

J. F. MATEU BELLÉS

LA ANTIGUA CARRETERA DE BARCELONA (AMV): INMIGRACIÓN Y CAMBIO SOCIAL

INTRODUCCIÓN

A pesar de la disociación existente en el crecimiento urbano del Área Metropolitana de Valencia (AMV) entre ambos márgenes del Turia, la expansión tentacular de la ciudad de València ha primado las principales vías de acceso en las que es patente la fisonomía urbana, industrial y de servicios (TEIXIDOR, 1976, p. 352). Entre los distintos ejes de penetración, la antigua carretera de Barcelona ha cumplido este papel polarizador para población e industrias dentro del término municipal de València, así como en los pueblos alineados a lo largo del *Camí de Morvedre*.

La carretera de Barcelona —heredera de la calzada romana y coincidente en parte con el eje principal o *kardo* de la centuriación (CANO, 1974, p. 118)— ha sido la tradicional vía de acceso a la ciudad desde el norte. Con criterio estricto, a lo largo de esta carretera —N-340— tan sólo se alineaban seis pueblos del AMV: Puçol, la Pobla de Farnals, Venta d'Emperador (*), Albalat y Tavernes Blanques. En este estudio se ha adoptado un criterio más laxo, ya que a éstos se han añadido otros diez pueblos situados en las proximidades de esta arteria y comunicados con València a través de la propia N-340 u otras vías paralelas.

En estos 16 municipios se asientan 81.994 personas según el recuento de 1975, de los que 25.397 proceden de fuera del AMV, esto es, el 31 % de la población total. La inmigración —que afecta casi a un tercio de la población— constituye un elemento fundamental en el proceso de cambio acelerado que está afectando a estos pueblos en los que la vida tradicional agraria ha perdurado en mayor grado y hasta fecha más reciente.

* Venta d'Emperador ha dejado de ser municipio con posterioridad al Padrón de 1975, siendo incorporado a Museros.

UNA RED VIARIA DE APROVECHAMIENTO DESIGUAL

La existencia de unas comunicaciones convenientemente estructuradas entre los distintos municipios del área metropolitana es condición primordial para garantizar las relaciones humanas, comerciales, solidez financiera y de base industrial. De ahí la necesidad de coordinación entre los diferentes medios de enlace en estos ámbitos de alto grado de urbanización (TEIXIDOR, 1976, p. 391). La red viaria que comunica los pueblos del sector norte del AMV adolece de falta de coordinación, duplicidad innecesaria en algún caso, de congestión en otros, etcétera. En efecto, las actuales vías de acceso (antigua carretera de Barcelona, el tren de vía estrecha de Rafelbunyol, los ferrocarriles del Norte y Aragón y la autopista de Puçol) se han construido alejándose casi siempre de los 16 pueblos sin solucionar en todos los casos los accesos desde las nuevas vías hasta estas poblaciones. Hoy estos municipios explotan escasamente el ferrocarril de vía ancha y la autopista al tiempo que se encuentran bastante congestionados el *trenet* de Rafelbunyol y la N-340.

Hasta fines del XIX, la Vía Augusta, Camí de Morvedre o carretera de Barcelona fue el único acceso desde el norte a la ciudad. Su rectilíneo trazado, en el piedemonte costero de fácil topografía, responde a criterios de agrimensores romanos (CANO, 1974, p. 118) al tiempo que, alejada de la costa, rehuía el ambiente palustre de la marjal (CANO, 1977, pp. 201-211). Una variada toponimia romana y mozárabe de los núcleos de habitación da cuenta de la perduración del trazado con el paso de los siglos. Al inicio de la década del sesenta del siglo actual, con la reactivación económica y el auge de los transportes de personas y mercancías, esta carretera —en el tramo aquí estudiado— llegó al colapso por la lentitud derivada de su paso por la ciudad y los pueblos. El estrangulamiento alcanzó niveles insospechados en el cruce con el *Camí de Transits*.

