



APORTACION A LAS CONVERSACIONES SOBRE INMIGRACION INTERIOR. BARCELONA. OCTUBRE 1965

MARIO J. GAVIRIA. Sociólogo.

A un año de distancia de la celebración en Barcelona de las Conversaciones sobre inmigración interior, organizadas por el Ayuntamiento a través del Patronato Municipal de la Vivienda, nos llegan los textos de las conferencias y grupos de trabajo publicados por el Patronato con excelente presentación.

El tema de las Conversaciones es importante para el presente y el futuro del país, y todo tipo de iniciativas encaminadas al conocimiento progresivo de la realidad española deben ser apoyados. No deja de ser alentador el hecho significativo de que simultáneamente al Congreso de Barcelona, y por pura coincidencia provocada por la importancia del tema, la REVISTA ARQUITECTURA llevaba a la imprenta los diferentes artículos que compusieron el número extraordinario dedicado al "Exodo del campo a la ciudad".

La comparación del libro que recoge el trabajo del Congreso de Barcelona y del núm. 83 de la REVISTA ARQUITECTURA presenta interés, y si en ciertos temas ambas publicaciones se repiten, en conjunto puede afirmarse que se complementan en lo que se refiere al tratamiento de los problemas principales que las migraciones humanas plantean en la España de los años 60.

Vamos a exponer en primer lugar los puntos y aportaciones más importantes que el Congreso añadía al número de la REVISTA ARQUITECTURA, de forma que los hechos básicamente comprobados en el Congreso lleguen al conocimiento de los lectores de nuestra Revista y que de esta manera la información sea casi completa.

En una segunda parte, expondremos los hechos acaecidos en los doce meses transcurridos desde octubre de 1965 en lo referente a la migración interior, tratando de analizar su significado y de plantear esquemáticamente los problemas migratorios de los próximos años, así como el problema de la división Regional y de las Metrópolis de Equilibrio.

ALGUNOS HECHOS QUE SE COMUNICARON EN EL CONGRESO

Dada la relativa similitud de los problemas de migración interna entre Italia y España, se invitó a pronunciar la primera conferencia al doctor Ricardo Catelani, secretario general del Instituto Servicio Social de Viviendas para Productores, de Roma. Tras exponer las líneas mayores del proceso de urbanización en Italia, aportó unos conocimientos bien sistematizados, relacionados con las distintas formas de las migraciones internas en Italia, agrupándolas así:

- a) Desplazamiento de población agrícola de zonas de montaña y de altas colinas hacia la llanura.
- b) Desplazamiento del sector agrícola hacia la industria y los servicios (principalmente pequeño comercio), con el consiguiente envejecimiento de la población agrícola debida a la emigración de los jóvenes.
- c) Desplazamiento de ciudades de escaso nivel de desarrollo hacia otras ciudades en las que hay un mayor bienestar.

d) Migraciones de especialistas supercalificados, desde zonas de gran desarrollo industrial, hacia zonas de reciente industrialización (sueldo elevado, vida separada de la comunidad, intención de estancia temporal motivada por razones exclusivamente económicas).

e) Desplazamiento de población del centro de la ciudad en razón al saneamiento o a la transformación de casas-habitación en oficinas, hacia la periferia de la ciudad e incluso al área metropolitana circundante.

Otro aspecto interesante de la conferencia del doctor italiano fue la referencia al planeamiento regional italiano. Un punto a destacar es el de la consideración de la emigración como hecho positivo para ciertas regiones. El señor Catelani dijo que los más recientes estudios sobre la localización del desarrollo han puesto en evidencia la oportunidad, difícil de aceptar, cultural y emotivamente, pero económicamente apreciable, de dejar vacías de población algunas zonas del país, no susceptibles de estar al mismo nivel que las otras, en cuanto están faltas de recursos suficientes para destinarlas a actividades de carácter forestal y de pastoreo.

Un dato sorprendente proporcionado por la experiencia italiana es el hecho de que en el curso del año 1964 cerca de 250.000 trabajadores han vuelto a las ocupaciones agrícolas (si bien muchos de ellos en actividades agrícolas especializadas) y el aumento del rendimiento del sector agrícola ha superado al del sector industrial. Ambos hechos son muy significativos, aunque provisionales, ya que esperan que el proceso de urbanización continúe en los próximos años.

Por su experiencia profesional, el señor Catelani está bien emplazado para opinar sobre las características y problemas del nuevo alojamiento del emigrante, al decir: "El nuevo alojamiento, proyectado muchas veces por arquitectos muy avanzados, respecto a los modernos tipos de construcción, representa una realidad muy lejana respecto de la cultura, de las costumbres y de los recursos de los nuevos habitantes, y de aquí se deriva la eterna diatriba entre los proyectistas y habitantes, donde los unos acusan a los otros de no saber usar adecuadamente la vivienda y los otros de usar sólo soluciones válidas en otros sectores sociales y de no estudiar suficientemente la realidad socio-cultural de los interesados. Tengamos presente que el arquitecto no debe ser el portador de una nueva civilización, sino el intérprete de la actual y de su posible desarrollo."

La exposición de los problemas que plantea la implantación del emigrante en un nuevo contexto urbano y social destacó una serie de fenómenos que son casi idénticos a los españoles. Con respecto a Italia proporcionó un dato trágico, al afirmar que "el número de suicidios entre los nuevos emigrantes es el doble de los que se dan entre personas de antiguo asentamiento en zonas urbanas". A pesar de todo, el señor Catelani concluyó —y en ello estamos de acuerdo— que, como consecuencia de las relaciones de emulación y mimetismo entre antiguos residentes y nuevos emigrantes, "se revela que las migraciones en zonas urbanas no es necesariamente un elemento de freno social, cultural, económico y de organización, sino que a menudo son un estímulo para poner en marcha un proceso de desarrollo aun en aquellas zonas de antigua industrialización o de bienestar económico ya conseguido".

¿QUE PASARA CON LOS QUE HAN EMIGRADO AL EXTRANJERO EL DIA QUE VUELVAN?

Este fue el tema de la conferencia del sociólogo señor Couceiro, quien lo abordó en el terreno de la hipótesis. El asunto es sabroso y una de las grandes incógnitas del futuro español. El primer problema es la ignorancia relativa con respecto al número de españoles que se hallan trabajando por Europa en emigración temporal (de tres a cinco años con venidas anuales para vacaciones). Los calculó en un millón, cálculo sin ninguna garantía, ya que los datos de la emigración asistida son tan bajos que no pueden servir de base operativa de ningún tipo.

El señor Couceiro supuso que actualmente muchos vuelven y otros se van, por lo que se produce una cierta renovación constante de emigrantes españoles a Europa. También supuso que en su día "el retorno, más rápido o más lento, individual o masivo de ese millón de españoles que trabaja en Europa supondrá, en gran medida, la aparición de una nueva problemática de reinstalación, de asentamiento". "Esta instalación se realizará no en los pequeños pueblecitos rurales de que partieron, sino en áreas industriales que ofrezcan mayor perspectiva y oportunidades de trabajo." Creemos que estas afirmaciones parecen estar confirmadas por los hechos. Un tipo de cliente bien definido de las constructoras económicas de las zonas industriales del país es el emigrante que compra un piso con los ahorros y lo alquila hasta el día en que se decida a volver a España definitivamente. La publicidad en este sentido es hecha en los periódicos españoles, en los autobuses París-Valencia o Barcelona-Francfort, y en las Casas de España de Stuttgart, etc., así como en los periódicos editados para los obreros españoles en Alemania.

La suposición de que no van a volver en su mayor parte a los pueblos de origen, y en muchos casos a la provincia de origen, reclama el saber cuáles son las provincias que más emigración exterior han proporcionado, ya que "hay correlación entre la emigración externa y la interna". He aquí las diez primeras provincias que proporcionan emigración hacia el exterior:

De 1960 a 1964:

Madrid.
Orense.
Sevilla.
Cádiz.
Valencia.
Badajoz.
La Coruña.
Cádiz.
Córdoba.
Málaga.
Pontevedra.

De enero a agosto de 1965:

Orense.
Sevilla.
Cádiz.
Madrid.
La Coruña.
Badajoz.
Córdoba.
Jaén.
Granada.
Murcia.

Citó a continuación datos proporcionados por el estudio sobre el tema realizado por López Cepero. El tiempo transcurrido entre la salida y el retorno del emigrante exterior oscila entre los tres y cinco años. A los tres años de ausencia regresan el 87 por 100. A los dos años, el 56 por 100. Al año de salir, el 26 por 100. Hay que señalar que el 46 por 100 de los retornados encuestados no desechaban la posibilidad de volver a salir.

He aquí, esquematizados, algunos aspectos sociológicos inherentes a los inmigrantes del extranjero reseñados por el señor Couceiro:

- El emigrante retornado sigue arrastrando la misma problemática que planteó su desarraigo del medio rural, aunque "rodada" por la experiencia en el extranjero.
- El emigrante vuelve con una sensibilidad crítica agudizada por las posibilidades de comparación con el extranjero.
- El emigrante vuelve con ciertos conocimientos pragmáticos sobre los métodos de organización industrial moderna aplicados en países más avanzados y que le permiten una productividad más alta y salarios más altos. El emigrante ha conocido otro tipo de empresario y de sindicatos.
- El problema político que el retorno de los emi-

grantes planteará es menor de lo que se ha hablado. "Nuestros emigrantes, en general, salen a Europa a trabajar, a ahorrar, a ganar dinero, para regresar lo antes posible, y allí se encuentran con la suficiente cantidad de problemas de adaptación e integración como para que les queden ganas de meterse en aventuras de tipo ideológico." "Por ello, el retorno y sobre todo si, como parece, es un retorno gradual, parece pueda tener una incidencia política momentánea. Ahora bien: en la medida en que se hagan esperar demasiadas reformas estructurales que se han visto claramente como positivas en otros países, a medio o a largo plazo, este hombre que ya ha tenido un contacto con estas experiencias, será un impulsor de cualquier movimiento de reforma que trate de alcanzar estos objetivos."

LA VIDA RELIGIOSA DEL EMIGRANTE

El reverendo doctor don Rogelio Duocastella aportó las siguientes conclusiones obtenidas de la comparación de diferentes encuestas realizadas en Cataluña:

a) La práctica religiosa de los inmigrantes en Cataluña, y especialmente a las grandes ciudades, es bajísima, aunque no puede afirmarse que esto sea consecuencia de la emigración, ya que la práctica en el lugar de origen también era muy baja.

b) La religión no entra dentro de los cauces de integración social y humana, es decir, no forma parte de los vehículos de la promoción social de los emigrantes. Hecho notable: el índice de práctica religiosa de Vitoria—74 por 100—es el más alto de Europa, y la práctica religiosa de los emigrantes del Sur es del 23 por 100, es decir, casi un 25 por 100 superior a la práctica de los emigrantes del Sur en Barcelona. "En Vitoria la población forastera se ha dado cuenta de que entre los valores sociales que allí privaban, es decir, los que podían ofrecerles una posibilidad de promoción social estaba el valor religioso."

c) Los actos religiosos personales y privados, así como el culto a las imágenes, acusan poco el cambio del medio geográfico y social.

d) En el emigrante, más que un proceso de des-cristianización, se observa la falta de evangelización del campo.

e) El déficit de sacerdotes seculares de Barcelona es grave: la cifra de 858 sacerdotes diocesanos para una población de 2.456.000 diocesanos parece muy estabilizada. Durante los últimos años 1964-65 las ordenaciones han sido 31, frente a 35 fallecimientos. De acuerdo con la media nacional, que es de 1.230 habitantes por sacerdote, la Diócesis de Barcelona experimenta un déficit de 1.446 sacerdotes seculares, es decir, sólo está cubierto el 42 por 100 de las necesidades. Por tanto, el ritmo actual de crecimiento en la Diócesis exigiría una aportación anual de 99 nuevos sacerdotes.

LA EMIGRACION Y LOS DESEQUILIBRIOS REGIONALES

Sobre este tema, el sociólogo señor Maluquer aportó una comunicación escueta y muy clara que en nuestra opinión plantea el problema de la forma más clara y progresiva que por ahora conocemos. Con los peligros que un resumen plantea podemos esquematizar su razonamiento en los siguientes pasos: las emigra-

ciones actuales son consecuencia de la industrialización y de los incrementos de los servicios.

El concepto de desequilibrio regional ofrece una expresión cuantificable estadísticamente en las diferencias de renta *per capita*. Pero las diferencias de estructura económica y social regionales constituyen su esencia.

Las diferencias regionales se dan tanto en los países superdesarrollados como en los países en vías de desarrollo.

La existencia de desequilibrios regionales constituye un requisito necesario para que se produzca el desarrollo.

En un proceso de desarrollo nacional las zonas ya industrializadas y que podemos calificar de modernas constituyen el núcleo motor, que normalmente induce al progreso en las otras zonas.

La tendencia a los desequilibrios regionales se acentúa; así, entre 1957 y 1960 la renta *per capita* del conjunto del país aumentó en un 18,77 por 100, en tanto Cataluña experimentaba un incremento muy superior a la media que alcanzó el máximo en Tarragona, con el 40 por 100.

El no aceptar el aspecto positivo de los desequilibrios regionales en la aceleración del desarrollo económico llevó al Estado, en los años 1939 y 1959, a actuar forzando los mecanismos espontáneos de localización industrial, tanto indirectamente, mediante el funcionamiento de los costes, como a través de las implantaciones del interés nacional de la industria. El informe del Banco Mundial afirmaba que la solución general de los problemas originados por el desequilibrio

regional de la renta y del empleo únicamente se halla en una política de estímulo al crecimiento global de la economía nacional.

El primer Plan de Desarrollo al establecer los Polos de Promoción y Desarrollo llega a una solución de compromiso e intervencionismo y la necesidad de proceder de acuerdo con los criterios económicos, so pena de entorpecer el desarrollo.

No parece que la industrialización que se promueva al amparo de los Polos sea capaz de imprimir modificaciones sustanciales en la localización de las actividades y fije, por tanto, la población en las regiones de emigración.

En el supuesto de sobrepoblación relativa—propio de las zonas rurales atrasadas—, la emigración de los excedentes se considera positiva, ya que disminuye la presión demográfica y permite un aumento del nivel de vida al poner a disposición de los que quedan una mayor superficie de tierra.

Para que se produzca una equiparación de rentas entre las regiones cuya agricultura ofrezca pocas posibilidades y que estén privadas de industria, con las regiones industriales será necesaria: a) la práctica des-población de las comarcas cuyas tierras cultivadas sean marginales; b) la extrema disminución de la densidad demográfica de las comarcas mejor dotadas, naturalmente para la agricultura, en virtud de la mecanización extrema del campo.

Parece discutible la eficacia de la emigración para salvar las diferencias en renta *per capita* y de nivel de vida regionales. La emigración acentuará el paso

específico de las áreas industrializadas, protegiéndolas con la aportación de la mano de obra que representa y con la concentración de consumo, que refuerza la atracción de dichas zonas.

