del siglo XIX»*, si bien considera que este proceso es «un fenómeno tecnológico de múltiples resonancias económicas y sociales» y que, por consiguiente, no debe ser entendido solamente como la simple localización de instalaciones fabriles. Una opinión semejante mantienen los geógrafos de los países socialistas, en el sentido de que la industria es la base del desarrollo urbano. Pokchichevski y Sandru, por ejemplo, piensan que «entre la complejidad del perfil industrial de la ciudad, el grado de desarrollo de las diversas funciones no productivas y la población urbana existe una relación determinada»**.

* GEORGE, P.: *Précis de Géographie urbaine*, París, 1961, pág. 25.

** SANDRU, I., CUCU, V., y POGHIRC, P.: *Contribution géographique à la classification des villes de la République populaire roumaine*, «Annales de Géographie» LXXII (París, 1963), págs. 162-185.

Sin necesidad de multiplicar las opiniones de carácter semejante, serán muy pocos los que contradecirán en lo esencial esta idea. De todas formas ésta debería ser debidamente matizada en su formulación, sobre todo en el sentido de evitar la identificación sistemática entre el concepto de ciudad y el de aglomeración con función industrial. De hecho, las ciudades importantes siguen siendo centros complejos, con predominio manifiesto de las actividades de servicios y en los que la industria sólo de una manera esporádica llega a alcanzar un papel preponderante como actividad y nunca, desde luego, en las de población más elevada.

Esto es así incluso en los países más industrializados, como Estados Unidos, donde H. J. Nelson ha clasificado a la mayor parte de las ciudades como centros de servicios.

En un país más cercano al nuestro, Francia, las investigaciones de Le Guen, por ejemplo, confirman la validez de la idea, implícita en muchas personas, de considerar las ciudades «más como organismos de intercambios que como coalescencias de fábricas y ciudades obreras» *. Conclusión que confirma las obtenidas, a escala diferente, por M. Rochefort y R. Dugrand en sus trabajos sobre las redes urbanas de Alsacia y Languedoc.

La pregunta que puede formularse es, pues, la que sigue a continuación: ¿en qué sentido es exacto afirmar que la industria es hoy el motor del desarrollo urbano?

A nuestro modo de ver, al afirmar esta idea se quiere decir simplemente que el efecto multiplicador de la industria es superior al de las otras actividades, ya que da lugar a la aparición de un elevado número de ocupaciones satélites al servicio de la población industrial, contribuyendo de esta forma a aumentar los efectivos laborales de cualquier ciudad y, como consecuencia, también su fuerza expansiva.

Pero ¿existe realmente alguna correlación positiva entre desarrollo industrial y expansión urbana? ¿Acaso este efecto multiplicador no lo producen igualmente otras actividades que poseen efectos semejantes (la actividad financiera, o determinadas formas de comercio, por ejemplo)? Quizás el problema esté mal planteado y deba ser revisado en el sentido en que lo están haciendo las investigaciones sobre «población básica» y «base económica urbana», de que hemos hablado antes.

En lo que respecta a las ciudades españolas, es imposible responder de forma satisfactoria a estas preguntas hasta tanto no se posean estudios concretos que establezcan si existe alguna correlación entre el crecimiento demográfico de las áreas urbanas y su estructura funcional (concretamente, entre el primero y el grado de desarrollo industrial de éstas). De momento, nos limitaremos a señalar el hecho de que las ciudades que alcanzan mayores grados de especialización en cualquier actividad son, en general, localidades pequeñas o medias, mientras que las grandes ciudades poseen casi siempre una estructura más equilibrada.

* LE GUEN, G.: *La structure de la population active des agglomérations de plus de 20.000 hab.*, «Annales de Géographie» LXIX (París, 1960), págs. 355-370.

APENDICE

Las funciones de las ciudades españolas

	FUNCIÓN PRINCIPAL	FUNCIÓN SECUNDARIA
A. MUNICIPIOS DE MÁS DE 100.000 HAB.		
Madrid	D	C 0, T 0, S 0
Barcelona	D	I 0, C 0
Valencia	D	I 0, C 0, T 0
Sevilla	D	S 0
Málaga	D	T 0
Zaragoza	D	I 0, C 0, T 0
Bilbao	D	I 0, C 0, T 0
Murcia	C 1	T 0, S 0
Córdoba	D	T 0, S 0
Granada	D	C 0, S 0
Las Palmas	C 1	T 0
Vigo	D	I 0, T 0
Palma de Mallorca	D	I 0, C 0, S 0
La Coruña	D	C 0, S 0
Valladolid	D	T 0, S 0,
San Sebastián	D	I 0, C 0, S 0
Cartagena	D	I 0
Gijón	T 2	
Jerez	D	I 0, S 0
Oviedo	D	M 0, C 0, T 0, S 0
Alicante	T 1	C 0
Sta. Cruz de Tenerife	T 1	C 0
Santander	D	C 0, T 0, S 0
Cádiz	D	T 0
B. MUNICIPIOS DE MÁS DE 50.000 A 100.000 HAB.		
Salamanca	D	C 0, T 0, S 0
Badajoz	S 1	C 0
Ferrol	D	I 0, S 0
Almería	D	C 0, T 0, S 0
Burgos	D	C 0, S 0
Pamplona	D	S 0
Albacete	C 1, T 1,	S 0
Hospitalet	I 1	
Lorca	D	C 0, T 0, S 0
Huelva	T 1	M 0, C 0, S 0
Badalona	I 2	
Jaén	S 1	C 0
León	T 1	C 0, S 0
Sabadell	I 2	
Tarrasa	I 2	
Mieres	M 3	
Elche	I 2	
Orense	D	C 0, S 0
Santiago de Compostela	D	C 0, S 0

Estructura funcional de las ciudades españolas en 1950

La Línea	D	C 0, T 0, S 0
Langreo	M 3	I 0
Lugo	C 1	S 0
Castellón	D	I 0, C 0, T 0, S 0
Lérida	T 1	C 0
Linares	M 2	T 0
Algeciras	T 1	S 0
Vitoria	D	I 0, S 0

C. MUNICIPIOS DE MÁS DE 25.000 A 50.000 HAB.

Tortosa	D	C 0, T 0
Cáceres	S 1	T 0
Orihuela	S 1	C 0
Alcoy	I 2	
Antequera	D	T 0
Pontevedra	D	S 0
Baracaldo	I 3	
Palencia	D	C 0, S 0
La Laguna	D	T 0
Ecija	S 1	
San Fernando	D	M 0, I 0
Manresa	I 2	
Toledo	S 1	
Tarragona	T 2	S 0
Zamora	D	C 0, T 0, S 0
Reus	C 1	I 0
Lucena	S 1	C 0
Sanlúcar de Barrameda	D	I 0, C 0, S 0
Utrera	S 1	C 0, T 0
Puertollano	M 3	
Ciudad Real	T 1	S 0
Siero	M 2	
Mataró	I 2	
Vélez Málaga	S 1	C 0
Ronda	S 1	T 0
Puente Genil	D	T 0, S 0
Martos	C 1	T 0, S 0
Loja	T 1	S 0
Úbeda	D	C 0, S 0
Morón	C 1, S 1	
Guadix	C 1, T 1	
Tomelloso	D	I 0, C 0
Hellín	T 1	M 0, I 0
Segovia	D	S 0
Alcalá la Real	S 1	
Gerona	D	C 0, S 0
Andújar	D	I 0
Pto. de Sta. María	D	I 0
LA ESTRADA	D	I 0, S 0
Peñarroya	M 1	
Carmona	D	
Priego de Córdoba	D	I 0, S 0
Sagunto	I 3	

H. Capel Sáez

Villaverde.	D	I 0, T 0
Valdepeñas	D	I 0, S 0
Aller	M 3	
Alcalá de Guadaira	I 2	
Alcázar de S. Juan	T 3	
Arucas	C 1	M 0, T 0

D. MUNICIPIOS DE 20.000 A 25.000 HAB.

Alcira	C 2	I 0, T 0
Cuenca.	D	S 0
LUARCA	D	S 0
Aranjuez	T 1	
Yecla	D	I 0
Montilla	D	I 0, C 0
Mérida.	T 2	C 0, S 0
Telde	C 3	
Ponferrada	M 1, T 2	
Torrelavega	I 1	M 0
Baza.	C 1	T 0, S 0
Motril	C 1	S 0
Cieza	I 2	
Osuna	D	
Don Benito	D	I 0, S 0
Ávila	S 1	C 0, T 0
Talavera de la Reina	C 1	T 0
Cabra	D	I 0, T 0, S 0
Baena	C 1, S 1	
ORTIGUEIRA	I 1	C 0
Caravaca	D	I 0, C 0
Monforte de Lemos	T 2	C 0
Villarrobledo.	D	I 0, C 0, T 0
Almendralejo.	D	I 0, S 0
Huesca.	S 1	C 0
TINEO	D	M 0, C 0
Dos Hermanas	I 2	
Avilés	D	
CANGAS DE NARCEA	M 2	S 0
Arcos de la Frontera	D	C 0, S 0
CARBALLO.	D	I 0, C 0, S 0
Jumilla.	D	C 0, S 0
Villarreal	D	I 0, C 0, S 0
Elda.	I 2	
Villagarcía de Arosa	D	I 0, T 0
S. Martín del Rey Aurelio	M 3	
VILLAVICIOSA.	D	S 0
Marchena	S 1	
Sueca	D	C 0, S 0
Requena	C 1	T 0, S 0
La Orotava	C 1	T 0, S 0
VILLALBA	D	T 0
Daimiel	C 1	I 0, C 0, S 0
Gandía.	T 3	C 0
Coín	T 1	C 0

Estructura funcional de las ciudades españolas en 1950

Guadalajara	S 1	C 0, T 0
Soria	D	C 0, T 0, S 0
Teruel	S 1	

Cursiva: villas agrícolas.

VERSALITAS: CAPITALES DE MUNICIPIOS RURALES.

CAPITULO VI

La red urbana española
y la nueva demarcación judicial

1. The first part of the report is a general introduction to the subject of the study. It discusses the importance of the problem and the objectives of the research.

2. The second part of the report is a detailed description of the methods used in the study. It includes a discussion of the experimental design, the data collection procedures, and the statistical analysis techniques.

3. The third part of the report is a presentation of the results of the study. It includes a discussion of the findings, a comparison of the results with previous research, and a conclusion about the significance of the study.

4. The fourth part of the report is a discussion of the implications of the study. It includes a discussion of the limitations of the study and suggestions for future research.

CAPITULO VI

La red urbana española y la nueva demarcación judicial

Publicado en: "Revista de Geografía",
Departamento de Geografía,
de la Universidad de Barcelona,
vol. II, nº 1, 1968, págs. 56-65.

CAPITULO VI

La red urbana española y la nueva demarcación judicial

Estadística del "Departamento de Justicia"
Departamento de Justicia
El Departamento de Justicia
en el año 1970, pag. 60-61

La red urbana española y la nueva demarcación judicial

El Boletín Oficial del Estado del día 26 de noviembre de 1965 publicó el Decreto de 11 de noviembre de 1965, por el que se establecía una nueva demarcación judicial de España. Se crearon 65 nuevos Juzgados de Primera Instancia e Instrucción en ciudades que ya eran cabezas de partido judicial y se promovieron a esta categoría 6 núcleos urbanos que no lo eran, absorbiendo 10 partidos. Al mismo tiempo, se suprimieron 190 Juzgados, incorporados a otros existentes.

La trascendencia de esta disposición desde el punto de vista geográfico es grande. Los partidos judiciales han sido — junto con los municipios y las provincias — una de las unidades administrativas de más arraigo en el país. La categoría de «cabeza de partido judicial» imprime a los núcleos que la poseen una indudable autoridad ante los que no se encuentran en esta situación y que al mismo tiempo dependen de ellos, convirtiéndolos así oficialmente en unas pequeñas capitales comarcales. Las modificaciones introducidas en la demarcación tradicional, de la misma manera que reflejan una serie de cambios en la jerarquía urbana del país, no dejarán a su vez de influir profundamente sobre ella. De ahí la enorme trascendencia del Decreto que comentamos.

Aparte de las reacciones de tipo local — en favor o en contra de determinada modificación — ni la prensa ni la opinión pública han prestado la suficiente atención al Decreto de 1965. Falta, en cualquier caso, un análisis del problema con una visión geográfica, siendo éste precisamente el objeto de la presente nota.

La antigua demarcación judicial española

Los partidos judiciales se crearon en España en 1834, un año después que las provincias y con el fin de completar la división administrativa del país. A pesar de que posteriormente se realizaron una serie de modificaciones, la división judicial con que se ha enfrentado la actual reforma es prácticamente la que procede de tan remota fecha.

La dificultad de las comunicaciones y la lentitud de los medios de transporte, hicieron en aquel momento aconsejable, como señala el preámbulo del Decreto de 1965, «la proliferación de Juzgados como medio indispensable para

alcanzar el proclamado ideal de acercar la justicia a los justiciables y el de que cada órgano pudiera atender en sus posibles y precisos desplazamientos, todos los núcleos urbanos que constituían los partidos».

Ésta es la razón que determinó que el número de partidos judiciales creados en 1834 fuera bastante elevado, con una media aproximada de 8 por provincia.

La necesidad de una nueva demarcación judicial

Las circunstancias económicas y sociales que habían llevado a la elección de determinados núcleos para cabeza de partido judicial fueron cambiando con el tiempo. Una serie de factores han influido en este sentido.

Ha existido, en primer lugar, una intensa emigración de la población de muchas regiones españolas, lo cual ha determinado que muchos núcleos que habían sido elegidos en el siglo pasado como cabeza de partido judicial por su elevada población y la riqueza agrícola de su comarca hayan ido decayendo hasta convertirse en aldeas de poca categoría, por lo menos en relación con el crecimiento de otros núcleos de la provincia. En el mejor de los casos — es decir, cuando la emigración ha sido únicamente de campesinos y la capital de la comarca no ha sido directamente afectada por ella — es evidente que la vitalidad de este núcleo habrá disminuido notablemente en relación con la pérdida de actividad económica de la comarca. En la provincia de Almería, el caso de Sorbas y de otros municipios puede ilustrar esto que decimos. Elegidos como cabeza de partido en el siglo XIX, han sufrido desde entonces una fuerte emigración que ha determinado una disminución notable de la población, una crisis general de la economía y su supresión como tales partidos judiciales.

La emigración no sólo ha afectado a las áreas rurales. Otras causas pueden haber actuado también. Así la crisis de las actividades mineras en ciertas comarcas, tras la primera guerra mundial, provocó el hundimiento económico de una serie de pueblos típicamente mineros. En la provincia de Murcia existe un caso que puede servir de ejemplo a lo que queremos decir. Uno de los partidos judiciales suprimidos es el de La Unión, que se incorpora a Cartagena. En el momento de la supresión era el partido judicial más pequeño de España, con sólo 24 km cuadrados, que corresponden a la extensión de su municipio. La Unión es un pueblo típicamente minero, a sólo 8 km de Cartagena. El desarrollo de la minería desde la mitad del siglo pasado en toda la sierra de Cartagena, provocó un crecimiento vertiginoso de este núcleo que pasó de 8.000 habitantes en 1860 a 30.275 en 1900. En el año 1869, La Unión se constituyó en municipio por la unión (de ahí su nombre) de dos núcleos preexistentes. Su gran población, la gran vitalidad económica y los frecuentes disturbios entre la población minera hicieron que en 1875 fuera promovida al rango de cabeza de partido judicial, con un partido que, como decimos, comprendía sólo un municipio. La crisis se inició en la primera década del siglo XIX, en relación con la crisis de la minería (caída de los precios del plomo, agotamiento de los filones, etc.) y fué total al acabar la primera guerra mundial. La deca-

dencia demográfica no se hizo esperar. En 1900 La Unión tenía 30.275 habitantes; en 1930, 11.776. Los mineros de La Unión, junto con los de las comarcas vecinas (Cartagena, Mazarrón, Águilas) constituyeron la primera gran oleada de emigrantes meridionales hacia la ciudad de Barcelona. El núcleo decayó y desde entonces se encuentra prácticamente estancado, con una población de 11.687 habitantes en 1960. Ello ha influido sin duda en su supresión como cabeza de partido. Semejante al caso de La Unión es el de Cuevas de Almanzora en Almería, también suprimido.

Por último, la crisis de las actividades artesanas tradicionales ha provocado también la emigración de la población de ciertos núcleos y la consiguiente decadencia de los mismos.

Frente a todo esto, ha habido aldeas, pueblos y ciudades cuya expansión ha sido muy grande como resultado de la absorción de la corriente emigratoria citada anteriormente.

El desarrollo de la industria ha sido sin duda el factor fundamental que ha actuado en este sentido. Pueblos que en el momento de realizar la primitiva división judicial carecían de importancia, y que por ello no fueron elegidos como cabeza de partido, son hoy ciudades de gran vitalidad económica y elevada población. Éste es el caso de Peñarroya-Pueblonuevo, que acaba de ser promovido a la categoría de cabeza de partido judicial. Otros que habían sido elegidos como cabeza de partido, han visto aumentar su población de manera considerable, como resultado del desarrollo industrial, hasta el punto de que ha sido necesario crear nuevos juzgados en ellos para atender al creciente número de litigios. El caso de Elche, en la provincia de Alicante, puede servir de ejemplo.

