

R. JORDÁ BORRELL

## EL SECTOR SUR DEL AMV: INMIGRACIÓN Y DESARROLLO ECONÓMICO

### INTRODUCCIÓN

La tradicional interrelación entre la Ciudad y la Huerta constituyen el entramado de formación del espacio metropolitano, apoyado sobre la base de un denso poblamiento dispuesto alrededor de la capital, que fue evolucionando por el desarrollo de una actividad agraria hasta llegar en algunos casos a coalescencias, denominadas «conjuraciones» (LOPÉZ GÓMEZ, A., 1962). Efectivamente, el motor de arranque del AMV estaría determinado por el desarrollo de València como centro terciario, generado a partir de la explotación y comercialización de su hinterland y contando, además, con un sustrato preindustrial que ya había conocido momentos destacados como en los siglos XV y XVIII (TEIXIDOR DE OTTO, 1976).

A partir del siglo XIX, la Ciudad dará los primeros pasos importantes hacia una tímida industrialización, hecho de especial relevancia por lo que significa de tránsito hacia un cambio de estructura económica, mientras el tejido urbano inicia un crecimiento tentacular a través de las principales vías de penetración que han servido para articular la actividad económica y la población del AMV en sectores espaciales de acuerdo con los ejes de comunicación más importantes.

Los años sesenta marcan un punto de partida del proceso de crecimiento económico y de cambio estructural de la sociedad española, cuyos resultados son unos mayores niveles de urbanización, renta y consumo. Para la Ciudad va a suponer un desarrollo acelerado de la industria sobre la base de iniciativas locales mediante el incremento paralelo del sector servicios. Desarrollo que no ha sido tanto en el espacio de la capital como en la región urbana de València, pues los distintos núcleos que la conforman ya contaban con un sustrato artesanal pero que a su vez desempeñarán la función de polígonos industriales a la necesaria descentralización de la actividad económica a partir de la Ciudad.

En el transcurso del desarrollo económico del AMV, el crecimiento urbano e

industrial ha creado unas economías de escala que son espacialmente inmóviles y que han pasado a ser la atracción más poderosa para la actividad económica. De entre los distintos tipos de economías de aglomeración, las de urbanización constituyen los factores clave para promover el desarrollo regional, mucho más que los lazos interindustriales (RICHARDSON, 1977), puesto que ellas incluyen economías de tipo social y cultural. Es decir, una transformación gradual de los modos de vida, costumbres, instituciones sociales que, unidos a unos mejores niveles de educación y especialización, tienden a dar a los espacios metropolitanos un grado mayor de flexibilidad y capacidad para explotar las oportunidades y para ajustarse a los cambios en relación con la situación de las comunidades urbanas tradicionales y rurales.

Las economías de aglomeración suponen una concentración de actividad económica y de población, planificada o no, pero sí ordenada de acuerdo con unos criterios de adecuación en el espacio, en función de los factores que rigen hoy en la ubicación de la industria —cerca de las vías de comunicación más importantes—, hecho que ha servido para articular a los distintos sectores espaciales del AMV según los ejes de penetración a la ciudad.

El sector sur del AMV está constituido por 15 municipios<sup>1</sup> localizados en un sentido amplio alrededor de dos grandes accesos a la Ciudad: el Camí Real de Madrid y la pista de Silla. En ellos se asienta 136.744 personas según el recuento censal de 1975, de las que 50.786 (37 %), han nacido fuera del AMV. Esta inmigración que afecta a más de un tercio de la población total de la zona constituye un elemento fundamental en el proceso de cambio económico y social hacia el desarrollo, que se está operando en el sector y en general en el AMV.

Desde el punto de vista de la ordenación del territorio, la zona gira en torno a dos comarcas, l'Horta y la Ribera, las cuales han tenido una evolución y un desarrollo agrario distinto de acuerdo con el radio de influencia de la Ciudad (CANO GARCÍA, 1980). Sin embargo, existen una serie de factores geoeconómicos que le dan una cierta homogeneidad hasta desembocar en el paisaje industrial actual de configuración reciente. De un lado, el ángulo sureste (núcleos alineados a lo largo del Camí Real de Madrid, más Almussafes y Benifaió) donde el elemento diferenciador, pero no exclusivo, ha sido el cultivo del arroz, y de otro, los municipios que quedan hacia el interior (Picanya, Paiporta, Picassent y Alcàsser) incorporados al área de regadío de pozo —naranjal— en razón directa con la distancia a València.

Además el Turia ha actuado en buena medida como frontera entre uno y otro lado de la Ciudad; especialmente ha sido una barrera al crecimiento de la capital al norte del río (ROSSELLÓ VERGER, 1969), la expansión urbana de València se ha producido sobre todo hacia el sur y ha impulsado el desarrollo de los municipios meridionales vecinos. En este sentido ha sido decisiva la infraestructura viaria y la eficacia de los servicios de comunicación entre València y los municipios del sector sur.

