

El proceso de distribución espacial de la población en las periferias metropolitanas españolas (1960-1996)

José Miguel SANTOS PRECIADO*

Recibido: 15-XI-2000. Aceptado: 9-V-2001

RESUMEN

El estudio de la distribución de la población en las cinco ciudades españolas de mayor tamaño (Madrid, Barcelona, Valencia, Bilbao y Sevilla) nos ha permitido reflexionar sobre las claves explicativas del proceso de transformación reciente de las periferias de nuestras metrópolis, desde un modelo metropolitano monocéntrico, típico de la etapa fordista, hacia otro de carácter policéntrico, más complejo, donde las periferias suburbanas sirven de asiento a la descentralización de actividades en el territorio y a la cristalización de un modelo de ciudad difusa.

En este marco teórico de referencia, las conclusiones, desde el punto de vista demográfico, son la ralentización del crecimiento de la población y la difusión hacia áreas cada vez más alejadas del centro de la ciudad, en consonancia con un modelo de ocupación extensiva del suelo, que dilapida los recursos, naturales y económicos, más allá de las necesidades propias al crecimiento de su población residente. Estos resultados, de validez general, deben ser matizados, de acuerdo a las especiales características geográficas y circunstancias históricas de cada ciudad.

Palabras clave: España. Cinco grandes ciudades. Periferias urbanas. Ciudad difusa.

SUMMARY

The study of the distribution of population in the five largest Spanish cities (Madrid, Barcelona, Valencia, Bilbao and Seville) has served us to reflect on the

* Departamento de Geografía. Universidad Nacional de Educación a Distancia (UNED).

key factors which explain the recent process of transformation of the outskirts of our metropolis, from a monocentric metropolitan model, typical of the fordist stage, to another, more complex, model of a polycentric character, in which the suburban outskirts serve as a base for the decentralization of activities in the zone and for the crystallization of a model of a diffuse city.

In this theoretical frame of reference, the conclusions from the demographic point of view, are the slowdown of population growth, and its dispersal to areas which are more and more distant from the city centre, in keeping with a model of extensive occupation of land, which wastes the natural and economic resources beyond the strict necessities for growth of the resident population. These results, of general validity, need to be explained in detail, in accordance with the special geographical characteristics and historical circumstances of each city.

Key words: Spain. Five largest cities. Urban periphery. Extensive occupation of land.

1. INTRODUCCIÓN

El proceso de conformación metropolitana español ha facilitado la transformación económica de nuestro país al modificar, radicalmente, las pautas de organización socioterritorial hasta entonces existentes. En lo que se refiere a la realidad demográfica, dos hechos fundamentales deben ser destacados. En primer lugar, las grandes ciudades actuaron como focos de atracción de la población al catalizar la concentración del empleo, provocando un éxodo masivo del campo a la ciudad, paralelo a la apertura de la economía hacia el exterior y a la modernización de la industria. En segundo lugar, comenzó un fenómeno consustancial al desarrollo metropolitano: la reorganización de la población en el espacio próximo a la ciudad en un proceso continuo de expansión hacia la periferia.

El estudio de ambos fenómenos: crecimiento demográfico reciente en las grandes urbes españolas y de su difusión hacia el exterior plantea la necesidad de un enfoque que tenga presente los múltiples factores que determinan la localización de la población en este particular espacio geográfico. El crecimiento global de la población en una gran ciudad debe ser interpretado por los dos componentes que lo integran: el crecimiento vegetativo y el migratorio. El crecimiento natural de la población depende de factores derivados de la estructura de edad de la población, así como de la evolución de la fecundidad y mortalidad. La drástica reducción de las tasas de natalidad es, precisamente, uno de los factores que explican la actual paralización del crecimiento demográfico de nuestras ciudades. Por su parte, el crecimiento migratorio es

la consecuencia de la capacidad de su sistema productivo para crear empleo y atraer, en consecuencia, a las masas de población que acude a la ciudad en busca de trabajo.

Internamente, el espacio metropolitano se caracteriza por la existencia de un mercado laboral unitario, donde la separación de los lugares de residencia y trabajo se ha acentuado a medida que el sistema urbano de transportes y comunicaciones ha incrementado la accesibilidad en la ciudad. El área metropolitana funciona como una unidad, donde la ubicación de las áreas residenciales no siempre tiene que ver con la dinámica de las actividades productivas y su localización relativa. El crecimiento de la población de las diversas zonas que integran la ciudad se halla condicionado, igualmente, por la potencialidad derivada del incremento vegetativo y los movimientos internos promovidos por la localización relativa de la vivienda. En este sentido, la actividad inmobiliaria de este bien básico constituye la variable determinante de la localización residencial y, por ende, de los movimientos migratorios que originan la redistribución de la población en el territorio. La política de vivienda y las estrategias de los agentes que participan directamente en su producción (empresas inmobiliarias, propietarios del suelo, instancias institucionales, etc.) determinan la disponibilidad de suelo para edificar en cada municipio o distrito de la ciudad y las características del modelo de oferta de vivienda urbana. La dinámica de la vivienda, al definir las pautas de la colonización de nuevo suelo para uso residencial o la remodelación y rehabilitación del parque existente, ofrece un marco geográfico donde comprender los movimientos migratorios, internos y externos, así como su carácter social y demográfico.

Finalmente, el modelo metropolitano español, siguiendo la pauta de otros países de nuestro entorno sociocultural, se ha modificado profundamente, como consecuencia de las recientes transformaciones que han afectado al sistema productivo por la incorporación de las nuevas tecnologías a los procesos de fabricación y la aparición de nuevos subsectores terciarios, al tiempo que ha creado las bases para una descentralización y fragmentación de las diversas fases de la producción. La consecuencia más inmediata ha sido la disminución de la capacidad para crear empleo, con la pérdida de peso del sector industrial, verdadero motor de los cambios acaecidos en la ciudad en el periodo anterior, el avance del sector servicios y la reorganización territorial de las actividades en el espacio de la ciudad. Este último acontecimiento ha modificado las tradicionales pautas de la localización de la vivienda periférica, lugar habitual de residencia de las clases de menor nivel de renta, por la existencia de una oferta de hábitat suburbano de viviendas unifamiliares, de tipo anglosajón, dirigida a las clases medias, en promociones urbanísticas cada vez más alejadas del centro de la ciudad. Estas circunstancias explican, en parte, la

ralentización del crecimiento demográfico y la profundización actual de los procesos de difusión espacial de la población, a la par que la modificación de alguna de las características básicas del modelo de segregación socioespacial de nuestras ciudades.

La interpretación de los cambios demográficos acaecidos en las principales aglomeraciones urbanas de nuestro país (Madrid, Barcelona, Valencia, Bilbao y Sevilla) la hemos realizado teniendo presente, no solo la modificación del modelo territorial metropolitano al que hemos hecho referencia con anterioridad, sino las especiales características de cada espacio urbano. Este hecho nos permite adelantar la heterogeneidad del desarrollo metropolitano español, con dos áreas urbanas evolucionadas (Madrid y Barcelona), un área intermedia (Valencia), y otras dos metrópolis regionales con menor capacidad para articular el territorio que las circunda (Bilbao y Sevilla).

2. DEL MODELO METROPOLITANO MONOCÉNTRICO DE BASE INDUSTRIAL AL MODELO POSTINDUSTRIAL ACTUAL

El modelo metropolitano de los años cincuenta y sesenta, basado en la concentración de los factores productivos en espacios geográficos reducidos, fue el fruto de la despoblación de las zonas rurales, al amparo de una industrialización masiva de tipo fordista. El desarrollo metropolitano se caracterizó por el crecimiento acumulativo sobre la base de una explotación intensiva de los factores productivos, en general, con moderados costes de la mano de obra y en régimen de pleno empleo. Desde esta perspectiva, la industria se convirtió en el verdadero motor de la expansión y reestructuración interna de la ciudad. El fuerte contingente inmigratorio, que atraído por la oferta laboral de un mercado de trabajo expansivo llegaba a la ciudad, tuvo que ser realojado en un tiempo récord, desencadenando procesos intensivos de ocupación del espacio que originaron cambios cualitativos en las formas y modos de producción urbana.

Este proceso de desarrollo metropolitano tuvo lugar en diversas etapas. En un primer momento, se produjo la concentración de las actividades en el centro de la metrópoli primitiva, para, a continuación, progresar desde el centro hacia la periferia, en varias fases. En la primera, la ciudad se apoderó de los pequeños núcleos externos que en su día constituyeron los suburbios autónomos. En la segunda, la ciudad absorbió pueblos e, incluso, pequeñas ciudades situadas a una apreciable distancia del centro. Este crecimiento periférico tuvo lugar a saltos, determinado por el mecanismo de precios del suelo urbano. Así, la onda expansiva del proceso urbanizador alcanzó a los núcleos más próximos, que constituían la primera corona metropolitana, para proceder, poste-

riormente, con los más alejados, los de la segunda y aún tercera franja periférica. Últimamente, el proceso ha ralentizado su dinamismo, en consonancia con los recientes requerimientos y exigencias de un sistema productivo descentralizado.

El modelo territorial correspondiente venía definido, en esencia, por la presencia de un núcleo central dominante y una periferia subordinada, desprovista de toda actividad terciaria de vocación central, obligada, preferentemente, a la localización de usos industriales y residenciales. Las relaciones internas predominantes se daban entre el centro y la periferia, en dirección radial, siendo las relaciones entre los diversos sectores de la periferia circunstanciales y secundarias.

El proceso de conformación periférica o suburbanización ha estado acompañado, durante el período del desarrollismo fordista, de procesos de segregación social, derivados de las particulares condiciones de la promoción residencial. La construcción de polígonos de viviendas en el extrarradio constituyó, sin duda, uno de los hitos de estos años, que más han marcado la impronta de la ciudad y que aún hoy día es fácilmente reconocible en el paisaje de la periferia de nuestras urbes. Las expectativas de alza en el precio de la vivienda, generadas por una demanda en creciente aumento, y la modificación de los parámetros de la estructura productiva inmobiliaria (desarrollo de la promoción privada de la vivienda, especulación del suelo, tenencia en régimen de compra, falta de control urbanístico, etc.) favorecieron la elección de las áreas suburbanas como lugar ideal donde asentar los lugares de residencia de las personas recién llegadas a la ciudad. En general, se trataba de operaciones urbanísticas destinadas a alojar a la clase obrera, al menor coste posible, con viviendas de calidad de construcción ínfima y deficientes equipamientos y servicios, aprovechando la existencia de suelo barato y abundante de unos planes urbanísticos excesivamente generosos con las exigencias de los promotores inmobiliarios.

El año, 1973 supuso para la economía de los países occidentales un punto de inflexión en el modelo de crecimiento y expansionismo productivo comenzado tras la recuperación de la posguerra. La crisis era consecuencia de la incidencia de un conjunto de factores que rompía con un modelo productivo basado en la existencia de energía y mano de obra baratas y una fuerte expansión de la demanda. La consecuencia más inmediata ha sido la pérdida de peso del sector secundario y el avance del sector servicios, sobre todo del denominado avanzado (investigación y desarrollo, proyectos de ingeniería, etc.) o del derivado de las finanzas y administración pública y privada.

Las consecuencias de estos hechos no han tardado en dejar sentir sus efectos sobre la dinámica y organización interna de la ciudad. El primero y más

importante ha sido la crisis de la industria urbana, evidenciada en la pérdida de un gran número de empleos en el sector productivo secundario, lo que ha detenido el proceso de crecimiento demográfico, hasta entonces consustancial con el modelo metropolitano. La ralentización del crecimiento poblacional de nuestras urbes se ha producido por una doble vía: la detención de los procesos inmigratorios, fruto de la caída del empleo en las grandes ciudades, y la disminución de la natalidad y crecimiento vegetativo de las áreas urbanas. Únicamente, podemos destacar, por su importancia, los movimientos migratorios internos, que están teniendo lugar, bien por acceso a la primera vivienda bien por cambio de residencia. Estos movimientos, producidos en el interior de la metrópoli, han acentuado el carácter de suburbanización periférica de la etapa anterior, sólo que urbanizando territorios cada vez más alejados del centro tradicional de la ciudad.

La disminución del ritmo de crecimiento demográfico de nuestras grandes urbes contrasta con la gran actividad inmobiliaria del sector de la vivienda y el procedente de la relocalización de las actividades terciarias en el territorio. La existencia de un crecimiento poblacional cero o negativo no excluye el proceso de dispersión física, como consecuencia de la exponencial ocupación de suelos suburbanos con promociones de baja densidad, de la descentralización de industrias y de determinados equipamientos (parques vallados de oficinas, áreas deportivas extensivas, universidades, aeropuertos, implantaciones civiles o militares, centros comerciales e instalaciones técnicas) cada vez más devoradoras de espacio (Monclus, J., 1998).