Precisamente, estos años coincidieron con la adopción de una estrategia política consistente en potenciar aquellas áreas que podían con más fuerza maximizar el crecimiento nacional en términos cuantitativos, esto es, aquellos dominios que podían generar las mayores cotas de economías de aglomeración y urbanización (SANZ CAÑADA, 1978, p. 118). En este contexto se construyó la autopista de Puçol, esto es, una vía de comunicación rápida que sortease las poblaciones del área metropolitana. El trazado se asentó en parte sobre la antigua marjal y la restinga, y se ha convertido en factor decisivo en la localización del Polígono Industrial del Mediterráneo y en la potenciación de residencias secundarias en la playa de la Pobla de Farnals (CANO, 1977, p. 205; MIRANDA, 1978, p. 33). Las obras de infraestructura no se complementaron debidamente, toda vez que no se han cuidado las conexiones entre la autopista y los pueblos del área metropolitana septentrional más que en casos muy contados.

Además de la carretera aparece, en fecha temprana, el ferrocarril. En efecto, en 1862 entra en servicio el tramo València-Sagunto de la Compañía de Ferrocarriles de Almansa a Tarragona (*Las Provincias*, 1902). Los pueblos quedan un

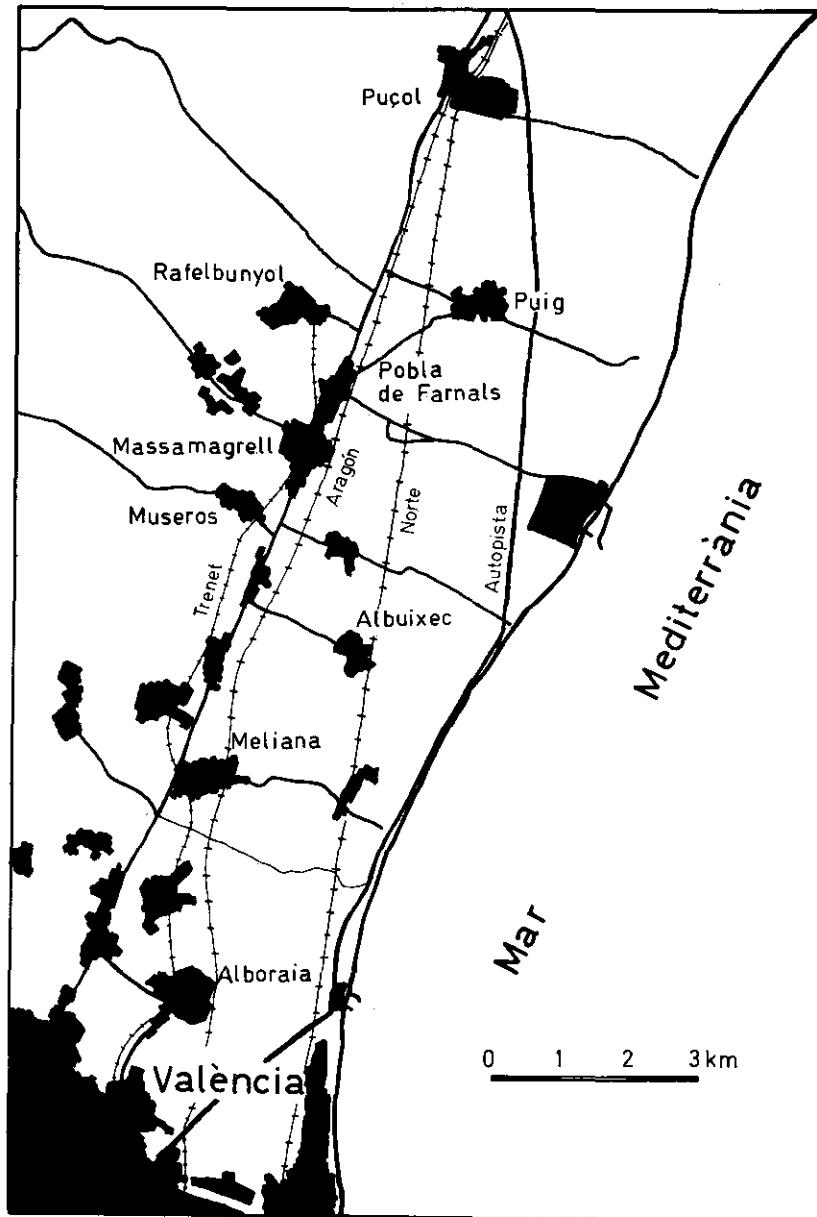


Figura 1.—Pueblos y vías de comunicación del acceso norte de Valencia.

poco lejos de las estaciones de ferrocarril, hecha excepción de Puçol y Albuixea (este pueblo hoy cuenta con apeadero para los servicios de cercanías). Este trayecto es el explotado actualmente por RENFE que a las obras de electrificación realizadas ya añade actualmente el avanzado proyecto de realizar una doble vía.