Pero no sólo la industria ha actuado modificando la categoría de los núcleos urbanos españoles. Se han desarrollado asimismo nuevas funciones que han determinado el crecimiento de ciertas aldeas que en el siglo pasado tenían poca importancia. El turismo ha sido uno de los factores que más profundamente han actuado en este sentido. Y el caso de Benidorm es uno de los más significativos. Este núcleo de pescadores y campesinos que en 1950 contaba con una población de 2.726 habitantes, ha pasado a tener en 1960, una población permanente de 6.259, y de 9.168 en 1965. La causa de esta extraordinaria expansión demográfica, paralela a otra de la actividad económica y del área edificada, se debe exclusivamente al turismo, que determina incluso una población flotante veraniega superior a 50.000 personas. Benidorm, como siempre ocurre en estos casos, aspira ahora a redondear su prestigio urbano convirtiéndose también en centro de ciertas funciones administrativas. Pero no ha conseguido en la actual reforma verse convertida en cabeza de partido debido, posiblemente, a que la inseguridad del fenómeno turístico no da a este núcleo la «permanencia cierta y presumiblemente perdurable» que el Decreto exige para crear nuevas capitalidades.

No hay que olvidar, por último, que la acción del Instituto Nacional de Colonización ha conducido a la creación de numerosos pueblos de nueva planta para alojar a los campesinos que trabajan en los recientes planes de regadío.

Recuérdese que sólo en relación con el Plan Badajoz se han construido más de 30 nuevos pueblos. No cabe duda que la red urbana preexistente tiene que haberse visto afectada de manera notable con la aparición de estos núcleos de población.

Existe, por fin, un último factor que ha actuado también profundamente en el sentido de modificar la relación de fuerzas entre los núcleos urbanos del país. Nos referimos a la mejora de las comunicaciones. La creación de nuevas carreteras y la mejora de las existentes, el aumento del número de vehículos, el perfeccionamiento de la red ferroviaria, son hechos de gran trascendencia. Comarcas hasta ahora apartadas, han caído dentro del área de influencia de ciertas ciudades; y pueblos que debido a la escasez de comunicaciones actuaban como pequeños centros comarcales, se han convertido en satélites de otros de mayor actividad. Ciertos nudos de comunicaciones han adquirido por este simple hecho un carácter de capitales para el territorio circundante en detrimento de otros centros tradicionales.

La publicación del Decreto

Todos estos factores a que acabamos de aludir brevemente han modificado la red urbana del país y han hecho precisa una reorganización de la antigua división judicial del territorio, para adaptarla a las condiciones actuales. Así lo entendió el Ministerio de Justicia, que al amparo de una autorización contenida en la Ley de Presupuestos, abordó resueltamente la cuestión; y tras un proceso, necesariamente lento, en el que se han ponderado diversos factores y, lo que no es poco, se han desoído las numerosísimas presiones que con seguridad se le han hecho desde toda España, elaboró la lista de cabezas de partido que, con su desaparición, habían de transformar hondamente el mapa judicial del país.

El Decreto de 11 de noviembre de 1965, como se ha dicho, establece la nueva demarcación judicial, que será más simple y reducida que la antigua: desaparecen 200 cabezas de partido judicial que en adelante pasan a integrar el territorio de partidos que ya existían o que, en unos pocos casos, se agrupan para dotarles de nueva capitalidad. La puesta en práctica de esta reforma se está llevando a cabo en forma progresiva y con alguna lentitud; existe ciertamente el límite señalado por la Ley de Presupuestos: los Juzgados que ahora se crean sólo podrán abrirse con cargo a la dotación económica que corresponde a los suprimidos; pero existe también un límite que el Ministerio se ha impuesto a sí mismo: el de trastornar lo menos posible con el imprescindible traslado forzoso que la reforma implica, a los funcionarios que sirven los Juzgados suprimidos.

En el preámbulo del Decreto que examinamos, se dan como razones fundamentales que han llevado a la reforma, las transformaciones operadas en las vías de comunicación y en la densidad demográfica de diversos núcleos urbanos. Y se exponen, como criterios que han presidido su elaboración: primero,

el de la agregación del partido suprimido a la capital provincial correspondiente, y segundo, para cuando ello no ha sido posible, el de la fusión de varios de los antiguos partidos.

La situación legal creada por el Decreto de 1965 ha sido completada con la Orden del Ministerio de Justicia del 15 de febrero de 1966 que modifica sensiblemente la categoría de los Juzgados que subsisten. Como se sabe, estas categorías, de menor a mayor importancia, son tres: Juzgados de Primera Instancia e Instrucción de entrada, de ascenso y de término. Es de interés tener a la vista esta disposición porque la nueva clasificación que establece puede influir, aunque sea más limitadamente por su carácter interno, en la serie de circunstancias que determinan la posición de un determinado núcleo en la red urbana de la región.

El significado del partido judicial

Nadie se atreverá a negar la gran trascendencia de los partidos judiciales en la vida del país. Entre los municipios y las capitales de provincia, la cabeza de partido judicial es un centro intermedio que está prestigiado por su título y por el hecho de ser el centro de la administración judicial de varios términos municipales. Para todo el partido judicial, la cabeza del partido posee una función administrativa indiscutible. La administración de Justicia por el Juzgado de Primera Instancia hace de la sede de éste, un centro comarcal al cual han de acudir de manera inevitable todos los habitantes de la comarca. Como además resulta que normalmente la cabeza de partido es el núcleo de más población y de más vitalidad de entre los diversos municipios que componen el partido, ello trae como consecuencia que la sede del Juzgado de Primera Instancia sea también generalmente una pequeña capital comarcal.

Parece pues en principio, que la elección de la cabeza de partido judicial y la reforma de las demarcaciones constituyen decisiones de suma trascendencia que se deberían haber tomado teniendo en cuenta fundamentalmente la red urbana de la región, es decir, la jerarquía existente entre las ciudades y las áreas de influencia reales de cada una de ellas.

Cabe preguntarse si ante una decisión del tipo de la que comentamos no hubiera convenido tener en cuenta criterios y fines distintos a los puramente judiciales. Si no hubiera sido preferible abordar el problema de una manera amplia, teniendo en cuenta que la decisión tomada iba a tener consecuencias importantes sobre la estructuración de la red urbana de las regiones españolas, y que por ello mismo podía ser considerada como un posible instrumento de ordenación regional.

Dos son los principios básicos que deberían haber inspirado la reforma teniendo en cuenta esta consideración. Uno, que la adscripción de los partidos judiciales suprimidos debería hacerse teniendo en cuenta las áreas de influencia urbanas existentes en cada región española. Otro, que la elección de la ciudad cabeza de partido, y del partido judicial correspondiente habría de hacerse teniendo en cuenta la necesidad de estructurar convenientemente la red urbana

y de reforzar la autoridad de ciertos núcleos con el fin de convertirlos en pequeñas capitales supracomarcales, organizadoras y a su vez de una serie de núcleos subalternos. Analizaremos las modificaciones introducidas por el Decreto de 1965, para ver si se han tenido en cuenta estos criterios.

La adscripción de los partidos suprimidos

En principio, éste era el problema más fácil de resolver. Se trataba, como decimos, de tener en cuenta las áreas de influencia urbanas existentes en cada región española a la hora de tener que incorporar los partidos judiciales suprimidos a otras cabezas de partido. Y decimos fácil de resolver porque el estudio de este problema resulta una tarea relativamente sencilla y el Ministerio lo podía haber emprendido con facilidad mediante una serie de encuestas previas pertinentes. Además, existen ya en España algunos trabajos publicados acerca de este tema. Nos referimos concretamente al «Atlas Comercial de España» elaborado por el Consejo Superior de Cámaras de Comercio de España y publicado en 1963. Este Atlas ha sido ya aprovechado por algunas entidades como base para otros estudios de tipo económico. Casi sólo la utilización de dicha fuente permite tener una primera idea aproximada de la influencia de los núcleos urbanos españoles. Y hubiera podido servir de orientación a la hora de realizar las incorporaciones de partidos judiciales. Un estudio detenido de otras relaciones humanas distintas a las puramente comerciales — como por ejemplo la atracción de los médicos residentes en una ciudad y de los centros de enseñanza allí enclavados — y de las comunicaciones hubiera permitido llegar a un conocimiento más perfecto de las áreas de influencia urbanas y hubiera sido de extraordinaria utilidad para las modificaciones necesarias.

No cabe duda de que el Ministerio ha procurado en lo posible realizar las incorporaciones de partidos judiciales teniendo en cuenta razones de cercanía, comunicaciones, etc. Como criterio fundamental se ha seguido el de «agregar a la capital de la provincia aquellos territorios que por su escasa actividad y buenas vías de comunicación resulta aconsejable fusionar». Y en los casos en los que por lejanía o por otra razón no ha sido posible seguir dicho criterio «se ha fusionado dos o más partidos judiciales conservándose la capitalidad en uno de ellos, destacado de los restantes por su mayor población, más trabajo, mejores vías de comunicación, desarrollo económico u otras circunstancias».

La norma en principio parece razonable. De todas formas al aplicarla de una manera rígida, se ha llegado a veces a resultados que están en contradicción con las áreas de influencia ya existentes. El análisis de un caso concreto ilustrará lo que queremos decir. En la provincia de Valencia, Requena, núcleo de 8.278 habitantes, es cabeza de partido judicial. En virtud del Decreto de 1965 se le han incorporado los partidos de Ayora y Chiva. Se ha constituido así en la parte oriental de la provincia un extenso partido judicial que engloba un total de 26 municipios y que tiene su capital en Requena. Sin embargo el análisis del Atlas Comercial de España nos muestra una situación muy diferente en cuanto a las áreas de influencia reales de la provincia. En ese sector aparece un núcleo como centro

de atracción comercial, con la suficiente personalidad como para convertirse en centro de una de las 101 áreas comerciales del país. Pero este núcleo no es Requena sino Utiel, población cercana a la anterior, y que posee 9.720 habitantes. Es capital de un área comercial que comprende 28 municipios de las provincias de Valencia (todos ellos del partido judicial de Requena) y de Cuenca. A su vez Requena es también un centro comercial pero no de área, sino de una subárea dependiente de Valencia. De todo esto parece deducirse que en este sector de la provincia de Valencia existe una clara contradicción entre la división judicial y la realidad de los centros de atracción comercial, que quizás estudios más profundos referentes a otros tipos de relaciones no harían sino confirmar.

Por otra parte, debería haberse aprovechado la oportunidad para evitar, como se ha hecho en un número muy elevado de casos, la incorporación global de unos partidos a otros y sustituirla por un fraccionamiento más generalizado de los partidos suprimidos e incluso de los que subsisten. En este sentido, la división contenida en el Decreto de 1965 pone de manifiesto una cierta irregularidad en los criterios utilizados y desemboca, en algún supuesto, en resultados de inadecuación entre la demarcación judicial y la realidad elemental de las comunicaciones y de las relaciones sociales y económicas. Se puede citar como ejemplo uno bien conocido en la provincia de Murcia; es el caso de Molina de Segura. Este núcleo está situado a 11 kilómetros de Murcia e incluido casi dentro de su área suburbana; su límite municipal dista del casco urbano de la capital unos 5 km y sólo 2,5 de Espinardo, que pertenece ya al área urbana de aquélla. En cambio, se encuentra a unos 28 km de Mula, a cuyo partido pertenece. Consiguientemente las comunicaciones presentan un gran contraste: Molina se encuentra unida a Murcia, además de otros medios, por una serie de autobuses que salen cada media hora y que podrían recibir la calificación de comunicación suburbana, mientras que las comunicaciones con la cabeza de partido judicial son mucho más deficientes. Similar el caso de Molina, existen en la misma provincia de Murcia, entre otros el de Abanilla y Fortuna, pertenecientes al partido de Cieza, y sin embargo muy cercanas a la capital provincial y ligadas a ella con mejores comunicaciones. Parece evidente que debería haberse aprovechado la oportunidad para acometer las reformas que se necesitaban con una mayor decisión. Con una gran amplitud de criterio y con mayor ambición de como se ha hecho.

La necesidad de estructurar las redes urbanas regionales.

El otro problema, el de la conveniencia de aprovechar la reforma para estructurar las redes urbanas regionales era más difícil de resolver, y hubiera requerido una serie de estudios previos. Estos estudios acerca de las redes urbanas españolas deberían, quizás, haber sido patrocinados por el Ministerio antes de acometer una reforma de tanta trascendencia como la que comentamos.

Incluso para las personas menos preocupadas por estos problemas, cada vez se hace más evidente la necesidad de una ordenación regional del territorio español. La descentralización administrativa se está convirtiendo en una nece-

sidad apremiante. Otros países de Europa tan profundamente centralistas como Francia se han visto obligados a introducirse resueltamente por el camino de la descentralización y la regionalización. En España llegará sin duda el momento en que se haya de hacer frente a los mismos problemas y entonces resultará imperiosa la necesidad de ordenar nuestras regiones. En ese momento una de las medidas básicas que habrá que acometer será la de la adecuada estructuración de las redes urbanas regionales.

Será preciso pensar en elegir para cada región una metrópoli regional, unos centros de subregión y unos centros comarcales, cada uno de los cuales estructure y dirija de una manera adecuada su correspondiente territorio. Esta red urbana habrá de estar perfectamente articulada, con una clara jerarquización de funciones entre los distintos núcleos y una estrecha relación y subordinación entre unos y otros.

Pues bien, uno de los elementos que pueden servir para la determinación de los centros comarcales es precisamente el de la administración de justicia. Estos centros deberían ser núcleos de 20.000 a 30.000 habitantes, con un cierto desarrollo industrial y una serie de funciones administrativas y de servicios que hagan de ellos pequeñas capitales para el territorio circundante. Serán los centros a donde acudan desde las áreas rurales y desde los núcleos de inferior categoría todas aquellas personas que necesiten ver a un médico de cierta especialización, donde existirán Institutos de Enseñanza Media, Escuelas de Maestría Industrial, establecimientos comerciales más especializados que los que se encuentran en los pueblos más pequeños, y donde se resuelvan diversos problemas administrativos, como es, por ejemplo, el de la administración de justicia, en el campo de mayor importancia atribuido a los Juzgados de Primera Instancia.

Desde este punto de vista, la elección de los núcleos que han de ser cabezas de partido judicial se convierte en un problema muy grave que ha de resolverse teniendo en cuenta una serie de criterios y de fines no puramente judiciales.

¿Se han tenido en cuenta estos criterios al hacer la nueva demarcación judicial?

Todo parece indicar que el Ministerio no ha poseído los datos suficientes para decidir correctamente esta cuestión. Y ello quizás haya sido la causa de fallos evidentes que se observan al examinar con algún detalle, en la nueva división territorial.

Parece claro que la supresión de ciertos juzgados no debería haberse hecho simplemente teniendo en cuenta el débil número de litigios al cabo del año. Pueden existir razones que a pesar de todo aconsejen que un núcleo siga siendo cabeza de partido judicial. Así sucede en los casos en que por razones de la estructuración y ordenación de la red urbana regional interese que en determinada comarca exista un centro de subregión o un centro comarcal. Si, como consecuencia de una crisis económica y una intensa emigración rural, la comarca ha decaído y ello ha originado la decadencia paralela del núcleo central, no por ello se debe permitir la desorganización de la red urbana quitando

a dicho núcleo todas las funciones que le podrían dar cierto prestigio ante los otros pueblos de la comarca. La política a seguir parece ser más bien la contraria, es decir, la de actuar sobre la comarca tratando de evitar la causa de decadencia y reforzando al mismo tiempo la autoridad del núcleo central. El mantenimiento de ciertas funciones administrativas, como en el caso de la administración de justicia, puede pues en este caso ser conveniente a la vista de las necesidades globales de la región.

La impresión que se obtiene al examinar la nueva demarcación judicial es la de que estos criterios no han pesado lo suficiente en su elaboración. Resulta difícil, en una breve nota como ésta, analizar detenidamente el problema. Y además confesamos no poseer datos bastantes para ello, dada la falta de estudios sobre el particular. Pero ahí radica precisamente el punto más débil de la disposición legal que comentamos: el haber sido formulada sin la ayuda de esos estudios, porque no existen, y sin el concurso amplio de especialistas en diversas disciplinas.

He aquí otro caso, a manera de ejemplo. La ciudad de Lorca es, después de Murcia y de Cartagena, el núcleo urbano de más personalidad de la provincia. Es una ciudad de 19.854 habitantes, capital del municipio más extenso de España (1.806 km²), y centro organizador de la parte suroccidental de la provincia de Murcia y oriental de la de Almería. El Atlas Comercial de España la considera Centro de Área comercial, es decir, capital comercial de un territorio que comprende varios municipios y que tiene una extensión total de 3.966 km² y una población total de 134.000 habitantes. La comarca se encuentra, sin embargo, afectada por una intensa emigración rural, que sólo en el municipio de Lorca y en el período 1900 a 1960 ha afectado a más de 52.000 personas y que ha determinado la decadencia demográfica del núcleo, el cual ha pasado de 29.901 habitantes en 1920 a 19.854 en 1960. Apesar de todo si existe alguna ciudad en la provincia de Murcia que pudiera ser considerada como centro de subregión es precisamente la de Lorca. La política a seguir en este caso parece debería ser la de reforzar en lo posible la autoridad de este núcleo. Hubiera sido conveniente quizás, incorporarle la parte del partido judicial de Totana que ha pasado a Murcia; sector que, además, según el Atlas Comercial de España, pertenece al Área de Lorca y que por tanto en cierta manera depende de dicha ciudad. Y también, posiblemente, el conservar la antigua categoría de Juzgado de término; la Orden complementaria de 15 de febrero de 1966, por la que se revisa la categoría de los Juzgados de Primera Instancia, ha clasificado juzgados de entrada al de Caravaca, de ascenso a los de Lorca, Cieza y Yecla, de término al de Mula y de servido por Magistrados al de Cartagena. La decisión, ciertamente, se ha tomado teniendo en cuenta el número de litigios por juzgado, y se encamina a conseguir ciertos efectos puramente internos en el servicio de la administración de justicia; pero indirectamente repercute en el prestigio del núcleo urbano afectado, y en el caso de Lorca, indudable capital de una amplia área interprovincial, no parece prudente atribuirle la categoría intermedia de ascenso: es más, quizás no fuera exagerado pedir para ella la categoría de ciudad servida por Magistrado.