El proceso de descentralización industrial ha generado un proceso de dispersión y deslocalización de las empresas dedicadas a la transformación de bienes. Buena parte de la producción, que antes se realizaba en la gran empresa, ha sido segmentada, por subcontratación a empresas o talleres de menor tamaño, originando un empresariado de nuevo cuño, que, en muchas ocasiones, busca la maximización del beneficio en formas organizativas precarias. Así mismo, el reforzamiento de la capacidad decisoria y de innovación, apoyada por las nuevas posibilidades que ofrece la economía informacional, ha supuesto una recalificación de las áreas metropolitanas y la especialización de su industria en sectores avanzados, como la informática, microelectrónica, etc., acentuando el dualismo productivo metropolitano. En estas circunstancias, el nuevo tejido productivo industrial creado en el momento actual presenta tendencias de carácter contrapuesto. Así, por una parte, destaca la existencia de polígonos periféricos desestructurados y faltos de equipamientos y servicios, que ha facilitado el proceso de difusión de la actividad industrial en el espacio metropolitano, incorporando de modo sucesivo zonas cada vez más alejadas del centro clásico y vertebrando el desarrollo de la industria, fundamentalmente, a lo largo de los ejes de transporte.

Como contrapunto, las empresas innovadoras, atraídas por la oferta de infraestructuras (aeropuertos, autovías, conexión a redes telemáticas, etc.), servicios a la producción y capital humano cualificado, que la aglomeración urbana proporciona, han generado los denominados espacios industriales innovadores, cuya mejor expresión serían los parques industriales y tecnológicos.

Este proceso de descentralización de actividades ha afectado no sólo a la industria sino a otros subsectores del terciario, generalmente los dedicados a los servicios a las personas (hipermercados y centros comerciales de gran tamaño, áreas de recreo y ocio, zonas universitarias, grandes parques regionales) y algunos servicios de gestión financiera y productiva.

El traslado hacia la periferia de actividades antes centralizadas no sería posible sin una verdadera modificación de la movilidad intraurbana. El crecimiento espectacular del parque de vehículos y de los niveles de motorización ha venido a coincidir en los países desarrollados con el nuevo ciclo de urbanización, como muestra de la expansión territorial de los usos urbanos. Paralelamente, la suburbanización residencial está teniendo lugar con claro predominio de las bajas densidades y la vivienda unifamiliar. La oferta residencial en la periferia ha cambiado los tradicionales patrones locacionales ofrecidos durante la etapa anterior, representados por actuaciones urbanísticas multifamiliares de alta densidad de ocupación del suelo. Las nuevas promociones de viviendas van dirigidas, mayoritariamente, a las clases sociales medias y medias altas, cuyo nivel de renta les permite, incluso, invertir en segunda y aún tercera residencia. Este hecho está resultando fundamental en el proceso de difusión de la población hacia áreas cada vez más alejadas del espacio central de la ciudad.

3. LOS PROCESOS DE LA DISTRIBUCIÓN ESPACIAL DE LA POBLACIÓN EN LAS PERIFERIAS DE LAS PRINCIPALES AGLOMERACIONES URBANAS DE NUESTRO PAÍS

La conformación de las periferias urbanas se ha producido de acuerdo al proceso de transformación descrito en el apartado anterior. El análisis del fenómeno en las principales urbes españolas (Madrid, Barcelona, Valencia, Bilbao y Sevilla) nos va a servir de punto de partida para reflexionar sobre las características generales que definen el modelo de distribución espacial de su población. Este estudio comparativo trata de separar los rasgos propios de un proceso común, de las particularidades que se derivan, tanto del tamaño de cada aglomeración urbana como de las peculiaridades de cada espacio geográfico y de la historia original de cada ciudad.

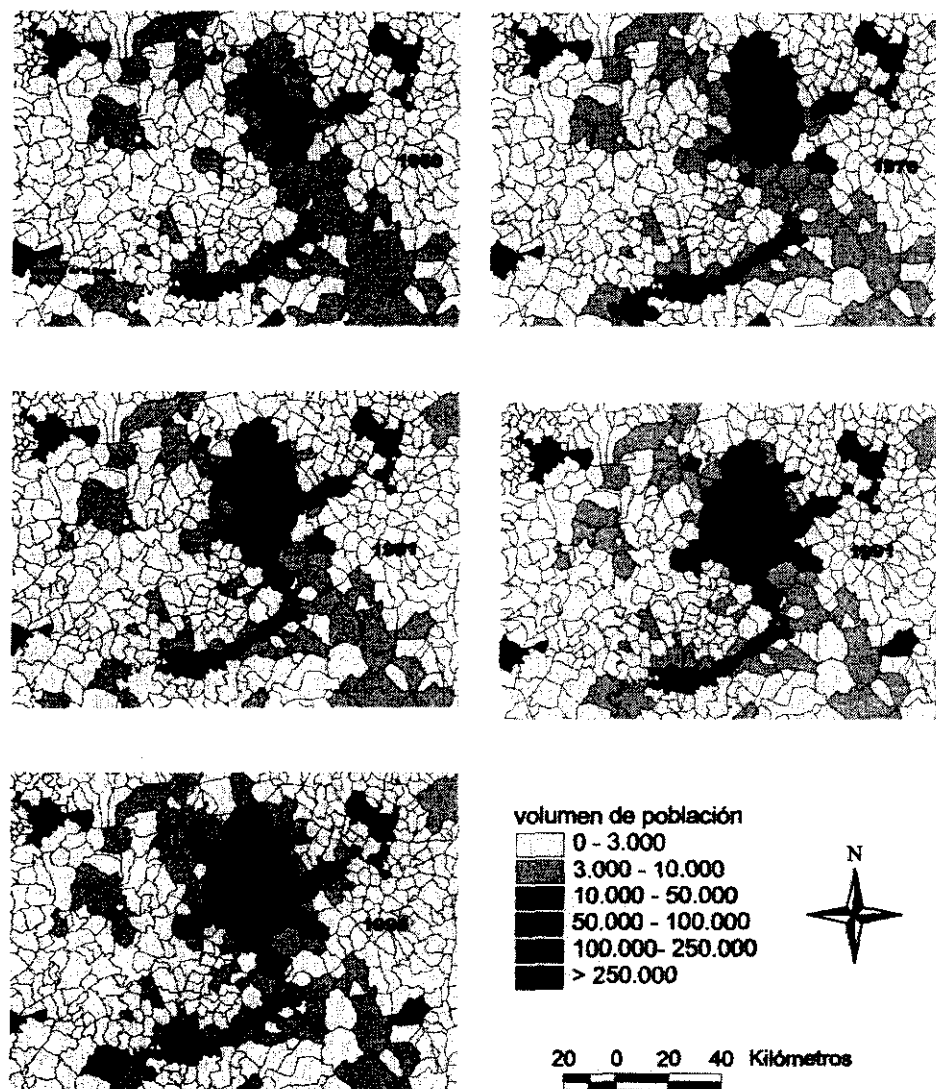


Figura 1.—Evolución de la distribución espacial de la población en la aglomeración urbana de Madrid.

Fuente: I.N.E. y Elaboración Personal (E.P.).

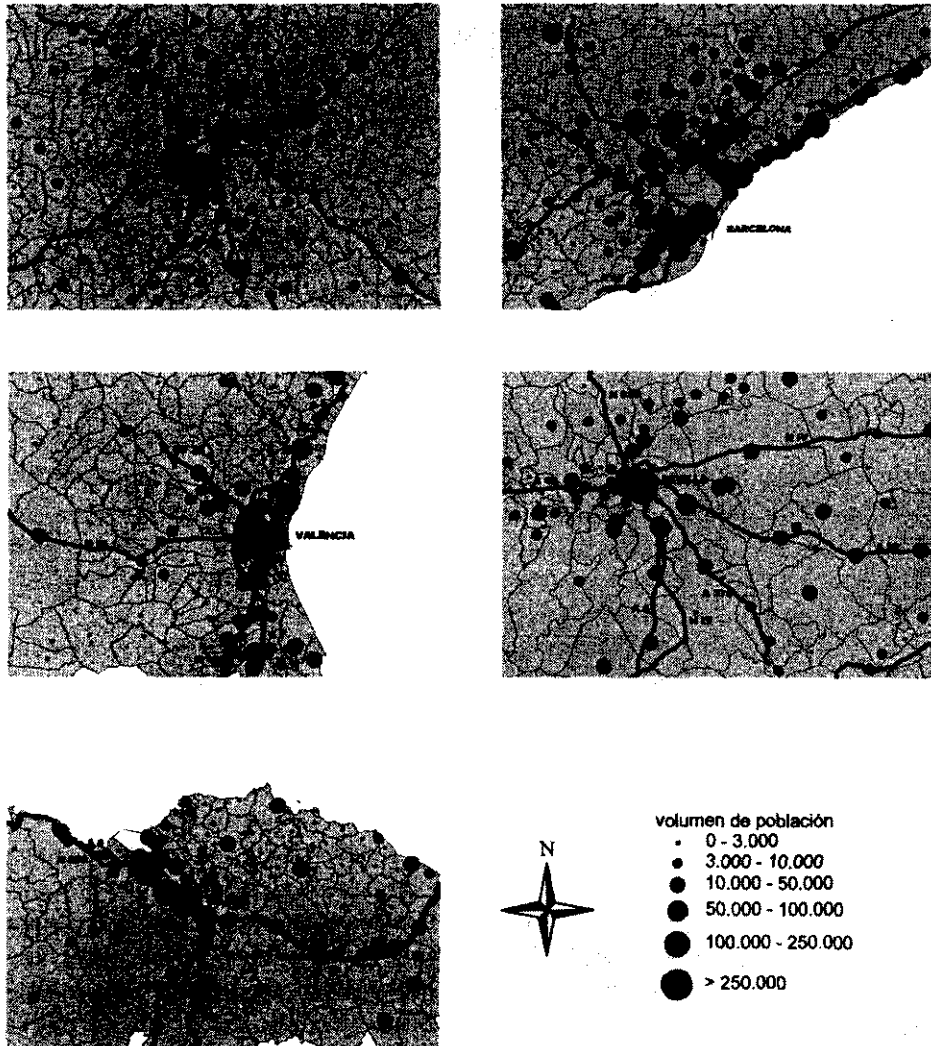


Figura 2.—Red urbana de las principales aglomeraciones metropolitanas españolas (1996). Situación respecto a las vías de transporte por carretera.

Fuente: I.N.E. y E.P.

La aglomeración urbana de Madrid

El ámbito geográfico de la región madrileña se compone de tres grandes unidades: la sierra al norte, los páramos al sur y los terrenos de transición en el centro (C.A.M., 1990). La relativa lejanía de la aglomeración urbana madrileña, respecto a la zona norte, más accidentada, explica la suavidad de su topografía, apenas modificada por los valles fluviales que la surcan, lo que explica la existencia de una red radial de carreteras, esqueleto vertebrador de su estructura urbana.

La estructura urbana madrileña de la posguerra estaba constituida por el centro o casco antiguo de la ciudad, los ensanches residenciales y los barrios del extrarradio, unos de marcado carácter residencial y otros que estaban consolidando su personalidad industrial, comunicados entre sí y con la corona de pueblos periféricos por una red de transportes radial y sumamente concentrada (Coplaco, 1980). Sobre este primitivo embrión metropolitano, tuvo lugar, desde comienzos de los años cincuenta un proceso de expansión hacia la periferia, colonizando terrenos no urbanizados hasta entonces. En la consolidación de este fenómeno, participó, en un primer momento, la iniciativa pública (INV, Obra sindical del Hogar, etc.), como promotor de viviendas en el borde del espacio edificado de la capital que el Plan General de 1946 había calificado como rústico.

El primer esbozo de conformación metropolitana tuvo lugar tras el salto de la acción urbanizadora a los distritos periféricos de la capital, muchos de los cuales comenzaron a ser anexionados desde finales de la década de los años cuarenta. No es de extrañar, por tanto, que la población de los municipios limítrofes fuera en 1960 muy limitada, que únicamente el municipio de Getafe superara un cierto umbral de población (21.895 habitantes) y que en el espacio próximo a la capital sólo el municipio de Coslada estuviera representado en el área cuya distancia al centro de la ciudad es inferior a 10 Km. El crecimiento de población estuvo centrado durante la década, 1960-70, en gran parte, en el municipio central (3.9% anual), en los distritos de Fuencarral, San Blas, Latina, Carabanchel, Vallecas, etc., que vieron surgir nuevas áreas residenciales como Moratalaz, el barrio del Pilar o Aluche, etc.

Llegado el momento de la creación de la periferia metropolitana, la urbanización del espacio exterior madrileño se produjo con índices de incremento de población muy elevados (620.000 personas en el periodo, 1960-75), en un modelo de crecimiento a saltos casi paradigmático, apoyándose en municipios de escaso peso poblacional (Santos Preciado, J. M., 1988). En primer lugar, fueron alcanzados los municipios de la primera corona metropolitana (Alcobendas, San Sebastián de los Reyes, Coslada, Alcorcón, Leganés y Getafe) y

más tarde aquellos situados más allá de los límites administrativos del A.M.M., como Fuenlabrada, Móstoles, Parla, etc.

La mayoría de los núcleos urbanos que sirvieron de asentamiento a las clases trabajadoras recién llegadas a la ciudad se hallaban situados, fundamentalmente, sobre dos áreas: el corredor del Henares, a lo largo de la carretera N-II, y el arco suroeste, limitado entre las carreteras N-IV y N-V. La elección de estas zonas, como lugares preferentes de la localización residencial de los polígonos de viviendas de menor nivel social, estaba justificada por la existencia de suelo abundante y barato que unos planes de ordenación excesivamente laxos en el control urbanístico procuraban y en áreas bien comunicadas por carretera, próximas a los lugares de emplazamiento de la industria. Por el contrario, las áreas norte y oeste, de mayor valor paisajístico y precio de suelo más alto, que tradicionalmente habían sido lugar de asentamiento de las clases sociales de mayor nivel de renta, se desarrollaron escasamente.