<sup>1</sup> Con Torrent serían 16. No se ha incluido porque estaba previsto un capítulo aparte con este importante núcleo.

## UNA RED VIARIA SATURADA

La creación de la infraestructura viaria moderna del AMV tuvo lugar durante la segunda mitad del siglo XIX coincidente con la expansión agraria de carácter exportador; hasta ese momento el Camí Real de Madrid constituía prácticamente la única vía de acceso a la Ciudad por el sur. Eje de unión no sólo entre estos núcleos, València y las comarcas de la Costera y la Ribera, sino también vía de primera magnitud por enlazar las tres principales capitales del Estado español.

Sin embargo, por estas fechas es el ferrocarril el que marca la pauta del crecimiento en un área determinada; los municipios enlazados por este tipo de transporte tuvieron una gran ventaja sobre los demás por ser más barato y rápido (BERNABÉ MAESTRE, 1975). Precisamente el primer ferrocarril puesto en funcionamiento en el País Valenciano fue el del Grau de València-Almansa (1852-53) y más tarde el de València-Castelló de la Ribera (de vía estrecha) cubriría el servicio de los pueblos del suroeste.

En el caso concreto del ángulo sureste, la organización del tráfico estuvo en función del comercio del arroz, producto éste que había desarrollado un intercambio interior de cierta importancia y se exportaba también a las colonias. Por otra parte, la comercialización del vino, de la seda en época anterior, y la importación de vino manchego contribuyeron a engrosar el tráfico del sector hasta que fue abierta la carretera Madrid-València por Requena y en 1947 el tramo Utiel-Cuenca del ferrocarril València-Madrid por dichas poblaciones.

Hoy las vías de comunicación del sector (Camí Real, pista de Silla, Ferrocarril de vía ancha, «Trenet», carreteras Torrent-Picanya-Paiporta-Benetússer y la de Picanya-València) presentan una gran saturación de tráfico.

CUADRO I  
Tráfico por carretera

	I.M.D. 1963	I.M.D. 1970	% 1963/1970
Pista Silla .....	6.032	30.414	404,2
El Saler .....	3.389	16.063	376,6
Cno. Real Madrid .....	5.044	21.772	331,6
Picanya .....	1.000	2.929	336,3
Alboraia .....	1.809	7.222	299,2
Mislata .....	8.224	30.461	270,3
Manises .....	13.158	41.841	217,9
Paterna .....	4.667	8.662	86,0
Burjassot .....	7.970	12.728	59,7
Barcelona (ant.) .....	11.049	16.640	50,6
Acceso Ademuz .....	—	25.867	—
Acceso norte .....	—	21.705	—
Ctra. Montcada .....	—	5.916	—

Fuente: *Situación actual y perspectivas de desarrollo de la Región Valenciana*. Confederación Española de Cajas de Ahorros, Madrid, 1976, t. II, p. 974.

Vemos que precisamente durante el período considerado, el flujo de tráfico de mayor crecimiento lo han registrado las carreteras del sector sur, cifras que en la década de los setenta se habrán incrementado; por ello no deja de tener importancia para la ordenación espacial del sector, el aumento tanto de densidad de población como de asentamientos industriales que se continúan produciendo en la pista de Silla y en la N-332, así como la instalación de la «Ford» en Almussafes, que contribuirán a acrecentar los problemas de la zona.

Por otra parte, el tráfico de viajeros del AMV transportados por los distintos ferrocarriles de vía estrecha disminuye con mayor incidencia en la línea de Castelló de la Ribera. Parcialmente, la justificación podría atribuirse a la mala localización de esta estación terminal y a la calidad del servicio, que repercuten, a su vez, en un incremento progresivo de los medios de automoción individuales y en una menor utilización del transporte del ferrocarril de cercanías.

Hubiera sido interesante estudiar con detalle las líneas de autobuses que unen los pueblos del AMV con la capital<sup>2</sup> con el fin de contrastar su eficacia por sectores, puesto que los núcleos del oeste, mejor comunicados que los del sur, han podido desarrollar mucho más su papel de residencia, sobre todo a lo largo de la década de los sesenta.

#### CAMBIOS DE ESTRUCTURA ECONÓMICA E INMIGRACIÓN

Aunque a lo largo de la historia el motor originario del crecimiento no ha sido el mismo, hoy el proceso de industrialización se puede considerar como la causa del desarrollo económico. En el curso del cual, el crecimiento industrial es predominantemente urbano, puesto que casi todas las actividades económicas se llevan a cabo en centros urbanos o cerca de ellos. Se encuentra la producción y la población en una serie de puntos de alto potencial, precisamente en aquellas áreas que ofrecen ventajas sobre las demás, desarrollando a su vez a nivel nacional una economía dual.

Por otra parte, se produce un cambio en la estructura económica de los núcleos, conforme crece el producto total nacional, disminuye el peso relativo de la agricultura y se incrementa correlativamente el de los bienes de la industria y los servicios; este proceso obliga a un trasvase continuo de mano de obra del sector primario a los demás. Por todas estas razones podemos deducir que los movimientos intersectoriales tienden a ser al mismo tiempo interregionales.