Antes de finalizar el siglo pasado, en 1895, se inauguraba otra vía férrea, la del Ferrocarril Central de Aragón, que enlazaría València con Zaragoza. En el ámbito aquí estudiado se daba una duplicidad que no entrañó un mejor servicio para los pueblos del área metropolitana. Tras la guerra civil, RENFE se hizo cargo de las instalaciones que, en la década de los sesenta y dentro de un programa de racionalización, dejaron de prestar servicio, aunque el tramo se encuentra electrificado.

En 1892 se ponía en servicio una pequeña explotación de tracción animal que comunicaba la ciudad con Tavernes Blanques. Por su parte, la Sociedad Valenciana de Tranvías, dentro del ambicioso proyecto de establecer redes de tranvías y ferrocarriles económicos que facilitarían las comunicaciones de la ciudad con los núcleos más próximos, inauguró en 1893 el servicio València-Rafelbunyol (*Las Provincias*, 1902). El *trenet* de Rafelbunyol ha sido explotado por diversas compañías, siéndolo en el momento presente por FEVE, con un volumen de pasajeros en 1975 de 6.114.796, cantidad altamente significativa de su incidencia en las relaciones de personas entre estos pueblos y la ciudad. Debe quedar constancia, sin embargo, del carácter vetusto de sus instalaciones y material en general.

CAMBIOS DE LA BASE ECONÓMICA

Larga es la polémica entre los investigadores valencianos a la hora de señalar el papel protagonizado por la agricultura en el proceso de industrialización. Mientras unos responsabilizan a la actividad agraria de la no-industrialización, otros enfatizan su destacada contribución. A la luz de esa interesante discusión, se plantean las siguientes notas. A partir del siglo XIX, la evolución agraria de l'Horta no marca pautas idénticas a una y otra margen del Turia: al sur se dio una temprana transformación de cultivos con marcada orientación comercial (BURRIEL, 1971), mientras al norte la pervivencia del policultivo se prolongó hasta bien entrado el siglo XX (HERRERO, 1973). Esto, junto con otros factores, ha marcado un desequilibrio norte-sur si se atiende a criterios espaciales (JORDÁ, 1978, p. 71) o un retraso del norte respecto del sur si se adopta una óptica temporal (PÉREZ PUCHAL, 1978, p. 15).

Cultivos y propiedad de la tierra.—A fines del siglo XVIII, Cavanilles constata cómo la estructura de propiedad de la tierra frena el crecimiento de la población. No puede ser más expresivo cuando habla del Puig: «aun mayor sería el aumento [de población] si los labradores fuesen propietarios: tienen la desgracia de que por lo común el término es de los Mercedarios, Cartuxos y ricos de Valencia, quedándoles á ellos la pobreza y el trabajo» (CAVANILLES, 1795, p. 139). Muy distinto es el panorama a partir de los años cuarenta del siglo XX al culminarse el

largo proceso de acceso definitivo a la propiedad por parte de los antiguos arrendatarios al adquirir las tierras que cultivaban. Desde la segunda mitad del XIX se fue configurando una estructura de propiedad con pequeños propietarios a base de reducirse el arrendamiento.

El cambio social derivado de nuevas formas de propiedad se tradujo también en el mapa de cultivos. Mientras predominó la gran propiedad explotada en régimen de arrendamiento se cultivó fundamentalmente trigo seguido de maíz, como lo indica Madoz. Desde el momento que el arrendatario se convierte en propietario se encuentra con pequeñas parcelas a las que, con trabajo continuo, exige elevado rendimiento. De este modo, se generaliza el policultivo intensivo consistente en frutales en *l'hort*, hortalizas en *l'horta* y arroz en la *marjal*. Esta distribución de cultivos pervive hasta fines de los cincuenta, hecha excepción de los primeros años de la autarquía (HERRERO, 1973).