Mula, en cambio, que interviene desde luego en una cantidad importante de asuntos judiciales debido a su anormal dominio administrativo sobre Molina de Segura, pero que no es capital de un área tan extendida y cuenta con menos de la mitad de habitantes (9.912), es en la actualidad el único Juzgado de término en la provincia de Murcia. Se trata de contrasentidos que, con ese criterio más amplio a que se viene aludiendo, deberían haberse evitado.

Conclusiones

Como conclusiones generales pueden establecerse las siguientes:

1. La decisión de proceder a una reforma de las demarcaciones judiciales es acertada y responde a una necesidad evidente y perentoria.

2. Al proceder a ella, el Ministerio de Justicia ha procurado ajustarse a las necesidades del país, y no cabe duda de que, en conjunto, ha conseguido parte de los fines propuestos.

3. Debería, sin embargo, haberse aprovechado la oportunidad para proceder a una reforma más profunda de la división judicial del territorio, con un criterio más amplio, que tuviera en cuenta su trascendencia en campos muy distintos al puramente judicial.

4. En general, es necesario que cualquier reforma de base territorial que en el futuro acometa la Administración pública, se realice con unas perspectivas y un espíritu lo suficientemente amplios que tengan en cuenta la conveniencia de ordenar adecuadamente nuestras regiones. Debe evitarse en lo posible, las contradicciones entre las distintas divisiones que se hagan, y entre éstas y la realidad geográfica del país. Y es aconsejable, también, ante la trascendencia que las reformas territoriales poseen, la consulta previa a toda una serie de especialistas muy diversos (geógrafos, economistas, sociólogos, técnicos administrativos, etc.) que asegure al máximo las posibilidades de acierto.

Los estudios acerca de las migraciones
interiores en España

CAPITULO VII

Los estudios acerca de las migraciones interiores en España

Publicado en: "Revista de Geografía",
Departamento de Geografía
de la Universidad de Barcelona,
vol. I, nº 1, 1967, págs. 77-101.

CAPÍTULO VII

Los estudios acerca de las migraciones interiores en España

Publicado en "Revista de Geografía"
Suplemento de Geografía
en colaboración de Barcelona
Vol. I, n.º 1, 1951, págs. 77-101

Los estudios acerca de las migraciones interiores en España

Un hecho fundamental de la evolución demográfica española en lo que va de siglo es el gran volumen que han adquirido los desplazamientos internos de la población, los cuales tienden a concentrar a millones de personas en unas pocas áreas del país. Las consecuencias y los problemas de todo tipo derivados de estos movimientos son inmensos, por lo que han atraído la atención de gran número de investigadores. La bibliografía existente es ya relativamente extensa, aunque de procedencia muy diversa y de valor muy desigual, por lo que nos ha parecido oportuno realizar una primera recopilación, de carácter no exhaustivo y limitada a nuestro siglo, que permita ver los resultados alcanzados y facilite los estudios posteriores.

Las cifras totales y su obtención

Hasta fecha reciente la determinación de las cifras de desplazamientos internos en España sólo podía realizarse de una manera aproximada mediante la obtención de los saldos migratorios. Los cálculos se realizaban por provincias y partidos judiciales y para períodos relativamente amplios, decenios o todo lo más quinquenios, utilizando las cifras de población total de los censos o padrones y los de movimiento natural de los años del período. Mediante este procedimiento algunos autores (9, 24, 25, 26, 27; todas las cifras remiten a la bibliografía final), obtuvieron los saldos correspondientes a la primera mitad de nuestro siglo. Por ellos se observa la importancia que los movimientos internos de la población tuvieron en España ya desde el primer decenio, si bien fue a partir del segundo cuando adquirieron su mayor volumen. De este decenio y del siguiente es la importante emigración de murcianos y de levantinos hacia la ciudad de Barcelona, estudiado por J. Vilá Valentí (115).

Tras la guerra civil española de 1936-39, las migraciones interiores adquirieron un carácter masivo que no ha hecho sino aumentar con el paso del tiempo. A. García Barbancho (29) ha reunido y elaborado una gran cantidad de datos para el período 1940-1955, obteniendo no sólo los saldos migratorios provinciales sino también los municipales, estos últimos mediante un procedimiento de muestreo y la utilización del crecimiento vegetativo medio provincial, en lugar del de cada ayuntamiento. El análisis de los saldos migratorios del decenio 1950-60 ha dado lugar a diversos trabajos, entre los cuales los de H. Capel (36), R. Tamames (37) y A. García Barbancho (41). Según estos autores, de las 40 provincias con saldo emigratorio se ausentaron en los

diez años más de 1,8 millones de personas, mientras que en las 10 provincias receptoras aparece un saldo inmigratorio de 1 millón de individuos, cifra ésta que puede considerarse como mínima de la migración interior del período; por consiguiente, más de 100.000 personas anuales cambiaron de residencia en el país en ese decenio. Muy recientemente A. García Barbancho (57 y 57 bis) ha intentado obtener cifras globales de migración interior para los 60 años del siglo, calculando los saldos por partidos judiciales en lugar de hacerlo por provincias, con el fin de reflejar también los movimientos intraprovinciales; dicho autor ha calculado que el saldo migratorio total de todos los partidos judiciales en los 60 años ha sido de 7.149.000 personas, por lo que estima que la emigración total del período ha debido llegar a los 10 millones de personas, de las cuales unos 7 millones constituyen la emigración interior y el resto son migrantes externos. Los saldos emigratorios así obtenidos, han alcanzado sus máximos en los decenios 1921-30 (1,16 millones de personas) y tras la guerra civil, con tendencia creciente (1,05 millones en 1941-50, y 2,29 millones en 1951-60). Otros autores y organismos han elaborado igualmente los saldos del período 1900-1960 llegando a conclusiones semejantes (42, 50, 53, 58).

La determinación de los movimientos migratorios por el procedimiento de los saldos presenta serias limitaciones, como han señalado todos los autores que lo han utilizado. En efecto, las cifras así obtenidas indican solamente el volumen mínimo de la migración y no tienen cuenta de los migrantes que en medio del período considerado vuelven a su lugar de origen ni del hecho de que las áreas con saldo inmigratorio pueden haber emigrado también en número más o menos amplio, mientras que a las de saldo negativo han llegado asimismo un cierto número de personas —por lo menos empresarios, funcionarios, técnicos, etc., como pone de relieve el artículo de A. de Miguel y J. L. Linz sobre la movilidad geográfica de los empresarios españoles (44)—, que quedan enmascarados en el saldo total. Por ello, como hemos visto, García Barbancho eleva a 10 millones la cifra total de emigración entre 1900 y 1960.

Afortunadamente, a partir de 1960 la información disponible ha mejorado sustancialmente, al iniciarse la publicación de estadísticas sobre el movimiento migratorio por parte de diversos organismos. El Servicio de Migraciones Interiores de la Dirección General de Empleo del Ministerio de Trabajo ha iniciado la recogida y publicación de datos, principalmente referidos a movimientos de la población laboral; una encuesta realizada en 1960 fue utilizada por J. García Fernández (45) en un notable trabajo acerca del movimiento de trabajadores en España. Por su parte el Instituto Nacional de Estadística ha comenzado desde 1961 la publicación anual de una «Estadística de Migración Interior» basada en las declaraciones de altas y bajas de los padrones municipales. Estas cifras son todavía inferiores a la realidad, porque muchos cambios de residencia se realizan sin que, durante años, los ayuntamientos correspondientes tengan conocimiento de ello, pero a pesar de todo significan un progreso sustancial, ya que los datos son directa y fácilmente accesibles (se publican en el Boletín de Estadística y en los Anuarios Estadísticos del INE) y aparecen clasificados según el lugar de origen y destino de los migrantes, la edad,

el sexo y la actividad profesional. El análisis de dichos datos, sobre lo cual existe un trabajo de A. Ayuso (55), muestra una intensificación de los movimientos migratorios en nuestro decenio, ya que el total de migrantes internos, que fue de 175.340 en 1961 superó los 400.000 anuales de 1963 a 1965, siendo el total correspondiente al quinquenio 1961-65 de 1.915.602 migrantes interiores.

La urbanización de la población española y el éxodo rural

Entre las causas de estos grandes movimientos migratorios hay que considerar en primer lugar el proceso de urbanización de la población española, que en nuestro país se ha producido con un cierto retraso con respecto a otras naciones de Europa occidental. Este proceso se ha realizado a costa de las áreas rurales y ha ido acompañado de un paso de la población campesina al sector secundario o terciario. El desarrollo industrial de las ciudades determina en ellas una fuerte demanda de mano de obra, la cual a su vez atrae a la población no ciudadana, provocando así unas corrientes migratorias hacia los núcleos urbanos.

En España el proceso urbanizador adquirió gran intensidad a partir de la mitad del siglo xix y ha continuado aún con más fuerza en el xx. La población urbana, considerando como tal la que corresponde a los municipios de más de 10.000 habitantes, representaba en 1900 un 31,78 % de la total española habiendo pasado a representar sesenta años después un 56,57 %, con una diferencia de casi un 25 % respecto al porcentaje anterior. El incremento se realizó a expensas de los municipios rurales. En ellos vivía a principios de siglo más de las dos terceras partes de la población española (68,22 %), mientras que en 1960 sólo residía un 43,43 %. Esta disminución, realmente importante, del porcentaje se debe a dos razones. Una: al aumento general de la población, que ha hecho que muchos municipios que en 1900 no llegaban a los 10.000 habitantes hayan superado después esta cifra. Otra: el éxodo rural, es decir, a los movimientos migratorios que a todo lo largo del siglo xx han ido convirtiendo en urbana a buena parte de la población campesina.

Consecuencia de este éxodo rural ha sido el aumento de la población de las ciudades con un índice de incremento muy superior al derivado de su crecimiento vegetativo. Este hecho ha sido debidamente señalado por diversos autores, entre los que destacan A. Melón (18) y A. Abascal (20). El aumento, por otra parte, ha sido no sólo absoluto sino también relativo respecto a la población total. Así, por ejemplo, el porcentaje de población que vive en las cincuenta capitales de provincia se ha más que doblado, pasando de un 16,8 % en 1900 a 30,7 % en 1960 y a 34 % en 1965. Si tenemos en cuenta que la relación del índice de crecimiento vegetativo de esas ciudades con el del resto de la nación se ha mantenido en general constante, comprendemos que el aumento del porcentaje sólo ha podido realizarse gracias a la inmigración. Dicho

de otra manera, ello demuestra que en lo que va de siglo un número importante de personas ha abandonado el medio rural y se ha trasladado a las ciudades, originándose así un proceso hacia la concentración de la población en los núcleos urbanos.

Todas las capitales de provincia han incrementado su población en lo que va de siglo con un índice muy superior al del resto de la misma. La diferencia en algunos casos extremos llega a ser considerable. En Orense el índice 100 de la población de la capital en 1900 ha pasado a 458 en 1965 y el del resto de la provincia a 94; en Salamanca estos dos índices han pasado respectivamente a 412 y a 96, y en León a 550 y 128. En otras provincias la diferencia no es tan acusada, pero siempre el crecimiento de la capital supera por lo menos en dos o tres veces el del resto de la provincia. Muchas de estas capitales han recibido parte de la emigración de su respectiva provincia. Sin embargo, en general no han sido capaces de absorber todo el excedente demográfico provincial, el cual se ha visto obligado a emigrar en parte al extranjero y en parte a otras provincias españolas más o menos alejadas de la suya originaria.

Como ejemplo de esto puede servir el caso de la provincia de Jaén, analizado por A. Muñoz Fernández (107). Entre 1900 y 1950 el municipio de Jaén aumentó su población en un 133 %, pasando de 26.436 a 61.610 habitantes. Frente a ello el crecimiento de la provincia sin la capital fue sólo de 57 %. El porcentaje de la población del municipio respecto a la total de la provincia pasó en el mismo período de 5,57 % a 8,05 %, recibiendo en los 50 años una inmigración de 24.171 personas. Pero al mismo tiempo, en ese medio siglo la provincia sin la capital ha tenido un saldo emigratorio de 146.776 habitantes. Así pues, la absorción que ha realizado la ciudad de Jaén ha sido aproximadamente de un 15 % del excedente demográfico rural, mientras que el otro 85 % ha emigrado fuera de la provincia.

Podemos pues, señalar una de las características más importantes de los movimientos migratorios españoles del siglo xx. Nos referimos a la extraordinaria movilidad de la población, derivada del hecho de que la gran mayoría de las capitales no han sido capaces de absorber todo el excedente rural de sus respectivas provincias. Este ha tomado entonces dos caminos: uno lo ha conducido al extranjero (emigración exterior); otro a determinadas ciudades españolas que se han convertido por este hecho en núcleos de crecimiento muy superior a los del resto de la nación.

Así la conversión a que antes nos hemos referido de población rural en población urbana sólo en parte se ha realizado dentro del marco provincial. En España ha existido, pues, a lo largo de este siglo, una serie de desplazamientos internos de gran radio de acción que han afectado a parte de la población determinando, como veremos, una tendencia hacia la concentración de la misma en unos sectores muy localizados.

Este hecho adquiere especial significado si tenemos en cuenta que incluso algunas capitales y los principales núcleos urbanos provinciales se han visto afectados, en determinados momentos por una más o menos fuerte emigración.

A. Cabo Alonso ha señalado (127) cómo entre 1945 y 1955 veintitrés de las cincuenta provincias españolas (Salamanca, Valladolid, Segovia, Guadalajara, Cuenca, Albacete, Toledo, Ciudad Real, Cáceres, Badajoz, Lugo, Santander, Logroño, Valencia, Murcia, Las Palmas, Tenerife, Huelva, Córdoba, Málaga, Jaén, Granada y Almería) han presentado un saldo emigratorio en su población urbana — considerando población urbana a la de los municipios de más de 10.000 habitantes —. Limitándonos a las capitales de provincia y al decenio 1950-60 observamos una disminución de la población absoluta en la ciudad de Valencia y un aumento inferior al 10 % en Toledo (1 %), Granada (2 %), Albacete (4 %), Jaén y Teruel (5 %), Ciudad Real (8 %) y Málaga (9 %). Mal podían estas ciudades absorber a la población rural de su provincia cuando ellas mismas eran afectadas por la emigración. Esto no viene sino a reforzar la idea de la importancia de los grandes desplazamientos dentro del territorio nacional.

El crecimiento de las ciudades españolas ha ido acompañado de un cambio de la actividad económica de los hombres con los que se ha realizado. J. García Valcarcel ha calculado (26) que en los primeros cincuenta años de este siglo se desplazaron de la agricultura a la industria y a los servicios 2.678.000 personas, lo que supone una cifra de más de 7 millones de individuos que han cambiado de residencia entre 1900 y 1950. Sólo de 1947 a 1955 el desplazamiento afectó a 1,73 millones de personas (67). En cuanto a los últimos años, datos recogidos por F. Ruiz de Lobera (80) estiman en 880.600 personas el éxodo de trabajadores agrarios en el quinquenio 1961-65, los cuales en buena parte engrosaron la migración interior. Como consecuencia de este éxodo, el total de la población activa agraria que era de 5,07 millones en 1900 ha pasado a 4,61 millones en 1960 y a 3,73 en 1965, al mismo tiempo que el porcentaje de población activa ocupada en el sector primario sufría una disminución en la mitad, hasta situarse en torno a 32 % en 1965.

Los desequilibrios internos y el subdesarrollo regional español

La causa más importante de las migraciones interiores españolas se encuentra, en la actualidad, en el diferente grado de desarrollo regional y en el bajo nivel de vida de una buena parte del pueblo español. Un buen número de provincias españolas poseen ciertos caracteres propios de las áreas subdesarrolladas y en este caso la existencia dentro de la misma nación de regiones más evolucionadas provoca automáticamente la emigración de fuertes contingentes demográficos que esperan encontrar en las grandes ciudades industrializadas la elevación de su bajo nivel de vida.

Para explicarse las migraciones interiores españolas hay que tener en cuenta que la población activa del sector primario, que era en 1958 de 42,38 %, producía en esa fecha un 20,10 % del total de la renta nacional, y que además

la producción agrícola española se ha encontrado durante mucho tiempo estacionada alrededor de los niveles del año 1929, mientras que aumentaba considerablemente la renta en los otros sectores, especialmente en el industrial. Esta diferencia de nivel de vida y la miseria de una parte de las masas campesinas españolas bastan para explicar el éxodo rural y la inmigración que reciben las provincias más industrializadas; y además explica también el hecho de que cinco provincias absorban por sí solas más del 95 % de la migración interior, puesto que son ellas las que presentan un coeficiente de industrialización más elevado dentro del territorio nacional. En Guipúzcoa, Barcelona, Madrid y Vizcaya el importe de la producción industrial representa, en efecto, el 94,03, el 92,31, el 90,63 y el 90,61 por ciento del total de la renta provincial. Si comparamos estas cifras con el importe de la producción industrial en Cuenca, Soria, Badajoz o Cáceres por ejemplo, en las que no pasa del 25 % se comprende fácilmente el por qué de la acusada concentración de las áreas inmigrantes españolas.