Existen dos mecanismos que aseguran que los necesarios trasvases se produzcan, la mayor parte de los nuevos puestos de trabajo se crean en la industria y en los servicios y, en segundo lugar, en estos sectores los rendimientos del trabajo tienden a ser más altos que en la agricultura y a esa productividad más alta corresponden salarios generalmente más elevados. En consecuencia, el

<sup>2</sup> Este aspecto está siendo estudiado por Carmen Sanchis Deusa, que realiza su tesis doctoral sobre el transporte en el País Valenciano.

cambio de estructura económica canaliza una corriente inmigratoria hacia las áreas de alto potencial que refuerza el proceso de urbanización, tanto por la corriente rural-urbana como por los flujos interurbanos, generando un aumento de población y un incremento de producción y de consumo.

Ciertamente, la cristalización del cambio de estructura económica y la entrada masiva de inmigrantes al sector sur es un hecho que se inicia en la década de los sesenta (cuadro II), sólo en algún núcleo se retrasa hasta el período 1970-75<sup>3</sup>. Llegado a este punto parece obligado introducir la polémica abierta entre investigadores acerca de la interpretación del crecimiento del País Valenciano mediante el análisis de la estructura industrial (REIG MARTÍNEZ, 1977) o a través de un intento de interpretación histórica de las relaciones agricultura-industria, atribuyendo un papel motor al primero de los dos sectores en el surgimiento y consolidación del proceco industrializador (BONO, 1974).

Ahora bien, debido a las características de la industria del AMV (bienes de consumo) y de acuerdo con los rasgos peculiares de su expansión espacial (descentralización de la actividad fabril de la ciudad hacia los distintos sectores metropolitanos y nacimiento de una industria local en base al desarrollo de un artesanado), la importancia de la agricultura en el proceso industrializador pasaría por el papel que ha desempeñado la primera en la formación del mercado para la industria (SERENI, ZANHERI y otros, 1974) más que la acumulación de capital. Esto nos llevaría a estudiar, por una parte, quién detentaba los beneficios de la comercialización de los productos agrarios y, por otra, cuál ha sido el modelo de distribución de la renta en las sucesivas etapas.

Desde principios de siglo hasta 1950 el peso de la inmigración en el sector sur es muy poco importante, sobre todo en los municipios ubicados en torno a València, debido al efecto suctor del crecimiento de la propia capital. Los núcleos arroceros reciben una corriente inmigratoria desde el traspais montañoso más pobre, en busca de unos salarios agrícolas más elevados. A Silla y Massanassa habían llegado hasta 1950 el 60,09 y el 51,98 % de los inmigrados del total de sus respectivos flujos según la situación de 1975. Correlativamente comienza una oleada emigratoria en estos mismos núcleos y que va a ser un rasgo característico hasta más o menos la década de los sesenta. Unas veces superará el número de inmigrantes y dará excedentes negativos y otras quedará disimulada por los que llegan, pero se mantiene siempre acentuándose en los momentos de crisis (BURRIEL, 1970).

Durante el primer tercio de siglo, l'Horta sur se caracteriza por dos hechos importantes: consolidación del cambio de estructura de propiedad (HALPERN, 1934) con lo cual se establecen las bases del actual minifundio. Ello indica el origen, en estado latente, de unas perspectivas de industrialización por lo que supone de acumulación de capital y de aumento de nivel de vida, y, aunque en los primeros momentos constreñiría el mercado, después contribuiría a su formación.

<sup>3</sup> Este hecho se cumple en los municipios más periféricos, Silla y Almussafes. En el caso del último núcleo, la implantación de la «Ford» es aún demasiado reciente para que se note su impacto.

## CUADRO II

*Fecha de llegada de los inmigrantes (%). Situación en 1975*

	Antes 1900	1901-10	1911-20	1921-30	1931-40	1941-50	1951-60	1961-69	1970-75	Sin especific.	Total
Almussafes .....	—	0,68	1,80	1,47	8,68	4,30	11,73	18,60	43,40	8,34	887
Benifaió .....	—	0,50	1,35	1,76	6,55	6,90	11,18	26,98	25,05	19,74	3.177
Silla .....	2,69	4,68	6,97	13,20	15,10	17,45	17,34	18,32	4,19	0,06	5.041
Alcàsser .....	0,14	1,02	2,18	2,92	7,29	5,90	13,13	29,82	35,15	2,45	1.371
Picassent .....	0,11	0,44	0,62	1,68	5,18	8,00	21,03	32,92	28,99	1,03	4.414
Beniparrell .....	—	0,88	0,88	1,77	7,72	9,27	11,04	21,20	39,30	7,94	453
Albal .....	—	0,49	0,65	1,93	3,92	5,77	15,00	37,16	35,01	0,07	3.673
Catarroja .....	0,10	0,75	1,51	3,59	5,99	6,32	13,29	34,30	33,13	1,02	6.540
Massanassa .....	2,73	4,85	8,12	12,54	11,58	12,16	17,32	21,00	9,44	0,26	3.485
Lloc Nou .....	—	—	3,95	4,34	26,33	11,84	15,79	17,15	20,60	—	76
Sedavi .....	—	0,05	0,64	1,55	2,26	2,42	10,53	34,37	47,71	0,47	4.245
Alfagar .....	0,02	0,09	0,26	0,73	1,08	1,42	3,01	28,45	64,10	0,84	14.192
Benetússer .....	0,04	0,24	0,76	2,45	4,64	4,63	12,65	34,30	38,46	1,82	8.202
Picanya .....	—	0,37	0,57	1,44	3,44	4,27	11,59	35,14	42,12	1,06	3.537
Paiporta .....	—	—	0,13	0,45	0,90	3,29	14,39	50,64	28,33	1,87	6.902