La localización periférica de la oferta residencial en los municipios metropolitanos provocó el desencadenamiento de flujos migratorios internos, desde el municipio central hacia el extrarradio. Esta población, en su mayoría joven, constituida por matrimonios en edad de procrear, de nivel social más bien bajo, se veía obligada a desplazarse para adquirir una vivienda acorde con su nivel de renta. Su efecto se sumaba al de la población inmigrante que de forma directa ocupaba las áreas residenciales de la periferia. El resultado fue la existencia de un fuerte contraste demográfico en la ciudad, por efecto del desigual ritmo de crecimiento de la población, de la diferente estructura de la población por edad y de la variada composición social de los habitantes de cada área respectiva.

Así, hacia finales de los años setenta, los rasgos básicos del modelo metropolitano madrileño, en cuanto a las características demográficas se refiere, se hallaban ya definidos: un área central de población más envejecida, en progresivo descenso numérico, y un área metropolitana sectorialmente heterogénea, con dos sectores (norte y oeste) de mayor estatus social relativo y menor peso poblacional y otros dos sectores (este y sur) lugar de asentamiento masivo de la población trabajadora (Santos Preciado, J. M., 1990).

La aglomeración urbana madrileña ha sufrido durante los últimos años una paralización de su crecimiento demográfico que contrasta con la vitalidad desplegada por la actividad edificadora. A partir de los años ochenta, hemos asistido a una importante modificación de las pautas demográficas en el conjunto de la región. Los datos más concluyentes a este respecto serían: un acusado descenso de las tasas de crecimiento poblacional, determinadas, tanto por la fuerte reducción del crecimiento vegetativo como migratorio, y una redistribución de la población en el territorio de la comunidad autónoma madrile-

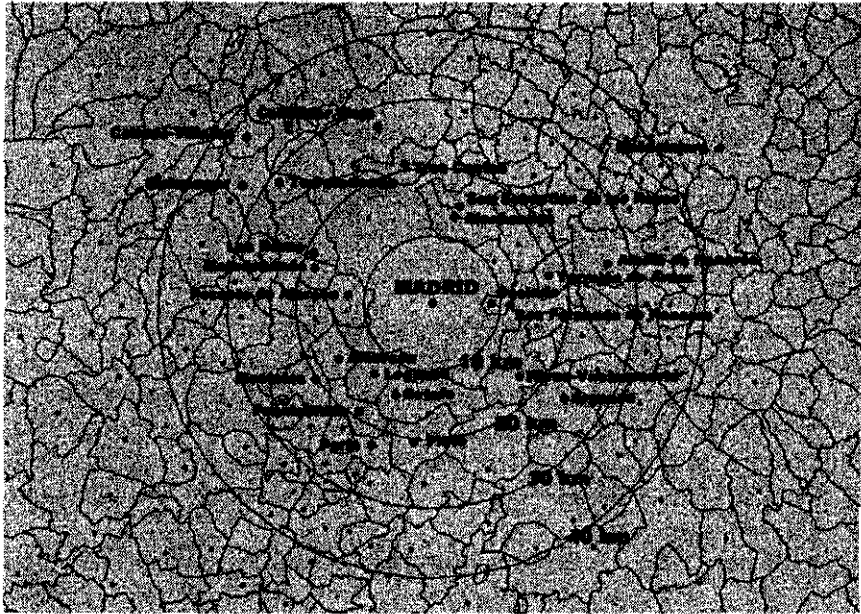


Figura 3.—Principales ciudades del entorno urbano de Madrid. Volumen de población y tasas de crecimiento poblacional en el período 1960-1996.
Fuente: I.N.E. y E.P.

	<i>Núcleo urbano</i>	<i>Volumen de población</i>		<i>Tasas de crecimiento anual de la población</i>			
		<i>Pob. 1960</i>	<i>Pob. 1996</i>	<i>1960-70</i>	<i>1970-81</i>	<i>1981-91</i>	<i>1991-96</i>
<i>Hasta 10 km</i>	Madrid	2.259.931	2.866.900	3,9	-0,1	-0,5	-1,2
	Coslada	695	76.001	15,4	14,9	3,6	0,7
	Alcobendas	4.778	83.031	20,2	9,8	2,4	1,3
	Alcorcón	3.356	141.465	33,8	11,8	-0,1	0,3
	Fuenlabrada	2.841	163.567	11,1	26,7	7,1	3,1
	Getafe	21.895	143.153	13,7	6,2	1,1	0,7
	Las Rozas	3.185	45.280	6,1	9,5	11,3	6,5
<i>De 10 a 20 km</i>	Leganés	8.539	174.593	23,6	11,0	0,5	0,4
	Majadahonda	3.042	40.042	5,9	16,1	4,3	0,4
	Pozuelo de Alarcón	9.412	60.120	6,6	5,9	5,5	5,6
	Rivasvaciamadrid	—	22.620	—	—	41,5	11,1
	Torrejón de Ardoz	10.794	88.821	7,7	13,6	0,9	1,9
	San Seb. de los Reyes	3.350	57.632	18,5	10,0	3,3	1,8
	Alcalá de Henares	25.123	163.386	10,1	8,7	1,7	0,6
	Arganda del Rey	6.277	29.224	7,3	6,4	1,9	2,9
Móstoles	2.886	196.173	22,4	23,8	2,8	0,5	
<i>De 20 a 30 km</i>	Parla	1.781	69.163	21,4	18,6	2,4	-0,3
	Pinto	5.360	25.038	6,9	6,8	1,9	3,0
	Torreldones	1582	10.743	1,7	6,7	8,4	10,5
	Tres Cantos	—	28.328	—	0,9	1,1	16,3
<i>De 30 a 40 km</i>	Collado-Villaalba	5.425	36.950	4,6	8,7	3,8	8,8
	Galapagar	2.453	16.503	5,8	4,2	4,5	16,2

ña (C.A.M.), en la línea de profundizar la suburbanización inherente al modelo metropolitano.

El crecimiento natural de la población madrileña ha experimentado un profundo cambio durante los últimos años como consecuencia del comportamiento contrapuesto de los dos componentes de la dinámica poblacional. Por una parte, el acelerado descenso de la tasa de fecundidad ha influido decisivamente en la disminución progresiva de las tasas de natalidad (del 11.4 al 9.4 por mil para el conjunto de la C.A.M. entre 1986 y 1996). Esta circunstancia ha condicionado en mayor medida el crecimiento de la periferia metropolitana, al influir más decisivamente en su joven estructura poblacional (en idéntico período la natalidad pasó del 17.7 al 10.0 por mil) que en el municipio central, de población más envejecida (las tasas de natalidad descendieron en menor proporción, del 9.7 al 8.6 por mil). Por su parte, la evolución de las tasas de mortalidad ha sido de signo contrario, aunque su incidencia ha resultado más equilibrada (Santos Preciado, J. M., 1991).

El componente migratorio nos ofrece el segundo elemento explicativo del crecimiento poblacional de la aglomeración madrileña. En el ámbito de la Comunidad, los vaivenes de la economía han resultado definitivos en el poder de atracción de Madrid respecto al resto del país. La crisis y posterior reorganización del sistema industrial metropolitano, así como la disminución de la actividad edificatoria en el sector inmobiliario, que afectaron a la región madrileña desde finales de los setenta, incidieron negativamente en el mantenimiento del nivel de empleo de la etapa anterior. El resultado fue el escandaloso incremento de las tasas de paro y el saldo migratorio negativo del período, 1981-1986, cifrado en 66.505 personas para el conjunto de la C.A.M. La posterior recuperación económica del siguiente quinquenio invirtió la tendencia del saldo hacia valores positivos. En la década de los noventa, los valores del saldo migratorio global han convertido a Madrid en un sistema cerrado, donde los flujos migratorios hacia y desde la Comunidad aparecen sensiblemente igualados.

Mayor trascendencia han tenido los movimientos migratorios interiores. El modelo de suburbanización de la población, desde el centro a la periferia, ha continuado manteniéndose, aunque con la salvedad de la expansión hacia territorios cada vez más alejados de la capital. Las tendencias centrífugas de este modelo de crecimiento son, lógicamente, la consecuencia de un mercado de la vivienda, de oferta básicamente periférica. Una buena parte de las familias que se forman en el núcleo central de la ciudad son expulsadas hacia los municipios metropolitanos y aún otros más alejados, a la búsqueda de una vivienda acorde con sus escasas posibilidades económicas. Es el caso de Fuenlabrada, que aún habiendo disminuido el índice de crecimiento de la década anterior, continúa siendo uno de los lugares preferidos de la localiza-

ción residencial metropolitana. A este movimiento periférico de la población de menor nivel de renta, tradicional y casi consustancial con la conformación metropolitana madrileña, habría que sumar, actualmente, el resultante de la movilidad de las clases medias hacia áreas de hábitat suburbano, que están proliferando en los sectores del Norte y del Oeste madrileño, en municipios cuya distancia supera los cuarenta kilómetros del centro de la capital (es paradigmático el caso de Collado Villalba, situado en el acceso a la sierra de Guadarrama, cuya tasa de crecimiento de población ha sido espectacular en la última década). En el extremo opuesto, se hallan municipios metropolitanos que usualmente han servido de nodos de concentración de la población metropolitana, como Parla, Móstoles y Leganés, con saldos migratorios negativos en la actualidad (3.085, 2.265 y 1.241 habitantes respectivamente).

Como resumen, podemos indicar que la aglomeración urbana madrileña se ha convertido en un sistema cerrado en sí mismo, con una paralización del crecimiento demográfico, merced a una radical reducción del crecimiento vegetativo y un saldo migratorio prácticamente nulo. El modelo metropolitano ha continuado durante la década de los noventa, al menos en su primera mitad, las pautas de descentralización progresiva de la población en el territorio, incrementando su acción difusora en el espacio hacia zonas cada vez más alejadas de la capital. La dinámica inmobiliaria, acorde con las preferencias de los consumidores por un nuevo tipo de vivienda suburbana unifamiliar, ha trasladado el peso más significativo de la oferta residencial al sector oeste de la urbe madrileña.

La aglomeración urbana de Barcelona

La segunda aglomeración urbana del país ha sufrido un proceso de conformación metropolitana que presenta muchos de los rasgos del madrileño, como consecuencia del propio tamaño de la urbe y de las vicisitudes sociales y económicas que han tenido lugar en nuestro país durante los últimos años. Sin embargo, las características geográficas de su territorio y la propia historia de la ciudad, han generado una estructura urbana particular, producto de los procesos territoriales que definen su modelo metropolitano.

La interrelación entre los procesos de crecimiento y transformación urbana de Barcelona y los municipios de su entorno ha estado fuertemente condicionada por la topografía del territorio. El corazón de la ciudad se ha desarrollado en el llano o espacio comprendido entre la sierra de Collserola y el mar. Este espacio geográfico se prolonga hacia las comarcas del Maresme a levante, hacia Mataró, y las del Baix Llobregat a poniente, hacia Sitges y Vilanova i la Geltrú, más allá de los deltas de los ríos Besós y Llobregat. La

comarca del Vallés, situada en el corredor geográfico que salva la sierra, ha visto asentarse a ciudades de la importancia de Terrasa y Sabadell. Las tramas residenciales populares que caracterizan los núcleos suburbanos del llano barcelonés, así como las poblaciones más alejadas del centro de la ciudad (Mataró, Sabadell y Terrasa) han sido los lugares preferentes de recepción de las dos oleadas migratorias fundamentales que ha soportado la aglomeración barcelonesa desde la segunda mitad del siglo pasado (la primera, campo-ciudad, dentro del propio territorio de Cataluña y la segunda, a comienzos de siglo, desde los territorios más próximos de Aragón, Valencia y Murcia), al amparo de su desarrollo industrial y urbano. Esta estructura de ciudades preexistente constituiría la base urbana fundamental en el momento del desarrollo metropolitano (Capel, H. y Linteau, P., 1998).

El comienzo de la etapa desarrollista determinó un fuerte crecimiento del sector industrial y financiero, provocando una corriente migratoria masiva, con un volumen de población inmigrante no conocido hasta entonces. Se cifra en 400.000 el número de inmigrantes llegados a la provincia barcelonesa en el periodo, 1961-65, de los que un 32% se instalaron en la ciudad central, un 40% en su comarca y el 28% restante en la provincia (Busquets, J., 1992). La industria, localizada preferentemente en el centro de la ciudad en la etapa del despegue inicial, se difundió, por aquellos años, hacia los municipios de la periferia, fuera, incluso, del límite metropolitano, buscando la accesibilidad de las autopistas de reciente construcción, como la A-2 y A-7 en el corredor de la comarca del Vallés (más del 50% de los activos industriales se localizaron entre las comarcas del Baix Llobregat y el Vallés), tratando de optimizar el precio del suelo y la comunicación con el resto de la ciudad y el exterior de la aglomeración barcelonesa.