El inicio de los años sesenta constituye el fin de un gran ciclo social-agrario que había arrancado hacía un siglo. A partir de entonces se inaugura otro —en el que nos encontramos— en el que han ocurrido cambios sustanciales: «devaluación» social y real de la propiedad de la tierra, agricultura a tiempo parcial, especulación del suelo para fines no-agrarios, etc.

Reciente industrialización.—Los primeros intentos de industrialización —que resultaron fallidos— corresponden a la segunda mitad del siglo XIX. Entonces las iniciativas se centraron en industrias de mosaicos en Meliana, material móvil de tranvías y porcelanas en Almàssera, lienzos caseros y textiles en Albuixec, Almàssera y Rafelbunyol (JORDÀ, 1978, p. 74).

La industria hoy existente en los pueblos de la «carretera de Barcelona» es resultado de un proceso mucho más reciente y aún discontinuo en el espacio. Han influido en esta industrialización de reciente implantación al menos dos factores externos: la proximidad del núcleo industrial de Sagunto, al norte (PÉREZ PUCHAL, 1968), y el cambio funcional experimentado en los últimos veinte años por València, situada al sur. Entre los factores internos pueden invocarse la conclusión del ciclo social-agrario antes analizado, la crisis citrícola y el nacimiento de un empresariado autóctono. En cualquier caso, no debe perderse de vista que el número de empresas localizadas en los 16 municipios estudiados tiene una reducida relevancia.

CRECIMIENTO DEMOGRÁFICO

Los 16 municipios que aquí, con criterio amplio, se agrupan alrededor del eje de la antigua carretera de Barcelona, han casi triplicado su población en el siglo actual con la particularidad que fueron necesarios 60 años (1900-1960) para doblar sus efectivos demográficos y tan sólo en 15 años (1960-75) han aumentado la misma cantidad. Evidentemente, este comportamiento demográfico indica que al crecimiento natural de la población se han superpuesto los movimientos interiores de personas, especialmente acusados a partir del inicio de la década de

los sesenta. Estas afirmaciones de tipo general deben matizarse a escala municipal: no todos los municipios han triplicado su población en la presente centuria. Es interesante proceder a una primera clasificación según el mayor o menor dinamismo del crecimiento demográfico. En el cuadro I aparecen los índices de crecimiento y las tasas de crecimientos acumulado ordenados de mayor a menor en períodos cronológicos diferentes.

CUADRO I
Índices y tasas de crecimiento

1900-1975			1960-1975		
	Índice	Tasa		Índice	Tasa
Tavernes Blanques	985	3,1	La Pobra de Farnals	211	5,1
Massamagrell	405	1,9	Massamagrell	183	4,1
Bonrepòs	331	1,6	Tavernes Blanques	182	4,1
Foios	324	1,6	Almàspera	168	3,6
La Pobra de Farnals	303	1,5	Museros	159	3,1
Almàspera	298	1,5	Meliana	155	3
Meliana	298	1,5	Puçol	146	2,6
Albalat	286	1,4	Rafelbunyol	145	2,5
Rafelbunyol	282	1,4	Foios	140	2,3
Puçol	277	1,4	Albalat	140	2,3
Museros	254	1,3	El Puig	136	2,1
El Puig	250	1,2	Bonrepòs	132	1,9
Alboraia	213	1	Alboraia	124	1,5
Albuixec	187	0,8	Albuixec	118	1,1
Massalfassar	185	0,8	Massalfassar	107	0,5
Venta d'Emperador	93	-0,1	Venta d'Emperador	84	-1,1

Como se constata, en el período 1900-1975, la variabilidad del índice de crecimiento entre los distintos municipios es muy acusada. Así, mientras Tavernes Blanques ha multiplicado por más de nueve sus efectivos demográficos y Massamagrell por cuatro, la Venta d'Emperador (con 160 habitantes en 1975) ha perdido población y los dos pueblos de la marjal y más alejados de la carretera de Barcelona —Albuixec y Massalfassar— no han llegado a duplicar su población inicial. Las tasas de crecimiento acumulado son especialmente útiles para comparar el ritmo poblacional cuando las cifras manejadas son altamente variables. A excepción de Tavernes Blanques, los pueblos de la marjal y Venta d'Emperador se han dado ritmos bastante homogéneos, aunque el período cronológico es excesivamente largo.