El segundo hecho sería el incremento de la agricultura comercial. El recurso al mercado por parte de los agricultores fue en constante aumento, pero de una manera lenta, debido a la importancia que todavía tenía el autoconsumo, sobre todo en el cultivo del arroz y en la huerta. (REIG MARTÍNEZ; MARTÍNEZ SERRANO; SOLER MARCO, 1978). Lo más sobresaliente es el aumento de superficie de regadío tanto en la Ribera<sup>4</sup> como en l'Horta sur, dedicado predominantemente al naranjal. En Picassent la transformación del sècano al regadío se produce entre los años cuarenta y cincuenta, lo cual explica su crecimiento inmigratorio (cuadro II).

El arroz, sin embargo, estuvo sujeto a continuas crisis, los peligros de insalubridad habían desaparecido, pero surgiría el problema de la rentabilidad económica; la producción había superado al consumo nacional y por otra parte la exportación tenía que hacer frente a dificultades cada vez más graves del comercio internacional, todo ello desembocaría en una reducción de la superficie cultivada a partir de 1930.

Después de la guerra civil hasta el Plan de Estabilización, el modelo de la distribución de la renta no alentaba una utilización eficiente de los recursos productivos. Tiene lugar una caída de los salarios reales tanto en la agricultura como en la industria, el control de cambios de la peseta merma las exportaciones agrarias<sup>5</sup> y, además, la relativa abundancia de mano de obra como factor productivo no estimuló la productividad. Fue precisamente la reducción de los salarios reales la que provocó por razones de subsistencia una mayor oferta de horas de trabajo y paralelamente un aumento en la inmigración.

Durante estas dos décadas, los municipios pertenecientes a la Ribera reciben un flujo mayor de inmigrados que los de l'Horta, pues, aunque ambas se caracterizan por una estructura agraria predominante, València permanece como el principal foco de atracción (TEIXIDOR DE OTTO, 1974 y COURTOT, 1968) y en la Ribera se están haciendo grandes inversiones para transformar el secano en regadío; sólo Benetússer tiene una cierta industria.

#### CRECIMIENTO DEMOGRÁFICO

En líneas generales, el sector sur no ha tenido un crecimiento acelerado como la zona oeste, el ritmo de aumento de población es inferior en el área meridional del AMV, pues mientras ésta ha multiplicado sus efectivos entre 1900 y 1975 por 3,5, el sector oeste lo ha hecho por 10; las crisis económicas y sociales en conjunto se han traducido en un «ralenti» del proceso de crecimiento, e incluso se observa en algún período concreto y a nivel municipal tasas negativas.

No obstante, a pesar de la matización anterior, podemos hablar de un comportamiento demográfico en el que al crecimiento natural de la población se

<sup>4</sup> En 1945 existían ya 35.000 Ha. de regadío. CANO GARCÍA, 1980, *op. cit.*, p. 271.

<sup>5</sup> INSTITUTO VALENCIANO DE ECONOMÍA: *Informe sobre el control de cambios exteriores*. Informe n.º 193, València, 9 de junio de 1951.

ha superpuesto una fuerte corriente inmigratoria, favorecida en los últimos quince años por una intensa industrialización.

La década de los veinte señala una frontera clara entre dos etapas en el crecimiento de la población del AMV, la ciudad de València y el sector oeste pasan de tasas muy moderadas a valores espectaculares entre 1921-1930 (PÉREZ PUCHAL, 1976). La capital y algunos núcleos inmediatos del oeste se convierten en centros de atracción de los movimientos interiores de personas. La paulatina industrialización de la ciudad y el auge agrícola explican la nueva coyuntura.

En los pueblos periféricos del sur se dan situaciones confrontadas. Benetússer, con un reducido término municipal, ha tenido una evolución peculiar: se diferencia de los pueblos de la zona por su carencia de orientación agraria, ofrece desde antiguo una tradición artesana, transformada en estos años en una industria pujante; su evolución es independiente de las crisis generales de los núcleos arroceros, donde la emigración a Francia queda paliada por la llegada de inmigrantes (BURRIEL, 1970). Todo ello da como resultado un ritmo de incremento intermedio entre los municipios del oeste y del sur. Mientras, el resto de poblaciones englobados en el sector meridional no alcanza un crecimiento acelerado hasta la década de los sesenta, pero siempre inferiores a la zona occidental (en el cuadro III se puede observar un descenso de tasas desde 1900 hasta el decenio 1940-50).