La comparación de la renta per cápita y el porcentaje de habitantes censados nacidos en una provincia distinta a la suya de residencia sirve también para comprobar la íntima relación de los desequilibrios regionales y las migraciones internas. Las cinco provincias con una más elevada renta media individual son las que tienen un mayor porcentaje de nacidos en otras provincias — o lo que es lo mismo, inmigrantes — mientras que este porcentaje pasa a ser poco importante en las provincias con una gran población agrícola, una escasa industrialización y una baja renta individual. Por su parte las áreas que presentan una mayor emigración son aquellas que tienen una menor renta per cápita dentro del territorio nacional (36). Estos bajos niveles de renta — que en ocasiones son una cuarta parte inferiores a los de las provincias más ricas — son consecuencia en general de su escasa industrialización y del elevado porcentaje de población activa dedicada a la agricultura.

Las migraciones internas españolas se presentan, pues, fundamentalmente como un éxodo hacia los sectores industrializados. En este éxodo rural influyen, a su vez, factores muy diversos. El defectuoso régimen de propiedad, por ejemplo, aumenta considerablemente la gravedad del problema social y económico en la mayoría de las provincias, dando lugar con ello a un aumento de la emigración. En 1959 mientras un 91,59 % de los propietarios poseían un 38,89 % de las fincas repartidas en 53.547.993 parcelas de menos de 10 Ha. un 0,86 % de los propietarios poseía el 31,80 % de la tierra en 40.896 parcelas de más de 100 Ha. En el primer caso la pequeñez de las fincas y su excesiva parcelación impiden una mecanización efectiva y hacen extraordinariamente bajos los rendimientos agrícolas, obligando a los campesinos a una agricultura estrictamente de subsistencia; en el segundo, en el caso de los latifundios, el sistema de monocultivo o la subexplotación a que generalmente están sometidos provoca un paro estacional que obliga a los jornaleros agrícolas a una emigración temporal que fácilmente se convierte en definitiva. En algunas regiones el régimen sucesorio contribuye también al desarrollo de la emigración, al fragmentar cada vez más la propiedad o al obligar a emigrar a los hijos

desheredados. En un artículo publicado en 1950, A. Abascal se ha referido a la influencia del régimen sucesorio en la emigración navarra hacia Pamplona (168).

Naturalmente, las razones que obliguen a emigrar a un individuo concreto pueden ser mucho más complejas y en ocasiones diferentes a las señaladas, y de carácter no económico. La compleja interrelación de todos los factores en el plano individual ha sido estudiada sobre todo por M. Siguán en diversos trabajos (76, 81, 125). Asimismo, las particularidades regionales pueden matizar el planteamiento del problema: la aridez y la irregularidad de las lluvias, por ejemplo, se convierte en el Sureste en un factor esencial, entre otros, de expulsión de la población campesina (115, 116). Pero, en general, es claro que el cuadro expuesto condiciona fuertemente la migración interior española, y que la mayoría de las otras motivaciones (atracción de la vida ciudadana por sus mayores posibilidades de ingresos, deseo de mejorar las posibilidades de educar a los hijos, etc.) son secundarios frente a la realidad del desequilibrio regional español y el subdesarrollo de una buena parte del territorio nacional.

Las áreas emigratorias y los sectores de inmigración

La característica más importante en lo que se refiere a las áreas emigratorias, desde principios de siglo, es su gran extensión. Así, por ejemplo, en el decenio 1950-1960, de las cincuenta provincias españolas cuarenta presentaron saldos emigratorios, dándose las cifras más elevadas en la mitad meridional de la península, al sur del paralelo de Madrid aproximadamente, y en el ángulo noreste de la misma. Aquí aparecen casi siempre saldos superiores a 40.000 personas, destacando sobre todo algunas provincias de la Andalucía oriental y septentrional (Granada, Jaén y Sevilla), con saldos superiores a 100.000 personas. La obtención de las densidades e índices migratorios de este decenio (36) aplicando la fórmula ideada por J. Vilá Valentí y M. de Bolós (4), permite observar la repercusión de los diferentes saldos en las provincias afectadas. Las densidades emigratorias más elevadas se dan en Pontevedra, con 15,6 emigrantes por km², y en Andalucía central y oriental, Galicia y región murciana, todas ellas con más de 5. El índice emigratorio, por su parte, refleja de una manera muy clara la tremenda repercusión de la emigración en provincias cuyo saldo es muy bajo en el conjunto nacional y que pasan a tener algunos de los índices emigratorios más elevados de España (Soria, Guadalajara, Teruel, Cuenca, Zamora, Segovia...), con más de 10 y de 15 emigrantes por cada 1.000 habitantes. Son las provincias que se despueblan en silencio, aquellas en que más gravemente repercute la sangría de la emigración, aunque a veces, en una visión general, es difícil apreciar la importancia del éxodo por la exigüidad del volumen total del mismo.

Un gran número de trabajos podrían reseñarse en los que se hace referencia a los problemas de las áreas emigratorias, ya que es difícil hacer hoy un estudio sobre cualquier región española sin encontrarse con el fenómeno emigratorio

o sin plantear la cuestión de sus causas y consecuencias. En la bibliografía de este artículo nos hemos limitado a recoger simplemente algunos estudios que sitúan el análisis de este fenómeno de manera preferente.

Frente a la gran extensión de las áreas emigratorias, las regiones inmigratorias aparecen como unos sectores muy reducidos y localizados, cuya característica más importante es precisamente la tendencia a ser cada vez menores y a aumentar la intensidad de la atracción. Según García Barbancho (57), de los 487 partidos judiciales existentes hasta hace poco, solamente 23 habían presentado saldos inmigratorios superiores a 15.000 en algún decenio, y de ellos 15 eran capitales provinciales y unos cuantos más formaban parte del área suburbana de algunas de ellas. Estos 23 partidos han absorbido desde 1901 a 1960 más de 4 millones de personas, mostrando una clara tendencia hacia el aumento de su poder atractivo: en 1901-10 absorbieron el 54 % del total de la inmigración interior y en 1951-60 el 85 %.

En el decenio 1951-60 solamente diez provincias presentaron saldos inmigratorios con un total de 1.013.218 personas, siendo muy posible que la inmigración real fuera, por lo menos, una tercera parte superior. Pero la tendencia a la concentración es todavía mayor de lo que a primera vista se puede suponer. En el decenio considerado la provincia de Barcelona recibió un 43 % del saldo inmigratorio total, Madrid un 39 %, la región vascongada un 14, y las restantes provincias (Alicante, Gerona, Baleares, Oviedo y Tenerife) solamente un 4 %. Es decir, que un 4 % del territorio nacional absorbió aproximadamente un 96 % de la migración interior española en el decenio 1951-60 (36). Provincias que en períodos anteriores habían sido áreas inmigratorias (como Sevilla, Cádiz, Valencia, o Málaga) han perdido ya esta condición, acusándose pues cada vez más la tendencia hacia la polarización demográfica. Falta saber si la creación de los Polos de promoción y desarrollo económico, en el marco del Plan de desarrollo podrá invertir o, al menos, atenuar el proceso.

Como es lógico las tres más importantes áreas inmigratorias son las que de manera particular han atraído la atención de los investigadores, en particular Madrid y Barcelona, las cuales han recibido por sí solas la mitad de la inmigración interior española desde principios del siglo (57). Referente a la inmigración a Madrid son de destacar sobre todo el trabajo de A. Cabo Alonso (127), el de M. Siguán (125) y, en determinados aspectos, los estudios de barrios madrileños realizados bajo la dirección de M. de Terán (122, 124, 126, 128, 129, 135). Una amplia información estadística ha sido recogida y elaborada en relación con los estudios del Plan de ordenación del área metropolitana de Madrid (134). Sobre la inmigración a Barcelona, después de los trabajos pioneros de J. A. Vandellós (137, 138), hay que señalar sobre todo los realizados en relación con la Semana del Suburbio (142), el de M. de Bolós (144) y los de varias reuniones y conversaciones recientemente celebradas (32, 120, 159 a 163).

Si bien la emigración española se dirige fundamentalmente desde las áreas rurales a las urbanas, no dejan de existir por ello pequeños desplazamientos hacia otras áreas rurales. En estos casos, generalmente se trata de lo que algún autor ha denominado «migraciones de sustitución» (82), es decir, de movimien-

tos en los que los migrantes sustituyen en ocupaciones agrarias a otros emigrantes que han abandonado el campo: ejemplos de estas migraciones pueden encontrarse en las proximidades de los grandes núcleos Baleares, país vasco y Cataluña. Con frecuencia también esta migración no es sino una etapa hacia la ciudad, porque los emigrantes acaban siendo atraídos por los empleos industriales o terciarios de ésta. Existen, por último, migraciones en relación con las obras de colonización agrícola del país como el plan Badajoz, las migraciones de granadinos de los valles de Lecrín y vega de Granada hacia las áreas rurales del valle del Guadalquivir con nuevos regadíos (110), o los desplazamientos hacia el delta del Ebro, que han afectado a unas 28.000 personas entre 1900 y 1960.

La movilidad de la población española

La acusada localización de los sectores de inmigración y la extensión de las áreas emigratorias da a las migraciones internas españolas una extraordinaria amplitud espacial. Muchas veces los emigrantes recorren grandes distancias antes de fijarse en su destino definitivo. De aquí derivan algunos de los caracteres más peculiares e interesantes de los movimientos internos de la población española.

La influencia de los más importantes sectores de inmigración se ejerce con mayor eficacia sobre determinadas áreas. La atracción de Madrid se realiza muy especialmente respecto a las provincias meseteñas. Las dos Castillas, Extremadura y parte de León y Andalucía envían generalmente sus emigrantes sobre todo a la capital de España. Por el contrario Barcelona ejerce su atracción sobre Cataluña y Aragón, sobre gran parte de las comarcas del sistema Ibérico, sobre Murcia y sobre la Andalucía central y oriental. En algunos aspectos, sin embargo, la influencia es más acusada sobre las provincias que circundan el sector inmigratorio. En el caso de Madrid, por ejemplo, Guadalajara, Segovia, Avila y Toledo han sido las provincias más afectadas por la emigración hacia ese núcleo (127). En el caso de la ciudad de Barcelona estas provincias han sido, durante el período 1949-1958, además de la propia, Lérida, Tarragona, Huesca, Teruel y Soria (144). Parece pues a primera vista, que la intensidad de la atracción de los grandes sectores inmigratorios es inversamente proporcional a la distancia. Es decir, a mayor distancia menor fuerza atractiva.

Sin embargo, esto es verdad sólo en parte. La influencia de las áreas inmigratorias llega en la actualidad también con gran intensidad a provincias lejanas. El hecho de que las provincias circundantes sean las más afectadas por la atracción se debe — en el caso de Madrid y Barcelona — fundamentalmente a su escasa población. En realidad la inmigración absoluta procedente de las áreas distantes es, con frecuencia, tan importante o más que la que procede de lugares próximos. Extremadura y Andalucía, por ejemplo, envían hoy hacia Madrid y Barcelona más emigrantes que algunas de las provincias cercanas. Esto es lo que da a las migraciones internas españolas la extraordinaria amplitud espacial a que antes hacíamos referencia.

La lejanía al núcleo inmigratorio no es, en general, un factor restrictivo en las migraciones interiores españolas. Los andaluces, por ejemplo, emigran a Madrid, a Barcelona y al norte de España. Cualquier ciudad que ofrezca posibilidades de trabajo, por muy alejada que quede, ve aparecer muy pronto a los hombres del sur. El caso de Sabinánigo, estudiado por M. Daumas (170), es significativo. El desarrollo industrial reciente de este núcleo ha provocado una afluencia de inmigrantes procedentes, no sólo de la propia región y de las próximas provincias, sino también de las lejanas Jaén y Córdoba. Todas las regiones españolas repiten este hecho. La provincia de Pontevedra, fuertemente afectada por la emigración a Barcelona, es otra prueba de ello (144).

La proximidad por su parte tampoco actúa siempre en el sentido de atraer a los emigrantes de una manera exclusiva. Un ejemplo típico lo tenemos en la provincia de Valladolid. En ella, como ha señalado S. Esteban Coca (96), la emigración toma cuatro direcciones principales: Vascongadas (35,5 %), Madrid (23 %), Barcelona (16,5 %), y Oviedo (10,5 %). Y ello a pesar de la proximidad de Madrid que dista sólo 192 km de la capital de la provincia.

Las migraciones estacionales y profesionales

Además de las migraciones definitivas existen otros movimientos internos de la población española que afectan a grandes masas aunque su acción sea puramente temporal. Algunos trabajos hacen también referencia a ellos.

Se denominan migraciones estacionales a los desplazamientos de trabajadores relacionados con la estacionalidad de las faenas agrícolas. En muchas regiones españolas la época de recolección de las cosechas origina una fuerte demanda de mano de obra. Esta a su vez ha dado lugar tradicionalmente a un movimiento de obreros agrícolas, desde regiones más o menos lejanas hacia la zona donde existe escasez. De esta manera se establece periódicamente un flujo y reflujo de trabajadores que afecta a gran parte del territorio nacional.

El fenómeno ha sido estudiado por A. Redondo Gómez en un artículo publicado en 1956 (66). En él ha puesto de relieve el «desorden» de este tipo de movimientos, derivado de la falta de relación fija entre el potencial de trabajo estacional y la formación de corrientes migratorias hacia un área determinada. Y así se da el caso de que mientras unas provincias se convierten en la época de la cosecha en centros de atracción de un elevado número de trabajadores agrícolas, otras con las mismas condiciones, no provocan la formación de ninguna corriente migratoria estacional.

Posteriormente se han referido a las migraciones estacionales J. Bosque y A. Floristán (106), que han estudiado estos movimientos de la provincia de Granada. Según dichos autores los principales desplazamientos de este tipo en esa provincia andaluza son:

— los motivados por la recolección de cereales en las altitudes de Guadix, Baza y Huéscar, en la comarca de los montes y en la vega granadina. Dichas

faenas atraen a los costeños, a los campesinos de las Alpujarras y del valle de Lecrín y a muchos braceros jienenses.

— los que tienen lugar con ocasión de la zafra de la caña de azúcar en la costa granadina. Los más afectados son los lecrinenses y los alpujarreños.

— los provocados por la recolección de la oliva en el valle del Guadalquivir.

Más recientemente han tratado de las migraciones estacionales algunas de las comunicaciones presentadas a la XVIII Semana Social de España (17). Todas coinciden en señalar la extraordinaria amplitud que presentan y el gran número de población afectada por ellas. En los últimos años, sin embargo, parece que se asiste a una reducción del volumen de estas migraciones debido a la mecanización del campo y a la reducción del número de jornaleros (82). Un buen ejemplo de ello lo ofrece el delta del Ebro, donde la tradicional migración temporal de trabajadores, en relación con la cosecha del arroz, se interrumpió bruscamente a partir de 1960 debido a la aparición en la comarca de cerca de 200 máquinas segadoras-trilladoras que dejaron sin trabajo a las numerosas cuadrillas que, al igual que otros años, acudían a las faenas de la siega (93 bis).

Junto a las migraciones estacionales existen otros desplazamientos temporales laborales de gran amplitud espacial. En ellas pueden intervenir también trabajadores agrícolas, pero, a diferencia de las anteriores el desplazamiento se efectúa con absoluta independencia de las faenas del campo. La partida y el retorno no se someten pues a fecha fija, sino que vienen determinados por la mayor o menor demanda de mano de obra. Corresponden, pues, a lo que P. George ha denominado «migraciones profesionales». Sus notas más acusadas son el carácter irregular y el hecho de que los emigrantes encuentran ocupación en actividades no rurales.

En España las migraciones profesionales han adquirido un gran desarrollo, especialmente tras la guerra civil de 1936-39. Unas veces ha sido la construcción de grandes obras públicas lo que ha desencadenado la emigración de trabajadores hacia un lugar determinado. Citemos, por ejemplo, entre las más importantes, los trabajos de equipamiento hidroeléctrico de los Pirineos, Duero y Tajo, la construcción del complejo industrial de Avilés o las obras realizadas para el plan Badajoz. Otras veces son los grandes núcleos industriales los que provocan esta migración profesional. Los sectores industriales del norte de España, de Cataluña y Madrid son generalmente el punto de destino de estos trabajadores que temporalmente buscan en la emigración la solución a sus problemas económicos.

El proceso de la migración

Ante todo ha de señalarse la íntima relación que existe entre las migraciones temporales laborales y las definitivas, en el sentido de que las primeras preparan muchas veces las segundas. Con frecuencia, en efecto, los trabajadores que han emigrado temporalmente una o varias veces convierten esta emigración en definitiva y se establecen en una de las localidades por ellos visitadas.

Esto es válido fundamentalmente para las migraciones profesionales. Resulta, sin embargo, muy difícil precisar exactamente la proporción de migrantes definitivos que con anterioridad han sido afectados por desplazamientos temporales.

Los movimientos internos de población se han visto favorecidos por la expansión y mejora de las comunicaciones. Muchas veces ha sido la llegada del ferrocarril o de la carretera a alguna apartada comarca lo que ha provocado en ella el comienzo de la emigración. En cualquier caso, la facilidad en las comunicaciones ha actuado siempre como estímulo para la migración. El caso de Sabiñánigo puede servir nuevamente de ejemplo. Daumas ha señalado (170) como las áreas que han mandado más emigrantes a este núcleo industrial son las situadas a lo largo del ferrocarril Canfranc-Ayerbe-Zaragoza. La vía férrea constituye aquí «el eje mayor de unas migraciones laborales temporales que preparan una instalación definitiva en Sabiñánigo». Otros muchos factores han actuado también en ocasiones favoreciendo los movimientos internos de la población española. Señalaremos entre los más importantes la guerra civil de 1936-1939, que al poner en contacto de una manera masiva a grandes contingentes de población masculina con ciudades importantes como Madrid, Barcelona o Bilbao, hizo aumentar intensamente la atracción ciudadana sobre las áreas rurales (8 y 13).