Más ilustrativo resulta el análisis de los últimos quince años, en torno a los cuales existe unanimidad en valorarlos como decisivos en el proceso de cambio de la sociedad. En este corto período de tiempo —1960-75— la Pobra de Farnals ha duplicado sus efectivos demográficos y casi ha sucedido lo mismo en Massamagrell y Tavernes Blanques. Por contra, el aumento demográfico ha sido muy tenue en Massalfassar, Albuixec y Alboraia. Nótese la coincidencia que recoge el cuadro I en los últimos lugares de la tabla, siendo distintos los períodos considerados. Las

tasas de crecimiento acumulado ofrecen un espectro bastante contrastado que permiten la siguiente clasificación en función del crecimiento demográfico:

- *Áreas de elevado crecimiento*, que son de dos tipos: dominios próximos a la ciudad de València (Tavernes Blanques, Almàssera) que se comportan en buena medida como auténticos barrios periurbanos y espacios de fuerte industrialización (la Pobla de Farnals y Massamagrell).
- *Áreas de moderado crecimiento*, formadas por pueblos alejados de las vías de comunicación (Massalfassar, Albuixec) o de elevado precio del suelo (Alboraia).
- *Áreas de crecimiento intermedio* dibujan una orla periférica alrededor de las áreas de elevado crecimiento. Aquí se engloban Puçol, Rafelbunyol y el Puig en el extremo septentrional del AMV, Albalat, Foios, Museros, Meliana y Bonrepós que ocupan el espacio intermedio entre los barrios periurbanos de la ciudad y el núcleo más industrializado de la Pobla de Farnals-Massamagrell.

El proceso de cambio demográfico y social también ha afectado a la estructura de la población activa. Aunque pueda parecer una paradoja o un simple juego de palabras, l'Horta ha dejado de ser agrícola. Estos municipios en los que la vida tradicional agraria ha perdurado hasta fecha más reciente son hoy pueblos donde el sector predominante es el secundario, seguido del terciario.

En el cuadro II se recoge la estructura de la población activa en 1970 correspondiente a varios municipios. Se han realizado tres grupos según la importancia de la población activa agraria. Justo aquellos municipios con mayor población activa agrícola pertenecen al grupo que previamente se ha denominado *áreas de débil crecimiento*. Representativos de la mayor parte de los pueblos del eje de la carretera de Barcelona son los casos de la Pobla de Farnals, Massamagrell y Meliana, donde la población activa oscilaba entre el 20 y el 25 % y el sector secundario es el mayoritario. Finalmente, la estructura profesional de Tavernes Blanques se halla muy mediatizada por la proximidad a València.

CUADRO II

Estructura de la población activa municipal (1970) ()*

	Primario	Secundario	Terciario
Albuixec	54,31	34,18	11,50
Massalfassar	57,33	28,81	13,85
La Pobla de Farnals (**)	24,7	44,6	30,7
Massamagrell	20,88	49,48	29,62
Meliana	20,04	50,61	29,33
Tavernes Blanques	16,50	47,17	36,76

Fuente: (*) HERRERO, 1973.
(**) MIRANDA, 1978, p. 29.

En una monografía reciente sobre la Poble de Farnals se analiza la evolución de la estructura profesional desde 1940 hasta 1970. El sector primario ha pasado en ese período de representar el 87 % al 24,7. «A través de estos cuatro censos se ve claramente cómo la Poble de Farnals, de ser un municipio netamente rural, pasa a ser una pequeña ciudad, no sólo por el crecimiento de su población, sino por la evolución de su estructura profesional» (MIRANDA, 1978, p. 28).