Los años 1960-75 presentan rasgos comunes en todo el AMV, es un período de auge demográfico, donde los distintos sectores del AMV tienen tasas acumuladas superiores a los de València-ciudad. A nivel de sectores, sobresale de nuevo la zona oeste, donde desde una óptica municipal tienen tasas más uniformes. Alaquàs (6,3), Quart (6,3), Xirivella (6,2), Mislata (6) (MATEU I BELLÉS, 1978); en el sur se da más diversidad, Alfafar y Paiporta alcanzan las tasas mayores (10,3 y 8,4 respectivamente), en último lugar aparece Almussafes (1,01), el núcleo más meridional del sector y donde aún no se nota los efectos de la instalación de la «Ford».

Pasando ya al análisis pormenorizado del sector sur (cuadro III), los municipios se han ordenado de acuerdo con la estructura agraria, y dentro de cada grupo en función de la distancia a València. Dicho criterio de clasificación se ha adoptado con el fin de comprobar en qué grado la estructura agraria ha influido en la evolución de la población o si por el contrario han sido otros factores los que han desempeñado un papel más preponderante en su dinamismo. En primer lugar aparecen los núcleos de la marjal, su vida agrícola está fuertemente ligada a los arrozales. Benetússer, como se ha dicho antes, tiene una evolución independiente. Después, los pueblos ubicados cerca de la marjal, pero en sus términos domina la huerta y las plantaciones de naranjos. Por último, los municipios situados al oeste, de secano transformados en regadío de pozo, monocultivo del naranjal.

Durante el decenio 1900-1910 el sector en conjunto experimenta un aumento semejante al de la década 1950-60. Se trata de un impulso provocado por el



CUADRO III

*Crecimiento demográfico. Tasas Anuales acumuladas (en %). Sector sur (\*)*

	1900-75	1900-10	1910-20	1920-30	1930-40	1940-50	1950-60	1960-70	1970-75	1960-75
Almussafes .....	0,76	1,39	0,81	0,07	1,08	0,61	0,26	0,76	1,52	1,01
Silla .....	1,46	1,18	2,32	0,76	-0,14	0,70	0,88	2,65	5,43	3,57
Catarroja .....	1,18	1,25	0,41	0,87	1,43	0,71	0,42	3,00	1,61	2,54
Massanassa .....	0,85	0,33	0,02	2,49	1,25	0,38	0,06	1,75	0,25	1,25
Sedavi .....	1,81	0,85	0,11	2,41	0,82	0,77	1,72	4,40	5,17	4,65
Alfajar .....	2,72	1,40	1,00	0,36	1,21	0,35	0,63	11,54	7,78	10,27
Benetússer .....	3,43	2,02	1,57	5,88	3,16	1,41	4,10	5,47	4,46	5,13
Benifaió .....	1,27	1,66	3,24	-0,54	0,97	0,56	0,59	2,32	1,58	2,07
Beniparrell .....	1,13	1,45	1,63	0,91	0,91	0,96	1,21	0,27	2,25	0,93
Albal .....	1,59	0,34	1,20	1,49	1,36	1,38	1,63	4,18	0,71	3,01
Alcàsser .....	0,83	0,64	0,34	1,40	0,75	0,22	0,45	1,56	1,72	1,61
Picassent .....	1,51	1,23	0,67	0,83	1,22	1,50	1,92	2,84	2,22	2,62
Picanya .....	2,13	1,31	1,35	3,11	2,00	0,77	4,37	1,55	3,17	2,09
Paiporta .....	2,39	0,88	0,92	1,13	0,35	1,17	1,27	10,72	3,75	8,35
Sector sur .....	1,65	1,18	1,16	1,15	1,09	0,79	1,25	4,08	3,36	3,84
València .....	1,60	0,90	0,70	2,50	3,50	1,20	-0,10	2,60	1,80	2,30
Sector oeste .....	2,90	1,60	1,80	2,70	2,70	1,70	4,50	5,10	4,10	4,80

(\*) Se ha excluido el municipio de Lloc Nou por poco significativo.

crecimiento vegetativo. En este momento comienza un descenso notable de la mortalidad, mientras la natalidad sigue siendo elevada (BURRIEL, 1970); podemos hablar de una fase expansiva de la huerta, pero sin embargo de crisis en los núcleos arroceros.

A partir de estos años, las tasas disminuyen de una manera paulatina; durante el segundo decenio la causa principal será la repercusión de la I GM con todas sus secuelas: cierre de mercados y la emigración. En la década de 1920 entra en juego un nuevo factor en el contexto general de l'Horta, la atracción de la ciudad, pero que aquí no tendrá ninguna repercusión, puesto que la expansión del área de influencia será hacia el oeste.