Durante la década de los sesenta y comienzos de los setenta, se consolida la promoción privada de los polígonos de vivienda, cada vez de mayores dimensiones y más alejados y desconectados de los núcleos urbanos existentes, manteniéndose la urbanización marginal y de autoconstrucción, que había sido uno de los rasgos dominantes de la etapa anterior. Es el momento de la formación de la macrocefalia urbana sobre el llano barcelonés. Por una parte, el municipio central experimentó un proceso de densificación sin precedentes, con la colmatación de suelo urbano en operaciones de variado contraste social. Así, junto a la construcción de zonas residenciales del más alto nivel, se produjeron las típicas urbanizaciones marginales, ocupadas por los inmigrantes de menor estatus social (polígonos de La Mina, El Pomar, Cinco Rosas, etc.). La consolidación de un continuo urbano sobre las comarcas del Baix Llobregat y el Barcelonés fue uno de los rasgos dominantes de un proceso de crecimiento urbano intensivo y caótico. Así, las ciudades más inmediatas a la capital como Cornellá, Santa Coloma de Gramanet, El Prat y Sant

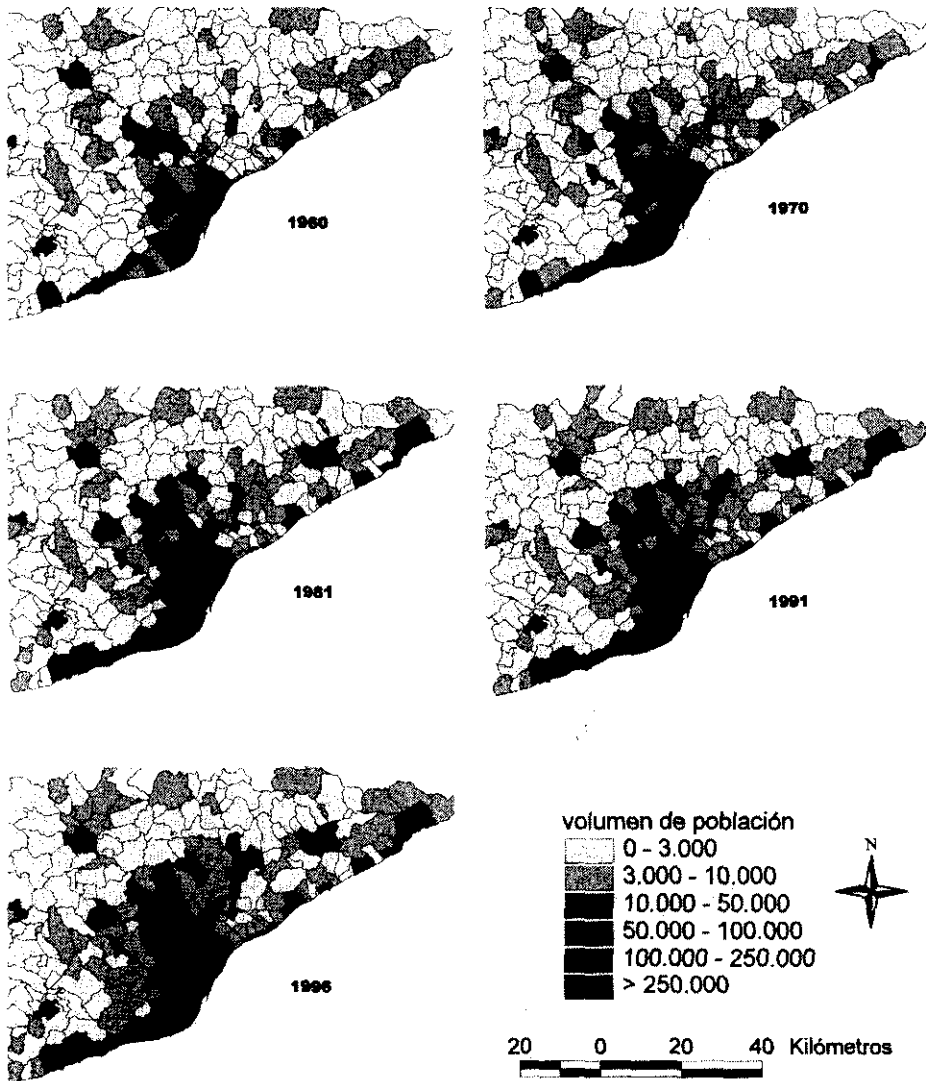


Figura 4.—Evolución de la distribución espacial de la población en la aglomeración urbana de Barcelona (1960-1996).

Fuente: I.N.E. y E.P.

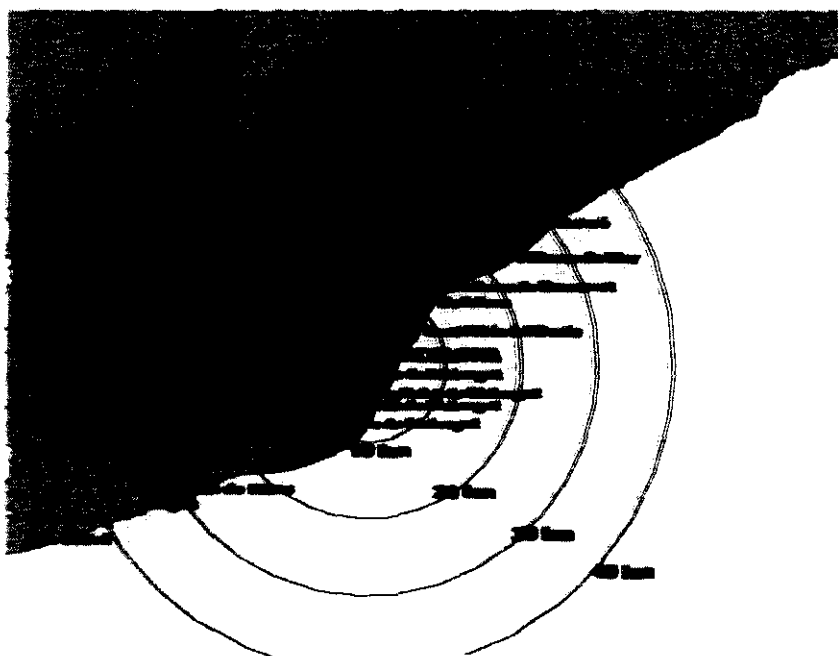


Figura 5.—Principales ciudades del entorno urbano de Barcelona. Volumen de población y tasas de crecimiento poblacional en el periodo, 1960-1996.

Fuente: I.N.E. y E.P.

	Núcleos urbanos	Volumen de población		Tasas de crecimiento anual de la población			
		Pop. 1960	Pop. 1996	1960-70	1970-83	1983-91	1991-96
<i>Hasta 10 km</i>	Barcelona	1.557.063	1.508.005	1,3	0,1	-0,4	-2,7
	Concellà de Llobregat	24.714	82.490	13,5	1,8	-0,7	-0,7
	Esplugas de Llobregat	12.393	46.810	10,1	5,0	0,5	-0,8
	Hospitalet	122.813	255.050	7,8	2,2	-0,8	-1,6
	Prats de Llobregat	14.134	63.255	11,1	5,7	0,7	-0,4
	Sant Adrià del Besòs	15.802	33.360	5,0	4,4	-0,5	-0,6
	Sant Felix de Llobregat	10.200	35.797	8,8	6,5	-0,3	-0,6
	Sant Joan Despi	4.771	26.805	14,4	5,2	-0,0	1,8
<i>De 10 a 20 km</i>	Badalona	92.257	210.987	6,5	3,8	-0,4	-0,9
	Barberà del Vallès	2.353	25.484	15,2	6,8	2,5	7,3
	Castelldefels	3.920	36.509	14,5	7,0	3,0	3,9
	Castellví del Vallès	6.407	50.505	13,5	10,9	1,0	-2,8
	Gual	15.725	37.985	4,9	3,7	0,5	1,9
	Hilari	9.987	54.085	11,1	6,1	1,5	1,8
	Sabadell	105.152	185.798	4,7	1,7	0,2	-0,5
	Sant Boi de Llobregat	19.968	78.085	10,7	4,5	0,4	0,0
	Sant Cugat del Vallès	11.884	47.210	6,5	4,7	2,2	4,9
	Santa Coloma de Gram.	32.590	123.175	14,1	3,1	-0,5	-1,9
Viladecans	7.508	52.235	14,0	6,5	1,1	2,0	
<i>De 20 a 30 km</i>	Caldes de Montbui	5.986	12.788	3,5	2,5	1,1	3,2
	Castellars del Vallès	4.858	13.845	5,2	4,0	2,1	4,1
	Granollers	20.194	50.951	4,5	4,7	1,4	-0,4
	Montseny	7.926	17.822	5,7	2,4	0,3	1,7
	Palau del Vallès	3.283	12.601	6,2	-1,9	8,7	3,6
	Puente de Mar	5.513	24.420	8,3	6,5	1,3	1,8
	Terrasa	92.254	163.862	4,6	1,3	0,2	0,9
Villaver de Mar	4.442	14.821	2,9	5,8	2,4	5,2	
<i>De 30 a 40 km</i>	Cerdola	3.156	10.805	5,3	4,2	2,2	4,6
	La Garriga	4.121	10.476	5,3	2,5	1,5	2,6
	Les Franqueses del Vallès	2.600	16.806	8,8	5,2	1,6	13,0
	Mataró	41.128	102.018	6,6	3,1	0,5	0,1
	Sant Pere de Ribes	2.282	18.695	9,8	8,0	2,6	8,2
Síges	10.491	16.801	1,0	0,4	1,0	6,4	

Boi de Llobregat, Hospitalet, Sant Joan Despí, Badalona, etc., sufrieron, en una franja entre 4 y 15 Km., sin vacíos intermedios, incrementos de población muy elevados, que transformaron su morfología y estructura urbanas.

La transformación suburbana afectó, igualmente, a las áreas más alejadas del centro de la ciudad. En la comarca del Vallés, se aprecian claras diferencias entre las ciudades de reciente desarrollo y las ciudades maduras. Así, ciudades como Rubí y Cerdanyola del Vallés experimentaron un fuerte crecimiento, en torno a cascos urbanos de pequeño tamaño y escasas dotaciones e infraestructuras, mientras en las ciudades maduras, como Sabadell o Terrasa, con poblaciones, en 1960, próximas a los 100.000 habitantes, el crecimiento se concentró, en una parte apreciable, sobre los espacios ya edificados.

En esencia, la estructura urbana de la aglomeración barcelonesa estaba definida a mediados de los años setenta. La ciudad central se configuraba como el centro terciario y direccional de toda la metrópoli, mientras se difundían en la periferia las funciones residencial e industrial y algunos equipamientos y servicios, más fáciles de descentralizar, como la universidad autónoma de Bellaterra, al amparo de los nuevos trazados de las autopistas suburbanas.

La crisis del sector industrial de finales de los ochenta afectó, profundamente, a la vida laboral de la región barcelonesa, con la pérdida del 18% de los puestos de trabajo existentes y la aceleración de los índices de paro a valores cercanos al 20%. Este hecho resultó fundamental en la paralización del crecimiento demográfico y la aparición de saldos migratorios negativos en aquellas ciudades del continuo barcelonés que, precisamente, se habían destacado por las altas tasas de crecimiento del período anterior. El efecto se manifestó de forma más acentuada en el municipio central barcelonés, que solo en el período, 1981-85 perdió 50.000 habitantes.

La recuperación económica de la ciudad en el segundo quinquenio de los ochenta ha servido para transformar su estructura metropolitana sobre las bases del nuevo modelo postfordista. El crecimiento económico de la región no ha llevado aparejado un crecimiento paralelo de la población. En esta nueva etapa, se han producido importantes inversiones en el sector secundario, con una masiva entrada de capital extranjero (43% del total), concentrado en los sectores del transporte, metalúrgico y de alta tecnología (Sánchez, J. E., 1991), que han revitalizado el tejido productivo de este importante sector económico. La estructura productiva ha seguido, en un porcentaje significativo, las pautas de la descentralización productiva del proceso de industrialización difusa. El incremento de la pequeña empresa y la desestructuración de las grandes unidades de producción han tenido lugar con una localización cada vez más alejada del centro de la ciudad. En este sentido, el corredor del Vallés ha jugado un papel de primera magnitud, no sólo en este tipo de industria, sino

en la más innovadora de alta tecnología, como el parque tecnológico, por la accesibilidad que ha supuesto el desarrollo de la red de autopistas del entorno de la aglomeración urbana barcelonesa, con la conexión hacia el centro de la ciudad que los túneles del Tibidabo procuran.

Paralelamente, se ha producido un proceso de terciarización que no sólo ha afectado a la ciudad de Barcelona sino a las ciudades capitales de comarca y aún otras de menor tamaño que articulan el territorio regional. En estos espacios centrales, dispersos por el territorio, se han ubicado muchos de los servicios destinados a satisfacer las necesidades directas de la población que antes tenían una localización centralizada (hipermercados, áreas de esparcimiento, etc.). Además, gran parte de aquellos otros de apoyo a la industria, antes incluidos en el proceso de fabricación, han sido, en el momento actual, igualmente, descentralizados. Únicamente, los sectores de las actividades financieras y los servicios a las empresas, relativos al terciario decisional o estratégico han quedado restringidos al área central.