LA INMIGRACIÓN, FACTOR DECISIVO EN EL AUMENTO DE POBLACIÓN

El auge de la población total debe buena parte de ritmo a los aportes inmigratorios, ya que el crecimiento vegetativo es insuficiente para explicar los índices y tasas de crecimiento acumulado (véase cuadro I) registrados a lo largo del siglo XX. Este comportamiento demográfico es característico tanto de la ciudad de València (PÉREZ PUCHAL, 1973, p. 3) como del conjunto de los municipios del AMV. Precisamente el menor dinamismo del crecimiento de la población total en los pueblos cercanos al *Camí de Morvedre* se corresponde, desde una perspectiva global del AMV, con menores aportes de población inmigrada. En el cuadro III se indica el porcentaje de inmigrados en cada uno de los municipios aquí estudiados.

CUADRO III
Porcentaje de inmigrados según municipios (1975)

Municipio	Población total	Población inmigrada	Porcentaje
Tavernes Blanques	5.983	2.707	45,2
Massamagrell	10.608	4.153	39,1
La Poble de Farnals	3.276	1.273	38,8
Museros	4.178	1.587	37,9
Puçol	10.260	3.731	36,3
Albalat	3.438	1.160	33,7
El Puig	4.814	1.613	33,5
Almàssera	5.006	1.658	33,1
Bonrepós	2.131	701	32,8
Foios	5.026	1.407	27,9
Meliana	8.048	1.880	23,3
Alboraia	10.027	2.243	22,3
Albuixec	2.841	511	17,8
Massalfassar	1.584	245	15,4
Rafelbunyol	4.774	528	11,0
<i>Total</i>	81.994	25.397	30,9

A la vista de la variabilidad intermunicipal, se establecen los siguientes grupos:

- Pueblos polarizados en torno a Massamagrell-la Poble de Farnals donde se integran además Museros, Puçol, el Puig y Albalat. Estos seis municipios

reúnen 36.574 habitantes, esto es, el 44,6 % de la población total del eje. Se encuentran instalados allí, según el Padrón de 1975, 13.517 inmigrados que representan el 53,2 % de todos los inmigrados del área aquí estudiada. En todos los casos la población inmigrada rebasa el tercio de la población municipal. Es un conjunto homogéneo en el espacio que desempeña la llamada «función inmigratoria» (GOZÁLVEZ PÉREZ, 1978, p. 103) con cierta relevancia dentro del panorama de la zona norte del AMV.

- Pueblos del primer cinturón periférico de la ciudad de València en el que se incluyen Tavernes Blanques, Almàssera y Bonrepòs y donde viven 13.120 habitantes de los que son inmigrados 5.066. En otras palabras, aquí habita el 16 % de la población total del eje mientras los inmigrados suponen el 20 %.
- Pueblos con débil «función inmigratoria» donde se sitúan los restantes municipios que agrupan 32.300 habitantes, o sea el 39,3 % de la población total aquí estudiada y donde se albergan el 26,8 de los venidos de fuera del AMV.

Origen de los inmigrados

Con el fin de ofrecer una rápida síntesis se han confeccionado el cuadro IV, en el que se especifican los efectivos totales de inmigrados al eje de la antigua carretera de Barcelona según su origen. Mientras quienes proceden del País Valenciano —no se han contabilizado los movimientos internos de personas en el AMV— no alcanzan el 20 %, los procedentes de otras regiones representan la mayor parte de los inmigrados. No obstante, se tratarán por separado ambos grupos.

CUADRO IV

Procedencia de los inmigrados

Territorio	Número	%	Territorio	Número	%
Prov. Castellón	1.136	4,4	Andalucía	7.427	29,2
Prov. Valencia	3.115	12,2	Aragón	1.323	5,2
Prov. Alicante	389	1,5	Extremadura	994	3,9
País Valenciano	4.640	18,2	Resto España	2.830	11,1
Castilla la Nueva	7.605	29,9	Extranjeros	578	2,2

Los inmigrados no-valencianos.—Según se constata en el cuadro IV, el origen de los contingentes inmigratorios procedentes de fuera del País Valenciano instalados en los pueblos del eje presentan las mismas procedencias que las señaladas a propósito de toda el AMV: un predominio de manchegos y andaluces, mientras Aragón queda en tercer término. Su localización en los distintos municipios responde a la antigüedad de los desplazamientos y, en algún caso, a la selección socioeconómica (CANO, 1978, p. 25 y siguientes).