El paso desde la localización originaria al punto de destino definitivo se realiza unas veces directamente, y otras mediante una serie de etapas intermedias. El desplazamiento por etapas — o migración escalonada — adquiere en algunas regiones una gran importancia. La emigración se efectúa escalonadamente, primero hacia un núcleo urbano cercano, que puede ser la capital de la provincia, y posteriormente a una localidad de máxima atracción inmigratoria. Más frecuentemente, sin embargo, la migración se efectúa directamente «del campo al suburbio» (125), es decir, desde el pueblo o aldea de origen hasta la gran ciudad donde se hará la instalación definitiva. En este caso lo normal es que marche primero el padre, el cual, tras conseguir trabajo y alojamiento, llama después a la familia.

Una vez asentados en la ciudad los inmigrantes facilitan a su vez el desplazamiento de sus coterráneos, estableciéndose así una verdadera «migración en cadena» que favorece los movimientos de población. Algunos de los trabajos publicados sobre la inmigración a Madrid y Barcelona exponen para el caso español el proceso de esta migración, muy semejante, por otra parte, al que se da en otros países.

En cuanto a las migraciones temporales existen infinidad de matices que dependen no sólo del tipo de migración sino también de la región o comarca de que se trate. Los desplazamientos pueden realizarse individualmente o bien en grupos, más o menos homogéneos y numerosos, cuyos componentes trabajan conjuntamente durante un cierto período (cuadrillas). En ocasiones incluso familias enteras pueden participar en estas migraciones temporales. En el trabajo de A. Floristán y J. Bosque sobre Granada (106), puede encontrarse un interesante estudio de estos aspectos referente a la provincia de Granada.

Los problemas de la integración de los inmigrantes

Ante el carácter masivo que han adquirido en los últimos años los movimientos internos de la población española, la mayoría de las grandes ciudades se han visto incapaces de asimilar adecuadamente los grandiosos contingentes demográficos aportados por la inmigración, lo cual ha dado lugar con frecuencia a una inadaptación de los inmigrantes a su nuevo modo de vida ciudadana.

En lo que respecta a los grupos receptores, parece que en algunos casos la inmigración ha producido crisis profundas en las sociedades autóctonas, cerradas y celosas de sus peculiaridades. Es lo que ha ocurrido en algunas pequeñas ciudades del país vasco; en Vitoria, por ejemplo, donde hoy únicamente el 43 % de la población ha nacido en la ciudad, ha habido una gran resistencia a la aceptación de los inmigrantes, habiéndose llegado solamente a una «convivencia convenida, en la que si los roces se han suavizado, no se ha llegado a la formación de una voluntad de formar parte de la vida ciudadana» (167). En lo que respecta a Cataluña, puede observarse también, con frecuencia, una actitud negativa por parte de los autóctonos, poco favorable a la integración, como ha puesto de relieve J. Maluquer (153). En relación con esta actitud de menosprecio hacia el recién llegado — que es difícil hallar en la España central y meridional — se encuentra el apelativo desdeñoso de «coreanos» dado a los inmigrantes en muchas regiones del norte del país.

Por su parte los inmigrantes, llegados a un medio extraño, desconocido, y que a veces les es hostil, pueden llegar a encontrar serias dificultades para su adaptación. Su primer habitat urbano es con frecuencia el suburbio, donde hallan durísimas condiciones de vida. El hacinamiento en las viviendas insalubres, la falta de condiciones higiénicas, la deficiente alimentación, los pesados trabajos a que se ven sometidos, y que los niños realizan desde temprana edad, pueden influir incluso sobre el biotipo del inmigrante, provocando una degradación del mismo. Esta influencia del ambiente suburbial sobre la inmigración ha sido estudiada por J. M. Basabe en su tesis doctoral (149) y en algún estudio posterior (161). Comparando el desarrollo de los hijos de murcianos y almerienses nacidos en los suburbios barceloneses y los niños nacidos en aquellas regiones surestinas de padres no emigrantes, se comprueba la inferioridad de los primeros respecto a los segundos en estatura (entre 5 y 7 cm anuales de los 13 a los 18 años), en peso (de 3 a 8 kg) y en su desarrollo general (retraso de la pubertad, retraso en la osificación, anomalías en la dentición, etc.), retraso que es más acentuado en los hijos de familias numerosas en los que la ración alimenticia es menor. Mucho más graves que estas perturbaciones pueden ser la de carácter psíquico. El desarraigamiento y la inmersión en el ambiente suburbial pueden dar lugar a un verdadero trauma espiritual que llega a traducirse en ocasiones en un aumento de la criminalidad y el suicidio entre los migrantes, particularmente entre las mujeres, que parecen ser más afectadas que los hombres por los cambios de residencia, según se observa examinando algunos datos publicados por el Instituto Nacional de Estadística (118, 119).

De todas formas, a pesar de las grandes dificultades encontradas en el suburbio — que llega a extremos increíbles en algunos barrios de barracas de las grandes ciudades como el Pozo del Tío Raimundo (129) o Puente Quebrado (130), en Madrid — para muchos inmigrantes es preferible esta precaria vida ciudadana a la existencia anterior en su región originaria, según demuestran encuestas analizadas por M. Siguán en su interesante obra «Del campo al suburbio» (125).

Desde luego el suburbio representa un caso extremo. Como ha señalado Siguán, no es él la raíz de las dificultades del inmigrante, sino sólo «un subproducto de su falta de adaptación», la cual se produce — podría añadirse — porque las estructuras urbanas no son capaces de adaptarse al intenso ritmo de crecimiento de la población y de integrar a todos los inmigrantes de forma adecuada.

La inmigración a Cataluña plantea problemas particulares, debiéndose distinguir unos generales, comunes a toda España y relacionados con el paso del campo a la ciudad y las dificultades de adaptación a la vida urbana, y otros específicos, de asimilación de una parte de los inmigrantes (todos los de España, con la excepción de los de Valencia y Baleares) a un medio cultural de características peculiares. Estos problemas de asimilación han sido estudiados por R. Duocastella (143, 147, 163), con referencias a la aculturación religiosa y por J. Maluquer Sostres de forma más amplia (153, 157, 162). Este autor, utilizando como índices el uso del catalán, la frecuencia de los matrimonios mixtos, y el estatuto profesional señala la existencia de diferencias en la asimilación según el origen de los inmigrantes (los más asimilables son los aragoneses, andaluces y murcianos; los menos los castellanos y gallegos), y según el lugar de residencia y trabajo (si se encuentran aislados no se asimilan). También ofrece interés el ensayo de F. Candel acerca de «Los otros catalanes» (154). El peligro de «descatalanización» que representa esta llegada masiva de gentes de toda España a Cataluña, no ha dejado de ser planteado igualmente por algunos autores de la región, cuyos gritos de alarma constituyen el reverso de las lamentaciones de políticos e ideólogos castellanos ante la pérdida del peso demográfico de las regiones meseteñas, como agudamente ha señalado J. Nadal en su importante obra sobre la población de España (54).

Las migraciones interiores y el desarrollo económico

Un problema importante de las migraciones interiores es el de conocer la influencia que estos movimientos de población pueden tener sobre el desarrollo económico de las regiones afectadas por ellos. En otras palabras, si, como hemos visto, las migraciones interiores son fundamentalmente un resultado del desequilibrio regional español, parece conveniente preguntarse por la relación que estos desplazamientos internos pueden tener con el aumento o disminución de

dichos desequilibrios. Precisamente en estos momentos en que se plantea a escala nacional el problema del desarrollo económico conviene meditar sobre todos los factores que pueden influir en él más o menos directamente.

Existe una cierta tendencia por parte de algunos autores a pensar que la movilidad de la población es en último término beneficiosa para las regiones no suficientemente desarrolladas, en el sentido de que la expulsión de unos excedentes demográficos facilita indirectamente el bienestar de los que quedan en la región, al tener que repartirse la renta total entre un menor número de personas. De aquí a defender la necesidad de estimular las migraciones internas no hay más que un paso. Otros, si no tan abiertamente, no dejan de reconocer la necesidad de dar una gran flexibilidad a los movimientos internos para llevar a las regiones industrializadas la mano de obra que éstas insistentemente demandan. Este último parece ser el criterio del equipo de técnicos del Banco Mundial en su conocido informe sobre *El desarrollo económico de España*, el cual defiende «la necesidad de contribuir a la movilidad de la mano de obra como solución parcial a los problemas regionales» (pág. 140).

Pensamos que estas actitudes responden a una errónea consideración de la realidad social y económica española. No se trata, desde luego, de discutir la conveniencia de la transferencia de parte de la aún elevada población agraria al medio urbano y a las actividades industriales y terciarias. Durante algún tiempo todavía esta conversión seguirá siendo útil e incluso necesaria en nuestro país. Sin embargo, lo que debería intentarse es que, en lo posible, se realizara dentro de la misma área regional, evitando los grandes desplazamientos interregionales de la población. Parece conveniente recordar aquí las palabras de Gunnar Myrdal: «Los movimientos de mano de obra, de capital y de bienes de servicios no contrarrestan por sí mismos la tendencia natural hacia la desigualdad regional. Por sí mismos la migración, los movimientos de capital y el comercio son los medios a través de los cuales evoluciona el proceso acumulativo en forma ascendente en las regiones con suerte y en forma descendente en las desafortunadas. Por lo general si tienen resultados positivos para las primeras sus efectos son negativos para las últimas» (*Teoría económica y regiones subdesarrolladas*, página 39).

No hay que olvidar, en efecto, que los emigrantes pertenecen por lo general a la población activa y que por tanto la emigración trae inevitablemente consigo una disminución de la capacidad productora de la región y por consiguiente de su capacidad económica. Pero es que, además, y esto es lo más grave, la emigración actúa siempre selectivamente, ya que en general son los mejores, los más emprendedores y decididos, los que están dispuestos a intentar en otras tierras la elevación de su nivel de vida. Este éxodo de los mejores hombres de una región, de los más capacitados y activos, puede llegar a ser, evidentemente, un grave obstáculo para el desarrollo de la misma, mientras que favorece a las áreas más evolucionadas en las cuales se establecen los emigrantes. Éstos son en su mayoría personas en edad de trabajar y se incorporan a las regiones receptoras después de que los gastos de formación — o al menos de alimentación — durante el período no productivo de su vida hayan sido soportados por las áreas

emigratorias. Por otra parte, la disminución de la población produce la degradación de los núcleos y comunidades rurales, disminuyendo la calidad de los servicios disponibles y acentuándose con ello los estímulos hacia la emigración y la despoblación. De esta manera las migraciones interiores se convierten en un medio más que actúa en el sentido de aumentar los desequilibrios regionales y las diferencias entre unas áreas y otras dentro de un mismo país.

Los trabajos realizados hasta ahora en nuestra patria no han insistido suficientemente en este aspecto de los movimientos migratorios. Sin embargo, de los estudios realizados por el equipo de economistas del Banco de Bilbao, se deduce que mientras en ingresos individuales la distancia entre las provincias más ricas y más pobres ha ido disminuyendo en los últimos años, en ingresos absolutos provinciales se ha producido un distanciamiento cada vez mayor en beneficio de las provincias ricas. Esto último nos indica que hay en España una tendencia evidente a la concentración de la riqueza en determinadas provincias o, lo que es lo mismo, «que existen unos polos de crecimiento económico cuya fuerza es cada vez mayor, mientras que las áreas productoras marginales van perdiendo importancia» (*La concentración geográfica de la renta nacional*. «Información comercial Española», 532, 1962, págs. 59-71; resulta totalmente incomprensible que después de esta conclusión el artículo termine oponiéndose a la planificación del desarrollo regional). Pues bien, estas provincias que presentan una más acusada tendencia a la concentración de la riqueza son Vizcaya, Guipúzcoa, Barcelona y Madrid, es decir, precisamente las mismas que constituyen los focos inmigratorios más importantes de toda España.

Que estos dos hechos, fuerte inmigración y creciente riqueza se den paralelamente en las mismas provincias en detrimento del resto de la nación, resulta verdaderamente alarmante. Tanto más si tenemos en cuenta que el incremento poblacional de las mismas se está realizando también paralelamente a un decrecimiento poblacional de muchas de las restantes provincias españolas. El extraordinario ritmo de crecimiento demográfico de estas cuatro provincias ha hecho pasar su población total desde 2,23 millones de habitantes en 1900 a 6,71 en 1960 y a 8,03 millones en 1965. El aumento ha ido acompañado también de un incremento del porcentaje de la población de estas provincias respecto al total nacional. Si en 1900 dicho porcentaje era de 12 %, en 1950 era ya de 18 %, de 22 % en 1960 y de 25 % en 1965. Que la cuarta parte de la población española se concentre en sólo un 3,9 % del territorio nacional parece un hecho digno de ser tenido en cuenta. Lo curioso es que todavía hay quienes pretendan que es conveniente dar «mayor movilidad» regional a los movimientos de población. De hacerles caso es posible que también un día se pueda escribir en España un libro cuyo título sea «Vascongadas, Barcelona, Madrid y el desierto español».

El dilema hoy, para algunos autores, se plantea entre, por una parte, la obtención de un crecimiento global de la economía española aceptando la libre empresa y dando absoluta prioridad a los criterios económicos (preconizada, por ejemplo, por el Banco Mundial) pero a costa de la acentuación de los desequilibrios regionales, y por otra, la consecución de un desarrollo global más lento pero utilizando también criterios extraeconómicos y con una decidida acción

tendente a corregir dichos desequilibrios mediante la planificación regional. Suponiendo que la contraposición existiera y que fuera realmente alternativa, nos inclinaríamos abiertamente por la segunda actitud ya que creemos que la invocación del crecimiento general no debe aceptarse a costa de la acentuación de la distancia entre las regiones españolas y del sacrificio de áreas y de poblaciones enteras, so pretexto de que la reforma de las estructuras regionales retrasaría el desarrollo global del país.

BIBLIOGRAFIA

I. Bibliografía y metodología

1. MARTÍNEZ CACHERO, L. F.: *Bibliografía de la emigración española*. «Revista de Estudios políticos», Madrid, 125, sept-oct. 1962, págs. 491-502.
2. MARTÍNEZ CACHERO, L. A.: *Bibliografía de la emigración asturiana*. «Boletín del Instituto de Estudios Asturianos», Oviedo, XLVI, 1962, págs. 250-256.
3. *Bibliografía Nacional sobre población rural*. «Revista de Estudios Agro-Sociales», Madrid, XVI, n.º 58, 1967, págs. 216-218.
4. VILÁ VALENTÍ, J., y BOLÓS, M. de: *Las migraciones y las densidades e índices migratorios*. «Geographica», Zaragoza, 1960, págs. 89-97.

II. Obras generales

5. RODA JIMÉNEZ, R.: *La emigración del campo a las ciudades*. Madrid, 1926, 64 págs.
6. GAVIRA, J.: *La población costera de la Península y su distribución*. «Boletín de la Real Sociedad Geográfica», Madrid, LXXVI, 1936 (publicado en 1940), págs. 451-463.
7. HOYOS SAINZ, Luis de: *Antropodinámica española. Regiones productivas y consumidoras de hombres*. Lisboa, 1940, Congreso Mundo Port. I, págs. 149-151.
8. VILAR SALINAS: *Repercusiones demográficas de la última guerra civil española*. Madrid, 1942. Hay recensión en la «Revista Internacional de Sociología», n.º 1, 1943, páginas 266-268.
9. REPARAZ, G. de, y GAVIRA, J.: *España. La tierra, el hombre y el arte*. Editorial Alberto Martín, Barcelona, 1944. En las páginas 379-398 se incluyen los saldos migratorios provinciales del decenio 1921-30.
10. RUIZ ALMANSA, J.: *Crecimiento y repartición de la población de España*. «Revista Internacional de Sociología», Madrid, 1944, n.º 5.
11. RUIZ ALMANSA, J.: *Problemas económico-sociales que derivan de la estructura demográfica de España*, Madrid, 1946.
12. GAVIRA, J.: *El crecimiento de la población urbana española*. «Estudios Geográficos», Madrid, VIII, 1947, págs. 411-417 y 422-423.
13. SÁNCHEZ, J.: *Influencias de la guerra en algunos fenómenos demográficos*. Madrid, 1947.
14. MELÓN y RUIZ DE GORDEJUELA, A.: *La población de España en 1950. Datos y comentarios*. «Estudios Geográficos», Madrid, XIII, 1952, págs. 441-454.
15. HOYOS SAINZ, L.: *La densidad de población y el acrecentamiento en España*. Madrid, 1952.
16. HOYOS SAINZ, L. de: *Zonas demográficas: Una síntesis necesaria y utilísima*. «Revista Internacional de Sociología», X, 1952, págs. 95-107.