El período de 1930-1950 es una etapa de crisis desde el punto de vista agrario, tanto en el orden internacional como en el nacional, por los acontecimientos bélicos, amén de las fuertes sequías de 1942-45 y las heladas de 1946-47. Las transformaciones que se dan en toda el área de secano tanto en la Ribera como en l'Horta apenas quedan reflejadas en la dinámica poblacional. Habrá que esperar a los años sesenta en los que la atracción de València incide en los núcleos del sector sur más próximos a ella.

El crecimiento económico a nivel de Estado español y el dinamismo de la capital influyen en los núcleos del sector sur, en función de su proximidad, de varias maneras: 1) La oferta de suelo urbano a buen precio y la orientación de los constructores en la edificación de viviendas económicas (hecho de particular importancia si tenemos en cuenta la reducida superficie de sus términos municipales), es el caso por ejemplo de Alfafar y Paiporta, las cuales alcanzan unas tasas de 11,5 y 10,7, respectivamente, durante la década 1960-70. 2) La planificación de las líneas de transporte periurbano lo que, unido a los dos factores anteriores, trae consigo dos consecuencias: los núcleos mejor comunicados han podido desarrollar mejor su función inmigratoria (GOZÁLVEZ PÉREZ, 1978) y por otra ha repercutido en la expansión de la industria. La difusión de algunos de los sectores industriales se ha producido por el desplazamiento cotidiano de los trabajadores a los talleres de la ciudad, donde recibieron la formación profesional y luego se establecieron por su cuenta. 3) La descentralización de la industria de València hacia la pista de Silla y el final del Camí Real de Madrid, casos de Silla y Albal. Y por último, 4) el tamaño de la población de los núcleos, cuanto mayor es el municipio más puestos de trabajo puede ofrecer, más desarrollado tendrá el sector servicios y estará más acorde con las preferencias del inmigrante, el cual prefiere establecerse en núcleos grandes (GOZÁLVEZ PÉREZ, 1978). Este factor pesa en razón inversa con la distancia a València.

CUADRO IV  
Origen de la población inmigrada (1975)

	Altiplano Req.-Utiel	Serranía	Ribera Alta	Hoya Buñol	Alto Palancia	Resto P.V.	Castilla Nueva*	Andalucía	Aragón	Extremadura	Resto	Extranjero
Almussafes	4	3	59	14	—	177	86	74	23	19	138	73
Benifaió	35	14	244	52	15	552	632	584	56	19	294	210
Alcásser	24	3	38	41	4	173	195	217	41	27	195	40
Picassent	160	27	111	110	17	845	1.505	636	185	20	342	124
Silla	83	35	116	26	6	434	962	1.573	87	319	594	253
Beniparrell	7	5	11	4	—	20	107	72	20	12	23	2
Albal	22	22	26	63	12	309	782	751	76	345	237	71
Catarroja	125	54	101	113	28	562	1.465	898	155	402	442	137
Massanassa	32	26	29	47	6	194	464	363	33	42	156	51
Sedaví	52	32	51	26	28	273	869	1.149	102	188	189	52
Benetússer	110	99	84	121	60	580	1.969	1.453	183	453	498	84
Alfajar	219	129	158	107	60	1.109	4.079	2.728	237	615	1.070	357
Picanya	32	44	37	51	19	168	1.070	554	54	167	116	101
Paiporta	144	60	64	65	39	1.015	3.097	1.171	211	565	380	91
Lloc Nou	—	—	2	2	—	12	6	4	2	—	1	—
<b>Total sector</b>	<b>1.049</b>	<b>553</b>	<b>1.131</b>	<b>842</b>	<b>294</b>	<b>6.423</b>	<b>17.288</b>	<b>12.227</b>	<b>1.465</b>	<b>3.193</b>	<b>4.675</b>	<b>1.646</b>

(\*) Incluye Albacete y se excluye Madrid.

Fuente: *Inmigrados en el área metropolitana de Valencia*. Departamento de Geografía, Universidad de Valencia, 1978.

## CARACTERÍSTICAS DE LA POBLACIÓN INMIGRADA

*Origen de los inmigrados*

Los efectivos totales de los inmigrados según su origen, proceden un 20,3 % del País Valenciano (sin considerar los desplazamientos internos del AMV) y el resto, de las otras regiones españolas los cuales representan la mayor parte de los inmigrados (ver cuadro IV).

Los contingentes inmigratorios procedentes de fuera del País Valenciano que se han instalado en el sector sur, presentan las mismas características que los del conjunto del AMV: predominio de manchegos y andaluces. Castilla la Nueva, junto con Albacete y Andalucía, componen más de la mitad de la emigración total, mientras Aragón, que al menos, en parte, ha estado tradicionalmente más ligada a València, queda ahora en tercer lugar (CANO GARCÍA, 1978).