Sin operar cambios en la estructura económica de las regiones de emigración, no es factible detener su desvitalización, esto es, su declive económico y la siguiente merma demográfica.

Desde un punto de vista objetivo, cabe preconizar medidas correctivas no ya para rivalizar las zonas en las que espontáneamente se produce la emigración, sino con el fin de impedir que una concentración excesiva en determinadas localidades diese lugar a deseconomías externas.

Las implantaciones de empresas industriales, los planes agrícolas y otras medidas directas de fomento regional, para cuyo emplazamiento se han atendido razones políticas, son a todas luces insuficientes para modificar apreciablemente la situación.

Las perspectivas sobre la emigración y su futuro que el señor Maluquer planteó fueron las siguientes:

La emigración de la importancia y de las características de la presente (año 1960-65) persistirá no menos del período que comprende una generación. El porcentaje de la población activa agrícola llegará a producirse en casi un 50 por 100.

Si no intervienen factores imprevisibles, se habrá llegado a una nueva situación relativamente estable, caracterizada por la acentuación de los desequilibrios actuales.

Las zonas interiores y comarcas montañosas que hoy



CONVERSACIONES SOBRE INMIGRACION INTERIOR

pierden importancia habrán mantenido esta tendencia.

La realista visión de Maluquer va acompañada de un cierto fatalismo económico, y determinismo sociológico.

El afirmar que "los imperativos de la realidad limitan y condicionan el voluntarismo económico y social y, por tanto, el margen real de la decisión política" supone, tal vez, un culto relativamente emocional a la eficacia de la libre empresa, a la racionalidad del mercado.

Creemos que si bien es cierto que las tendencias de las zonas industriales a atraer hacia sí al capital, al trabajo, a los servicios, al consumo, es saludable y casi irreversible, también es cierto que esta relativa irracionalidad de la implantación industrial privada lleva consigo unos costos sociales que por ahora deben ser sufragados por el sector público y por los consumidores. Esta contradicción interna al desarrollo espontáneo que genera el subdesarrollo del equipo colectivo urbano no debe ser subestimada. Parece posible superar esta contradicción aceptando las tendencias a la concentración industrial y a los desequilibrios regionales, pero tomando las medidas necesarias y previas (económicas, fiscales, de desarrollo comunitario, de organización, de servicios) para que la nueva distribución de la población y de la actividad en el país corresponda a una nueva armonía y racionalidad adecuada a los nuevos tiempos.

Parece claro el hecho de que el paso acelerado de una España rural a una España agraria no puede ni debe ser detenido. Si la población industrial tiende a concentrarse, esto no es un drama social, sino todo lo contrario, sobre todo si una vez aceptado este hecho los responsables de la decisión política aceptan una España futura concentrada en unas cuantas áreas metropolitanas salpicadas en el campo español.

LOS PROCESOS ECOLOGICOS Y SOCIALES EN LA INMIGRACION

El profesor de Sociología don Salustiano del Campo expuso las circunstancias generales de la emigración vista desde el punto de vista sociológico. El conjunto de su comunicación recoge las generalidades expuestas sobre el tema por varios autores extranjeros, en parte anticuadas, y no aporta gran cosa al Congreso. La ausencia de un análisis serio de la realidad de la inmigración española le condujo a exponer o ignorar las bases de selección demográfica, predominante en la inmigración española. Salustiano del Campo informó que los emigrantes más numerosos suelen ser: jóvenes, mujeres y solteros, por este orden. Cuando en realidad en España el orden cuantitativo que las migraciones internas presentan es el de: jóvenes, hombres, solteros.

El fenómeno migratorio en Barcelona y Madrid, expuesto por don Carlos Trías Beltrán, no aporta apenas datos nuevos con respecto al número dedicado al Exodo Rural de la Revista ARQUITECTURA.

No obstante, don Carlos Trías Beltrán señaló muy oportunamente que las últimas tendencias migratorias parecen confirmar que Madrid había dejado de ser el principal foco inmigratorio, dejando el lugar a Barcelona.

Las conclusiones principales que el señor Trías Beltrán expuso fueron:

1.^a La corriente migratoria a Madrid y Barcelona, de signo creciente en lo que va de siglo, se está acen-

tuando en los años corridos de la presente década y es previsible que seguirán los flujos migratorios con un signo análogo al actual.

2.^a Barcelona y Madrid se han de preparar a continuar recibiendo emigrantes a razón de una media superior anual a 150.000 personas.

3.^a Debe seguirse una enérgica e inteligente política de desarrollo regional para conseguir una variación de los signos migratorios prevalecientes a plazo medio (no antes de diez años).

4.^a Las áreas receptoras de inmigración deben realizar un esfuerzo intenso de orden moral, psicológico, social y económico para acelerar el proceso de integración de los emigrantes.

5.^a Es indispensable dirigir una atención creciente en lo político y presupuestario a los problemas educativos.

6.^a Deben dedicarse coeficientes cada vez mayores a la vivienda social.

7.^a Hay que incrementar la permeabilidad recíproca entre inmigrantes y antiguos residentes o nativos.

8.^a Toda política relativa a los fenómenos migratorios debe actuar por medios indirectos para alentar y fomentar los factores positivos e informar y prevenir los negativos para que el derecho inherente a la persona humana y al ciudadano de desplazarse libremente se ejerza en provecho de los interesados y de la comunidad.

Los movimientos migratorios internos y el paralelo proceso de concentración urbana son hoy fenómenos insoslayables.

LA POBLACION Y EL DESARROLLO ECONOMICO DE ESPAÑA

El profesor Ros-Jimeno expuso el desarrollo de la población general y de la población activa, el crecimiento de la producción y renta en España desde principios de siglo, analizando la influencia de la población en el desarrollo económico; destacó la siguiente lista de regiones generadoras de emigración:

Galicia, León, Castilla la Vieja, Extremadura, Andalucía, Murcia y otras regiones en menor escala.

A continuación destacó a Barcelona, Madrid, Vizcaya, Guipúzcoa y otras provincias en menor escala, como receptoras.

Las ocho regiones generadoras de emigración tienen una superficie equivalente al 80 por 100 del total de España; comprenden 35 provincias, de las 50 que forman la nación, y contribuyen con un 60 por 100 al movimiento migratorio interior de todo el país.

Las cinco provincias receptoras absorben el 60 por 100 de la emigración interior. Sólo la provincia de Barcelona concentra alrededor del 30 por 100, es decir, tanto como las otras cuatro provincias de referencia. El resto de la comunicación del señor Ros se limitó a repetir los datos publicados por la Comisaría del Plan de Desarrollo, sin realizar ningún análisis crítico de la distancia surgida entre las previsiones del Plan y la realidad española.

LOS GRUPOS DE TRABAJO DEL CONGRESO

Primera Jornada

El primer Grupo de Trabajo, dirigido por el señor Ros, que tenía como secretario al señor Nualart, trató de temas generales de la emigración.





Las discusiones establecidas mantuvieron un nivel elevado y ciertos problemas pudieron ser aclarados.

Se hizo notar que el ritmo anual de inmigración, no el número tanto global de España como en la provincia de Barcelona, ha experimentado un cierto freno, pues las diferencias interanuales van disminuyendo, es decir, que aun cuando va aumentando la inmigración, la diferencia de un año a otro es menor, y así tenemos, por ejemplo, estas cifras muy significativas en la provincia de Barcelona:

Del 61 al 62 aumentan un movimiento migratorio en 48.600; el otro año sólo aumentó en 21.600; del 63 al 64, en 13.700; y lo que ocurrirá del 64 al 65 ya se puede asegurar que si existe aumento sería bastante pequeño, si no es un número negativo con relación al año anterior. El señor José Luis Rivera informó que esto podría ocurrir en Barcelona, mientras que en otros puntos de España está ocurriendo lo contrario o, lo que es lo mismo, que se produce un desplazamiento, una tendencia hacia otras regiones de España frente a esta región de Cataluña. El señor Nualart afirmó que unas veinte capitales de provincia han disminuido de población. Al comparar el 50 con el 60, las emigraciones se producen en mayor cuantía y su dispersión es menor: se centraliza en menos zonas. Esta centralización es el fenómeno más importante que hoy se produce, previendo el signo de lo que sucedía años atrás.

El señor Recaredo Gómez contó un hecho importante: Las visitadoras sociales de Auxilio Social han hecho una amplia información para tener datos reales acerca de la población y sus necesidades. Citó varios casos concretos. Uno en el que el censo real era 48.277 personas y en la realidad son 75.000. En otro momento de la reunión de los grupos de trabajo, se afirma el mismo hecho, pero con signo contrario, es decir, un censo real muy superior a la realidad de la población, que se produce en pueblos generadores de emigración, cuyos secretarios dan cifras superiores a las reales para evitar una disminución en la categoría del Municipio dentro de la clasificación de la Administración Local.

Hubo un punto de discusión de gran interés sociológico: las causas de atracción de la ciudad. El señor Nualart opinó que se debería hablar no de la atracción de la ciudad, sino de la atracción de las masas, de la atracción de densidades, estimando que el hombre busca, anhela la multitud. El señor Ros respondió que hay factores contrarios, va que bastante gente dice que lo ideal sería trabajar en la ciudad y vivir en el campo, a pesar de que hay factores que tienden a mostrar la gran sugestión de la gran ciudad; la concentración de la población tiene sus efectos beneficiosos, aparte de que facilita, por razones económicas, muchos servicios, también se ha indicado que esta mayor hiperrreacción de los contactos de los seres humanos hace aguzar el ingenio, hace perfeccionar el lenguaje por las necesidades de expresión e incluso esta agudeza de ingenio lleva ciertos empujes de orientación, etc.; de manera que hay aspectos bien favorables de la densidad.

El señor Nualart afirmó que una de las grandes ventajas de la ciudad es el hecho de permitir la evasión constante. Cada uno puede evadirse y actuar en el plazo del trabajo con independencia del plano de

padre de familia; uno puede actuar en sus relaciones sociales con independencia de la vida del trabajo y cada plano puede moverse con autonomía e independencia de los demás, actuando en horizontal. Esta descentralización de la actividad es una de las causas que hace que el hombre se encuentre bien dentro de la ciudad, pues le permite la convivencia a la vez que el aislamiento.

La señorita Gabarro y el señor Nualart pusieron de manifiesto un hecho interesante y relativamente desconocido: la proletarización de Sabadell y Tarrasa, debido a que las clases altas de estas ciudades instalan su domicilio en Barcelona.

Al final de la reunión de este grupo de trabajo hubo una actuación de un asistente, no inscrito en la lista de participantes, que tocó un punto que había sido olvidado. He aquí el texto:

"Quería hacer notar que una de las causas, quizá fundamental, es que la inmigración es una constitución de la sociedad radicalmente injusta. Quizá lo que quiero decir sea un poco difícil de explicar, pero me refiero a tanta gente, que nosotros—yo estoy en un suburbio de Tarrasa—tratamos y que te dicen que vienen de lugares (la mayoría de Andalucía) donde un señor tiene la posesión de zonas inmensas que no cuida en absoluto y que sólo visita para una cacería una vez al año.

"Quizá tenemos que confesar públicamente que la solución básica está no en hacer muchos estudios, sino en decir "mea culpa", y una vez que uno reconoce un pecado social, la de buscar soluciones urgentes, porque no se puede jugar con las personas. Cada vez más hay una conciencia de que todos somos personas, de que ya no existe el pobre hombre que puede satisfacerse con un poco de pan para que coma, sino que, cada vez más, el obrero va descubriendo que no tiene solamente necesidad de comer, sino de promocionarse, que es algo mucho más serio y descubre, y lo digo yo, que soy sacerdote, porque me lo han dicho a mí, que, por ejemplo, hay Obispos muy ricos en tierras que no se cultivan y esto crea un anticlericalismo de buena Ley, porque ciertamente ante esto se ha de ser anticlerical."

"Luego viene a ciudades como Tarrasa, que es una ciudad que quiere ser supercatólica de historia y tradición y en la que los grandes supercatólicos son los amos de las fábricas. Ciertamente esta gente tiene con que comer ahora, pero a pesar de ello se revolucionan, pero muy seriamente, porque tienen conciencia de que no se trata sólo de comer, sino de ser personas, y ven, por contraste, que sus hijos ni saben leer ni escribir, porque en suburbios como el nuestro, donde viven 25.000 habitantes, no hay un colegio todavía. Es muy serio esto, y más que estudios conviene hacer consciente a la sociedad de que estamos en una situación totalmente injusta, de pecado, y la solución no consiste sólo en descargarse en el Estado, sino quizá que cada uno sepa hasta qué punto es responsable de tal situación. Sin este sentido de responsabilidad se llega al simplismo de decir que no existen necesidades porque tienen televisión. Y a veces tener televisión es síntoma de gran incultura, porque hay mucha gente que por mimetismo ha comprado la televisión a base de trabajar varios miembros de la familia de doce a catorce horas en un plan realmente inhumano."



Actitudes y perspectivas de la inmigración

Abrió la discusión el presidente del grupo, doctor Miguel Siguán, quien hizo una exposición muy clara de los grandes temas sujetos a discusión, desde un punto de vista preferentemente psicológico; analizó la del campo, las condicionantes psicológicas del trabajo en la ciudad, la importancia de la formación profesional del hijo del inmigrante. Con respecto al problema de la vivienda del inmigrante destacó un mito, un *eldorado*, una *jauja* de muchos habitantes de los pueblos pobres: el conseguir una portería en Madrid o en Barcelona; "esto se considera como la solución de todos los problemas, porque efectivamente lo es, pues resuelve a la vez el problema profesional y el problema de habitación". Habló después de la integración del inmigrante, destacando la importancia de la mujer.

El señor Martínez-Marí planteó muy claramente el problema de la integración del inmigrante, de cultura andaluza, castellana o gallega y de su adaptación al tipo de cultura de la comunidad catalana, problemas que al parecer han sido poco estudiados. La cultura rural catalana está en trance de ser cada vez más reducida; queda, pues, la cultura catalana urbana, que ciertos especialistas consideran exclusivamente burguesa (el peonaje y el obrero, por razones doctrinales, se sienten más internacionales y están un poco al margen de estos problemas de si está adaptado, de si se siente, de si se ha asimilado a una cultura catalana). Destacó como medio para facilitar la integración: la escuela, los libros, la Prensa y la radio. Planteó como importante el conseguir que los nuevos barrios de Barcelona presenten un aspecto plurirregional, evitando la existencia en Cataluña de la "pequeña Granada" o "pequeña Murcia".

El señor Masjoan afirmó que la integración sólo es posible en las estructuras sociales concretas; por tanto, el problema de la comunidad no es sólo un problema cultural, sino un problema social. Añadió: "Creo que sería un arma realmente burguesa utilizar este mito de la catalanidad para no tener conciencia del problema real de Cataluña de división de clases." El grupo de trabajo desechó tácitamente el problema de la integración a la catalanidad, por considerarlo de importancia menor a otros problemas.