17. PERPIÑÁ GRAU, R.: *Corología. Estudio estructural y estructuranza de la población de España*. C.S.I.C., 1954.
18. MELÓN Y RUIZ DE GORDEJUELA, A.: *El crecimiento de las ciudades españolas*. «Geographica», Zaragoza, 1954, págs. 96-107.
19. VILAR SALINAS: *Mobilité géographique de la population espagnole*. «Etudes Europeennes de Population», París, Ed. de I.N.E.D. 1954, págs. 215-232.
20. ABASCAL GARAYOA, A.: *La evolución de la población urbana española en la primera mitad del siglo XX*. «Geographica», Zaragoza, 1956, págs. 47-58.
21. X. X.: *La migración interior en España*. «Mundo Social», Zaragoza XV, 1956, páginas 160-169.
22. *Migración interior en España*. «Guipúzcoa Económica». San Sebastián, n.º 161, 1956, págs. 3-4.
23. GIMÉNEZ MELLADO, J.: *El paro tecnológico y los movimientos en la actual coyuntura económica española*, Madrid, Acción social Patronal, 1956.
24. CENTRO DE ESTUDIOS DE SOCIOLOGÍA APLICADA (C.E.S.A.): *Las migraciones en España*, Madrid, 1958.
25. CONGRESO SOCIAL DE LA ORGANIZACIÓN SINDICAL ESPAÑOLA: Ponencia empleo. II. *Movimientos migratorios interiores*. Madrid, 1959, págs. 35-52.
26. SEMANAS SOCIALES DE ESPAÑA (XVIII Semana Vigo-Santiago, 1958): *Los problemas de la migración española*. Madrid, 1959, 475 págs.
27. COMISIÓN Interministerial para el Estudio de la descongestión de Madrid y demás comarcas de Inmigración intensiva: I. *Movimientos migratorios en España de 1901 a 1950. Repercusión nacional*. II. *Informe general. Bases de estudio*. Madrid, 1959.
28. BORREGÓN RIBES, V.: *Migraciones interiores*. (Ponencia presentada a las Jornadas Técnicas Sociales organizadas por el Ministerio de Trabajo.) Madrid, 1960.
29. GARCÍA BARBANCHO, A.: *Los movimientos migratorios en España*. «Revista de Estudios Agrosociales», Madrid, n.º 33, 1960.
30. *El desbordamiento de la población urbana*. «Revista Internacional de Sociología», Madrid, XVIII, 1960, págs. 144-145.
31. ARAGONÉS, J. M.: *La migración interior en 1960*. «Seminarios (Cuadernos de Estudio de la Delegación Nacional de Organizaciones)», Madrid, 3 noviembre 1960, págs. 39-52.
32. *ACTAS de las jornadas de Trabajo Social sobre Problemáticas de los Movimientos Migratorios*. (Barcelona, enero 1960.) Publicado por la Tenencia de Alcaldía Delegada de Asistencia social y sanitaria y la sección Femenina de FET y de las JONS. Barcelona, 1961.
33. GARCÍA BARBANCHO, A.: *Estructura de la población española*. «Climas», Madrid, enero 1962.
34. MELÓN, Armando: *Censo de la población de España del año 1960*. «Estudios Geográficos», Madrid XXIII, 1962, págs. 337-352.
35. BALLESTER ROS, Ignacio: *Los movimientos migratorios intermunicipales*. «Revista de Estudios de la Vida Local», Madrid, n.º 125, sept-oct., 1962.
36. CAPEL SAEZ, Horacio: *Las migraciones interiores definitivas en España*. «Arbeiten des V Internationalen Kongresses der Geographie-Studenten». Saarbrücken, 1962, páginas 73-91.
37. TAMAMES, Ramón: *Los movimientos migratorios de la población española durante el período 1951-1960*. «Revista de Economía Política», Madrid, n.º 32, 1962, págs. 105-140.
38. REPARAZ, G. A. de: *Notes sur les migrations de la population espagnole durant les vingt dernieres années*. «Méditerranée», III, nov. 1962, págs. 67-90.
39. UGARTE, José Luis: *Ciudades que crecen y campos que se despueblan*. «Anales de Economía». Madrid, 1963, n.º 4.
40. DE LA CUEVA ALONSO, J.: *Los movimientos migratorios en España. Saldos migratorios (31-XII-1950/31-XII-1960)*. «Cáritas», 1963, n.º 32, págs. 3-5 y 9-10.
41. GARCÍA BARBANCHO, A.: *Los movimientos migratorios en España*. «Revista de Estudios Agrosociales», Madrid, n.º 43, 1963.

42. ROS-JIMENO, José: *Las migraciones Interiores en España*. (Congreso Internacional de Estadística, Ottawa, 1963.) «Bulletin de l'Institut International de Statistique», Toronto, 1963. Reproducido en «Vivienda», Boletín Informativo del Patronato Municipal de la Vivienda de Barcelona», 14, 1965.
43. COMISARÍA DEL PLAN DE DESARROLLO: *Plan de Desarrollo Económico para el período 1964-1967*. Madrid, 1963. Hay una parte dedicada a los problemas de la migración en España. Ha sido reproducida en «Vivienda, Boletín Informativo del Patronato Municipal de la Vivienda de Barcelona», n.º 14, 1965.
44. DE MIGUEL, A., y LINZ, J. L.: *Movilidad geográfica de los empresarios españoles*. «Estudios Geográficos», Madrid, XXV, n.º 94, 1964, págs. 5-30.
45. GARCÍA FERNÁNDEZ, J.: *El movimiento migratorio de trabajadores en España*. «Estudios Geográficos», Madrid, XXV, n.º 95, 1964, págs. 138-174.
46. GUINDOS, A.: *Movimiento migratorio nacional*. «Información comercial Española». Madrid, jul. 1964.
47. MELON, A.: *Algo sobre el ritmo de la población de España*. En aportación española al XX Congreso Geográfico Internacional. Zaragoza, 1964, págs. 9-12.
48. HOUSTON, J. M.: *Population changes in Spain 1900-1950*. En Comptes Rendues du XVIII^e Congrès International de Geographie de 1956. Rio de Janeiro, 1965, III, páginas 347-355.
49. SERVICIOS DE ESTUDIOS DE CÁRITAS ESPAÑOLA: *Movimientos migratorios en España, 1901-1960*. Plan CCB de Cáritas Española. Reproducido también en «Vivienda. Boletín informativo del Patronato Municipal de la Vivienda de Barcelona», n.º 14, 1965.
50. CENTRO DE ESTUDIOS SOCIALES DEL VALLE DE LOS CAÍDOS: *Problemas de los movimientos en España*. Madrid, 1965.
51. MARTÍNEZ CACHERO, L. A.: *Las migraciones interiores en España*. «Nuevo Horizonte», 1965.
52. SEIJAS, J.: *Migraciones en la España Actual*. «Revista Española de Documentación», Madrid, n.º 1, 1965.
53. SIGUÁN, M.: *Emigración y desarrollo económico*, «Arbor», Madrid, marzo 1965.
54. NADAL OLLER, J.: *Historia de la población española*. Barcelona, E. Ariel, 1965.
55. AYUSO OREJANA, José: *Cinco años de migraciones interiores en España*. «Estadística Española», Madrid, n.º 30, enero-marzo, 1966.
56. TAPINOS, George: *Migrations et particularismes regionaux en Espagne*. «Population», París, XXI, 1966, n.º 6, págs. 1135-1164.
57. GARCÍA BARBANCHO, A.: *Las migraciones interiores españolas*. Madrid, Publicación de la Serie de Estudios de Desarrollo Económico, 1967, 130 págs. (Estudio cuantitativo de las corrientes migratorias desde 1900 a 1965.)
- 57 bis. GARCÍA BARBANCHO, A.: *Las migraciones interiores españolas y su repercusión sobre la población agraria*. «Revista de Estudios Agro-Sociales», Madrid, XVI, 58, 1967, págs. 9-32.
58. HIGUERAS ARNAL, Antonio: *La emigración interior en España*, Madrid, Ediciones Mundo del Trabajo, 1967, 129 págs.

III. El éxodo rural

59. LÓPEZ MARTÍNEZ, M.: *El absentismo y el espíritu rural*. Madrid, 1889.
60. LIÑÁN Y HEREDIA, N. J.: *La emigración de los campos a las ciudades, sus causas y sus remedios*. Madrid, 1926.
61. MARTÍN SANZ, D., y GARCÍA DE OTEYZA, C.: *El paro estacional campesino*. Madrid, Ed. Pueyo, 1945, 305 págs.
62. FONTANA, J. M.: *Información sobre el paro agrícola en España*. Granada, 1946, 128 págs.
63. BRUGAROLA, Martín: *El problema social en el campo español*. Madrid, Agencia general de Librería y Artes Gráficas, 1950.

64. DUMONT, R.: *Les excédents démographiques de l'agriculture méditerranéenne. Italie et Espagne*. «Population», París, n.º 4, 1951, págs. 587-600.
65. *Los problemas del campo andaluz*: «Revista de Estudios Agrosociales», Madrid, número 3, 1953.
66. REDONDO GÓMEZ: *Las corrientes migratorias de los trabajadores agrícolas*. «Revista de Estudios Agrosociales», Madrid, n.º 14, 1956, págs. 113-135. Hay recensión en la «Revista Internacional de Sociología», núms. 55-56, 1956, págs. 598-599.
67. SÁIZ ESTIVARIZ: *El agro español ante la expansión agrícola*. «Boletín de Estudios Económicos», Deusto, n.º 40, 1957, págs. 29-37. Hay recensión en la «Revista Internacional de Sociología», n.º 61, 1958, pág. 141.
68. AGUERA FERNÁNDEZ, F.: *Notas para un estudio de la población agrícola*. «Revista Sindical de Estadística», Madrid, 1957, págs. 8-12. Hay recensión en la «Revista Internacional de Sociología», n.º 61, 1958, págs. 138-141.
69. AYUSO OREJANA, J.: *La población agraria y las migraciones interiores en España*. «Estadística Española», Madrid, n.º 5, 1959, págs. 57-63.
70. GONZÁLEZ GALINDO, A.: *Disminuye la población activa agrícola*. «Revista Sindical de Estadística», Madrid, XIV, n.º 53, 1959, págs. 2-7.
71. AÑOVEROS, Antonio: *Un gravísimo problema social. Los obreros eventuales del campo y los paros estacionales*. «Ecclesia», Madrid, n.º 25. VI, 1960. El artículo está literalmente transcrito en la «Revista Internacional de Sociología», Madrid, XVIII, 1960, págs. 423-425.
72. MARTÍNEZ CACHERO, Alfonso: *Consideraciones en torno al hecho sociológico del absentismo*. «Revista de la Universidad de Madrid», núms. 38-39, págs. 702-727.
73. GARCÍA BARBANCHO, A.: *La emigración y la población agraria en España*. «Boletín de Estudios Económicos», Bilbao, n.º 61, 1964.
74. PÉREZ DÍAZ, Víctor: *Migraciones internas y emigración rural. 1961-1964*. «Boletín Informativo del Departamento Extranjero del Banco Central», n.º 199, oct. 1965.
75. GARCÍA-BADELL, G.: *El éxodo de la población rural a las ciudades es un fenómeno mundial*. «Información Comercial Española», Madrid, dic. 1965.
76. SIGUÁN, M.: *Las raíces de la emigración campesina*. «Estudios Geográficos», Madrid, XXVII, 1966, n.º 105, págs. 533-538.
77. PÉREZ DÍAZ, V.: *Nota sobre el éxodo rural*. «Información Comercial Española», Madrid, n.º 378, 1965, págs. 43-48.
78. *Factores psicológicos de la emigración campesina*. «Información Social», Madrid, junio 1966.
79. PÉREZ DÍAZ, V.: *Emigración y cambio en la sociedad rural*. «Revista de Trabajo», Madrid, 1967.
80. RUIZ DE LOBERA, F.: *Movilidad de la mano de obra agrícola*. «Revista de Estudios Agrosociales», Madrid, XVI, n.º 58, 1967, págs. 32-48.
81. SIGUÁN, MIGUEL: *La emigración y su influencia sobre el desarrollo del campo*. «Revista de Estudios Agrosociales», Madrid, XVI, n.º 58, 1967, págs. 49-71.
82. PÉREZ DÍAZ, Víctor: *Nota sobre migraciones rurales internas y disparidades regionales en el medio rural*. «Revista de Estudios Agrosociales», Madrid, XVI, n.º 58, 1967, págs. 73-83.
83. CAMILLERI LAPEYRE, A.: *La influencia de la movilidad de la mano de obra agrícola en la empresa agraria*. «Revista de Estudios Agrosociales», Madrid, XVI, n.º 58, 1967, págs. 99-135.
84. MAQUEDA, Angel María: *Influencia de las migraciones de la mano de obra agrícola en la empresa agraria*. «Revista de Estudios Agrosociales», Madrid, XVI, n.º 58, 1967, págs. 137-151.

IV. Estudios sobre las áreas emigratorias afectadas por la migración interior

Contienen alusiones a los problemas migratorios los diferentes estudios provinciales realizados por el Gabinete Técnico del CONSEJO ECONÓMICO SINDICAL: *Estructura y posibilidades de desarrollo económico de la provincia de ...* (uno para cada provincia) o las *Perspectivas de desarrollo...* (se consultará con provecho las referentes a las provincias andaluzas, entre ellas la de Granada, citada más adelante). Todas estas obras son muy valiosas por la gran cantidad de información y de datos estadísticos que aportan.

La «Revista Internacional de Sociología» tiene una sección (*Notas demográficas*) en la cual informa regularmente de la evolución demográfica española. En ella aparecen en ocasiones artículos dedicados a estudios de población de áreas emigratorias. Véase por ejemplo: GARCÍA TERREL, A. M.: *Algunos caracteres geodemográficos de la provincia de Segovia*. XVII, 1959, págs. 120. IDEM: *Variaciones de la población de la provincia de Soria en la primera mitad del siglo actual*. XVII, 1959, páginas 120-121.

Véanse también algunos de los artículos incluidos en (26).

1. REGIÓN GALAICO-CANTÁBRICA.

85. LÓPEZ Y LÓPEZ, E.: *Galicia como problema, Estructura y emigración*. Ministerio de Trabajo, I.E.E., Madrid, 1960.
86. GÓMEZ TABANERA, J. M., y otros: *Migración y sociedad en la Galicia contemporánea*. Madrid, Ediciones Guadarrama, 1967, 277 págs.
87. MARTÍNEZ CACHERO, L. A.: *El hecho migratorio en Asturias*. Oviedo, E. Summa, 1963, 55 págs.
88. SERVICIOS Provinciales de Empleo de Oviedo: *Encuesta sobre la migración*. Oviedo, 1959, 11 págs.

2. CUENCA DEL EBRO, CATALUÑA Y VALENCIA.

89. JIMÉNEZ CASTILLO, M.: *La población de Navarra*, Zaragoza, 1958.
90. CASAS TORRES, J. M., y otros: *Informe sobre el movimiento demográfico de Zaragoza*. Zaragoza, C.S.I.C., 1954.
91. PARDO PÉREZ, M. P.: *La población de Zaragoza*, Zaragoza, 1959, 205 págs.
92. UTRILLO MORLIUS, J.: *El éxodo rural en Cataluña y zonas limítrofes. Reacciones de los centros nucleares*. «Revista Internacional de Sociología», IX, n.º 1, 1951, págs. 389-420 IS, II, 1951, págs. 107-138; X, I, 1952, págs. 391-439.
93. MIR DE LA CRUZ, R.: *Movimiento migratorio de la provincia de Castellón de la Plana en el período 1955-1959*. Madrid, C.E.N.
- 93 bis. PENA, José F.: *Contribución al estudio del poblamiento de la Comarca de Tortosa*, «Estudios Geográficos», Madrid, XXV, 1964, págs. 31-50.

3. LA MESETA.

94. DÍAZ CANEJA, J.: *Apuntes sobre la emigración castellana*. Palencia, 1909.
95. DÍAZ CANEJA, J.: *La emigración en Castilla. Tierra libre*. Madrid, 1912, 42 págs.
96. ESTEBAN COCA, S.: *La emigración en la provincia de Valladolid desde 1.º de enero de 1946 al 31 de diciembre de 1955*. Consejo Económico Sindical Nacional, Madrid, 1960.
97. CONSEJO Económico Sindical Nacional: *La emigración en la provincia de Palencia desde 1.º de enero de 1949 a 31 de diciembre de 1958*. Madrid, 1960.

98. GARCÍA FERNÁNDEZ, J.: *La emigración en la provincia de Valladolid*. «Estudios Geográficos», Madrid, XXI, 1960, págs. 263-266.
99. PÉREZ DÍAZ, Víctor: *El éxodo rural en la Tierra de Campos (1961-64)*. «Anales de Economía», Madrid, n.º 8, 1964.
100. PÉREZ DÍAZ, Víctor: *Estructura social del campo y éxodo rural*. Madrid, Ed. Tecnos, Col. «Semilla y Surco», 1966.
101. BUENO GÓMEZ, M.: *El impacto de las migraciones de la mano de obra agrícola en las pequeñas y medianas explotaciones de la Meseta Castellana*. «Revista de Estudios Agrosociales». Madrid, XVI, n.º 58, 1967, págs. 153-164.
102. POLO BENITO, J.: *El problema social del campo de Extremadura*. Salamanca, Ed. Caltrava, 1919, 157 págs.