Sin embargo, los flujos de los movimientos migratorios valencianos al sector no siguen exactamente a la tónica general del AMV, más bien posee unos matices específicos, junto a la llegada de inmigrantes de la Ribera Alta y del altiplano Requena-Utiel, añade los aportes de las comarcas de la Garganta del Júcar, la Vall d'Albaida y la Canal de Navarrés.

*Estructura profesional*

Tal vez el rasgo peculiar de este apartado es el alto grado de población activa respecto al total de inmigrados, tanto si se atiende a los efectivos totales como a los varones (según se muestra en el cuadro V), derivado del carácter selectivo del

CUADRO V

*Estructura profesional de los inmigrados por sexos y sectores productivos (%) (1975)*

	Total activos sobre pobl. inmigrada	Varones s/total hombres inmigrados	Mujeres s/total mujeres inmigradas	Primario	Total inmigrados Secundario	Terciario
Almussafes	37,20	66,43	9,80	28,42	45,45	25,75
Benifaió	42,90	73,38	14,62	34,55	32,72	26,33
Silla	45,09	70,54	13,69	7,47	66,12	24,41
Picassent	42,09	70,89	16,33	21,58	54,57	23,78
Alcàsser	41,13	76,95	23,04	15,95	52,12	31,91
Beniparrell	40,60	73,06	10,26	9,78	68,50	20,60
Albal	44,29	84,01	16,00	8,36	71,11	18,80
Catarroja	40,96	67,87	14,02	1,70	68,90	27,90
Massanassa	29,90	25,40	4,40	9,70	58,70	22,20
Sedaví	43,28	84,12	15,86	2,89	74,12	22,20
Alfàfar	40,96	67,87	14,02	1,69	52,12	31,90
Benetússer	44,54	77,70	13,67	2,30	71,60	23,70
Picanya	45,01	62,00	28,10	12,10	53,30	30,55
Paiporta	42,78	76,60	?	8,70	70,23	21,94

fenómeno; prácticamente todos los pueblos del sector sur dan índices superiores al 40 % de población activa sobre el total de inmigrantes, excepto Massanassa, con un 30 %.

Massanassa se presenta como una evolución singular dentro de la tónica general del sur, la pirámide de población de 1965 se acercaba mucho al tipo urna: (BURRIEL, 1970) junto a un descenso de la mortalidad, que había ensanchado los grupos de la segunda mitad de edades, interviene de una manera especial el descenso de la natalidad. La causa obedecía a la débil intensidad de la corriente inmigratoria que no compensaba con exceso al flujo emigratorio. Sin embargo, en 1975 se estaba produciendo un rejuvenecimiento de la población, el porcentaje de jóvenes<sup>6</sup> dentro de la población no activa inmigrada representaba el 51 %.

Por sexos, los varones presentan índices también muy elevados: en la mayor parte de los municipios se puede afirmar que de cada 5 hombres 3 o más se dedican al sector productivo, el caso más extremo lo presenta de nuevo Massanassa, donde sólo trabaja el 25 % del total de hombres inmigrantes. Estas tasas estarían en relación con el nivel de rejuvenecimiento de la población foránea con el índice de escolarización, determinada por la elevación de la edad escolar hasta los catorce años.

Bastante más modesta resulta, por el contrario, la participación de la mujer inmigrada, normalmente con índices inferiores al 15 % cuando la tasa española de actividad femenina en 1975 era de un 27,8 % (INE); en este sentido habría que destacar los casos de Pincaya y Alcàsser, con un 28,1 y un 23,04 %, la cual se emplea preferentemente en el comercio.

#### *Población activa por sectores*

De acuerdo con el cuadro V, la estructura profesional de la población activa inmigrada se caracteriza por el predominio del sector secundario (más de 50 %) seguido de los servicios y en último lugar la actividad agraria, excepto en Almussafes y Benifaió, donde el primario tiene un peso considerable. Sin embargo, convendría matizar mediante un análisis más pormenorizado.

Cabría hacer dos grandes grupos: por una parte, los núcleos engarzados por el Camí Real de Madrid desde Benetússer hasta Silla junto con Paiporta y, por otro, los municipios más periféricos (Almussafes, Benifaió, Picassent, Alcàsser) y Pincanya, en los cuales la población activa tiene la misma participación en los servicios que en el grupo anterior; sin embargo, es la actividad agraria la que ha restado importancia a la industria.

Especificando por actividades predominantes (cuadro VI), se presentan los municipios agrupados de acuerdo con los tres ramos más importantes según el porcentaje de absorción de mano de obra inmigrada. Existen dos de ellas en las que participan casi todas las poblaciones: la construcción, actividad que precisa de una mano de obra poco cualificada (excepto en Alcàsser y Sedaví) y la madera

<sup>6</sup> Como no poseemos los datos por edades de la población inmigrada, consideramos jóvenes a los niños en edad escolar y estudiantes, según la clasificación de población no activa establecida.