Las nuevas tendencias inherentes al modelo metropolitano, que comienza a gestarse desde los primeros años ochenta, han transformado las pautas de la dinámica poblacional. En general, podemos referirnos a una paralización del crecimiento demográfico (-0.2% de crecimiento anual, en el periodo, 1991-96, para la superficie urbanizada en un radio de 40 Km. del centro de la capital), con una repercusión desigual en los distintos ámbitos que componen el espacio metropolitano. Así, mientras Barcelona y el resto del espacio continuo edificado pierden población, gran parte del resto del área y región metropolitanas han conocido crecimientos apreciables. Este aumento de la población periférica tiene su origen, tanto en el incremento de la movilidad residencial de la población (cada vez es inferior el número de personas que viven y trabajan en la misma localidad), fruto de la mayor accesibilidad en el territorio que posibilita la red de autopistas, como en la dinámica del mercado de la vivienda.

La red de autopistas de la región barcelonesa permite una buena conexión entre las diversas partes de su territorio y especialmente entre los núcleos urbanos de la primera y segunda coronas metropolitanas. La A-7, como elemento vertebrador del corredor del Vallés, así como el enlace de la B-30, y su desviación por el valle del Llobregat y la autopista de Mataró A-19 constituyen los ejes básicos de la relación territorial y de la difusión periférica de las actividades industriales, residenciales de baja densidad y del denominado terciario banal.

Las nuevas corrientes migratorias internas hacia el exterior de la aglomeración urbana afectan a colectivos socialmente diferentes. Así, mientras las clases sociales de menor poder económico son expulsadas hacia el extrarradio, en sintonía con el tradicional proceso de segregación desde el centro de

la ciudad, las preferencias de las clases medias por un entorno suburbano de baja densidad edificatoria y mayor calidad ambiental ha modificado la tendencia a permanecer en los espacios centralizados.

Los crecimientos migratorios (y de población) más elevados se concentran en los municipios situados en el área del Vallés Occidental (Sant Cugat y Sant Quirze del Vallés) y aún los más alejados del Oriental (Castellar y Les Franqueses del Vallés y Cardedeu), el Maresme (Villasar de Mar), el Baix Llobregat (Castelldefels) y Garraf (Sitges y Sant Pere de Ribas). Los migrantes son mayoritariamente adultos jóvenes (de entre 18 y 35 años), con estudios universitarios o secundarios y de categoría social media-alta (Nel. lo i Colom, O., 1993).

La aglomeración urbana de Valencia

La aglomeración urbana valenciana se halla situada, fundamentalmente, en las comarcas litorales de L'Horta, La Ribera, La Safor y La Albufera, en un área geográfica delimitada al oeste por el paisaje accidentado de las sierras de Calderona y Espada, más al norte, hasta las de La Solana y Benicadell más al sur, permaneciendo la cuenca del Guadalaviar en la posición central entre ambas (Roselló Verger, V., 1995). Este espacio es plural y diverso, con zonas de regadío más próximas al mar y otras de secano hacia las estribaciones de las áreas montañosas. Las tierras bajas de llanuras aluviales son predominantes, en una estrecha faja de territorio paralelo al mar, que determina que las comunicaciones dominantes tengan una dirección meridiana. Este eje de transporte norte-sur, desarrollado por la construcción de la autopista del mediterráneo (A-7), ha constituido el elemento vertebrador de la estructura urbana valenciana, complementado por las salidas hacia Aragón (CV-35), el camino a la meseta, por la N-III, hacia Requena, y la salida hacia la Mancha por el suroeste (N-430).

El desarrollo económico valenciano de los años sesenta se sustentó en un conjunto de factores preexistentes que incidieron sobre el decidido impulso que las actividades económicas adquirieron en el periodo posterior. La agricultura de los cítricos creó las bases para el desarrollo de una incipiente industria artesanal, de pequeñas empresas, muchas veces de carácter familiar, que sufriría un «boom» de espectaculares dimensiones al modificarse las condiciones objetivas que hicieron posible la etapa desarrollista. Se puede considerar que el «milagro valenciano» fue una respuesta al incremento de la demanda internacional de determinados productos agrarios, los productos manufacturados de consumo intensivo de mano de obra y los espacios litorales de ocio (Salom Carrasco, J., 1992).

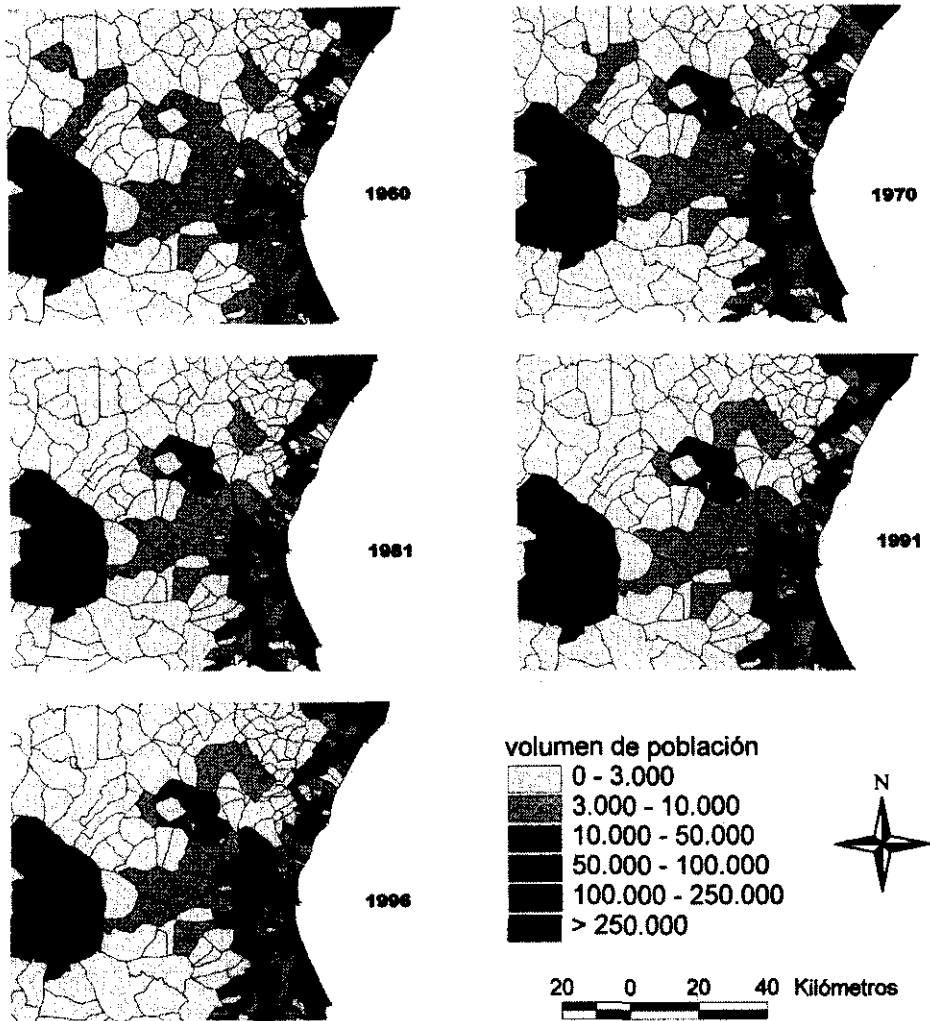


Figura 6.—Evolución de la distribución espacial de la población en la aglomeración urbana de Valencia (1960-1996).

Fuente: I.N.E. y E.P

	Núcleo urbano	Volumen de población		Tasas de crecimiento anual de la población			
		Pob. 1960	Pob. 1996	1960-70	1970-81	1981-91	1991-96
Hasta 10 km	Alaquas	8.116	25.514	10,3	1,8	0,3	1,4
	Aldaya	9.579	23.425	6,0	2,6	0,8	1,1
	Alfarfar	4.394	20.302	12,9	4,4	0,0	0,2
	Burjasot	17.624	34.061	3,1	4,3	-0,5	-0,1
	Catarroja	11.680	20.627	3,3	2,5	0,0	0,5
	Manises	13.097	25.170	4,8	1,9	0,3	0,6
	Mislata	10.931	40.302	7,0	5,2	1,6	1,0
	Paterna	16.951	47.414	3,4	4,1	2,0	3,6
	Torrent	24.042	60.999	5,7	2,6	1,1	1,9
	Valencia	505.066	746.683	2,9	1,4	0,0	-0,2
Xiriv	9.250	26.478	9,0	1,1	1,8	0,3	
De 10 a 20 km	Betera	7.114	11.619	1,4	0,9	1,1	4,4
	La Eliana	1.481	11.526	5,3	7,1	6,5	8,7
	Picassent	8.433	15.438	3,1	2,1	0,7	1,5
	Puol	6.984	13.662	3,7	1,7	1,0	2,2
	Ribarroja de Turia	5.781	11.236	2,2	1,3	2,2	3,5
Silla	7.768	16.165	2,9	4,8	0,2	-0,5	
De 20 a 30 km	Benifayo	8.095	12.178	2,6	1,5	0,1	0,6
	Lliria	9.723	15.550	1,7	1,1	0,9	3,4
	P. de Vallbona	4.912	9.871	1,5	2,3	1,4	5,4
	Sagunto	40.293	58.135	1,7	1,5	0,1	1,2
De 30 a 40 km	Alcira	26.669	40.556	2,4	1,4	0,2	1,3
	Algemes	19.057	25.029	1,7	1,0	0,4	-0,3
	Cullera	14.103	20.595	1,2	2,5	0,0	0,6
	L'Alcudia	6.885	10.511	1,9	1,9	0,2	1,2
	Sueca	20.612	24.869	0,5	1,2	-0,6	2,0

Desde el inicio de los años sesenta, tuvo lugar un significativo crecimiento y modernización de la estructura empresarial con la expansión de algunas firmas regionales asentadas desde antiguo, que ampliaron su ámbito de actuación al mercado nacional e, incluso, iniciaron en ocasiones la exportación de parte de su producción (cerámica, calzado, muebles, etc.). Al tiempo, las favorables expectativas de un mercado urbano y regional en expansión, con crecientes economías externas e internas, junto a una abundante oferta de mano de obra y una buena comunicación, atrajeron la instalación de otras empresas, tanto nacionales como internacionales, diversificando aún más su base productiva. La progresiva saturación del núcleo central y las relativas ventajas del espacio periférico (suelo abundante y barato, etc.) favorecieron el trasvase de la actividad industrial hacia los municipios que circundan la ciudad de Valencia, siendo las carreteras N-III y N-430 los principales vectores de esa difusión productiva (Méndez Gutiérrez, R. Y Caravaca Barroso, I., 1993).

Estas favorables circunstancias al desarrollo económico determinaron un fuerte crecimiento del empleo, lo que desencadenó corrientes migratorias sin precedentes. Solo en la década, 1960-70 el área metropolitana de Valencia recibió un saldo migratorio positivo de 160.000 habitantes. Gran parte de la población atraída se concentró en los principales núcleos industriales de la provincia, la mayoría de los cuales se hallaban enclavados en la zona de huerta, en el eje Sagunto-Área Metropolitana de Valencia-Alcira. La comarca de L'Horta es la que concentraba las áreas más densamente pobladas. Aparte del municipio de Valencia, que superaba en 1960 el medio millón de habitantes, destacan los municipios de Torrent, Paterna, Burjassot, Mislata, Manises, Catarroja, Aldaia, Alfafar y Xirivella, todos ellos localizados en la proximidad del municipio central, que sufrieron las tasas de crecimiento más elevadas. El área ha ido configurándose como un espacio urbanizado continuo. Los barrios periféricos del municipio de Valencia enlazan físicamente con zonas urbanas de Mislata y Xirivella por el oeste y Alboraya por el norte. Además, el resto de los municipios presenta conurbaciones destacadas al norte (Tavernes Blanques y Almassera), al oeste (Aldaia y Alaquas) y al sur (Benetuser, Sedaví y Alfafar).

La variedad de este denso espacio urbanizado se manifiesta en la especialización funcional relativa de los municipios considerados. Así, mientras en Torrent y Paterna el componente industrial fue decisivo en su expansión urbana, con importantes polígonos fabriles dedicados a la fabricación de muebles, alimentación, metalurgia y textil, Mislata podría considerarse un barrio de la capital, fuertemente especializado en el sector terciario.

La crisis industrial de finales de los setenta afectó especialmente al área metropolitana con la pérdida de 70.000 puestos de trabajo durante el período de tiempo comprendido entre 1975 y 1984. Resulta, por tanto, comprensible

la paralización del crecimiento demográfico en la zona metropolitana más desarrollada, donde los saldos migratorios negativos se generalizaron en la mayoría de las ciudades. A partir de 1975, se produjo un intenso proceso de difusión de las inversiones hacia centros que hasta el momento no tenían actividad industrial. Las nuevas estrategias empresariales de disminución de costes de producción se hallan en la base de la explicación del fenómeno de recurrir a mano de obra más barata, incluso sumergida, más fácil de encontrar en los núcleos rurales. Esta circunstancia tendría como consecuencia el aumento del empleo en los núcleos menores, mientras los mayores, afectados por el incremento de los costes, entraron en una crisis relativa (Salom Carrasco, J., 1992).