Don Carlos Sabater Carbonell, refiriéndose a los aspectos de la participación en la vida comunitaria, afirmó:

"He constatado con muchos inmigrados que en sus pueblos y pequeñas ciudades se sentían dominados por un señor, terrateniente o cacique, como llamaban antes, y al venir a nuestras ciudades creen que ello ha desaparecido, pero tan pronto como estos inmigrantes se van integrando, van promocionando, se encuentran con el mismo problema, más complicado si cabe, porque a veces no saben de dónde vienen las cosas. Yo he visto casos de éstos de cerca en estos suburbios que han crecido y he visto cómo se han formado asociaciones de vecinos que no han llegado a estructurarse jurídicamente por las dificultades que ello supone, pero han actuado como tales, y cuando han intentado impulsar la creación de una escuela, de un jardín de infancia, de cualquier cosa, se han encontrado con mentalidades cerradas de grupo que paralizan y hacen incapaces todas las actividades.

"Ahora no se presta demasiada atención a estos hombres nuevos que surgen por doquier y que, sintiéndose responsables, pretenden asumir responsabilidades y lo único que consiguen es verse dejados de lado, y esto pasa mucho en las comunidades de inmigrantes, gentes que con inquietud social quieren laborar para el bien de sus pueblos. Yo creo que hay un primer problema que es de representación de los propios inte-

resados, en las instituciones llamadas a resolver y estudiar los problemas; hay otro problema y es de responsabilización de los ciudadanos como tales y la falta que las instituciones llamadas a crear conciencia tiendan la mano a la gente que ven la va adquiriendo, y finalmente otro problema, y es que los creadores de toma de conciencia tomen conciencia de que hay quienes ya tienen conciencia."

El grupo insistió y llegó a establecer un orden de importancia con respecto a los problemas de la inmigración:

- 1.º La existencia de trabajo.
- 2.º Viviendas.
- 3.º Escuelas, institutos, etc.

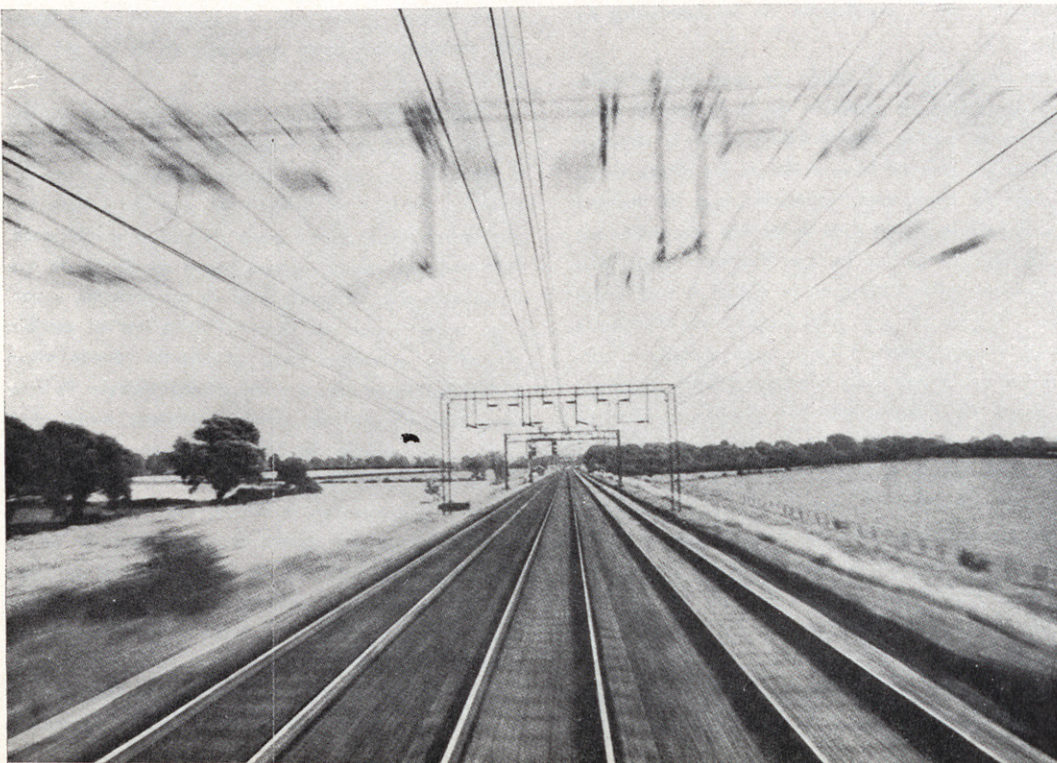
El primer problema está resuelto en las zonas de inmigración, pero los otros dos se agravan cada día más.

Los empresarios industriales, al crear nuevos puestos de trabajo, hacen venir inmigrantes de zonas en que el capital encuentra las mayores economías externas. Se limitan a pagar los salarios, pero se desentienden del alojamiento de los trabajadores, de la educación de los hijos de éstos e incluso de las iglesias y de los centros sanitarios.

Se da el hecho grave de que los Ayuntamientos se encuentran con medios insuficientes para la financiación de escuelas. Se citó el hecho siguiente: en la ciudad de Tarragona, que cuenta con 120.000 habitantes, no existe ningún Instituto de segunda enseñanza. Sobre este tema principal discurren las más importantes reflexiones del grupo.

El señor Siguán concluyó diciendo: "Una sociedad que tolera que en los suburbios más del 50 por 100 de los niños esté sin escuela es, en mi opinión, una sociedad que se suicida."

Foto F. ROITER.



Hasta aquí el resumen de los principales hechos y opiniones confrontados en este importante Congreso; creemos que una serie de aspectos demográficos y de sus consecuencias urbanísticas fueron dejados de lado. De entre ellos vamos a sacar los más importantes para completar en cierto modo la labor del Congreso.

En primer lugar, analizaremos la evolución de las migraciones interiores en el tiempo transcurrido desde octubre de 1965. En segundo lugar, trataremos de analizar las tendencias futuras de las migraciones. En tercer lugar, analizaremos los estudios recientes en materia de división regional, orientados a adecuar el país a las nuevas condicionantes socio-económicas, que son, a su vez, consecuencias de la nueva distribución de la población española en la geografía nacional.

Finalmente, expondremos nuestra opinión sobre la impulsión de siete capitales regionales potenciales y su alcance posible.

LA EVOLUCION DE LOS MOVIMIENTOS MIGRATORIOS INTERIORES

Un punto que nos parece importante, y en el que no se ha insistido lo suficiente en el Congreso, es el siguiente: LA URBANIZACION CRECIENTE DEL PAIS SE REALIZA DE FORMA MAS RAPIDA EN LAS GRANDES AGLOMERACIONES URBANAS. En el año 1964 la población que migra lo hace en un 37,4 por 100 hacia las aglomeraciones mayores de 100.000 habitantes. Lo que quiere decir que el movimiento migratorio va a seguir engrosando las ciudades que ya han alcanzado un cierto tamaño. Hay un 24,2 por 100 que se dirige a las aglomeraciones comprendidas entre los 20.000 y 100.000 habitantes. Esta última engloba el incremento de algunas capitales de provincia de pequeño tamaño y los grandes pueblos catalanes y valencianos. Podemos afirmar, pues, que la acumulación de los flujos migratorios se realiza, sobre todo, en las grandes urbes, lo que hay que tener en cuenta a la hora de impulsar el crecimiento de las futuras capitales regionales, pues su promoción al rango de ciudades "europeas" será más fácil.

Un segundo aspecto muy importante, y apenas percibido en el Congreso, es LA DISMINUCION DEL RITMO DE MIGRACIONES INTERNAS QUE SE PRODUCE A PARTIR DEL MES DE MARZO DE 1965. La movilidad geográfica desciende poco a poco durante el año 1965 y se corta drásticamente en 1966:

PERSONAS QUE SE MUEVEN		Número
Años		
1961	.....	175.340
1962	.....	349.346
1963	.....	444.587
1964	.....	498.203
1965	.....	466.755
1966	hasta 1 agosto	89.474

Fuente: F.O.E.S.A. Amando de Miguel. 1966.

Aunque no disponemos de datos oficiales para la segunda mitad del 66, ni siquiera de avances mensuales, podemos estimar que este año no se llegará a alcanzar el nivel de 1961. En la medida en que la movilidad geográfica sea un indicador económico podemos afirmar lo siguiente:

a) El gran impulso o "milagro" económico español empieza con la estabilización y tiene sus grandes ritmos de desarrollo el 62, 63 y parte del 64. El Plan de Desarrollo aparece cuando el desarrollo está lanzado y entra en vigor real en el momento en que se debería haber comenzado a detener los primeros signos inflacionistas. En la actualidad el Plan de Desarrollo es un mal plan de estabilización. El respiro aparente que presenta el relativo estancamiento del proceso de urbanización del país no hace sino camuflar una realidad consistente en una disminución real del ritmo de crecimiento del país. Esta disminución de la velocidad de concentración urbana y del ritmo del paso de la mano de obra agrícola a la industria y los servicios es muestra del freno que el desarrollo está teniendo. No hay que pensar que es bueno que la gente venga más despacio desde el campo a las ciudades. Italia tiene un movimiento demográfico interior, entre los años 1961-1964, de casi el 4 por 100 anual del total de la población. En cambio las cifras que a los españoles nos parecen tan altas para estos últimos años, son muy pobres. En 1965 la cifra de personas que trasladaron su residencia no alcanzó sino del 1,5 por 100 del total de la población. Este porcentaje va a caer, en el año 1966, por debajo del 0,70 por 100. En nuestra opinión es muy bajo, pues indica que el crecimiento económico está en peligro, y con él aparece un freno a las posibilidades de conversión de Madrid y Barcelona en dos grandes ciudades "totales"; dos grandes ciudades con un volumen de población que les permita alcanzar el rango real de "ciudades capitales mundiales".

CRECIMIENTO MIGRATORIO MENSUAL DE BARCELONA (CAPITAL)

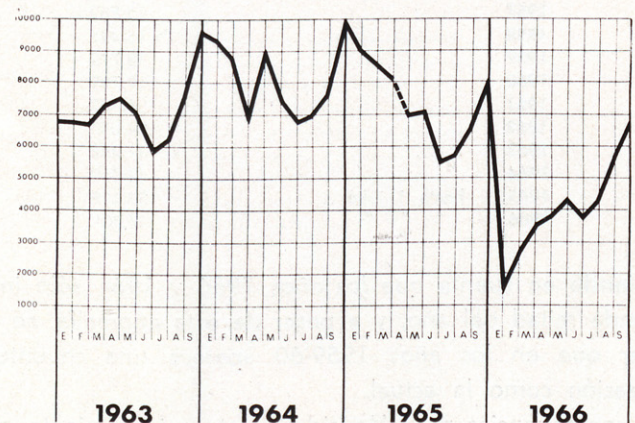


FIG. 1

CRECIMIENTO MIGRATORIO MENSUAL DE MADRID (CAPITAL)

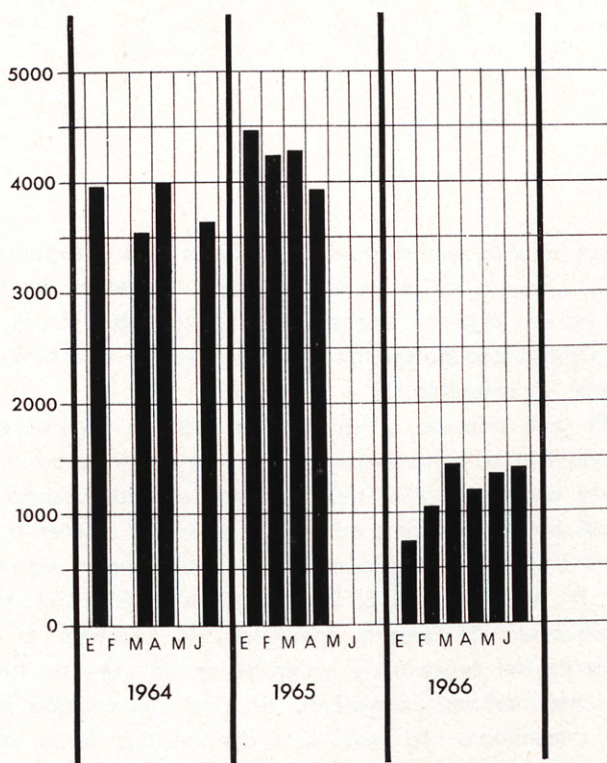


FIG. 2

En estas dos ciudades se aprecian signos indicativos de un cierto estancamiento con relación a otras fases anteriores de su crecimiento.

Hemos realizado dos cuadros que reflejan el crecimiento vegetativo de Madrid y Barcelona en los seis primeros meses de los tres últimos años.

En ellos puede observarse que la disminución del ritmo de los movimientos migratorios interiores ha repercutido proporcionalmente en ambas grandes capitales (véanse figs. 1 y 2):

Hemos analizado con más detalle el aumento vegetativo de Madrid según a partir del siguiente cuadro extraído del resumen estadístico del Ayuntamiento de Madrid de 1964:

MADRID. AUMENTO MIGRATORIO EN CIFRAS ABSOLUTAS

Años	Número
1955	19.179
1956	8.275
1957	15.882
1958	15.426
1959	18.772
1960	19.799
1961	6.422
1962	24.057
1963	37.358
1964	42.269
1965 hasta 1 julio	23.199
1966 " " "	7.201

Teniendo en cuenta que los años 1956 y 1961 sólo incluyen la segunda mitad del año, y a pesar de esta anomalía, se puede observar que en los años 1959-60 aparece una coyuntura de estabilización como la actual.

Las consecuencias para Madrid de este estancamiento pueden ser de dos tipos principalmente. Por un lado, se pone en peligro

el buen ritmo de crecimiento de la capital. Por otro, se dispone de un período de tiempo que durará tanto como dure la actual crisis económica, en el que las autoridades municipales pueden recuperar el retraso generalizado de las infraestructuras y servicios. La Prensa madrileña se felicita de que actualmente hay menos chabolas que en ningún otro momento de los diez últimos años. No miente, pero no tiene en cuenta que actualmente se está reabsorbiendo el retraso y que los pocos que llegan anualmente no son, en su mayor parte, de los estratos sociales más bajos.

Esta época de relativa estabilidad debería ser aprovechada para un planteamiento sólido de la política migratoria de los próximos años. Actualmente existen una serie de circunstancias que permitirían la elaboración de unos programas urbanísticos, de vivienda, educativos, productivos que estudiaran y planificasen la incorporación a Madrid (y a otras zonas de España) de las nuevas oleadas de inmigrantes que volverán a aparecer en los próximos años.

LA EMIGRACION Y LOS POLOS DE DESARROLLO

Es tal vez algo pronto para analizar las consecuencias demográficas de los Polos de Promoción y Desarrollo. Entre otros propósitos las aspiraciones de los que decidieron su creación era el impulsar el desarrollo regional, el fijar la población emigrante potencial, el evitar la excesiva concentración en Barcelona, Madrid, Vascongadas. Han pasado dos años desde el primer concurso para la instalación de industrias en los Polos. Las cifras oficiales dan sólo una idea del capital proyectado y del número global de empleos "formalmente" creados.