CUADRO VI  
*Actividades predominante: (1975)*

	Agricultura	Met. básicos	Construcción	Transportes	Madera	Comercio	Const. maquinaria	Total activos
Almussafes .....	93	65	35	—	—	—	—	330
Benifaió .....	457	—	191	109	—	—	—	1.363
Picassent .....	355	—	320	—	264	—	—	1.858
Alcásser .....	86	—	—	—	102	66	—	564
Silla .....	—	—	276	294	413	—	—	2.273
Beniparrell .....	—	—	20	—	33	—	19	184
Albal .....	128	—	181	—	540	—	—	1.627
Catarroja .....	—	—	270	186	956	—	—	2.891
Massanassa .....	93	—	78	—	280	—	—	1.040
Sedavi .....	—	165	—	141	838	—	—	1.797
Alfafar .....	—	—	605	479	2.025	—	—	5.814
Benetússer .....	—	—	280	—	1.284	—	258	3.603
Picanya .....	—	—	220	—	324	197	—	1.594
Paiporta (*) .....	219	—	553	—	719	—	—	2.516

(\*) Los datos de Paiporta corresponden a 1970.

(excluyendo a Almussafes y Benifaió), actividad más característica del sector sur.

La tercera rama que comparten con las dos anteriores ya varía más: la agricultura, en los municipios más periféricos además de Massanassa, Paiporta y Albal; el transporte siempre en los núcleos mayores de población y, luego, el comercio, la construcción de maquinaria y las metálicas básicas.

#### *Población no activa*

La población no activa o dependiente de los inmigrados que trabajan aumenta su proporción en los municipios periféricos menos industrializados de 1975 y en aquellos que tienen mayor porcentaje de escolares como Beniparrell, Massanassa, Alfafar y Paiporta (cuadro VII). Los inmigrados pertenecientes a la tercera edad disminuyen en razón directa con la distancia de los distintos municipios a València y de acuerdo con el porcentaje de actividad agraria (siempre teniendo en cuenta la población inmigrada).

CUADRO VII  
*Población inmigrada no activa (en %) (1975)*

	Inactivos	Jubilados	Escolares	Mujeres, sus labores
Almussafes .....	62,80	12,75	21,18	48,47
Benifaió .....	57,10	12,13	19,13	58,88
Picassent .....	57,91	18,39	13,30	57,36
Alcàsser .....	58,86	18,71	15,49	54,52
Silla .....	54,91	12,43	19,83	51,48
Beniparrel .....	59,38	11,15	23,42	55,02
Albal .....	55,70	14,86	13,44	54,99
Catarroja .....	55,80	13,15	—	62,18
Massanassa .....	70,10	11,08	25,24	34,89
Sedavi .....	56,72	11,38	18,09	57,20
Alfafar .....	59,04	8,90	24,28	50,85
Benetússer .....	55,46	5,86	5,48	44,87
Picanya .....	54,93	11,70	14,70	34,69
Paiporta .....	57,22	6,54	32,19	58,41

Dentro de los no activos, el sector denominado «mujeres, sus labores» ocupa el lugar más importante en términos absolutos y relativos. Es ésta una característica general de las estructuras de población no activa de cualquier muestra de población española. De todos modos, aunque la tasa de actividad femenina haya crecido, los niveles alcanzados son todavía comparativamente muy bajos con el resto de países desarrollados; no obstante, en el caso de una estructura de población inmigrada, los altos porcentajes de inactividad pueden a menudo camuflar distorsiones de la realidad.

Los escolares (edades comprendidas entre los 4 y los 14 años) representan bajos efectivos poblacionales, pues la tasa de escolaridad española de 1970 era de 36,2 % (INFORME FOESA, 1975), si bien quizás la explicación a estos bajos

efectivos radique en el hecho de que el proceso inmigratorio afecte sobre todo a la población en edad de trabajar y en muchos casos antes de matrimoniar.

\* \* \*

Hoy la industrialización se puede considerar como la causa del desarrollo económico; en el curso del mismo, el crecimiento industrial es predominantemente urbano, puesto que casi todas las actividades económicas se llevan a cabo en las ciudades o cerca de ellas, concentrando la producción y la población en una serie de puntos de alto potencial, precisamente en aquellas áreas que ofrecen ventajas comparativas sobre las demás.

Dicho fenómeno supone un cambio en la estructura económica de los núcleos, canalizando una corriente inmigratoria que refuerza el proceso de urbanización tanto por la corriente rural-urbana como por los flujos interurbanos, generando un aumento de población, un incremento de producción y de consumo. En consecuencia, los movimientos migratorios se deben al carácter desigual y espacialmente selectivo del crecimiento económico.

A partir de los años sesenta, el sector sur del AMV sufre un proceso de cambio social que afecta tanto a la población autóctona como a la recién llegada, coincidente con el «desarrollismo» de la década y con el dinamismo de la ciudad, el cual incide en los municipios de la zona de varias maneras. Antes de esta fecha, el efecto sobre el sector de València y su estructura agraria condicionan el propio crecimiento del sector reflejado en el débil flujo inmigratorio.