La revitalización industrial posterior a, 1985 ha sido posible por la actuación conjunta de una serie de factores favorables al desarrollo económico. La diversificación de la estructura productiva, donde la industria coexiste con una pujante agricultura intensiva de exportación, la existencia de un importante sector terciario, ligado en parte al turismo, la excelente comunicación con otras áreas urbanizadas, a través del eje del Mediterráneo, y la consolidación de un sector empresarial dinámico de pequeñas y medias empresas han favorecido la recuperación de la zona, lo que explica la reciente implantación de empresas transnacionales tan importantes como la Ford en Almussafes y la IBM en Paterna. Estas circunstancias han moderado el proceso difusor anterior, por lo que la descongestión del área de l'Horta ha tenido una significación claramente limitada. En este sentido, deberíamos diferenciar la ciudad de Valencia, cuyo crecimiento fue prácticamente nulo en la década, 1981-91 e, incluso, negativo en el quinquenio siguiente. Aunque estas tasas de decrecimiento han sido inferiores, en valor absoluto, a las registradas en los municipios centrales de Madrid y Barcelona, ponen de manifiesto la tendencia a la difusión de la población hacia las áreas periféricas y la profundización de las áreas centrales como lugares de ubicación del terciario decisional.

Otro factor de interés en el crecimiento urbano ha sido el derivado del turismo. La difusión de determinados servicios hacia áreas del litoral ha estado condicionada a la existencia de factores favorables al desarrollo de este sector económico específico (clima, presencia de playas, paisaje, accesibilidad, infraestructura hotelera, etc.). Así, en el caso de Valencia, amén del desarrollo de su propio municipio (El Saler), podemos destacar el correspondiente a Cullera en el sur y, más limitado, La Pobla de Farnals y Puig hacia el norte.

La actividad inmobiliaria de la edificación en unidades de vivienda unifamiliar ha afectado también a la difusión de la actividad residencial en la aglomeración urbana valenciana. El desarrollo de urbanizaciones de primera y segunda residencias en las comarcas del Camp de Llíria y la Foia de Buñol,

además de ser núcleos de la expansión industrial, explican el crecimiento urbano de municipios como Lliria, Pobla de Vallbona, L'Elia, Ribarroja de Turia y Betera. Las buenas comunicaciones por las carreteras de Madrid y Aragón y el atractivo paisajístico constituyen la base de la elección de los mismos como lugares destinados a la ubicación de una vivienda de mayor calidad relativa y los mayores índices de crecimiento demográfico de los últimos años. Igualmente, podemos destacar las nuevas áreas urbanas de Rocafort, Godella y Puig, situadas al norte del área metropolitana, donde las clases medias valencianas buscan un nuevo estilo de vida, asociado al paraíso prometido por los adosados unifamiliares.

La aglomeración urbana de Bilbao

En el caso del área metropolitana bilbaína, la estructura urbana lineal, originada por la orografía y disposición del eje fluvial en que se apoya, fue determinante en el desarrollo urbano de la ciudad. Los núcleos situados siguiendo el eje del río Nervión, aguas arriba hacia Galdácano o aguas abajo hasta el Abra (Lejona, Guecho, Baracaldo, Sestao, Portugalete, etc.) cristalizaron como centros especializados en la descentralización de las principales funciones urbanas hasta entonces concentradas en el centro de la metrópoli. La estructura territorial se caracteriza, por tanto, por la doble disimetría generada a un lado y otro del surco de la ría y por la posición, hacia el mar o el interior, respecto a la cubeta donde se halla asentada la ciudad central.

En Bilbao, la gestación de un espacio fuertemente especializado en la función industrial ha corrido paralelo a la conformación de la ciudad y su entorno urbano. Este proceso, comenzado en el siglo pasado, encontró en los yacimientos de mineral de hierro de Somorrostro y la iniciativa de la burguesía los factores básicos que propiciaron el despegue industrial y transformación de una villa mercantil en un área metropolitana (García Merino, V., 1987). El desarrollo económico de los años sesenta hizo florecer una industria poco diversificada, centrada en las actividades siderometalúrgicas y de transformación metálica, así como de construcción naval y química, que requería plantas de gran tamaño, instalada en la proximidad de los municipios de la orilla izquierda de la ría. El desarrollo del sector industrial de base y de la industria complementaria que surgía a su alrededor favoreció el desencadenamiento de una gran corriente inmigratoria hacia la aglomeración metropolitana.

Esta ubicación de la industria pesada resultó fundamental en la cristalización de un fuerte contraste social entre los habitantes de las dos márgenes

de la ría. La margen izquierda se presenta, pues, como el área industrial y proletaria por excelencia, altamente contaminada, y lugar preferente de ubicación de los inmigrantes de modesta condición. Por el contrario, la margen derecha es de carácter residencial, de variada gama social, que alcanza en el municipio de Guecho (Las Arenas, Neguri, Algorta y Santa María de Guecho) la mayor calidad ambiental. Esta área ha sido lugar tradicional de residencia de la burguesía bilbaína y ha constituido, desde siempre, la zona de mayor prestigio social relativo. La margen Oeste de la ría atrajo, por tanto, el asentamiento de la clase obrera, lo que explica su acelerado crecimiento demográfico durante los años del despegue industrial vizcaino, explosivo en los municipios de Baracaldo, Santurce, Sestao y Portugalete, que ya por los años sesenta poseían un umbral de población por encima de los veintemil habitantes. También fue muy importante, en valores relativos, el crecimiento de la otra margen de la ría, aunque con volúmenes de población bastante inferiores.

La ciudad central experimentó, por estos años, un crecimiento relativo muy elevado, comparable al centro de la aglomeración madrileña. La congestión y falta de espacios llanos para la construcción de viviendas explica la promiscuidad de la residencia y la industria y el fuerte incremento de los precios del suelo de la capital vizcaína. Este crecimiento fue particularmente grande en los barrios periféricos de Santuchu, Begoña, Deusto, Recalde y Zorroza. En contraste con el crecimiento demográfico anterior, el sector urbano situado aguas arriba de la ciudad central adquirió este carácter más tardíamente como consecuencia de la competencia y escasez de suelo, que transformaría parte de los terrenos agrícolas a la actividad industrial, lo que originaría, igualmente, unidades de residencia obrera (Precado Ledo, A., 1977). La crisis industrial de los setenta afectó al espacio urbano bilbaíno con una contundencia particular. Una serie de factores explican la agudización de las dificultades inherentes a un área en declive de estas características: la especialización en sectores maduros, necesitados de una fuerte reconversión industrial, la alta conflictividad social de su mano de obra, el elevado tamaño de sus empresas, el deterioro ambiental y la debilidad de su sector terciario. El resultado fue una inflexión demográfica muy pronunciada, con pérdidas acusadas de población por migración, conservándose los niveles poblacionales por el crecimiento vegetativo, todavía importante en aquellos años. Los mayores saldos migratorios negativos los experimentaron, durante el quinquenio, 1975-80, el municipio central, que llegó a perder, por este concepto, 16.000 habitantes, y los municipios de la margen izquierda de la ría, destacando Baracaldo, centro tradicional de asentamiento de la población inmigrante, con una pérdida de 7.300 residentes. Únicamente Guecho mantuvo un crecimiento relativamente importante (11.024 habitantes) debi-

	Núcleo urbano	Volumen de población		Tasas de crecimiento anual de la población			
		Pob. 1960	Pob. 1996	1960-70	1970-81	1981-91	1991-96
Hasta 10 km	Arizgoiti	22.991	48.490	6,8	2,4	-0,5	-0,9
	Arrigorriaga	8.253	10.413	1,9	-0,9	1,1	1,2
	Baracaldo	77.354	100.474	3,9	0,8	-1,3	-1,1
	Bilbao	294.174	358.875	3,6	0,7	-1,7	-0,7
	Erandio	3.142	23.613	0,4	—	32,9	-1,5
	La Cruz	10.556	29.646	6,7	3,6	0,7	0,9
	Las Arenas	10.863	29.708	5,9	3,7	1,2	0,4
	Leioa	7.584	26.256	3,9	7,7	1,2	1,4
	Portugalete	22.713	54.071	8,1	2,4	-0,4	-0,8
Sestao	23.241	34.496	5,4	0,8	-1,3	-1,0	
De 10 a 20 km	Algorta	9.164	40.074	7,4	6,4	2,2	0,4
	Amorebieta	8.148	16.060	4,9	2,2	0,1	0,4
	Llodio	7.239	19.913	8,7	3,1	-0,2	-0,7
	Munguía	5.833	12.807	4,2	3,0	0,6	1,6
	Santa María de Guecho	2.924	12.414	2,2	9,9	2,4	2,4
	Santurce	25.218	49.976	7,0	1,5	-0,7	-0,2
De 20 a 30 km	Bermeo	3.556	17.176	19,3	0,5	-0,2	-1,1
	Castro Urdiales	11.908	15.167	0,4	0,6	0,3	3,2
	Durango	14.625	23.909	4,9	1,7	-1,7	1,4
	Guernica	8.089	15.439	7,2	1,8	-0,7	-2,4
De 30 a 40 km	Eibar	31.725	30.314	1,8	-0,1	-1,5	-1,6
	Ermua	2.886	17.346	19,8	2,6	-0,5	-0,9

do, en gran parte, a los habitantes del municipio central que se desplazaron a la periferia en busca de un hábitat menos degradado y congestionado (Celada, F. y otros, 1988).

Las importantes pérdidas de empleo, generadas por los procesos de reconversión y ajuste, forzaron la intervención pública tanto del gobierno central como autonómico, orientada a sanear los sectores y empresas en crisis y a impulsar el crecimiento de otros más dinámicos. El resultado ha sido una fuerte inversión, con predominio de los sectores tradicionales, como el químico, y una modificación de las tendencias de localización anteriores. Así, mientras se han consolidado algunos de los centros fabriles del pasado, como Baracaldo, Galdácano y Sestao, se ha producido un nuevo eje de dinamismo empresarial hacia los municipios del alto Nervión y valle de Asúa, por la existencia de suelo más barato y abundante y un entorno medioambiental más grato, así como hacia espacios más alejados como Munguía y Abadiano (Méndez, R. y Caravaca I., 1993).

La gran inercia urbanística del pasado constituye una gran rémora en el momento actual. La transformación del área metropolitana industrial en una gran metrópoli posindustrial ha llevado a plantearse el diseño de nuevas infraestructuras, como el metro, el museo Guggenheim, la nueva terminal del aeropuerto de Sondica, pretendiendo la sucesiva ocupación del espacio del bajo Nervión por un nuevo espacio especializado en funciones terciarias y distintos parques industriales y residenciales que sustituyan a los antiguos espacios industriales y a un parque de viviendas degradado y obsoleto (Juaristi Linaero, J., 2000).

La dinámica demográfica de la aglomeración bilbaína ha seguido las pautas del resto de las metrópolis españolas. El espacio central perdió la pasada década 25.000 habitantes, y los municipios de la margen izquierda del Nervión, que continúa albergando los mayores contingentes de trabajadores del área metropolitana, prolonga la tendencia con descensos acusados de población residente (12.000 habitantes Baracaldo y 4.000, Santurce y Sestao, respectivamente). Las zonas metropolitanas que ganan población se reducen, casi exclusivamente, al municipio de Guecho, cuyo tradicional carácter residencial, de nivel social medio y medio-alto, explica el crecimiento de 12.000 habitantes durante los últimos diez años. La descentralización de la población se está produciendo en un grado inferior al de otras grandes ciudades españolas. La mejora de accesibilidad a través de la autopista del Cantábrico ha activado el mercado de la vivienda de primera y segunda residencia en Castro Urdiales, acelerando igualmente el desarrollo de núcleos urbanos situados en su proximidad (Amorebieta, Durango, etc.). Por el contrario, otras áreas urbanas más aisladas, como Guernica o Bermeo, han perdido peso demográfico durante los últimos años.

La aglomeración urbana de Sevilla

La aglomeración urbana de Sevilla se halla situada en el bajo Guadalquivir, que constituye, sin duda, uno de los espacios mejor dotado para la ocupación humana de la región andaluza. La estructura radiocéntrica de la red de carreteras es una consecuencia de la débil pendiente de la extensa depresión fluvial donde está asentada la ciudad, lo que permite la accesibilidad desde todas las direcciones. El eje de la N-IV canaliza el tráfico andaluz hacia la meseta, recogiendo los flujos transversales que desembocan en el mismo. Su continuación, hacia Cádiz, lo convierte en la autopista con mayor poder de articular el área urbanizada. Este eje fundamental se complementa con las autopistas A-49 hacia Huelva y la A-92 hacia Málaga y con otras carreteras de menor importancia, que disminuyen su presencia en el amplio lecho del río. El Guadalquivir marca, precisamente, un vector fundamental en la estructura metropolitana sevillana, al separar dos sectores de desarrollo contrastado: el este, que ha concentrado la descentralización de gran parte de las principales funciones urbanas en la periferia, y el oeste de crecimiento más limitado.