4. ANDALUCÍA Y MURCIA.

103. INSTITUTO DE REFORMAS SOCIALES: *Resumen de la información acerca de los obreros agrícolas en las provincias de Andalucía y Extremadura*. Madrid, Ed. Minuesa, 1905, 247 págs.
104. ARIAS QUINTANA, J.: *Una investigación sobre las causas y remedios del paro agrícola y otros problemas de la economía de Jaén*. «Cuaderno de Información Económica y Social», Barcelona, n.º 1, 1951, 105 págs.
105. *Los problemas del campo andaluz*. «Revista de Estudios Agrosociales», Madrid, número 3, 1953.
106. BOSQUE, J., y FLORISTÁN, A.: *Movimientos migratorios en la provincia de Granada*. «Estudios Geográficos», Madrid, XVIII, 1957, págs. 361-402.
107. MUÑOZ FERNÁNDEZ, A.: *La emigración de la provincia de Jaén, 1900-1955*. «Estudios Geográficos», Madrid, XXI, 1960, págs. 455-496.
108. HIGUERAS ARNAL, A.: *El Alto Guadalquivir. Estudio Geográfico*, Zaragoza, Dep. Geogr. Aplicada, Instit. Elcano, 1961, 191 págs.
109. TOLEDO, M.: *Movimiento migratorio de la provincia de Cádiz durante el período 1950-1960*. «Estadística Española», Madrid, n.º 13, 1962.
110. CONSEJO ECONÓMICO SINDICAL PROVINCIAL: *Perspectivas de desarrollo económico de la provincia de Granada (en los próximos cinco años)*. Madrid, Gabinete Técnico de C.E.N., 1962, 190 págs.
111. CAPELO MARTÍNEZ, M.: *Fundamentos del desarrollo económico de Andalucía*. Madrid, C.S.I.C., 1963.
112. CAZORLA PÉREZ, J.: *Los movimientos migratorios como factor de la estructura socio-económica andaluza*. «Moneda y Crédito», Madrid, n.º 94, 1965.
113. COMÍN COLOMER, Alfonso: *España del Sur. Aspectos económicos y sociales del desarrollo industrial de Andalucía*. Madrid, Ed. Tecnos, 1965.
114. HERMET, Guy: *Le problème meridional de l'Espagne*. Paris, A. Colin, 1965, 154 págs. Trad. esp. *Problemas del Sur de España*, Murcia, Ed. Zyx, 1966, sobre todo páginas 19-66.
115. VILÁ VALENTÍ, J.: *La aportación murciana al crecimiento poblacional de Barcelona*. «Anales de la Universidad de Murcia. Facultad de Letras», XVII, núms. 3-4, curso 1958-1969.
116. BOSQUE CARCELLER, R.: *El problema demográfico económico de la provincia de Murcia*. «Anales de la Universidad de Murcia. Facultad de Letras», XVIII, (n.º 34), curso 1959-1960, págs. 105-114.

V. Los sectores de inmigración y los problemas de la integración de los inmigrantes

1. GENERALIDADES.

117. CASAS TORRES, J. M.: *¿Conviene que las grandes ciudades españolas sigan creciendo?* «Nuestro Tiempo», Madrid, n.º 3, 1954, págs. 14-22.
118. INSTITUTO NACIONAL DE ESTADÍSTICA: *El suicidio en España durante medio siglo. Su carácter y evolución en los años 1906-1955*. Madrid, 1959. Véase concretamente la pág. 27.
119. INSTITUTO NACIONAL DE ESTADÍSTICA: *Estadística penal de España. Años 1956, 1957, 1958*, Madrid, 1961.
120. *Conversaciones sobre inmigración interior (Barcelona, octubre, 1965)*. Patronato Municipal de la Vivienda del Ayuntamiento de Barcelona, 1966.
121. SEMANAS SOCIALES DE ESPAÑA (XXIV Semana): *Problemas de concentración urbana*, Madrid. Publicación de la Junta Nacional de las Semanas Sociales, 1966, 454 págs.

2. LA INMIGRACIÓN A MADRID

122. ESCUDERO LOZANO, J.: *Contornos y suburbios de Madrid: Hortaleza*. «Estudios Geográficos», Madrid, XVI, n.º 60, 1955, págs. 637-645.
123. GARCÍA FERNÁNDEZ, J.: *La atracción demográfica de Madrid*. «Estudios Geográficos», Madrid, XVII, n.º 62, 1956, págs. 87-91.
124. ORIVE ARENAZA, Ana María: *Contornos y suburbios de Madrid: Torrejón de Ardoz*. «Estudios Geográficos», Madrid, XVII, n.º 69, 1957, págs. 483-498.
125. SIGUÁN, M.: *Del campo al suburbio. Un estudio sobre la inmigración interior de España*. C.S.I.C., 1959, 319 págs.
126. QUIRÓS LINARES, F.: *Getafe. Proceso de industrialización de una villa de carácter rural en la zona de influencia de Madrid*, «Estudios Geográficos», Madrid, XXI, n.º 79, 1960, págs. 211-253.
127. CABO ALONSO, A.: *Valor de la inmigración madrileña*. «Estudios Geográficos», Madrid, 1961, págs. 353-374.
128. BENTO ARRANZ, J.: *Leganés. Un municipio suburbano*. «Estudios Geográficos». Madrid, XXII, núms. 84-85, 1961, págs. 527-574.
129. CASTRO, Constancio de: *El pozo del Tío Raimundo*. «Estudios Geográficos», Madrid, XXII, 1961, págs. 501 ss.
130. GONZÁLEZ, Nazario: *La frontera del suburbio madrileño*. «Estudios Geográficos», Madrid, XXII, núms. 84-85, 1961, págs. 627-633.
131. GONZÁLEZ, Nazario: *Psicología social del suburbio*. «Estudios Geográficos», Madrid, XXII, núms. 84-85, 1961, págs. 633-636. Se trata de un comentario al libro de Siguán «Del campo al suburbio».
132. BAJÓN PÉREZ, F.: *Demografía madrileña de hoy. El impacto de la industrialización*. «Revista Internacional de sociología», Madrid, XX, 1962, págs. 377-419.
133. FUENTE, J. DE LA: *Trascendencia de los polígonos de descongestión. Gracias a ellos Madrid no seguirá superpoblándose y se encauzará debidamente las corrientes migratorias*. «Arbor», Madrid, LII, 1962, págs. 313-322.
134. *Plan de ordenación del Area metropolitana de Madrid*, Madrid, 1962.
135. MARTÍNEZ DE PISÓN, E.: *El barrio de Cuatro Caminos*. «Estudios Geográficos», Madrid, XXV, n.º 95, 1964, págs. 193-251.
136. TRIAS BELTRÁN, Carlos: *La concentración urbana y la distribución de la aglomeración madrileña*. Madrid, Instituto de Estudios de Administración Local, 1964. Véase también el artículo de J. M. VÁZQUEZ: *La inmigración en Madrid*, incluido en (26).

3. LA INMIGRACIÓN A BARCELONA Y CATALUÑA.

137. VANDELLÓS, J. A.: *La immigració a Catalunya*. Concursos Patxot i Ferrer, Barcelona, año 1933.
138. VANDELLÓS, J.: *Catalunya, poble decadent*. Barcelona, Biblioteca Catalana d'Autors Independents, 1935.
139. ROMEU SABATER, Alfonso: *Estudio sociológico de un barrio barcelonés (La Verneda)*. «Cuaderno de Información Económica y Sociológica», Barcelona, IV, 1956, páginas 262-284.
140. MARTÍNEZ MARI, J. M.: *Estudio ecológico de un núcleo suburbial de Barcelona*. «Cuadernos de Información Económica y Sociológica», Barcelona, dic. 1956, págs. 109-148 y VI, 1958, págs., 145-163.
141. ALZINA CAULES, L.: *Investigación analítica sobre el desarrollo demográfico de Barcelona*. «Cuadernos de Información Económica y Sociológica», Barcelona I a V, años 1953 a 1957. De estos artículos que forman una serie sobre la evolución demográfica de Cataluña, hay recensión en la «Revista Internacional de Sociología», XVII, 1959, págs. 118-120.
142. SEMANA DEL SUBURBIO: *Los suburbios*. Barcelona, 1957.
143. DUOCASTELLA, R.: *Problèmes d'adaptation dans le cas de immigration interieure. Un exemple en Espagne*. «Population», París, 1957, n.º 1, págs. 115-128. Hay recensión en la «Revista Internacional de Sociología», n.º 59, 1957, págs. 524-526.
144. BOLÓS, M. de: *La inmigración a Barcelona*. «Estudios Geográficos», Madrid, XX, 1959, págs. 205-209.
145. VILÁ VALENTÍ, J.: *Estudios demográficos acerca de la ciudad de Barcelona*. «Estudios Geográficos», Madrid, 1960, págs. 250-255.
146. SALVADOR SALVADOR, Fco.: *Estudio sociológico religioso del «Torrente del Capellán» (Municipio de Sabadell)*. «Cuadernos de Información Económica y Sociológica», Barcelona, VIII, 1960, págs. 109-136.
147. DUOCASTELLA, Rogelio: *Mataró, 1955. Estudio de Sociología demográfica, económica, urbana y religiosa*. «Cuadernos de Información Económica y Sociológica», Barcelona, IX-X, 1961, págs. 1-390.
148. IGLESIES, J.: *El movimiento demográfico de Cataluña en los últimos cien años*. «Memorias de la Real Academia de Ciencias y Artes de Barcelona», XXXIII, n.º 16, Barcelona, 1961.
149. BASABE, J. M.: *Estudio del crecimiento de hijos de inmigrantes sudorientales a Barcelona*. «Miscellania Barcinonensia», Barcelona, I, 1961; II, 1962, págs. 81-114; III, 1963, págs. 121-138; IV, 1963, págs. 69-86; V, 1963, págs. 79-134; VI, 1964, págs. 41-60; VII, 1964, págs. 75-102, y VIII, 1964.
150. MACIÀ MERCADÉ, J.: *100.000 sabadellenses*, Sabadell, Publicación del Excmo. Ayuntamiento, 1961, 60 págs.
151. NADAL, J.: *Cataluña. 1961. La población*. «Información Comercial Española». (Madrid), n.º 342, febrero, 1962.
152. MUNS: *El crecimiento demográfico e industrial de la Ciudad de Barcelona*. «Información Comercial Española» (Madrid), n.º 342, febrero, 1962.
153. MALUQUER SOSTRES, J.: *L'assimilation des immigrés en Catalogne*. Genève, Librairie Droz, 1963, 158 págs.
154. CANDEL, Fco.: *Els altres catalans*. Barcelona, Edicions 62, 1.ª ed. 1964. Trad. cast. *Los otros catalanes*, Madrid, Edit.-Península, 1965.
155. LLUCH, Ernest y GIRAL, Eugeni: *La població catalana*. Incluido como apéndice en la trad. catalana de la obra de A. SAUVY, *La població*. Edicions 62, Barcelona, 1964, págs. 145-206.
156. PÉREZ DÍAZ, V.: *Inmigrantes en Cataluña*. «Información Comercial Española». Madrid, n.º 381, 1965, págs. 53-58.
157. MALUQUER, J.: *Població i societat a l'àrea catalana*. Barcelona, Ed. A. C., 1965, 188 págs.
158. ALZINA, J.: *La población en Barcelona*, «Anales de Sociología», Barcelona, n.º 1, 1966.

159. BOIX SELVA, Emilio María: *La condición social de los inmigrantes* (en Barcelona). «Estudios Geográficos», Madrid, XXVII, 1966, n.º 105, págs. 547-560.
160. MARTÍNEZ MARÍ, José María: *La inmigración en el área de Barcelona*. «Estudios Geográficos», Madrid, XXVII, 1966, n.º 105, págs. 541-546.
161. BASABE PARDO, J. M.: *Efectos del ambiente suburbial sobre el biotipo del inmigrante*. «Estudios Geográficos», Madrid, XXVII, 1966, n.º 105, págs. 579-605.
162. MALUQUER SOSTRES, J.: *Aspectos de la asimilación cultural de los inmigrados*. «Estudios Geográficos», Madrid, XXVII, 1966, n.º 105, págs. 607-624.
163. DUOCASTELLA, Rogelio: *Fenómenos de aculturación religiosa de la inmigración en Cataluña*. «Estudios Geográficos», Madrid, XXVII, 1966, n.º 105, págs. 625-639.
164. MARTÍNEZ MARÍ, J. M.: *La aportación de Almería al crecimiento y desarrollo de Barcelona*, «Miscellania Barcinonensia», XIV, 1966, págs. 135-144.
Sobre la inmigración de Barcelona véase también el artículo de VILÁ y BOLÓS, citado al principio de esta bibliografía (4). También trata de este problema, J. NUALART: *La inmigración a Barcelona*, trabajo incluido en (26).

4. OTROS SECTORES INMIGRATORIOS.

165. GARCÍA MANRIQUE, E.: *Eibar. Inmigración y desarrollo urbano e industrial*. Zaragoza, C.S.I.C. 1961, 208 págs.
166. TERÁN, Manuel de: *El trabajo y la estructura demográfica del gran Bilbao*. En Aportación Española al XX Congreso Geográfico Internacional, Zaragoza, C.S.I.C., 1964.
167. LÓPEZ DE JUAN ABAD, J. M., y otros: *Vitoria: aspectos de su crecimiento urbano*. «Estudios Geográficos», Madrid, XXVI, n.º 100, 1965, págs. 343-401. Ver concretamente págs. 359-371.
168. ABASCAL GARAYOA, A.: *Los orígenes de la población actual de Pamplona*. «Geographica», Zaragoza, 1950.
169. ABASCAL GAROYA, A.: *Valor de la inmigración. Influencia de la inmigración en la estructura demográfica de Pamplona*. «Revista Príncipe de Viana», Pamplona, n.º 63, 1956, págs. 133-154. Hay recensión en la «Revista Internacional de Sociología», números 55-56, 1956, págs. 601-602.
170. DAUMAS, M.: *Les conséquences démographiques d'une implantation industrielle en montagne: La population de Sabiñánigo (Province de Huesca)*. «Revue Géographique des Pyrénées et du Sud-Ouest», XXXIII, 1962, págs. 325-337.

120. [Illegible text]
121. [Illegible text]
122. [Illegible text]
123. [Illegible text]
124. [Illegible text]
125. [Illegible text]
126. [Illegible text]
127. [Illegible text]
128. [Illegible text]
129. [Illegible text]
130. [Illegible text]
131. [Illegible text]
132. [Illegible text]
133. [Illegible text]
134. [Illegible text]
135. [Illegible text]
136. [Illegible text]
137. [Illegible text]
138. [Illegible text]
139. [Illegible text]
140. [Illegible text]
141. [Illegible text]
142. [Illegible text]
143. [Illegible text]
144. [Illegible text]
145. [Illegible text]
146. [Illegible text]
147. [Illegible text]
148. [Illegible text]
149. [Illegible text]
150. [Illegible text]
151. [Illegible text]
152. [Illegible text]
153. [Illegible text]
154. [Illegible text]
155. [Illegible text]
156. [Illegible text]
157. [Illegible text]
158. [Illegible text]
159. [Illegible text]
160. [Illegible text]
161. [Illegible text]
162. [Illegible text]
163. [Illegible text]
164. [Illegible text]
165. [Illegible text]
166. [Illegible text]
167. [Illegible text]
168. [Illegible text]
169. [Illegible text]
170. [Illegible text]
171. [Illegible text]
172. [Illegible text]
173. [Illegible text]
174. [Illegible text]
175. [Illegible text]
176. [Illegible text]
177. [Illegible text]
178. [Illegible text]
179. [Illegible text]
180. [Illegible text]
181. [Illegible text]
182. [Illegible text]
183. [Illegible text]
184. [Illegible text]
185. [Illegible text]
186. [Illegible text]
187. [Illegible text]
188. [Illegible text]
189. [Illegible text]
190. [Illegible text]
191. [Illegible text]
192. [Illegible text]
193. [Illegible text]
194. [Illegible text]
195. [Illegible text]
196. [Illegible text]
197. [Illegible text]
198. [Illegible text]
199. [Illegible text]
200. [Illegible text]

INDICE

Presentación

I. Parte. Problemas generales	págs.
Cap. 1. De las funciones urbanas a las dimensiones básicas de los sistemas urbanos	9
Cap. 2. El modelo de la base económica urbana	41
Cap. 3. La validez del modelo rank-size	77
Cap. 4. La regionalización en los países en vías de desarrollo: el caso del Brasil	97
 II. Parte. El sistema urbano español	
Cap. 5. Estructura funcional de las ciudades españolas en 1950 . . .	123
Cap. 6. La red urbana española y la nueva demarcación judicial . . .	163
Cap. 7. Los estudios acerca de las migraciones interiores en España . .	175

INDICE

CONTENIDO

I Parte Problemas generales

Cap. 1. De las funciones urbanas a las dimensiones básicas de las ciudades urbanas	9
Cap. 2. El modelo de la base económica urbana	41
Cap. 3. La evolución del modelo urbano	77
Cap. 4. La organización de las zonas en vías de desarrollo y caso del Brasil	97

II Parte El sistema urbano español

Cap. 5. Evolución funcional de las ciudades españolas en 1950	123
Cap. 6. Las redes urbanas españolas y la nueva dimensión judicial	163
Cap. 7. Las estrategias sectoriales de las organizaciones institucionales en España	173







COLECCION
"PENSAMIENTO Y METODO
GEOGRAFICOS"

Publicada por el Departamento de Geografía
de la Universidad de Barcelona

Esta colección publicará trabajos metodológicos y de epistemología de la Geografía, prestando especial atención a obras de escuelas geográficas hasta ahora poco conocidas en España o a los estudios que incorporen a la bibliografía española las investigaciones más recientes de dicha ciencia.