Antes de analizar las influencias demográficas de estos Polos creemos necesario exponer ciertas reservas con respecto a los emplazamientos elegidos. Geográfica y económicamente, los emplazamientos parecen óptimos, excepto en el caso de Burgos, que está situada demasiado cerca de Valladolid, de Zaragoza y del Polígono de Descongestión de Madrid en Aranda de Duero, que estaba ya organizado cuando los Polos de Promoción y Desarrollo fueron creados y que no fue tenido en cuenta para la aplicación de beneficios. (Al igual que los otros Polígonos de Descongestión de Madrid, este olvido aparece administrativamente incoordinado, técnicamente arbitrario.)

Urbanísticamente la elección de todos los Polos, excepto Zaragoza y Sevilla, recayó sobre ciudades demasiado pequeñas para la instalación sugestiva de grandes empresas internacionales que requieren una serie de condiciones de implantación que no satisfacen la mayoría de los Polos. Urbanística y sociológicamente hubiera convenido la elección de lo que más adelante llamaremos capitales regionales potenciales, de forma que los servicios, un mercado consumidor importante y las economías externas existan de manera atractiva. Las mismas regiones que se pretende promocionar con los Polos de Desarrollo se podían impulsar desde otras concentraciones urbanas mayores. Puede ocurrir—no lo sabemos todavía—que el intentar promocionar regiones demasiado despobladas (Burgos, Valladolid) o capitales sin rango internacional (Huelva, Vigo) lleve como consecuencia la dispersión de esfuerzos y la promoción de capitales que urbanística y sociológicamente no puedan competir con la atracción de las grandes zonas industriales del país. Nuestra opinión es que se deben impulsar las regiones, pero acumulando, concentrando (congestio-

SALDO MIGRATORIO PROVINCIAL

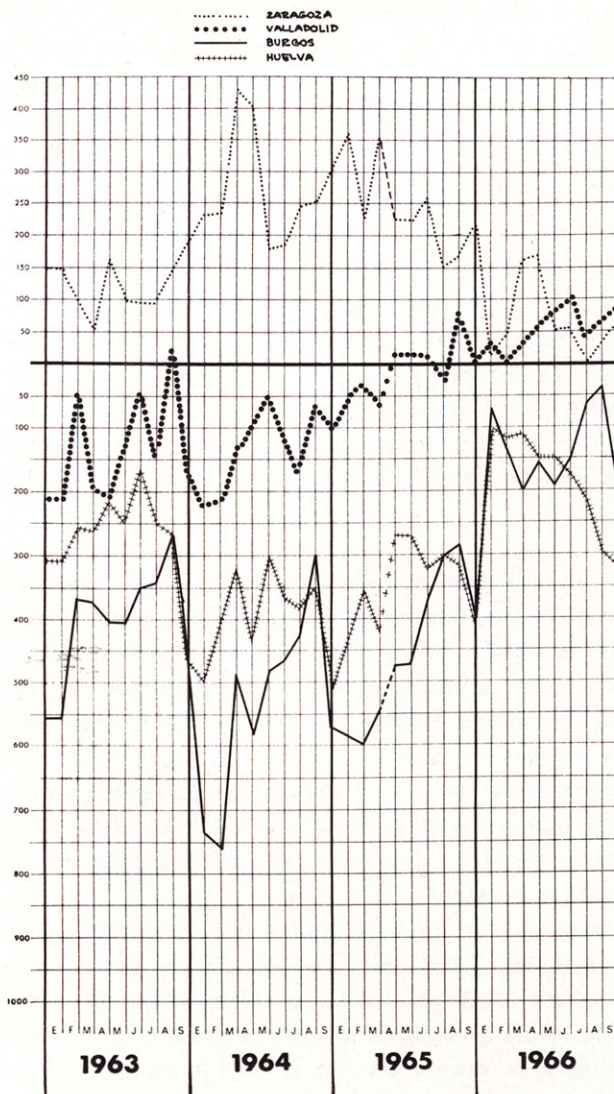


FIG. 3

nando al principio si fuese necesario) ciertas grandes capitales españolas susceptibles de convertirse en verdaderas metrópolis de equilibrio a escala nacional, cosa que ni Burgos, ni Huelva, ni Valladolid, ni Vigo es seguro que consigan. Más adelante razonamos esta opción; por ahora baste decir que el esfuerzo podía haber sido concentrado sobre Zaragoza, Sevilla, Valencia, Málaga y La Coruña e incluso sobre Murcia y Alicante.

Hemos realizado un gráfico (véase fig. 3) con el que hemos seguido mensualmente el saldo migratorio de cuatro provincias, cuyas capitales han sido elegidas como Polos. A su lado hemos colocado el saldo migratorio medio mensual (partiendo del supuesto irreal de que hubiese sido homogéneo) del período comprendido entre los años 1941-64. No se puede afirmar que Zaragoza y Valladolid hayan pasado a tener signo positivo gracias a la impulsión de los beneficios del Polo, pero sí se puede afirmar que en el caso de las provincias de Burgos y Huelva por ahora no se observa cambio significativo. Hay que hacer la reserva resultante del hecho probable siguiente: Tal vez los efectos de la designación como Polos se perciban con respecto a la migración intraprovincial, es decir, que la población se esté acumulando en la capital sin que ésta llegue a absorber todo el excedente migratorio provincial.

LA EMIGRACION Y EL TURISMO

En el Congreso de Barcelona, y en general en los escritos de la mayoría de los especialistas en demografía, urbanismo y planeamiento regional, parece dársele POCA IMPORTANCIA A LA INFLUENCIA DEL TURISMO EN LA LOCALIZACION DE LA POBLACION Y LA CREACION DE AREAS DE ATRACCION DEMOGRAFICA DE DESARROLLO FUTURO DOMINANTE

Este desarrollo turístico se ha implantado en las costas españolas, con preferencia en la Mediterránea. El restarle importancia a los emplazamientos turísticos de población procede, tal vez, del carácter estacional de la ocupación del espacio por parte de los turistas. Por nuestra parte creemos que esta ocupación estacional tenderá a alargarse y a convertirse tal vez en definitiva. Para ello nos basamos en una serie de consideraciones sociológicas que expondremos de manera esquemática y no exhaustiva en los siguientes puntos:

- El descubrimiento del mar y el sol como elementos de consumo codiciados, data de menos de un siglo.
- Se está produciendo en los países del centro y norte de Europa una nueva migración hacia el sol.
- Se está produciendo en la humanidad un "retorno cósmico" hacia el agua (particularmente el mar).
- Esta "vuelta a la naturaleza" y "aspiración" al estado "salvaje" es posible en las zonas mediterráneas.
- La huida de la civilización del trabajo alienado se realiza en el único tiempo libre "no alienado por el trabajo", es decir, las vacaciones, y hacia los espacios públicos, colectivos, no apropiados individualmente (por lo general): las playas y el mar. (Gracias al código Napoleón, las primeras, y al derecho marítimo internacional el segundo.)
- La entrada en la civilización de la Automación alargará el tiempo de no trabajo y de huida cósmica.
- La entrada en la civilización de la abundancia permitirá la disminución de los problemas de la escasez y de la necesidad. Como los europeos entrarán antes, dispondrán de

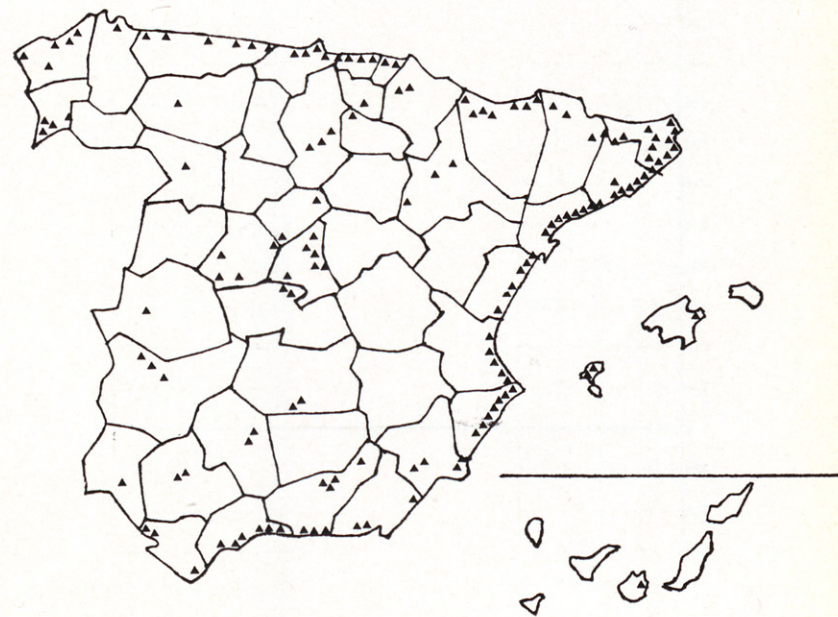


FIG. 4.—Mapa de Campings.

- posibilidades mayores de ocupar el Mediterráneo. De forma estacional, pero progresivamente alargada en el tiempo.)
- El incremento de las posibilidades de transporte aéreo (volumen y rapidez) impulsará la ocupación del Mediterráneo.
 - En unas primeras etapas la ocupación del Mediterráneo será hecha por los europeos del Centro y del Norte, y tal vez del Este, y con la entrada de España en la civilización industrial y urbana por los propios españoles, de los que sólo una minoría accede hoy a las playas.
 - En posteriores etapas los europeos tal vez abandonen las costas españolas, yendo hacia las costas africanas del Mediterráneo y del Atlántico. Ello estará en función de los precios y de la organización de vuelos Charter en aviones supersónicos de unas 300 plazas (S.S.T.).
 - La localización del lugar de residencia futura puede estar condicionada tanto por el lugar en que se trabaja como por el lugar en que se descansa.
 - La localización de gran número de actividades terciarias y cuaternarias tenderá a instalarse cerca de los lugares en

- que se descansa. Hay el precedente de la instalación del Centro de Investigaciones de I.B.M. en la Provenza Francesa, cerca del mar y de Niza. Otro precedente: el desarrollo económico y demográfico de U.S.A. está, en la actualidad, en California, no en Nueva York o en Chicago.
- El Mediterráneo español será uno de los recreos de Europa, el invernadero de los nórdicos; la California del Mercado Común.
- Los asentamientos turísticos provisionales tenderán a convertirse en permanentes. De *camping* espontáneo a *camping* organizado. De *camping* organizado a hoteles y chalets. De hoteles y chalets a conurbaciones costeras salpicadas de capitales concentradas. Este proceso convertirá al Mediterráneo español en una ciudad que se extenderá de Gerona a Huelva. Véase avance: Mapa de Campings (fig. 4).

Los anteriores puntos, que están muy condicionados por la invasión turística extranjera (Napoleón nunca puso a su nombre por medio de batallas tanta tierra española como los compradores extranjeros están poniendo a través de los notarios y registradores), pero independientemente de ésta, puede observarse que los propios españoles tienden a concentrarse en las provincias del Mediterráneo. Entre las escasas provincias con saldo migratorio positivo o con saldo negativo muy bajo están las de Alicante, Castellón, Valencia y Tarragona, cuya evolución exponemos en el siguiente gráfico (véase fig. 5):

Todo hace pensar que esta tendencia se acelerará en el futuro.

Estas son las principales consideraciones demográficas que podemos añadir al Congreso de Barcelona. Algunas serán sugestivas; otras, insuficientemente probadas; todas ellas interesadas en aportar algo a la gran mutación ecológica española. En nuestra opinión el paso del campo a la ciudad proseguirá y lo consideramos positivo e irreversible a corto plazo. Conviene ayudarlo, acelerarlo y organizarlo, medidas que van hacia adelante porque detrás casi siempre hay injusticia, subdesarrollo, opresión e ignorancia. El aire de la ciudad hace un poco más libre a la gente.

DIVISION REGIONAL ESPAÑOLA

Es éste un tema apenas tratado en el Congreso, a pesar de que en varias ocasiones se hizo referencia a los problemas de planeamiento regional. La gran mutación demográfica que España está experimentando plantea con urgencia una nueva reorganización económica y administrativa del país.

La dimensión de la provincia se ha quedado pequeña. La división provincial española fue calculada en una época en que los medios de locomoción permitían escasa y lenta movilidad. La actual división llamada de Javier de Burgos fue realizada en 1833. Tomó modelo de la división departamental francesa. Las provincias fueron a su vez divididas en partidos judiciales. Estos fueron colocados de forma que sus habitantes pudiesen desplazarse en el día a la cabeza de Partido.

En los dos casos anteriores se hizo una división territorial que ha resultado excelente y muy operativa durante un siglo. Para su tiempo el tamaño de cada provincia fue audazmente grande, si se tiene en cuenta la velocidad de los medios de locomoción de la

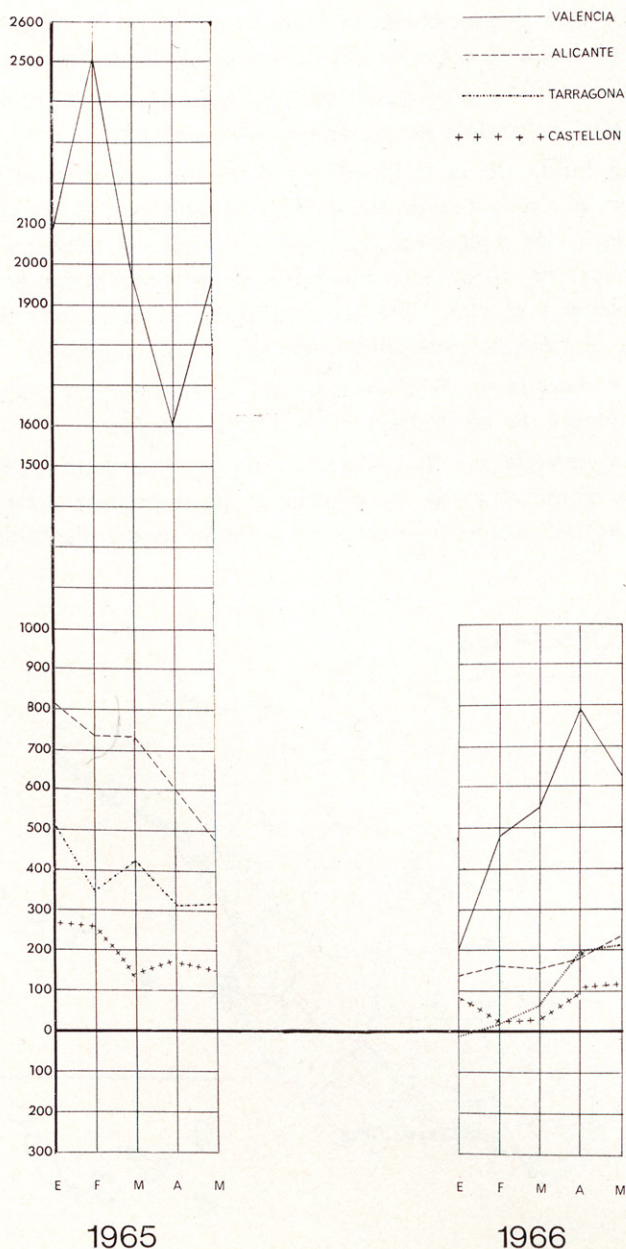


FIG. 5

época. Puede decirse que se adelantó a su tiempo. A partir de los años veinte el uso del ferrocarril y del automóvil permitió a los gobernadores de provincia el visitar cualquier pueblo de su jurisdicción, haciendo el viaje de ida y vuelta en el día.