Durante los años sesenta, la declaración de polo de desarrollo no sirvió para que la ciudad tomara un decidido impulso hacia una industrialización sostenida. Sin embargo, este hecho contribuyó a detener la inercia regresiva de su economía, caracterizada, entonces, por el predominio de un sector servicios endógeno, poco productivo y un desempleo estructural, marcado por el profundo subempleo y el paro encubierto, en consonancia con el subdesarrollo andaluz, que iba a provocar, precisamente, durante aquellos años, una de las mayores sangrías demográficas que se recuerdan. Es, precisamente, durante estos años cuando comienzan a darse los primeros pasos de articulación del territorio, más allá del espacio ocupado por la ciudad central. El desarrollo industrial, aún con los déficits propios de su dependencia del sector público y su escaso dinamismo, sirvió para estructurar en torno a la capital y con base a los municipios de Alcalá de Guadaíra y Dos Hermanas un territorio metropolitano de limitada extensión.

Este hecho se produjo paralelamente a la gran corriente migratoria que hizo perder a la región andaluza más de 800.000 efectivos demográficos sólo en el periodo, 1961-70. El efecto de la reconstrucción europea y de la reactivación española constituyó el detonante de un proceso que provocó profundos desequilibrios regionales en nuestro país. El resultado, en el territorio de la región andaluza, fue un débil crecimiento demográfico de la población, solo detenido por el alto crecimiento vegetativo de una región tradicionalmente prolífica. Sólo en las áreas más urbanizadas se dieron crecimientos demográficos algo más elevados, como consecuencia del establecimiento de determinadas actividades productivas. En concreto, en Sevilla, el proceso

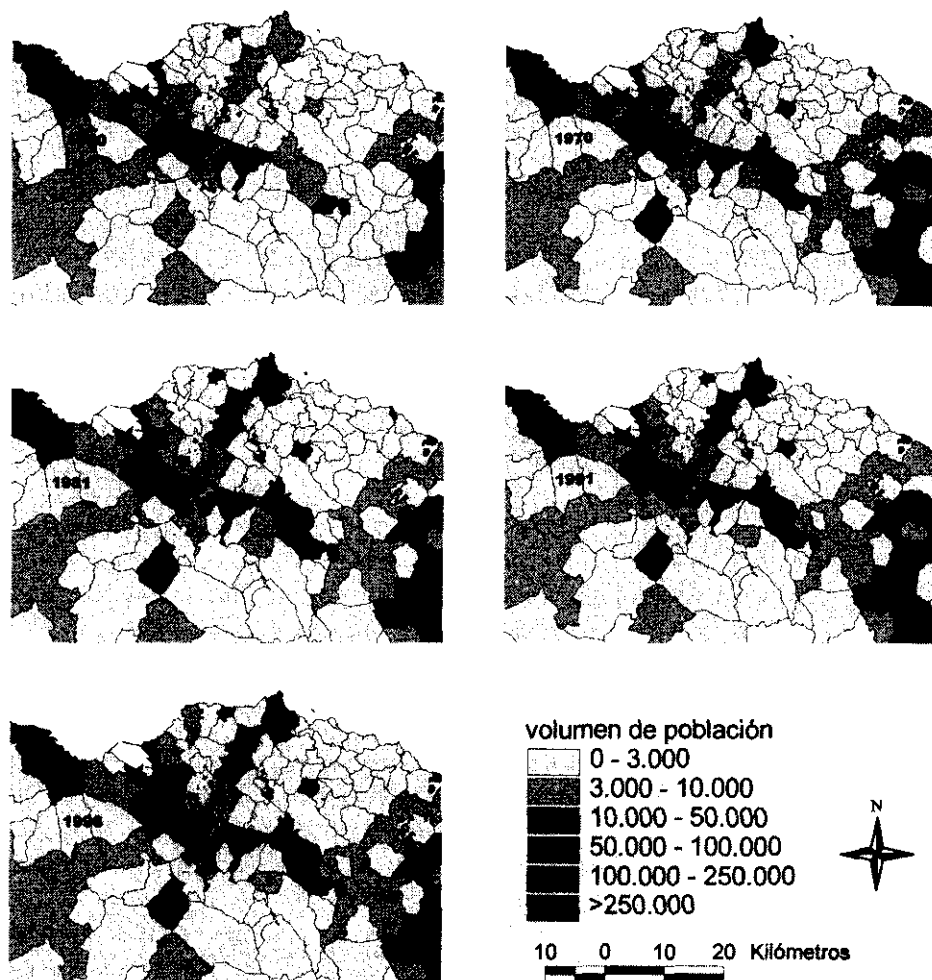


Figura 9.—Evolución de la distribución espacial de la población en la aglomeración urbana de Bilbao (1960-1996).

Fuente: I.N.E. y E.P.

emigratorio, que había comenzado en la provincia durante la década de los cincuenta, como consecuencia del paro generalizado de los jornaleros agrarios por la mecanización del campo, hizo su aparición en la ciudad durante la década siguiente, con un saldo migratorio negativo de 4.200 personas. Este hecho fundamental explica que el incremento de población de la ciudad se debiera, exclusivamente, al crecimiento vegetativo (110.000 personas) y que los municipios incorporados a su área industrial periférica (Alcalá de Guadaira, Dos Hermanas, Camas y S. Juan de Aznalfarache) apenas superaran, por crecimiento migratorio, la cifra de 15.000 personas, lo que permite referirse a Sevilla, por aquellos años, como a un área metropolitana de escasa entidad (González Dorado, A., 1975). Pese a ello, el elevado número de núcleos urbanos que superaban, en 1960, el umbral de los 10.000 habitantes, en el entorno de la ciudad central (Camas, San Juan de Aznalfarache, Coria del Río, Dos Hermanas, La Puebla del Río y La Rinconada), puede resultar un poco engañoso, siendo más la consecuencia de la propia estructura urbana andaluza, caracterizada por la frecuencia de ciudades de un cierto tamaño (Ocaña, C. Y García Manrique, E., 1990), que del desarrollo económico propiciado por la capital.

La llegada de la crisis económica afectó a la aglomeración sevillana, detectándose, como en el resto de las grandes ciudades españolas, una importante pérdida de empleo. Sin embargo, el comportamiento demográfico fue muy diferente del de la mayor parte de las áreas metropolitanas españolas. La tendencia al crecimiento de la población, generalizada en todos los municipios del entorno urbano de la capital (incluido el municipio central sevillano, cuya tasa de crecimiento fue superior a la del valor medio de la periferia) era más la consecuencia de la crisis y del regreso de los emigrantes extraprovinciales que de un desarrollo propio generador de empleo. Así, el municipio de Sevilla, que durante treinta años había tenido una moderada tasa de inmigración, registró en el quinquenio, 1976-81 un importante aumento de su saldo migratorio (11.000 habitantes), destacando, además, en idéntico período, los de los municipios metropolitanos de Dos Hermanas (6.432 habitantes) y Alcalá de Guadaira (3.017 habitantes).

La reactivación económica de la ciudad, a partir de 1985, ha tenido mucho que ver, al margen del período de bonanza de los últimos años de la década, con la doble condición de capital de la Comunidad Autónoma y sede de la Exposición Universal de 1992. Las nuevas inversiones que se produjeron en el terreno industrial iniciaron un proceso de dinamización del sector, aún con las naturales reservas, derivadas de un tejido productivo débil y poco cohesionado (Caravaca, I. Y López, R., 1991). Esta circunstancia ha generado un conjunto de ejes industriales, vertebrados por las principales carreteras de acceso a la ciudad, entre los que destacan: el eje Sevilla-Dos Hermanas, relativamen-



Figura 10.—Principales ciudades del entorno urbano de Sevilla. Volumen de población y tasas de crecimiento poblacional en el periodo, 1960-1996.

Fuente: I.N.E. y E.P.

	Núcleo urbano	Volumen de población		Tasas de crecimiento anual de la población			
		Pob. 1960	Pob. 1996	1960-70	1970-81	1981-91	1991-96
Hasta 10 km	Camas	16.047	25.679	3,5	1,8	0,0	0,1
	San Juan de Aznalfar.	10.533	21.484	7,3	1,4	-0,3	-0,2
	Sevilla	442.300	697.487	2,4	1,9	0,6	0,2
	Tomares	2.839	16.980	3,2	4,8	9,6	2,8
De 10 a 20 km	Alcalá de Guadaira	31.004	56.313	1,0	3,3	1,5	0,8
	Coria del Río	15.083	23.362	2,5	0,6	1,1	0,7
	Dos Hermanas	27.696	91.138	4,0	4,3	3,4	1,7
	La Algaba	8.507	12.792	2,8	0,7	0,7	0,4
	La Puebla del Río	12.612	10.650	0,2	0,8	2,0	-4,7
	La Rinconada	13.757	26.059	0,7	2,5	1,7	2,3
	Sanlúcar la Mayor	6.379	10.412	0,3	1,9	2,2	1,1
De 20 a 30 km	Brenes	7.156	10.623	0,2	2,2	1,6	0,3
	El Viso del Alcor	9.774	15.886	1,5	1,5	1,9	0,6
	Los Palacios y Villafr.	12.524	31.718	4,4	3,1	2,2	0,8
	Mairena del Alcor	8.665	16.071	1,9	2,3	1,8	0,9
	Pilas	8.604	11.122	0,5	1,0	0,8	0,6
	Utrera	41.126	46.173	-1,5	0,7	1,4	0,7
De 30 a 40 km	Carmona	28.216	25.266	-1,6	-0,7	0,3	0,8

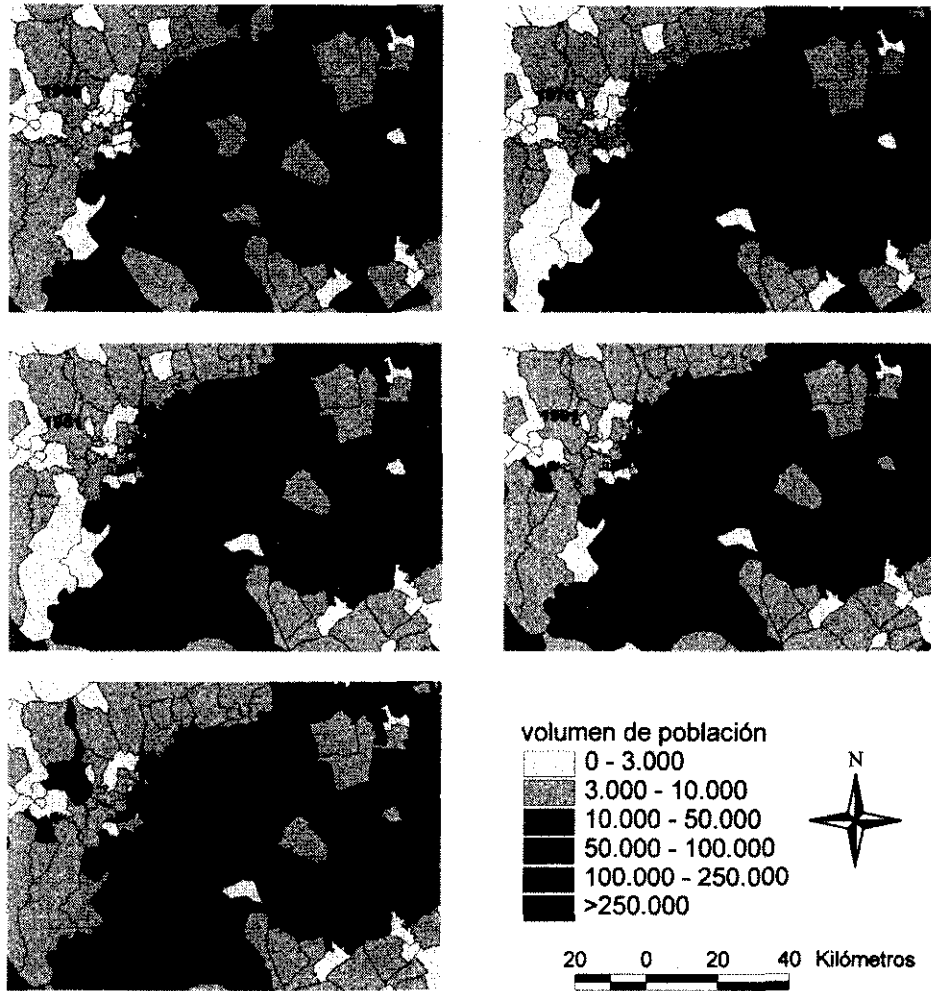


Figura 11.—Evolución de la distribución espacial de la población en la aglomeración urbana de Sevilla (1960-1996).

Fuente: I.N.E. y E.P.

te consolidado, y el eje Sevilla— Alcalá de Guadaíra, próximo a la saturación, ambos sobre la N-IV (Junta de Andalucía, 1997).

El poder organizador de Sevilla se limita a un entorno urbano de menor extensión, como corresponde a una ciudad de limitado peso demográfico y escaso dinamismo económico. Determinadas poblaciones como Los Palacios, Utrera y no digamos ya Écija, han experimentado un menor impacto de las actividades difundidas por la capital. La importancia de la capitalidad ha conferido, actualmente, a la ciudad un nuevo estatus, capaz de engendrar nuevos servicios impulsores de un cierto desarrollo, que se complementan con el papel del turismo, otra de las bazas generadoras de empleo de que dispone la ciudad.