- N.º 1. FRED K. SCHAEFER: *Excepcionalismo en Geografía*. Traducción del inglés y estudio introductorio por HORACIO CAPEL, 1971, 2.ª edición 1974.
- N.º 2. BERNHARD VARENIO: *Geografía General, en la que se explican las propiedades generales de la Tierra*. Traducción del latín por JOSE MARIA REQUEJO, Edición y estudio introductorio por HORACIO CAPEL, 1974.
- N.º 3. HORACIO CAPEL: *Estudios sobre el sistema urbano*, 1974.



publicacions
edicions
universitat
de barcelona



disseny: cesca simón



STUDIOS SOS BOB REF EL SIS TEMA UN PR

THE

THE HISTORY OF THE UNITED STATES

1. **Introduction**
 2. **Background**
 3. **Methodology**
 4. **Results**
 5. **Discussion**
 6. **Conclusion**
 7. **References**
 8. **Appendix**
 9. **Index**
 10. **Table of Contents**
 11. **Abstract**
 12. **Summary**
 13. **Key Words**
 14. **Keywords**
 15. **Subject Headings**
 16. **Subject Headings**
 17. **Subject Headings**
 18. **Subject Headings**
 19. **Subject Headings**
 20. **Subject Headings**
 21. **Subject Headings**
 22. **Subject Headings**
 23. **Subject Headings**
 24. **Subject Headings**
 25. **Subject Headings**
 26. **Subject Headings**
 27. **Subject Headings**
 28. **Subject Headings**
 29. **Subject Headings**
 30. **Subject Headings**
 31. **Subject Headings**
 32. **Subject Headings**
 33. **Subject Headings**
 34. **Subject Headings**
 35. **Subject Headings**
 36. **Subject Headings**
 37. **Subject Headings**
 38. **Subject Headings**
 39. **Subject Headings**
 40. **Subject Headings**
 41. **Subject Headings**
 42. **Subject Headings**
 43. **Subject Headings**
 44. **Subject Headings**
 45. **Subject Headings**
 46. **Subject Headings**
 47. **Subject Headings**
 48. **Subject Headings**
 49. **Subject Headings**
 50. **Subject Headings**
 51. **Subject Headings**
 52. **Subject Headings**
 53. **Subject Headings**
 54. **Subject Headings**
 55. **Subject Headings**
 56. **Subject Headings**
 57. **Subject Headings**
 58. **Subject Headings**
 59. **Subject Headings**
 60. **Subject Headings**
 61. **Subject Headings**
 62. **Subject Headings**
 63. **Subject Headings**
 64. **Subject Headings**
 65. **Subject Headings**
 66. **Subject Headings**
 67. **Subject Headings**
 68. **Subject Headings**
 69. **Subject Headings**
 70. **Subject Headings**
 71. **Subject Headings**
 72. **Subject Headings**
 73. **Subject Headings**
 74. **Subject Headings**
 75. **Subject Headings**
 76. **Subject Headings**
 77. **Subject Headings**
 78. **Subject Headings**
 79. **Subject Headings**
 80. **Subject Headings**
 81. **Subject Headings**
 82. **Subject Headings**
 83. **Subject Headings**
 84. **Subject Headings**
 85. **Subject Headings**
 86. **Subject Headings**
 87. **Subject Headings**
 88. **Subject Headings**
 89. **Subject Headings**
 90. **Subject Headings**
 91. **Subject Headings**
 92. **Subject Headings**
 93. **Subject Headings**
 94. **Subject Headings**
 95. **Subject Headings**
 96. **Subject Headings**
 97. **Subject Headings**
 98. **Subject Headings**
 99. **Subject Headings**
 100. **Subject Headings**
 101. **Subject Headings**
 102. **Subject Headings**
 103. **Subject Headings**
 104. **Subject Headings**
 105. **Subject Headings**
 106. **Subject Headings**
 107. **Subject Headings**
 108. **Subject Headings**
 109. **Subject Headings**
 110. **Subject Headings**
 111. **Subject Headings**
 112. **Subject Headings**
 113. **Subject Headings**
 114. **Subject Headings**
 115. **Subject Headings**
 116. **Subject Headings**
 117. **Subject Headings**
 118. **Subject Headings**
 119. **Subject Headings**
 120. **Subject Headings**
 121. **Subject Headings**
 122. **Subject Headings**
 123. **Subject Headings**
 124. **Subject Headings**
 125. **Subject Headings**
 126. **Subject Headings**
 127. **Subject Headings**
 128. **Subject Headings**
 129. **Subject Headings**
 130. **Subject Headings**
 131. **Subject Headings**
 132. **Subject Headings**
 133. **Subject Headings**
 134. **Subject Headings**
 135. **Subject Headings**
 136. **Subject Headings**
 137. **Subject Headings**
 138. **Subject Headings**
 139. **Subject Headings**
 140. **Subject Headings**
 141. **Subject Headings**
 142. **Subject Headings**
 143. **Subject Headings**
 144. **Subject Headings**
 145. **Subject Headings**
 146. **Subject Headings**
 147. **Subject Headings**
 148. **Subject Headings**
 149. **Subject Headings**
 150. **Subject Headings**
 151. **Subject Headings**
 152. **Subject Headings**
 153. **Subject Headings**
 154. **Subject Headings**
 155. **Subject Headings**
 156. **Subject Headings**
 157. **Subject Headings**
 158. **Subject Headings**
 159. **Subject Headings**
 160. **Subject Headings**
 161. **Subject Headings**
 162. **Subject Headings**
 163. **Subject Headings**
 164. **Subject Headings**
 165. **Subject Headings**
 166. **Subject Headings**
 167. **Subject Headings**
 168. **Subject Headings**
 169. **Subject Headings**
 170. **Subject Headings**
 171. **Subject Headings**
 172. **Subject Headings**
 173. **Subject Headings**
 174. **Subject Headings**
 175. **Subject Headings**
 176. **Subject Headings**
 177. **Subject Headings**
 178. **Subject Headings**
 179. **Subject Headings**
 180. **Subject Headings**
 181. **Subject Headings**
 182. **Subject Headings**
 183. **Subject Headings**
 184. **Subject Headings**
 185. **Subject Headings**
 186. **Subject Headings**
 187. **Subject Headings**
 188. **Subject Headings**
 189. **Subject Headings**
 190. **Subject Headings**
 191. **Subject Headings**
 192. **Subject Headings**
 193. **Subject Headings**
 194. **Subject Headings**
 195. **Subject Headings**
 196. **Subject Headings**
 197. **Subject Headings**
 198. **Subject Headings**
 199. **Subject Headings**
 200. **Subject Headings**
 201. **Subject Headings**
 202. **Subject Headings**
 203. **Subject Headings**
 204. **Subject Headings**
 205. **Subject Headings**
 206. **Subject Headings**
 207. **Subject Headings**
 208. **Subject Headings**
 209. **Subject Headings**
 210. **Subject Headings**
 211. **Subject Headings**
 212. **Subject Headings**
 213. **Subject Headings**
 214. **Subject Headings**
 215. **Subject Headings**
 216. **Subject Headings**
 217. **Subject Headings**
 218. **Subject Headings**
 219. **Subject Headings**
 220. **Subject Headings**
 221. **Subject Headings**
 222. **Subject Headings**
 223. **Subject Headings**
 224. **Subject Headings**
 225. **Subject Headings**
 226. **Subject Headings**
 227. **Subject Headings**
 228. **Subject Headings**
 229. **Subject Headings**
 230. **Subject Headings**
 231. **Subject Headings**
 232. **Subject Headings**
 233. **Subject Headings**
 234. **Subject Headings**
 235. **Subject Headings**

THE FUTURE OF THE FUTURE

100

UCC 2-207

THE FUTURE OF THE FUTURE

100

THE

THE HISTORY OF THE UNITED STATES

1. **Introduction**
 2. **Background**
 3. **Methodology**
 4. **Results**
 5. **Discussion**
 6. **Conclusion**
 7. **References**
 8. **Appendix**
 9. **Figure 1**
 10. **Figure 2**
 11. **Figure 3**
 12. **Figure 4**
 13. **Figure 5**
 14. **Figure 6**
 15. **Figure 7**
 16. **Figure 8**
 17. **Figure 9**
 18. **Figure 10**
 19. **Figure 11**
 20. **Figure 12**
 21. **Figure 13**
 22. **Figure 14**
 23. **Figure 15**
 24. **Figure 16**
 25. **Figure 17**
 26. **Figure 18**
 27. **Figure 19**
 28. **Figure 20**
 29. **Figure 21**
 30. **Figure 22**
 31. **Figure 23**
 32. **Figure 24**
 33. **Figure 25**
 34. **Figure 26**
 35. **Figure 27**
 36. **Figure 28**
 37. **Figure 29**
 38. **Figure 30**
 39. **Figure 31**
 40. **Figure 32**
 41. **Figure 33**
 42. **Figure 34**
 43. **Figure 35**
 44. **Figure 36**
 45. **Figure 37**
 46. **Figure 38**
 47. **Figure 39**
 48. **Figure 40**
 49. **Figure 41**
 50. **Figure 42**
 51. **Figure 43**
 52. **Figure 44**
 53. **Figure 45**
 54. **Figure 46**
 55. **Figure 47**
 56. **Figure 48**
 57. **Figure 49**
 58. **Figure 50**
 59. **Figure 51**
 60. **Figure 52**
 61. **Figure 53**
 62. **Figure 54**
 63. **Figure 55**
 64. **Figure 56**
 65. **Figure 57**
 66. **Figure 58**
 67. **Figure 59**
 68. **Figure 60**
 69. **Figure 61**
 70. **Figure 62**
 71. **Figure 63**
 72. **Figure 64**
 73. **Figure 65**
 74. **Figure 66**
 75. **Figure 67**
 76. **Figure 68**
 77. **Figure 69**
 78. **Figure 70**
 79. **Figure 71**
 80. **Figure 72**
 81. **Figure 73**
 82. **Figure 74**
 83. **Figure 75**
 84. **Figure 76**
 85. **Figure 77**
 86. **Figure 78**
 87. **Figure 79**
 88. **Figure 80**
 89. **Figure 81**
 90. **Figure 82**
 91. **Figure 83**
 92. **Figure 84**
 93. **Figure 85**
 94. **Figure 86**
 95. **Figure 87**
 96. **Figure 88**
 97. **Figure 89**
 98. **Figure 90**
 99. **Figure 91**
 100. **Figure 92**
 101. **Figure 93**
 102. **Figure 94**
 103. **Figure 95**
 104. **Figure 96**
 105. **Figure 97**
 106. **Figure 98**
 107. **Figure 99**
 108. **Figure 100**
 109. **Figure 101**
 110. **Figure 102**
 111. **Figure 103**
 112. **Figure 104**
 113. **Figure 105**
 114. **Figure 106**
 115. **Figure 107**
 116. **Figure 108**
 117. **Figure 109**
 118. **Figure 110**
 119. **Figure 111**
 120. **Figure 112**
 121. **Figure 113**
 122. **Figure 114**
 123. **Figure 115**
 124. **Figure 116**
 125. **Figure 117**
 126. **Figure 118**
 127. **Figure 119**
 128. **Figure 120**
 129. **Figure 121**
 130. **Figure 122**
 131. **Figure 123**
 132. **Figure 124**
 133. **Figure 125**
 134. **Figure 126**
 135. **Figure 127**
 136. **Figure 128**
 137. **Figure 129**
 138. **Figure 130**
 139. **Figure 131**
 140. **Figure 132**
 141. **Figure 133**
 142. **Figure 134**
 143. **Figure 135**
 144. **Figure 136**
 145. **Figure 137**
 146. **Figure 138**
 147. **Figure 139**
 148. **Figure 140**
 149. **Figure 141**
 150. **Figure 142**
 151. **Figure 143**
 152. **Figure 144**
 153. **Figure 145**
 154. **Figure 146**
 155. **Figure 147**
 156. **Figure 148**
 157. **Figure 149**
 158. **Figure 150**
 159. **Figure 151**
 160. **Figure 152**
 161. **Figure 153**
 162. **Figure 154**
 163. **Figure 155**
 164. **Figure 156**
 165. **Figure 157**
 166. **Figure 158**
 167. **Figure 159**
 168. **Figure 160**
 169. **Figure 161**
 170. **Figure 162**
 171. **Figure 163**
 172. **Figure 164**
 173. **Figure 165**
 174. **Figure 166**
 175. **Figure 167**
 176. **Figure 168**
 177. **Figure 169**
 178. **Figure 170**
 179. **Figure 171**
 180. **Figure 172**
 181. **Figure 173**
 182. **Figure 174**
 183. **Figure 175**
 184. **Figure 176**
 185. **Figure 177**
 186. **Figure 178**
 187. **Figure 179**
 188. **Figure 180**
 189. **Figure 181**
 190. **Figure 182**
 191. **Figure 183**
 192. **Figure 184**
 193. **Figure 185**
 194. **Figure 186**
 195. **Figure 187**
 196. **Figure 188**
 197. **Figure 189**
 198. **Figure 190**
 199. **Figure 191**
 200. **Figure 192**
 201. **Figure 193**
 202. **Figure 194**
 203. **Figure 195**
 204. **Figure 196**
 205. **Figure 197**
 206. **Figure 198**
 207. **Figure 199**
 208. **Figure 200**
 209. **Figure 201**
 210. **Figure 202**
 211. **Figure 203**
 212. **Figure 204**
 213. **Figure 205**
 214. **Figure 206**
 215. **Figure 207**
 216. **Figure 208**
 217. **Figure 209**

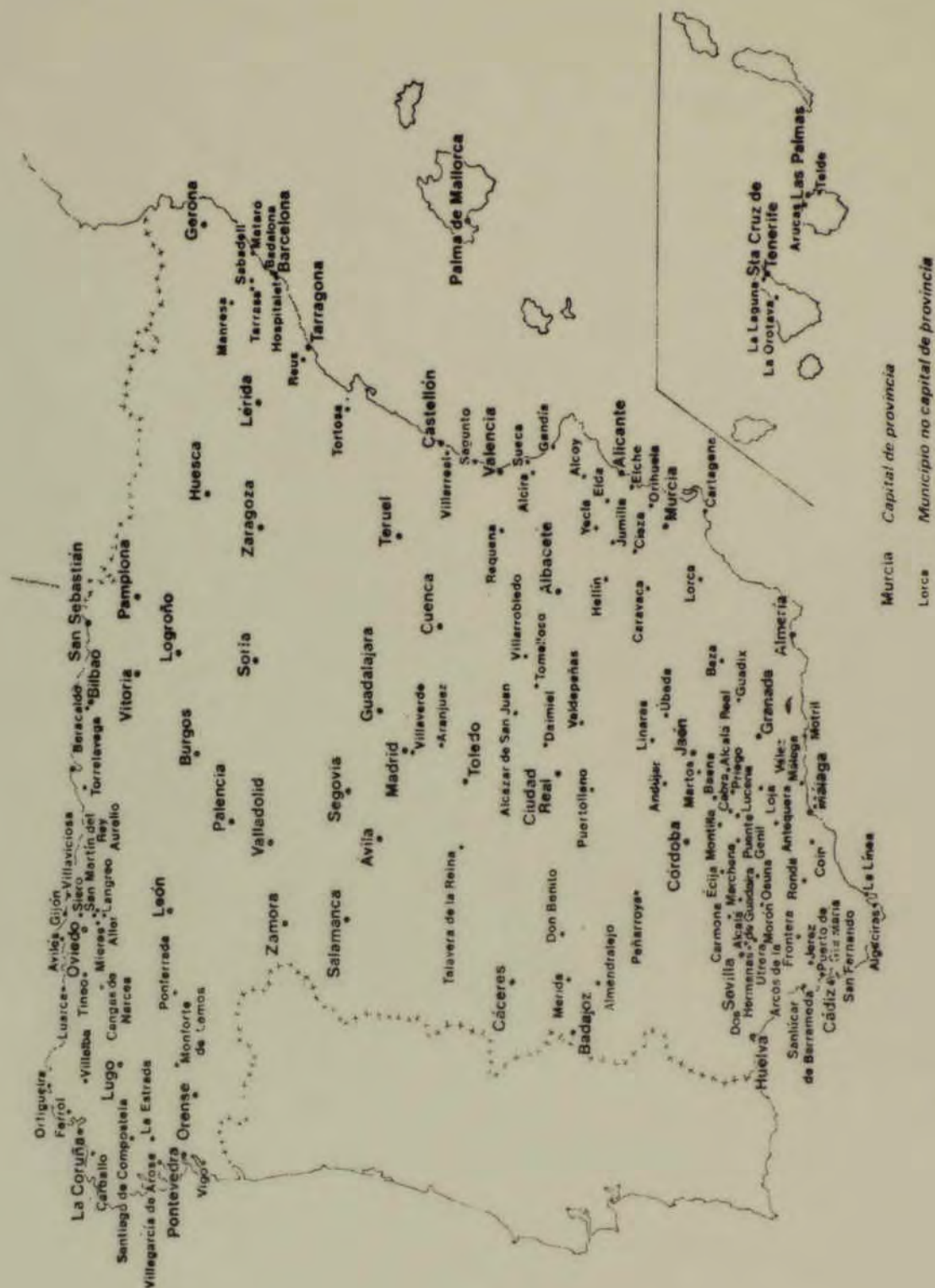
THE FUTURE OF THE FUTURE

100

UCC 2-207

THE FUTURE OF THE FUTURE

100



Estudios sobre EL SISTEMA URBANO

Horacio Capel Sáez

EDICIONES DE LA UNIVERSIDAD
DE BARCELONA

ISBN: 978-84-9168-926-3

Este documento está sujeto a la licencia de Reconocimiento-NoComercial-SinObraDerivada de Creative Commons, cuyo texto está disponible en: <http://creativecommons.org/licenses/by-nc-nd/4.0/>.