La provincia fue la unidad administrativa, contable, estadística, etcétera. Hoy la unidad provincial se ha quedado pequeña y en muchos casos sin contenido específico. La población española se está concentrando en un número relativamente reducido de provincias. El nivel de renta de todas ellas es muy desigual, creando desequilibrios insolubles a escala provincial. La tendencia de concentración demográfica en ciertas provincias se acelera completamente por la pérdida demográfica de otras. Unas veinte capitales de provincia son incapaces de retener la emigración provincial, e incluso de mantener un nivel de servicios urbanos que pueda conservar un mínimo de vida urbana.

En la actualidad hay gran inquietud con respecto a las posibilidades de una reestructuración del país en regiones.

Diversos organismos se interesan por los aspectos teóricos, aunque por ahora exista poca conexión entre los distintos ministerios. Nosotros, aquí, vamos a resumir algunos de los intentos de planteamiento del problema.

Con vistas a una futura planificación regional, el Consejo Económico Sindical Nacional ha elaborado, a través de su Gabinete Técnico, un esquema de la división económica de España. Para ello han utilizado tres parámetros: a) El porcentaje de la población activa sobre la total. b) La densidad de población. c) La renta por habitante. Para determinar la región nodal han constituido agrupaciones de provincias según las rentas por habitante de las mismas, en torno a una provincia dominante de la región cuya renta se destaca de las circundantes que van decreciendo en sus valores de una forma gradual. Las líneas de demarcación regional son las antiguas delimitaciones provinciales, que han sido respetadas para una simplificación estadística.

Tras un primer análisis somero esta división (véase fig. 6) presenta ciertos aspectos negativos de tipo histórico; la separación de Lérida y de Alava de sus regiones históricas tradicionales parece algo arbitraria, ya que la provincia de Lérida es mucho más dependiente de Barcelona que de Zaragoza, y la provincia de Vitoria más dependiente de Bilbao que de Pamplona.

La región llamada Alto Ebro, que comprende Navarra, Vitoria y Logroño, aparece de un tamaño insuficiente para el mantenimiento de una capital regional adecuada.

El conservar Extremadura como región aislada parece inadecuada, pues agravaría los desequilibrios regionales actualmente existentes.

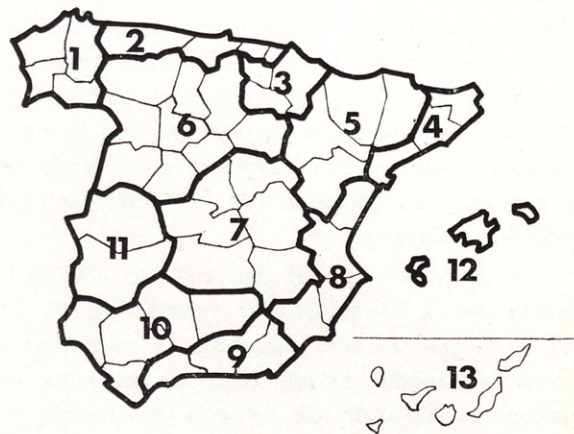
Este estudio incluye también otro modelo de divisiones regionales realizado por diversos Organismos de la Administración Central o por ciertos estudiosos. Analizaremos algunos de ellos que parezcan tener algunos aspectos positivos a retener en el futuro.

La división geográfica de la ponencia de "Localización geográfica de la actividad económica del Plan de Desarrollo Económico y Social" (véase fig. 7) plantea un número excesivo de regiones (once regiones). Separa Vitoria de las Vascongadas. Considera la provincia de Asturias como una región. Forma una región con Navarra, Vitoria y Logroño. Mantiene Extremadura como región aislada. Divide Andalucía en dos regiones, incorporando la pro-

CONSEJO ECONOMICO SINDICAL NACIONAL

FIG. 6

1. Noroeste.
2. Cantábrica.
3. Alto Ebro.
4. Nordeste.
5. Bajo Ebro.
6. Duero.
7. Central.
8. Levante.
9. Penibética.
10. Guadalquivir.
11. Extremadura.
12. Baleares.
13. Canarias.



PONENCIA DE "LOCALIZACION GEOGRAFICA DE LA ACTIVIDAD ECONOMICA" DEL PLAN DE DESARROLLO ECONOMICO Y SOCIAL

FIG. 7

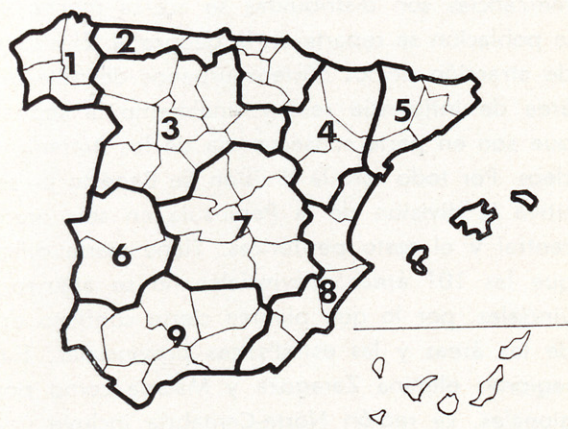
1. Galicia.
2. Asturias.
3. Cantábrico.
4. Alto Ebro.
5. Duero.
6. Aragón.
7. Cataluña.
8. Extremadura.
9. Submeseta Sur.
10. Levante.
11. Andalucía Occidental.
12. Andalucía Oriental.
13. Baleares.



REGIONES ECONOMICAS ESPAÑOLAS. I.N.I.—J. GONZALEZ PAZ

FIG. 8

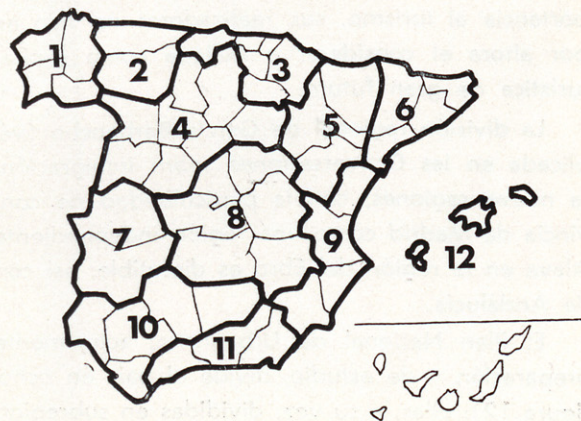
1. Galicia.
2. Cantábrico.
3. Duero.
4. Aragón.
5. Cataluña.
6. Extremadura.
7. Centro.
8. Levante.
9. Guadalquivir.



PERFILES ECONOMICOS DE LAS REGIONES ESPAÑOLAS. BANCO URQUIJO. JOSE LUIS SAMPEDRO Y OTROS

FIG. 9

1. Galicia.
2. Astur-Leonesa.
3. Norte-Ebro.
4. Duero.
5. Aragón.
6. Cataluña.
7. Extremadura.
8. Centro.
9. Levante.
10. Guadalquivir.
11. Sur.
12. Baleares.



vincia de Jaén a la Andalucía Oriental. Todas estas opciones son discutibles, ya que Vitoria forma parte integrante de las Vascongadas. Ya que es dudoso que Asturias pueda mantener el rango de una región. Ya que Extremadura, como región aislada, acentuaría los desequilibrios regionales. Ya que la mayor parte de la provincia de Jaén parece integrarse en el Valle del Río Guadalquivir y está más en conexión con la Andalucía Occidental que con la Andalucía Oriental.

La división regional del Instituto Nacional de Industria realizada por J. González Paz (véase fig. 8), crea diez regiones. En ella aparece como discutible la consideración de Extremadura como una región aislada, dado su constante saldo migratorio negativo. La inclusión de Almería en Levante parece no tener en cuenta las difíciles comunicaciones entre sí. La separación de Navarra y Logroño de la región del Ebro condena a toda la agricultura de regadío de ambas regiones a un aislamiento artificial. El mantenimiento de Andalucía como una sola región es ignorar la clara diferenciación existente entre la parte occidental y la oriental.

Los perfiles económicos de la región española (Banco Urquijo, estudio realizado por José Luis Sampedro y otros—véase fig. 9—) tienen, urbanísticamente, gran interés, aunque tal vez el número de regiones sea excesivo. La unión de León a Asturias presenta dificultades de comunicaciones. La consideración de Extremadura como región aislada adolece de los defectos ya presentados.

La división regional realizada por el *Anuario del Mercado Español: Banesto* (véase fig. 10) merece especial atención por la estrecha conexión existente entre la vida comercial y la vida urbana. En todo momento las objeciones realizadas a las divisiones regionales anteriores lo han sido pensando en los aspectos urbanísticos de una regionalización de España. La forma en que las mercancías son distribuidas se acerca mucho a la forma en que la población se reparte en la geografía. El alcance de la intensidad de atracción de los núcleos urbanos delimita el área comercial, el área de influencia real y finalmente la separación de regiones, que son en parte consecuencia de los *hinterlands* de aquellos núcleos. Por todo esto la división de Banesto presenta interés. Es positiva la división de la Península en seis grandes regiones, una central y el resto periféricas. Tiene cierta dificultad el hecho de que las 101 áreas provinciales no se atienen a los límites provinciales, por lo que plantea cierto conflicto entre las estadísticas de las áreas y las estadísticas provinciales. Esta división en seis regiones elimina Zaragoza y Málaga como posibles capitales regionales. La región Norte-Cantabria incluye una serie de provincias que forma una región muy sugestiva, con una capitalidad en Bilbao. A pesar de que el informe Banesto del 66 da gran importancia al turismo, sus realizadores no han estimado necesario por ahora el considerar a Málaga como capital de una región turística de gran futuro.

La división regional de García Barbancho (véase fig. 11), publicada en las *Conversaciones sobre inmigración interior*, presenta nueve regiones, con la particularidad de considerar a la provincia de Madrid como una región independiente. La inclusión de Alava en la región del Ebro es discutible, así como la no división de Andalucía.

El Plan Nacional de Urbanismo, actualmente en período de preparación y de estudio, divide el país en ocho regiones (véase figura 12); ellas, a su vez, divididas en subregiones. Establece dos



FIG. 10

1. Noroeste.
2. Norte-Cantabria.
3. Nordeste.
4. Centro o interior
5. Levante.
6. Bética.
7. Palears.
8. Canarias.

REGIONES SEGUN GARCIA BARBANCHO

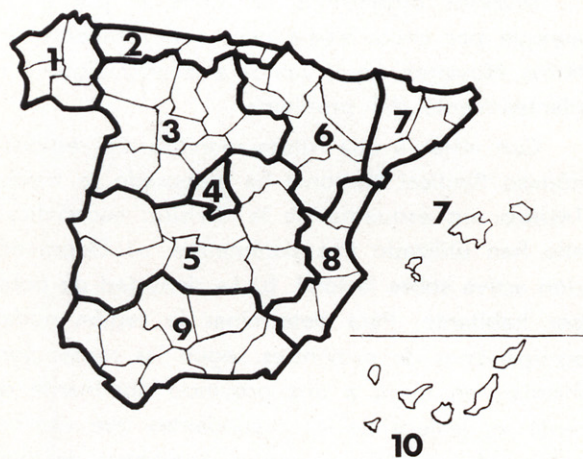


FIG. 11

1. Galicia.
2. Cantábrico.
3. Duero.
4. Madrid.
5. Tajo-Guadiana.
6. Ebro.
7. Nordeste.
8. Levante.
9. Andalucía.
10. Canarias.

PLAN NACIONAL DE URBANISMO (EN ELABORACION)

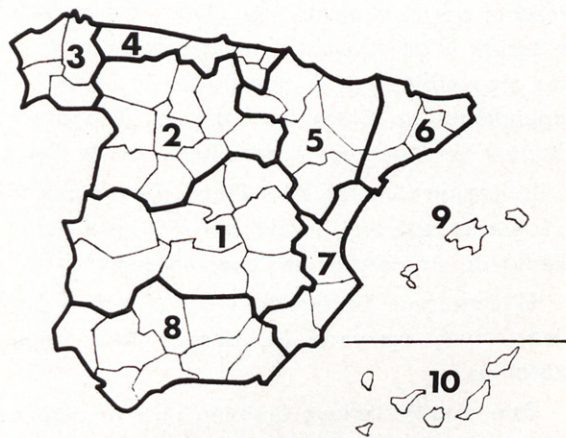


FIG. 12

1. Central.
2. Duero.
3. Galicia.
4. Norte.
5. Ebro.
6. Cataluña.
7. Levante.
8. Andalucía.
9. Baleares.
10. Canarias.

regiones centrales (Duero y Centro) y el resto de las regiones periféricas. Incluye Jaén en Andalucía Oriental, hecho ya comentado anteriormente. Esta división tiene extraordinario interés, aunque tal vez no va lo suficientemente lejos para aceptar la existencia de una sola región central que incluya el Duero y siete regiones periféricas.