4. EL MODELO DE DISTRIBUCIÓN PERIFÉRICA DE LA POBLACIÓN EN LAS MAYORES METRÓPOLIS ESPAÑOLAS

El proceso de distribución periférica de la población, en las metrópolis más importantes del sistema urbano español, durante el periodo, 1960-1996, manifiesta unas tendencias comunes, fruto de las circunstancias en las que dicho proceso ha tenido que desarrollarse, con fuertes contrastes entre los momentos anterior y posterior a la crisis económica. Sin embargo, la profundización del proceso de difusión demográfico ha estado condicionada por las peculiaridades geográficas e históricas de cada una de las aglomeraciones urbanas analizadas.

Las dos metrópolis de mayor peso demográfico del país han tenido un comportamiento similar, consecuencia de la maduración de su desarrollo económico y territorial. En ambas, la difusión de las actividades metropolitanas en el espacio sobrepasa actualmente (aunque no mucho más allá) un radio de 40 kilómetros, forjando un mercado de trabajo y de la vivienda muy dinámicos, con tendencia a una profunda urbanización del territorio, que no guarda consonancia con el débil incremento demográfico, próximo al crecimiento nulo. La configuración del espacio metropolitano se realizó, durante la etapa, 1960-1975, con índices de crecimiento demográfico muy elevado, según un modelo de ocupación intensiva del suelo urbano, que afectó a los municipios de la primera y segunda coronas metropolitanas de forma desfasada en el tiempo. La crisis económica (que ha alternado con momentos de bonanza) ha paralizado el crecimiento global de la población, modificando las pautas del modelo de concentración anterior y sustituyéndolo por otro de localización más difusa. La movilidad urbana ha venido acompañada de la descentralización de determinadas funciones productivas en la periferia (industria y algunos servicios antes centralizados) y la especialización terciaria del centro de la ciudad, cuya pérdida de población es cada vez más acusada. Por otra parte, la transformación

Tabla 1
Evolución del volumen de población y tasas de crecimiento poblacional anual en
las principales aglomeraciones urbanas españolas (1960-1996)

<i>MADRID</i>						
	<i>Pob 1960</i>	<i>Pob 1996</i>	<i>1960-70</i>	<i>1970-81</i>	<i>1981-91</i>	<i>1991-96</i>
Municipio central						
y hasta 10 km	2.263.626	2.942.901	3,9	0,1	-0,5	-1,2
De 10 a 20 km	80.156	1.83.136	15,3	10,7	2,6	2,0
De 20 a 30 km	74.704	672.336	9,4	11,1	2,7	2,5
De 30 a 40 km	51.280	179.288	3,7	3,4	3,0	8,6
Total	2.469.766	4.877.661	4,7	2,4	0,6	0,1
<i>BARCELONA</i>						
	<i>Pob 1960</i>	<i>Pob 1996</i>	<i>1960-70</i>	<i>1970-81</i>	<i>1981-91</i>	<i>1991-96</i>
Municipio central						
Hasta 10 km	1.557.863	1.508.805	1,3	0,1	-0,5	-2,7
De 10 a 20 km	211.225	546.874	8,9	2,8	-0,4	-1,4
De 20 a 30 km	394.702	1.243.254	8,0	3,6	0,7	0,9
De 30 a 40 km	167.173	432.757	5,6	2,5	1,3	2,6
Total	122.284	298.09	4,4	2,7	1,2	3,3
Total	2.453.247	4.29.699	3,8	1,9	0,1	-0,2
<i>VALENCIA</i>						
	<i>Pob 1960</i>	<i>Pob 1996</i>	<i>1960-70</i>	<i>1970-81</i>	<i>1981-91</i>	<i>1991-96</i>
Municipio central						
Hasta 10 km	505.66	746.683	2,9	1,4	0,0	-0,2
De 10 a 20 km	208.142	487.717	5,2	2,9	0,8	0,9
De 20 a 30 km	63.679	131.961	3,2	2,6	1,1	2,4
De 30 a 40 km	122.255	177.204	1,4	1,4	0,4	1,7
Total	146.237	189.941	1,2	1,2	0,0	0,9
Total	1.45.379	1.733.506	3,0	2,1	0,3	0,3
<i>SEVILLA</i>						
	<i>Pob 1960</i>	<i>Pob 1996</i>	<i>1960-70</i>	<i>1970-81</i>	<i>1981-91</i>	<i>1991-96</i>
Municipio central						
Hasta 10 km	442.300	697.487	2,4	1,7	0,6	0,5
De 10 a 20 km	37.813	84.700	4,4	1,8	1,7	2,5
De 20 a 30 km	138.668	265.120	1,7	2,2	2,4	1,6
De 30 a 40 km	119.718	170.24	0,4	1,3	1,5	1,5
Total	89.766	82.292	-1,7	-1,	0,6	2,9
Total	828.265	1.299.623	1,7	1,7	1,1	0,5
<i>BILBAO</i>						
	<i>Pob 1960</i>	<i>Pob 1996</i>	<i>1960-70</i>	<i>1970-81</i>	<i>1981-91</i>	<i>1991-96</i>
Municipio central						
Hasta 10 km	294.174	358.875	3,6	0,7	-1,7	-0,8
De 10 a 20 km	203.099	392.144	4,7	2,0	0,4	0,3
De 20 a 30 km	125.538	229.884	3,8	2,2	0,1	1,0
De 30 a 40 km	71,17	114.409	3,9	1,4	-0,1	0,0
Total	68.941	77.609	3,8	0,1	-1,9	-1,2
Total	762.769	1.172.921	4,0	1,5	-0,6	0,0

Fuente: I.N.E. y E.P.

Tabla 2
Crecimiento poblacional en el entorno urbano
de las principales metrópolis españolas

<i>MADRID/BARCELONA</i>				
	<i>1960-70</i>	<i>1970-81</i>	<i>1981-91</i>	<i>1991-96</i>
Municipio central	++	0	-	—
Hasta 10 km	++++	++	-	-
De 10 a 20 km	++++	++++/++	++/+	++/+
De 20 a 30 km	++	++	++/+	++
De 30 a 40 km	≈≈	≈≈	++/+	+++
<i>VALENCIA</i>				
	<i>1960-70</i>	<i>1970-81</i>	<i>1981-91</i>	<i>1991-96</i>
Municipio central	++	+	0	-
Hasta 10 km	+++	++	+	+
De 10 a 20 km	++	++	+	++
De 20 a 30 km	≈≈	≈≈	≈≈	+
De 30 a 40 km	≈≈	≈≈	≈≈	≈≈
<i>BILBAO</i>				
	<i>1960-70</i>	<i>1970-81</i>	<i>1981-91</i>	<i>1991-96</i>
Municipio central	++	+	—	-
Hasta 10 km	++	++	0	0
De 10 a 20 km	++	++	0	+
De 20 a 30 km	≈≈	≈≈	≈≈	0
De 30 a 40 km	≈≈	≈≈	≈≈	≈≈
<i>SEVILLA</i>				
	<i>1960-70</i>	<i>1970-81</i>	<i>1981-91</i>	<i>1991-96</i>
Municipio central	++	+	+	+
Hasta 10 km	+++	+	+	++
De 10 a 20 km	≈≈	++	++	+
De 20 a 30 km	≈≈	≈≈	≈≈	≈≈
De 30 a 40 km	≈≈	≈≈	≈≈	≈≈

++++	crecimiento muy elevado
+++	crecimiento fuerte
++	crecimiento apreciable
+	crecimiento lento
0	crecimiento nulo
-	crecimiento levemente negativo
—	crecimiento apreciablemente negativo
≈≈	escasa relación con el centro

Fuente: E.P.

reciente del mercado de la vivienda, al ofrecer un hábitat residencial de bajas densidades en las periferias urbanas, explica la distribución progresiva de la población en espacios cada vez más alejados del centro de la ciudad.

Las ciudades de Sevilla y Bilbao, de menor peso poblacional, no han llegado a configurarse en metrópolis tan expansivas. En el caso de la capital bilbaína, la crisis estructural de la industria y la modesta recuperación de otros sectores de la economía ha constituido la causa de su escaso dinamismo económico. El crecimiento negativo del centro de la ciudad ha sido una característica constante desde la segunda mitad de la década de los setenta y la crisis demográfica y social de los municipios de la margen izquierda de la ría sólo se ha visto compensada por el papel residencial desempeñado por determinadas áreas de la margen derecha (cuya distancia no supera los 20 Km.) y algunas otras zonas, donde podemos aventurar un proceso de difusión de la vivienda de clases medias, aunque a mucho menor escala. Por su parte, la aglomeración urbana de Sevilla destaca por su escaso dinamismo económico y la constitución de un área metropolitana de débil estructuración territorial. En la dinámica demográfica de su espacio urbano, destaca el peso fundamental del centro respecto al del área suburbana, con un crecimiento poblacional siempre positivo, más por el escaso dinamismo del área periférica que por la pujanza de la zona central. La importancia del fenómeno migratorio respecto de las áreas desarrolladas del país (expansiva en el período, 1960-75 y regresivo, con corrientes de retorno tras la crisis) ha influido en la inversión del comportamiento demográfico sevillano en comparación con el de las otras áreas urbanizadas.

Finalmente, la aglomeración urbana de Valencia ha seguido un proceso de conformación metropolitano intermedio. El peso del área suburbana más próxima, comprendida en el espacio fuertemente urbanizado que existe hasta el límite de la circunvalación de la autopista del mediterráneo, y la concentración de gran parte de las funciones metropolitanas en la misma explica que el proceso de descentralización de la población se halla realizado de forma reducida, habiéndose reproducido el proceso de difusión de la vivienda en ciertas áreas del espacio geográfico situado entre los 10 y los 30 kilómetros de la capital. Otras zonas urbanas más alejadas, como Alcira o Sagunto, aún dentro del área de influencia de la capital, tienen una relativa autonomía, como para considerarlas dentro del mismo espacio metropolitano.

BIBLIOGRAFÍA

- Busquets, J. (1992): *Barcelona*. Editorial Mapfre, Madrid, 425 pp.
C.A.M. (1990): *Madrid Región Metropolitana. Problemas y Oportunidades*. C.A.M. Madrid.

- Capel, H y Linteau, P. A. (1998): *Barcelona-Montreal. Desarrollo urbano comparado*. Universitat de Barcelona, Barcelona, 498 pp.
- Caravaca, I. y López, R. (1991): «Reestructuración productiva y tendencias locacionales de la industria en el área metropolitana de Sevilla», en *Reestructuración industrial de los espacios urbanos*. Grupo de Geografía Industrial, Madrid, pp 53-68.
- Celada, F. y Otros (1988): *Áreas metropolitanas en crisis*. M.O.P.U., Madrid, 212 pp.
- Coplaco (1980): *Informe sobre Ordenación del Territorio en el A. M. M. Bases para un debate*. Madrid.
- González Dorado, A. (1975): *Sevilla, centralidad regional y organización interna de su espacio urbano*. Servicio de Estudios del Banco de Urquijo. Sevilla, 536 pp.
- Juaristi Linacero, J. (2000): «Sistemas urbanos y ciudades medias en el arco atlántico», en *Ciudades intermedias. Urbanización y sostenibilidad*. Editorial Milenio, pp. 143-167.
- Junta de Andalucía (1997): *Actividades productivas y urbanismo*. Consejería de Obras Públicas, Sevilla, 264 pp.
- Méndez Gutiérrez, R. y Caravaca Barroso, I. (1993): *Procesos de reestructuración industrial en las aglomeraciones metropolitanas españolas*. Ed. M.O.P.T. Madrid, 232 pp.
- Monclús, F. J. (1998): «Suburbanización y nuevas periferias. Perspectivas geográfico-urbanísticas» en *La ciudad dispersa: suburbanización y nuevas periferias*, F. J. Monclús (Ed). Centro de Cultura Contemporánea. Barcelona, pp. 5-15.
- Nel.lo i Colom, O. (1993): «El territorio metropolitano de Barcelona. Dinámicas urbanas y políticas urbanas» en *Planeamiento y Gestión metropolitana, comarcal y municipal*. Ed. Eunsa, Pamplona, pp 107-129.
- Ocaña Ocaña, C. y García Manrique, E. (1990): *El territorio andaluz*. Editorial Librería Agora, Málaga, 239 pp.
- Precedo Ledo, A. (1977): *Bilbao y el bajo Nervión, un espacio metropolitano*. Junta de Cultura de Vizcaya, Bilbao, 198 pp.
- Roselló Verger, V. (1995): *Geografía del País Valenciá*. Edicions Alfons El Magnanim, Valencia, 640 pp.
- Salom, J. (1992): *Sistema urbano y desarrollo regional*. Edicions Alfons El Magnanim, Valencia, 246 pp.
- Sánchez, J. E. (1991): «Transformaciones en el espacio productivo de Barcelona y su Área Metropolitana» en *Papers* 6, pp. 32-50.
- Santos Preciado, J. M. (1988): *El modelo de diferenciación residencial del sector suroeste del A.M.M.* Ed. Universidad Complutense de Madrid. Madrid.
- Santos Preciado, J. M. (1990): «La población» en *Madrid, presente y futuro* Ed. Akal. Madrid, pp 41-77
- Santos Preciado, J. M. (1991): «Dinámica demográfica en la aglomeración urbana madrileña» en *Estudios Territoriales*. Ed. M.O.P.U. Madrid, pp. 85-106.