Nuestra división regional española (véase fig. 13) comprende de ocho regiones peninsulares: Central, Cantábrico, Ebro, Catalu-

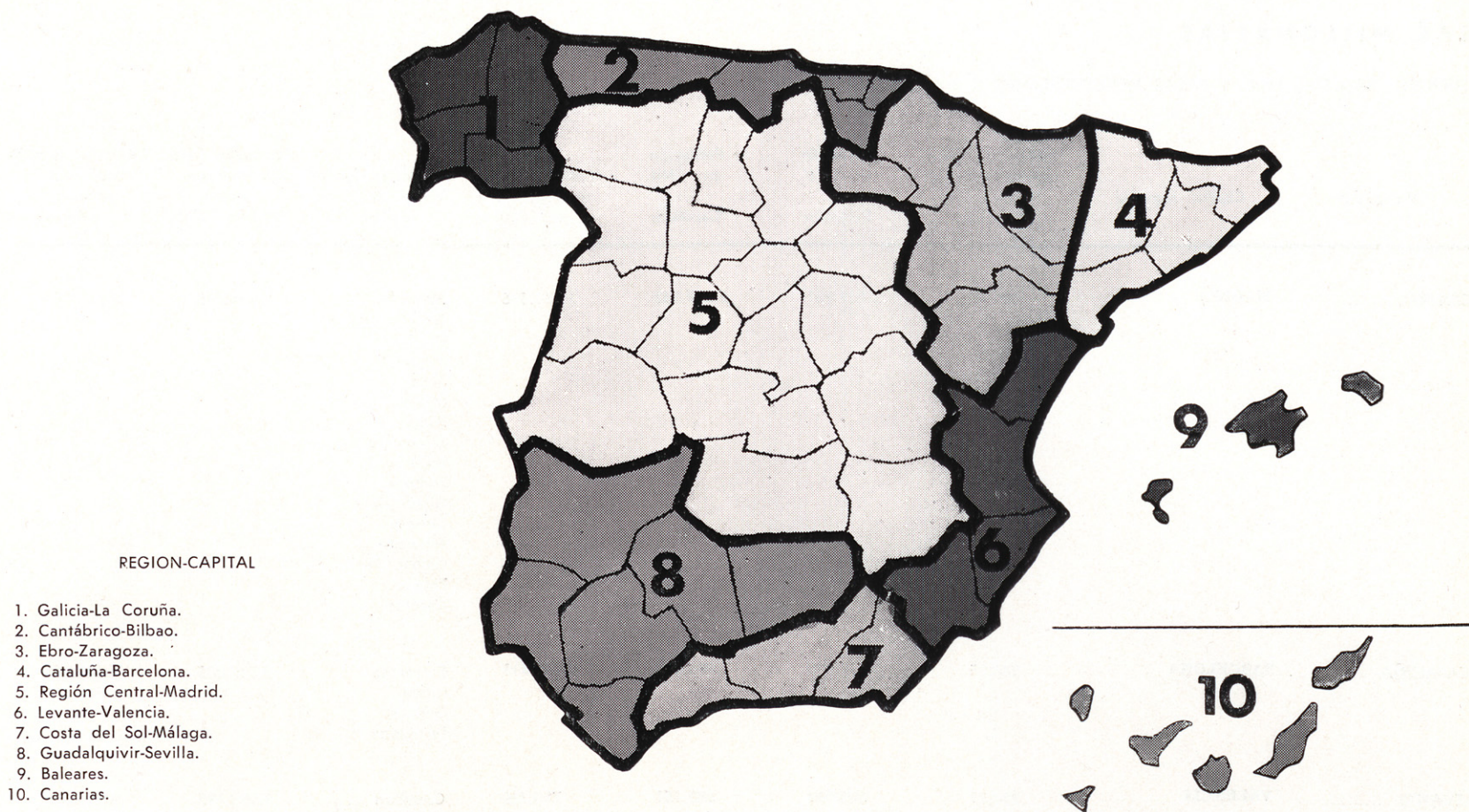


FIG. 13

ña, Levante, Costa del Sol, Guadalquivir y Galicia. Y dos regiones insulares: Baleares y Canarias.

Los criterios seguidos para la delimitación de nuestras regiones son opuestos totalmente a los seguidos por todas las demás divisiones regionales comentadas, excepto la de Banesto y la del Plan Nacional de Urbanismo en estudio.

Por lo general la región es delimitada a partir de caracteres geográficos o económicos, pero estos últimos influyen predominantemente en la actividad del sector agrícola (calidades de suelo, lluvia) o industrial (grado de desarrollo, especificidad industrial preponderante, etc.). En otros casos la división se hace a partir del nivel alcanzado por las rentas provinciales. Todas las anteriores divisiones se interesan a delimitar la región de manera homogénea, y posteriormente buscan una capitalidad a la región. Parten del supuesto metodológico de que la región segrega la ciudad. Nosotros partimos del su contrario dialéctico, es decir, que la ciudad segrega su región. Probablemente ambos postulados son falsos y verdaderos a la vez si son considerados de manera historicista. En un principio la ciudad surge como el punto en que se realizan los intercambios regionales e interregionales, como el punto en el que confluyen los caminos o cruces de ríos, etc. Es el "lugar mercado" perfectamente definido por Max Weber. Posteriormente, y a medida en que la ciudad se va afianzando, comienza a segregar sus propias funciones y a medida que éstas se vuelven más especializadas, mayor es el área de su influencia.

Con la aceleración y multiplicación de los medios de transporte, el proceso de ampliación del área de influencia de la ciudad se extiende y se superpone a las áreas de influencia de otras ciudades menores que no pueden ofrecer una serie de funciones "escasas" "muy especializadas", etc.

La multiplicidad de funciones de una ciudad crece en relación con factores múltiples de los que los más importantes son el número de habitantes, la diversidad de la estructura de la producción y de los servicios, y el grado de desarrollo de las fuerzas productivas.

Sobre todo el primer factor genera, al menos en España, su propia región, por desencadenar tarde o temprano la industrialización y el crecimiento económico (caso de Madrid, Sevilla, Valencia) y proceder al "vaciado" de otras zonas del país. El caso contrario también ocurre y es más conocido: la acumulación de la población en las zonas de alto desarrollo de las fuerzas productivas (caso de Barcelona y país vasco).

Como las grandes aglomeraciones urbanas adquieren el poder generador de su propia vida urbana, al multiplicar sus funciones, y como el proceso de urbanización progresiva del país se registra con la mayor intensidad en las grandes ciudades hemos tratado de seleccionar las urbes que más posibilidades tienen de alcanzar elevado número de habitantes, elevada renta y alta complejidad funcional, sobre todo en el sector servicios, de forma que por sí mismas se erijan en posibles capitales regionales susceptibles de

LAS MILLONARIAS

FUENTES: BANESTO, I.N.E. Y AREAS METROPOLITANAS Y ELABORACION PROPIA

Región	Capital regional	Indice de crecimiento 1900-1960 — Capitales	Población en 1960 — Capitales	Población en 1964 — Capitales	Población áreas metropolitanas en 1960	Provincias dependientes de la capital	Población áreas de mercado — Banesto 1965	Población aproximada región potencial en 1964
CENTRAL	MADRID	391,98	2.259.931	2.558.583	2.351.566	Madrid León Palencia Burgos Soria Segovia Avila Salamanca Valladolid Zamora Guadalajara Cuenca Albacete Ciudad Real Toledo Cáceres	2.925.205	8.200.000
CATALUÑA	BARCELONA	286,35	1.557.863	1.696.008	2.250.411	Barcelona Lérida Gerona Tarragona	2.517.805	4.400.000
LEVANTE	VALENCIA	236,51	505.066	583.151	710.260	Castellón Valencia Alicante Murcia	1.194.195	3.500.000
GUADALQUIVIR	SEVILLA	298,22	442.300	531.571	581.740	Sevilla Huelva Cádiz Córdoba Jaén Badajoz	1.472.959	4.900.000
CANTABRICO	BILBAO	299,03	297.942	350.884	549.619	Vizcaya Guipúzcoa Alava Santander Oviedo	838.207	3.000.000
EBRO	ZARAGOZA	322,17	326.316	377.412	326.000	Zaragoza Huesca Teruel Navarra Logroño	639.821	1.700.000
COSTA DEL SOL	MÁLAGA	219,42	301.048	324.949	301.048	Málaga Granada Almería	596.228	1.900.000
TOTAL MILLONARIAS ...		2.053,68	5.690.466	6.422.558	7.070.644		10.184.380	
GALICIA	LA CORUÑA	331,07	177.502	182.212	177.502	La Coruña Lugo Orense Pontevedra	483.326	2.600.000
TOTAL CAPITALS REGIONALES		2.384,75	5.867.968	6.604.770	7.248.146		10.667.706	

En la página siguiente vista aérea del centro de Madrid.



ser impulsadas administrativamente (véase cuadro "Las millonarias").

Esto se aproxima a la teoría de las metrópolis de equilibrio y polarización regional, pero en nuestro caso nos hemos ocupado del análisis de las ciudades mayores, por creer que este tipo de ciudades ofrece más ventajas para capital regional que ningún otro.

Nuestra opción de seleccionar las ciudades que Ahutreu llama "completas" y que nosotros llamaremos "totales o millonarias" parte de la convicción de que las grandes ciudades reúnen más ventajas de todo tipo que las pequeñas ciudades.

Esta opción es relativamente subjetiva, pues es muy poco científico lo hasta ahora estudiado sobre el tamaño óptimo de la ciudad. Este aparece a lo largo de la historia como creciente, por lo que nos parece arriesgado incluso el tratar de fijar una cifra. No debemos incurrir en el antihistoricismo de los estudiosos anteriores sobre el óptimo de la ciudad que afirmaron siempre como óptimo el tamaño de la ciudad existente en el momento, o, lo que es más retrógrado, el tamaño de la ciudad en que pasaron la infancia.

DEFENSA DE LA GRAN CIUDAD

NO HAY OPTIMO URBANO, al menos por ahora.

LAS AREAS URBANAS MAS GRANDES DEL MUNDO SE SIGUEN AMPLIANDO EN EXTENSION.

NO HAY CRITERIOS OBJETIVOS PARA MEDIR LA CONGESTION DE LA VIDA URBANA.

NO DEBE CONFUNDIRSE GRAN CIUDAD CON CAOS URBANO; este último es consecuencia de la escasez de la energía dedicada al urbanismo. (Humana o financiera.)

LA GRAN CIUDAD ES LA LIBERTAD. (Entendiendo por libertad lo opuesto a necesidad, es decir, la posibilidad de elegir entre lo abundante.)

TODAS LAS TENDENCIAS ACTUALES PARECEN INDICAR UN FUTURO CRECIMIENTO DE LAS GRANDES CIUDADES.

CONSIDERAMOS LA GRAN CIUDAD ALREDEDOR DE UN MINIMO DE UN MILLON DE HABITANTES. (Primer Grupo en la Clasificación de Ahutreu. Primer Grupo en la Clasificación del CREDOC.)

EL AREA DE INFLUENCIA DE LA GRAN CIUDAD DEPENDE DE LA INTENSIDAD DE LAS FUNCIONES QUE GARANTICE.

C U A D R O I I

AREAS DE MERCADO 1965. FUENTE: BANESTO

	Extensión de las áreas en Km ²	Población de las áreas	Coficiente de concentración de la población de las áreas	Habitantes por Km ²	Cuota de mercado	Indice de la cuota de mercado "per capita"	Total de Km. de carretera	Densidad de carretera por 100 Km ² — Kms.
MADRID	19.285,54	2.925.205	0,823	151	13.974	1,44	5.613	29,1
BARCELONA	3.263,68	2.517.805	0,879	771	13.826	1,63	1.447	44,3
VALENCIA	8.516,91	1.194.155	0,663	140	4.531	1,16	1.934	22,7
SEVILLA	21.042,63	1.472.959	0,633	69	4.753	0,98	4.487	21,3
BILBAO	4.465,92	838.207	0,664	187	4.143	1,50	1.828	40,9
ZARAGOZA	17.451,99	639.821	0,619	36	2.720	1,29	3.501	20,0
MALAGA	3.957,54	596.228	0,665	151	1.552	0,79	1.133	28,6
LA CORUÑA	3.931,42	483.326	0,415	123	989	0,62	1.517	38,5
VALLADOLID	8.356,65	362.898	0,537	43	1.022	0,86	2.649	31,6
OVIEDO	8.878,77	672.198	0,299	75	1.723	0,78	2.671	30,0
AVILES	320,46	98.036	0,425	31	257	0,80	280	87,5
GIJON	717,05	174.436	0,658	243	664	1,16	410	57,2
TOTAL OVIEDO	9.916,28	944.670	(0,460)	71	3.644	(0,81)	3.361	(58,5)
MURCIA	9.438,94	671.619	0,432	114	1.787	0,81	2.100	22,2
ALICANTE	3.193,02	363.221	0,617	185	1.534	1,28	1.155	36,1
ELCHE	719,86	133.388	0,580	122	442	1,01	294	40,8
CARTAGENA	1.428,00	173.738	0,513		448	0,78	557	39,0
TOTAL MURCIA	14.779,82	1.341.966	—	—	4.221	0,97	4.106	34,5
INDICES TOTALES (*) (**)	77.984,21	(1.454.911) 10.184.38			45.499	(1,25) 8,79	(2.849) 19.943	(23,7) 166,0

(1) Índice 1.º Aplicable para artículos de uso común y bajo coste unitario.

(2) Índice 2.º Válido para artículos de tipo medio.

(3) Índice 3.º Concebido para artículos especializados y de alto coste unitario.

(4) Hay que tener en cuenta que el consumo de energía depende en parte del clima de la provincia.

(5) Habiéndose referido a 100.000 unidades el total nacional de todas las series seleccionadas como representativas de la riqueza activa, este índice expresa la parte con que cada área contribuye a esta cifra.

EL AREA DE INFLUENCIA DE UNA GRAN CIUDAD DEPENDE DE LA ESPECIFICIDAD (RAREZA) DE LAS FUNCIONES QUE GARANTICE (A. Piater).

LA GRAN CIUDAD VA AMPLIANDO Y DELIMITANDO SU PROPIA ZONA DE INFLUENCIA A MEDIDA QUE AUMENTA SU TAMAÑO.

SERIA CONVENIENTE QUE ESPAÑA TUVIESE, PARA PODER MANTENERSE A RANGO EUROPEO, DOS CIUDADES "MUNDIALES" (CINCO MILLONES DE HABITANTES O MAS).

SERIA CONVENIENTE QUE ESPAÑA TUVIESE VARIAS CIUDADES "EUROPEAS" (ALREDEDOR DE 1.000.000 DE HABITANTES).

SERIA CONVENIENTE QUE ESPAÑA TUVIESE UNA CAPITAL NACIONAL que pueda atender a las funciones que las capitales regionales no alcanzasen a cubrir.

LAS CAPITALES REGIONALES POTENCIALES INCORPORARAN SU REGION A EUROPA (cualquier punto de la región estaría a un máximo de tres horas de distancia del aeropuerto de la capital regional).

EL MANTENIMIENTO DEL ANTICUADO CONCEPTO DE PROVINCIA POR MEDIO DE LA INSTALACION DE TODOS LOS SERVI-

CIOS ADMINISTRATIVOS ESTA DISPERSANDO EL ESFUERZO DE CONCENTRACION DE LA POBLACION ESPAÑOLA EN GRANDES CAPITALES REGIONALES.

LA GRAN CIUDAD PERMITE LA MAXIMA DIVERSIDAD DE ACTIVIDADES.

EL MANTENIMIENTO DEL RITMO DE CRECIMIENTO DE LAS GRANDES CIUDADES ESTA EN RELACION DIRECTA DE LA DIVERSIDAD DE ACTIVIDADES (City and Suburb by Benjamín Chinitz. Printice Hall, 1964).

LA DENSIDAD DE LA REGION POLARIZADA EN CIUDADES SITUADAS A DIFERENTES NIVELES Y EN POBLACION RURAL AL NIVEL INFERIOR, DETERMINA LA IMPORTANCIA DEL ESPACIO POLARIZADO (A. Piater).

SELECCION DE LAS CAPITALES REGIONALES

Para elegir por eliminación aquellas de las capitales españolas susceptibles de alcanzar en los próximos cuarenta años el millón de habitantes y garantizar las funciones de capital regional, hemos utilizado la excelente documentación proporcionada por el Anua-

Total de Km. de FF. CC.	Densidad de FF. CC. por 100 Km ² — Kms.	Clasificación del índice de capacidad de compra provincial			Consumos energéticos provinciales (en miles de unidades TEC) (4)	Clasificación áreas según cuotas de riqueza activa (5)	Clasificación de las áreas según nivel de desarrollo (6)	Índice turístico (en unidades sobre base nacional = 100.000)
		Índice 1.º (1)	Índice 2.º (2)	Índice 3.º (3)				
770	4,0	14,03	16,40	17,90	2.862,1	16.164,9	168,1	15.687,7
262	8,0	13,58	16,08	18,43	4.314,5	14.471,8	174,9	10.984,4
430	5,0	4,52	4,96	5,08	2.409,1	4.033,2	102,8	1.701,5
605	2,9	3,49	3,18	2,88	917,2	3.034,4	62,7	2.342,2
524	11,7	2,82	3,26	3,47	5.139,3	3.171,4	115,1	1.010,1
669	3,8	2,09	2,22	2,16	978,7	2.391,5	113,7	1.236,8
166	4,1	2,62	2,40	2,20	376,5	2.910,6	148,5	7.222,0
119	3,0	2,13	1,82	1,57	808,6	995,9	62,7	740,8
387	4,6	0,96	0,95	0,90	515,0	920,6	77,2	463,7
385	4,3	2,42	2,43	2,23	9.105,4	1.315,1	59,5	560,8
72	22,5	—	—	—	—	294,6	91,5	122,3
44	6,1	—	—	—	—	653,1	113,9	438,8
501	—	—	—	—	9.105,4	2.262,8	(88,3)	1.121,9
327	3,5	2,16	1,80	1,64	836,4	1.110,7	50,3	567,0
206	6,4	2,51	2,36	2,36	446,0	1.532,2	128,4	2.617,2
59	8,2	—	—	—	—	339,6	77,5	206,8
42	2,9	—	—	—	—	433,6	76,0	298,9
634	21,0	4,57	4,16	4,00	1.292,4	3.416,1	(83,0)	3.689,9
(489)	(5,6)	(6,16)	(6,50)	(7,44)	(2.428,4)	(6.596,8)	(126,5)	(5.740,6)
3.426	39,5	43,15	48,50	52,12	16.997	46.177,8	885,9	40.184,7

(6) Considerando 100 el nivel medio nacional, el correspondiente a cada una de las áreas viene expresado por la relación entre su cuota de riqueza activa y el índice de su población total, con cifras mayores o menores de la centena, según que los niveles sean más altos o más bajos que el medio nacional (1963).

(*) Comprende las áreas de las siete millonarias.

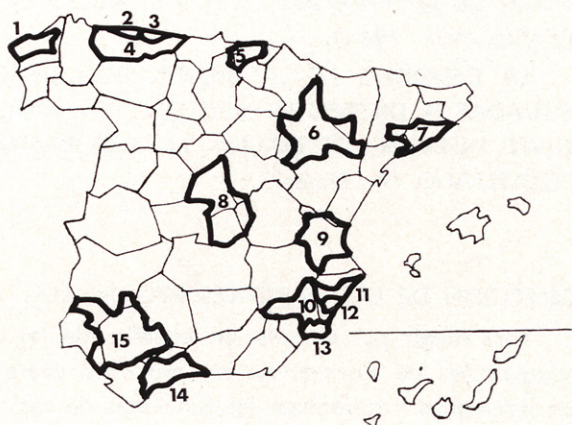
(**) Las cifras superiores son los índices y promedios.

rio del Mercado Español 1965, de Banesto, estimando que para nuestra preocupación urbanística los datos más ricos y operativos son los relativos a la estructura de los servicios (comercio, educación, etc.). La excelente información acumulada con respecto

AREAS DE MERCADO DE LAS CAPITALS REGIONALES POTENCIALES. BANESTO, 1965

FIG. 14

1. La Coruña.
2. Avilés.
3. Gijón.
4. Oviedo.
5. Bilbao.
6. Zaragoza.
7. Barcelona.
8. Madrid.
9. Valencia.
10. Murcia.
11. Alicante.
12. Elche.
13. Cartagena.
14. Málaga.
15. Sevilla.



a las 101 áreas comerciales nos ha servido de base para una explotación urbanística de las mismas.

Hemos elaborado primeramente un cuadro en el que se han seleccionado las principales áreas comerciales por orden decreciente. De este primer cuadro hemos sacado varias observaciones:

- 1.^a La no viabilidad de Valladolid como capital regional.
- 2.^a La posible aparición de una capital regional en el Norte formada por Oviedo-Avilés-Gijón.
- 3.^a La posible aparición de una posible capital regional en el Levante formada por Murcia-Alicante (véase cuadro II).

C U A D R O I I I

LUGAR QUE OCUPAN ENTRE LAS 101 AREAS COMERCIALES

	Según la extensión de las áreas	Según volumen de la población	Según coeficiente de concentración de la población	Según cuota de mercado	Según índice cuota de mercado "per capita"
MADRID	2	1	3	1	8
BARCELONA	54	2	1	2	4
VALENCIA	22	4	14	4	19
SEVILLA	1	3	21	3	35
BILBAO	41	5	13	5	6
ZARAGOZA	4	10	22	6	11
MALAGA	45	11	12	12	49
LA CORUÑA	47	13	77	23	84
VALLADOLID	24	26	43	20	41
OVIEDO (1)	20	8	93	10	53
AVILES (1)	98	74	75	75	46
GIJON (1)	90	52	16	39	17
MURCIA (1)	18	9	72	9	45
ALICANTE (1)	55	25	23	13	12
ELCHE (1)	89	65	30	53	30
CARTAGENA (1)	76	53	49	52	51

(1) Sumando las áreas y dividiendo por el número de ellas. Después se intercalan en las clasificaciones.

De este cuadro hemos sacado también algún hecho de gran importancia para valorar el interés que ha de tener la progresiva concentración de la población española en ciertas regiones y la polarización de estas regiones en ciertas capitales. He aquí algunos datos:

P o b l a c i ó n	Total siete millonarias	Siete más La Coruña
Población total de las áreas	10.184.380	10.667.706
Cuota de mercado (1)	45.499	46.488
Total km. de carretera	19.943	21.460
Total km. de ferrocarril	3.426	5.545
Cuota de riqueza activa (2)	46.177,8	47.173,7
Índice turístico (3)	40.184,7	40.925,5

(1) (2) (3) En los tres casos el total del país se compone de 100.000 unidades. Es decir, que las siete millonarias suponen un tercio de la población de España y casi la mitad de la cuota de riqueza activa, cuota de mercado, índice turístico. (Todos estos índices han sido elaborados por Banesto en 1965.)

Según el cuadro que resume las características demográficas de las capitales regionales podemos comentar las regiones que cada una de ellas es susceptible de polarizar (fig. 14).

Para la región Central estimamos que Madrid es la única gran capital suficiente para ambas Castillas; incluye incluso hasta Albacete y Cáceres. Si sigue su crecimiento, éste impedirá la aparición de otras metrópolis regionales. Al principio de la investigación Valladolid apareció como una capital regional potencial; pero a medida que fuimos analizando diversos índices esta capitalidad fue apareciendo como más dudosa y finalmente creímos oportuno suponer que el desarrollo de Madrid impediría el gran desarrollo de Valladolid, a la vez que lo impulsaría, pero que la gran capitalidad permanecería en Madrid. El área de Valladolid tiene una escasa densidad de población, y la capital insuficiente volumen. Con respecto a los siguientes índices ocupan los siguientes puestos entre las 101 áreas comerciales españolas:

VALLADOLID

- Según volumen de su población: 26 lugar.
 Según coeficiente de concentración de la población: 43 lugar.
 Según cuota de mercado: 20 lugar.
 Según índice de cuota de mercado *per capita*: 41 lugar.
 Según densidad de carretera por 100 kilómetros cuadrados:
 33 lugar.
 Según densidad de ferrocarril por 100 kilómetros cuadrados:
 28 lugar.
 Según cuota de riqueza activa: 24 lugar.
 Según nivel de desarrollo: 45 lugar.

Todos estos índices nos hicieron desistir de la consideración de Valladolid como una posible capital regional futura. Nos llevó consigo el incorporar la región de Valladolid a la de Madrid y de toda la región del Duero. Ello crea una gigantesca región central por su extensión y por su número de habitantes. Este último concepto tal vez tenga signo negativo en los próximos veinticinco años, es decir, que la población de la región disminuya en números absolutos porque Madrid no haya podido absorber todos los saldos migratorios negativos de los servicios que polariza.

La región de Cataluña parece tener unidad histórica y económica y ha sido conservada intacta.

La región de Levante incorpora la provincia de Murcia. Esta región tiene futuro tanto industrial como turístico.

La región del Guadalquivir incorpora a Badajoz. Es una región con un índice de fertilidad demográfica elevado.

La región del Cantábrico incluye a Oviedo, aunque ésta pueda ser objeto de estudio más detenido, ya que presenta ciertas posibilidades de convertirse en una región propia y viable.

La región del Ebro incluye a Navarra y Logroño. Esto plantea problemas de dos tipos:

- 1.º El referente a la autonomía administrativa de Navarra; y
- 2.º La inclusión de Navarra y Logroño en esta región y no en la región Cantábrica, como lo hacen otros autores.

En el caso de Navarra aparecen dos zonas claramente definidas que se incorporan a dos regiones bien determinadas. La zona que comprende la comarca de Tudela, con los regadíos del Ebro y el Aragón, se incorpora económicamente a Zaragoza; el área del Norte de Tafalla parece incorporarse a la industria de las Vascongadas. En el caso de la provincia de Logroño ocurre algo parecido con la región de regadíos del Ebro a partir de Calahorra, que se incorpora a Zaragoza, mientras que el área de la capital riojana pudiera incorporarse a Bilbao. El hecho de que hayamos incorporado Navarra y Logroño a la región del Ebro debe ser objeto de estudios más precisos. En cualquier caso la región del Ebro, polarizada en Zaragoza, necesita de la aportación de estas dos provincias para poder llegar a la categoría de capital regional, ya que esta región no es seguro que pueda ser viable y supere la fuerza de atracción de Bilbao, Barcelona y Madrid.

La región de la Costa del Sol, capitalizada en Málaga, la estimamos oportuna suponiendo que el hecho turístico creciente será irreversible. Málaga puede impulsar Granada y Almería, esta última necesitada de unas mejores comunicaciones costeras. Esta región, al igual que Zaragoza, presenta dificultades de viabilidad. El volumen de su población no es lo suficientemente grande como para garantizar que en el futuro puedan desarrollar las funciones inherentes a una gran capital europea.

La región de Galicia, capitalizada en La Coruña, tiene peculiaridades propias y un carácter casi insular que la definen. Siendo el saldo migratorio de la región negativo no incluimos a La Coruña entre "las millonarias", a pesar de que deba tener el grado de capital regional.

Las regiones de Baleares y de Canarias tienen personalidad propia y no nos hemos interesado a su estudio.

Quedan dos conjuntos de áreas comerciales que hemos considerado con atención: Alicante-Elche-Murcia-Cartagena, en el Levante, y Oviedo-Avilés-Gijón, en el Cantábrico. Aunque por ahora no hemos considerado oportuno el constituir las en región por considerar que nuestros conocimientos actuales nos impiden tomar una

Según total Km. de carretera	Según densidad de carretera = por 100 Km ²	Según total Km. de ferrocarril	Según densidad ferrocarril por 100 Km ²	Según cuota de riqueza activa	Según nivel de desarrollo	Según índice turístico
1	45	1	40	1	8	1
36	9	21	9	2	7	3
25	71	6	23	4	23	11
2	78	3	60	6	63	10
26	13	5	3	5	16	13
6	84	2	44	8	19	12
42	47	34	39	7	11	4
33	20	53	56	22	62	
11	33	8	28	24	45	
10	41	9	32	17	68	
87	1	68	2	64	29	34
78	4	82	17	32	18	
22	75	14	49	20	82	
41	26	28	15	13	15	39
86	14	77	7	58	44	9
71	19	84	58	48	48	



decisión suficientemente documentada, es posible que en su día deban ser objeto de estudio detenido.

Hemos sumado sus efectivos y calculado el puesto que ocuparían entre las áreas comerciales españolas si llegasen a constituir una conurbación en el futuro. Los lugares que ocupan las sitúan entre las primeras áreas españolas (véase cuadro 3).

CONSIDERACION ESPECIAL DE LAS CAPITALES REGIONALES POTENCIALES

Como nuestro interés en la división regional se centra sobre todo en los aspectos urbanísticos, no nos interesa tanto insistir en el hecho de si las provincias incluidas en cada región son las óptimas o no, como en la consideración de las características que pueden reunir las capitales regionales "millonarias" potenciales. Hemos eliminado de este epíteto La Coruña, Palma y Las Palmas, por sus especiales situaciones geográficas, climáticas y demográficas, datos que requieren un tratamiento teórico especial.

El trato de excepción que damos a las millonarias se debe a nuestra opción inicial de estimar que deben ser propulsadas, pues ello tiene múltiples ventajas de todo tipo. En una primera aproximación exponemos las ventajas de comunicaciones, administración, cultura, sanidad, deportes, etc., de estas ciudades potencialmente grandes y apuntaremos además algunas de sus dificultades.

LAS COMUNICACIONES

Transportes aéreos: transporte de ciertas mercancías por avión para productos de poco peso, alto valor y de difícil conservación (flores, mariscos). Es una tendencia generalizada y creciente el empleo de este medio de transporte para gran diversidad de mercancías. Orly tiene actualmente 70 aviones de carga semanales.

El transporte aéreo de pasajeros requiere un mínimo de vuelos diarios para que un aeropuerto permanezca abierto al tráfico. La ventaja de las millonarias es que su tamaño, paralelo al crecimiento de la renta por habitante, permitirá las múltiples conexiones diarias entre ellas, pudiendo mantener un aeropuerto regional constantemente abierto. Estos aeropuertos regionales, durante los meses de verano, se convierten en aeropuertos europeos y en ciertos casos transatlánticos.

Hay que tener en cuenta que se avecina una gran revolución en el transporte aéreo. La democratización del avión. La aparición de grandes aviones de 300 plazas para servicios interiores es un hecho cierto en los próximos años. Los rusos hace años que se orientan hacia este tipo de transporte interior. Los laboratorios americanos y europeos (proyecto concorde) están lanzados en una carrera contra reloj.

Esta tendencia al uso del avión entre capitales regionales interiores no es ciencia-ficción, sino que está ya como hecho futurible durante los meses de verano.

En la página anterior vista aérea parcial de Barcelona.

VUELOS INTERIORES (VERANO 1966)

Madrid-Barcelona	11 diarios
Madrid-Málaga	8 "
Madrid-Sevilla	8 "
Madrid-Valencia	6 "
Madrid-La Coruña	1 diario (Santiago o Vigo)
Madrid-Alicante	1 "
Barcelona-Valencia	4 diarios
Barcelona-Sevilla	1 diario
Barcelona-Bilbao	3 vuelos semanales

De este cuadro se puede deducir que la única millonaria no servida por aeropuerto (a pesar de disponer de instalaciones excelentes) es Zaragoza. Esto se debe a tres factores: la proximidad

LINEAS FERROVIARIAS

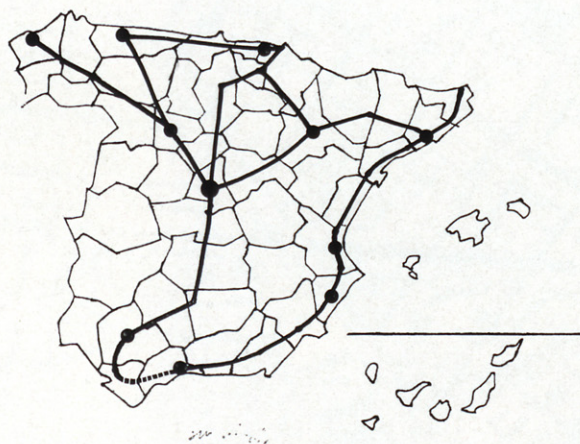


FIG. 15

de Barcelona y Madrid, el tamaño por ahora insuficiente de Zaragoza y la escasa importancia turística. Hasta hace unos años hubo vuelos Madrid-Barcelona que hacían escala en Zaragoza. En la actualidad se estudia la reapertura del aeródromo para vuelos de turistas bajo la modalidad Charter. Tarde o temprano la accesión de Zaragoza al rango de "millonaria" le permitirá el enlace aéreo con todas las demás capitales regionales. Queda claro que sólo una ciudad que se acerque al millón puede mantener una cantidad de vuelos nacionales e internacionales que hagan rentable el aeropuerto.

EL FERROCARRIL

El transporte de mercancías por ferrocarril, si se trata de material pesado de fluido masivo y continuo, gana terreno en los países europeos.

Como las millonarias verán concentradas en sus áreas metropolitanas las actividades industriales, de servicios y por supuesto la población, gran parte de las materias primas y de los productos manufacturados pasarán por sus estaciones. Más adelante podrá verse la proporción de la actividad comercial nacional que se concentra en las millonarias o a lo largo de las líneas ferroviarias que las unen (véase circuito, fig. 15).

Dos aspectos hacen pensar que el ferrocarril puede ser útil y rentable en la conexión de las millonarias entre sí: la reducción de



Vista aérea de Valencia.



Vista aérea de Sevilla.

los viajes de vagones vacíos, la fácil programación electrónica de la rotación de vagones y la posibilidad de regularizar el sistema que se emplea principalmente en la zona costera del este de Estados Unidos, llamado de "containers". Las mercancías van embaladas en el interior de recintos metálicos, que son cargados y descargados de una vez por medio de grúas y que pasan con suma facilidad de barco a camión (*trailer*) y de camión a ferrocarril, etc. Este sistema puede ser instalado en puntos en que gran cantidad de mercancías sea maniobrada para poder amortizar las grúas. El sistema "Piggy back" tenderá a extenderse allí donde sea rentable; sólo así puede elevarse seriamente la productividad en el transporte. El "container" puede incorporarse incluso a la fase de comercialización directa. En el Congreso celebrado en Marbella en la primavera de este año se estudió, a partir del método prospectivo, la forma futura que la actividad comercial al por menor irá tomando. Se indicaba que los grandes supermercados constarán de una sola planta en la de los productos, en su gran mayoría, y estarán instalados en los mismos "containers" en que fueron transportados desde las fábricas o las plantas refrigeradoras. Allí habrán sido embalados de forma que al abrir uno de los lados las mercancías queden expuestas directamente a la venta como un estante más de cualquier autoservicio, supermercado, etc.

Los grandes supermercados de este tipo necesitan áreas de consumidores con una población que sobrepase el medio millón.

El transporte de viajeros por ferrocarril, que se acelerará con la generalización de los trenes Talgo entre las siete millonarias del circuito, puede ser modernizado y en su día puede ser rentable la instalación de monotriles o trenes colgantes ultrarrápidos (es el caso de Tokyo-Osaka) si el volumen de usuarios potenciales alcanza la cifra de varios millones. Un circuito formado por Barcelona, Valencia, Málaga (1), Sevilla, Madrid, Bilbao, Zaragoza, Barcelona con trenes circulando en ambos sentidos será una realidad rentable en los próximos años. Solamente la población concentrada en el casco de la capital (sin tener en cuenta el área metropolitana ni la región ni las ciudades de tamaño medio situadas a lo largo del circuito (Tarragona, Reus, Tortosa, Castellón, Alicante, Murcia, Baeza, Córdoba, Valladolid, Burgos, Logroño y otras menores) alcanza más de la quinta parte de la población total del país. La realidad nos muestra la tendencia futura del ferrocarril de pasajeros, consistente en la unión rápida entre grandes ciudades y recorridos de varios cientos de kilómetros. En éstos el automóvil resulta menos útil que el ferrocarril, como ocurre con el Talgo actualmente en los recorridos Madrid-Zaragoza-Barcelona. Madrid-Bilbao. Madrid-Sevilla-Cádiz y con el tren Ter Madrid-Málaga-Granada. Madrid-Alicante-Cartagena. Barcelona-Bilbao. Alicante-Valencia-Barcelona.

En todos los casos anteriores se puede observar el poder polarizador de las grandes ciudades con respecto a las regiones y al transporte; hecho que prueba nuestra proposición de partir de la impulsión de las grandes ciudades como base para una actuación de desarrollo regional, de equilibrio y de replanteamiento urbanístico nacional.

(1) La situación difícil de Málaga en este circuito ferroviario debe ser sujeta a un estudio por parte de especialistas. Véase Plan de Modernización de la Renfe: Aparentemente, éste no se ha planteado la posibilidad de este circuito, que debería ser completado por el tramo Algeciras-Cádiz.

EVOLUCION DEL TRAFICO POR CARRETERA



FIG. 16.—AÑO 1961.



FIG. 17.—AÑO 1962.



FIG. 18.—AÑO 1964.

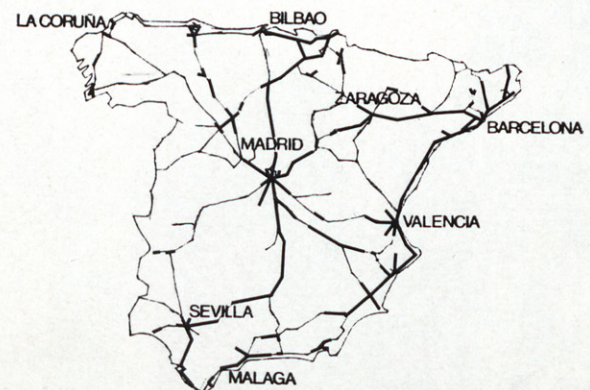


FIG. 18 bis.—AÑO 1965.



Vista aérea de Bilbao.

nismo de planificación regional que pudiese disponer de documentación estadística, información, etc., abundante y de equipos, máquinas electrónicas, etc., suficientemente amplio para regionalizar el Plan Económico Nacional.

Igualmente una capital regional puede mantener equipos de urbanismo y ordenación rural que casi ninguna Diputación actual puede mantener, pues su presupuesto no se lo permite (1).

LA UNIVERSIDAD

Todo el esfuerzo educativo regional podría ser centralizado en la capital, al menos para los últimos años, de todas las carreras y especialidades, de forma que pudiesen existir al menos un profesor que dirigiese tesis doctorales y la investigación para cada una de las ramas susceptibles de ser estudiadas en el país. Esto es posible gracias al gran número de alumnos. Un centro de alta matemática o de física nuclear o de electrónica necesita gran cantidad de alumnos para que el trabajo de los profesores sea rentable. En ellas se instalarían las futuras capitales tecnológicas.

LA SANIDAD

Las grandes capitales permiten el mantenimiento de hospitales altamente perfeccionados y la especialización a alto nivel del tratamiento de todas las enfermedades. Actualmente gran parte de las provincias no cumplen este requisito. No todas tienen una bomba de cobalto o un pulmón de acero.

LA CULTURA

Las capitales regionales podrían mantener grandes Museos, un teatro regional permanente, una orquesta sinfónica, varias orquestas de Cámara, clubs de Jazz, Conservatorio de Música con un número aceptable de alumnos, Escuela de Arte Dramático, etc.

LOS DEPORTES

La centralización de los esfuerzos en las instalaciones deportivas, así como la regionalización de las actuales Federaciones Provinciales. El conjunto de capitales regionales podrá mantener unas instalaciones deportivas susceptibles de competir con cualquier otro país en la Organización de Olimpiadas, Campeonatos Mundiales, etcétera, hecho por ahora imposible.

LA PRODUCCION

La sociedad industrial se caracteriza por la constante aparición de productos nuevos y la complejificación creciente del proceso productivo. Cuanto más variada es la producción, más se acelera

(1) Se está elaborando, por ejemplo, un Plan Nacional de Abastecimiento y Saneamiento de Aguas por parte de la Dirección General de Obras Hidráulicas. Urbanísticamente es fundamental en un país de regadíos como el nuestro la distinción entre ríos industriales y agrícolas para evitar las graves consecuencias de una contaminación generalizada de las aguas de riego.

la concentración industrial. Las grandes áreas urbanas permiten y provocan la concentración de diferentes productos y a su vez de la población y de las actividades.

LOS SERVICIOS "RAROS" O ESPORADICOS

La creación de capitales regionales permitirá la descentralización de una serie de servicios y actividades que actualmente sólo pueden ser garantizadas en Madrid y Barcelona. Grandes extensiones del país quedan privadas, o muy alejadas, de estas dos urbes y son sometidas a grandes desplazamientos cada vez que necesitan de servicios muy especializados.

Los servicios "raros" necesitan para su mantenimiento y rentabilidad gran cantidad de población, de entre la que salga el volumen de clientes "raros". Estos no pueden salir de la población de una provincia actual en número suficiente, pero sí de un conjunto de provincias dependientes de una capital regional.

Cuesta cierto esfuerzo el seleccionar una serie de actividades o servicios "raros" que puedan servir de índices de jerarquización de las ciudades. J. Ahutreux ha puesto a punto un método interesante para señalar la jerarquía de las funciones urbanas. Ha buscado en especial el factor "rareza". Ha partido de la búsqueda en cada ciudad de 27 profesiones "raras". No disponemos de su lista, pero podemos exponer una serie de servicios de profesiones "raras" que podrá dar al lector una idea:

- La compra de un sillón de barbería.
- Un restaurante chino.
- Un profesor de húngaro.
- Un acelerador de partículas.
- Un Consulado de país extranjero.
- Un reparador de máquinas electrónicas.
- Un club de homosexuales.
- Un especialista de astronomía.
- 15 capillas de religiones distintas.
- Un especialista de medicina tropical.

La ciudad bien situada en esta clasificación pertenecería a lo que pudiéramos llamar ciudad total o de primacía.

La creación de las capitales regionales permitiría la satisfacción de la mayoría de estos servicios y actividades.

DIFICULTADES DE "LAS MILLONARIAS"

La capital regional polariza una población de características muy variadas, así como de renta y de estructura de la producción.

La delimitación de la región o zona de influencia es incierta y cambiante.

Dadas ciertas regiones no polarizadas por ninguna de las capitales (en España pudieran ser los casos de Asturias y Almería), no es posible saber si algunas de las capitales (Zaragoza, La Coruña o Málaga) serán operativas en el futuro, tendrán un crecimiento suficiente.

En otros casos, algunas de las capitales seleccionadas pueden no tener un territorio polarizado (caso de Zaragoza) que puede ver su territorio absorbido por Madrid, Barcelona y Bilbao.

Ciertas capitales pueden no disponer de una unidad funcional.



Vista aérea de Zaragoza.



Vista aérea de Málaga.



CONCLUSIONES

El Congreso de Inmigración Interior de Barcelona convendría fuese celebrado con cierta periodicidad. Su interés es grande. Nuestro resumen acerca de sus actividades es subjetivo e insiste sobre todo en los aspectos que nos han parecido completos: el número del Exodo de la Revista ARQUITECTURA.

En cuanto a las tendencias recientes de las migraciones interiores no podemos afirmar sino que la reducción de la intensidad puede tener carácter coyuntural. Lo que parece seguro y en nuestra opinión positivo es que persista la tendencia a la urbanización creciente del país. En nuestra opinión, esta urbanización es tanto más racional cuanto mayores son las poblaciones receptoras.

Es probable que el ritmo máximo de crecimiento que tenía Madrid, Barcelona y el País Vasco se vea comprometido por otros puntos del litoral Mediterráneo. Es de preocupar el bajo índice de crecimiento demográfico obtenido por Madrid en el año 1966.

La población española seguirá concentrándose en todo el litoral mediterráneo, región de Madrid, País Vasco, Valle del Ebro y Valle del Guadalquivir.

La España del año 2000 verá concentrada su población casi exclusivamente en los puntos arriba indicados.

Especial consideración merece el futuro de la planificación regional española. Tenemos que emitir ciertas reservas con respecto al logro por parte de "las millonarias" de su carácter de tal. La existencia en España de dos ciudades de cinco millones o más (Madrid, Barcelona), y de cinco ciudades o más de un millón de habitantes (Valencia, Sevilla, Zaragoza, Bilbao, Málaga y tal vez las conurbaciones de Oviedo-Avilés-Gijón en el Norte y Alicante-Elche-Murcia-Cartagena en el Sur) plantearía una distribución muy racional de la población.

Las medidas para el impulso de estas grandes ciudades son delicadas y requieren una serie extensa y profunda de estudios especializados para cada una de ellas. La regionalización de la administración provincial española requeriría una coordinación administrativa muy sólida.

La realización de una nueva División regional y abandono de la División provincial deberá ser tarde o temprano realizada. Los pasos a seguir deben ser muy estudiados y serán lentos y penosos. En cualquier caso será necesaria una exhaustiva información a las provincias interesadas, especialmente a aquellas que constituyen espacios críticos y de dudosa incorporación a una u otra capitalidad. Deberían ser democráticamente discutidas por las poblaciones interesadas.

Tanto las capitales regionales "millonarias" como sus regiones respectivas deben ser determinadas de manera flexible y evolutiva, de forma que puedan ser realizadas las correcciones necesarias.

En cualquier caso es urgente y necesario proceder a una armonización de las regiones españolas. En la actualidad los diversos Organismos estatales religiosos, comerciales, etc., actúan SOBRE MAS DE 15 DIFERENTES DIVISIONES REGIONALES DEL PAIS, lo cual conduce a una gran confusión estadística e informativa y a un derroche considerable de energía.

MARIO J. GAVIRIA

Madrid, 15 noviembre 1966.

Fotografías: T.F.A. y MARIO J. GAVIRIA.

NOTA.—Posteriormente a la elaboración de este trabajo, y con motivo del Referéndum Nacional del 14 de diciembre, hemos podido constatar varios hechos demográficos que estaban apuntados más arriba. La proporción de población urbana con respecto al total nacional es muy superior a las estimaciones del I.N.E. Las grandes ciudades y la costa mediterránea tienen un volumen de población superior a lo esperado. La concentración que nosotros pensamos se iría acelerando con la sociedad del ocio, ha empezado.