Castilla la Nueva seguida de Andalucía es la principal suministradora de inmigrantes que se han encaminado a Albuixec, Almàssera, Bonrepòs, Foios, Meliana, Puçol, Tavernes Blanques y Alboraià, mientras en los restantes pueblos el orden se invierte. Aragón y Extremadura ocupan alternativamente los lugares tercero y cuarto, aunque con peso específico muchísimo menor.

La concentración en un pueblo determinado de inmigrantes que proceden de un mismo municipio es fenómeno relativamente frecuente, debido al «efecto de cadena», esto es, el desplazamiento de familias y pueblos enteros, tras una exploración inicial, a un punto concreto. Esto sucede en Almàssera, donde se han concentrado 280 inmigrantes procedentes de Villarta de San Juan (Ciudad Real) o en Tavernes Blanques, donde se ha constatado la presencia de 96 naturales de Santa Bárbara de Casa (Huelva), mientras en el pequeño municipio de Massalfassar se encuentran 209 habitantes que nacieron en Puertollano (CANO, 1978, pp. 36-37).

Los inmigrantes valencianos.—Los movimientos de personas dentro del País Valenciano se rigen, en buena medida, por la competencia establecida entre las distintas áreas receptoras de inmigrantes. El AMV se nutre mayoritariamente de su postpaís montañoso donde ejerce una poderosa influencia. Los pueblos de la carretera de Barcelona presentan, no obstante, algunos matices específicos toda vez que, junto a la recepción de inmigrantes venidos de las comarcas deprimidas del oeste, dan cobijo a gentes llegadas del valle del Palancia. Por otra parte, las comarcas meridionales del País Valenciano apenas se encuentran representadas entre los efectivos inmigrantes.

Las comarcas que arrojan mayor número de inmigrantes al AMV son las tierras de Requena-Utiel, la Serranía y la Ribera Alta (PENA GIMENO, 1978, p. 40). En los municipios aquí estudiados se altera el orden, ya que es el valle del Palancia (22 %) seguido del altiplano de Requena-Utiel (10,3) y la comarca de Llíria (9,1) quienes predominan entre los llegados valencianos. La presencia de la Plana (8,7), como comarca que también trasvasa efectivos hacia los pueblos del eje de la carretera de Barcelona, pone de manifiesto el papel desempeñado por las vías de comunicación en la canalización de los movimientos migratorios.

Estructura profesional e índices de dependencia de la población inmigrada

Si como primera aproximación sirve definir como inmigrado quien vive fuera de su lugar de nacimiento, es patente que se minimizan aspectos fundamentales desencadenantes de los desplazamientos de personas. Tal vez uno de los rasgos más peculiares de la población inmigrada *stricto sensu* sea su carácter «selectivo»: en los puntos de partida, la emigración afecta a las capas sociales más bajas; en los lugares de destino, los inmigrantes continúan ocupando las mismas capas sociales bajas. La estructura profesional que seguidamente se analizará corresponde, por tanto, a un conjunto poblacional específico y peculiar, que se pone de manifiesto en el cuadro V.

CUADRO V

Índices de población activa

	% población activa inmigrada sobre población total inmigrada	% de hombres activos inmigrados sobre total hombres inmigrados	% mujeres activas inmigradas sobre total mujeres inmigradas
Almàssera	49,6	76,2	21,1
Massamagrell	46,4	75,2	16,4
Foios	45,0	72,6	14,3
Rafelbunyol	44,4	78,0	16,8
Puçol	43,9	74,3	14,5
El Puig	43,8	69,0	16,9
Tavernes Blanques	43,7	71,1	17,2
Bonrepós	42,6	70,8	13,5
Alboraia	42,0	74,8	14,4
Albuixec	40,1	74,8	9,9
Museros	39,7	64,6	20,8
Meliana	39,6	70,2	10,2
Albalat	36,7	69,7	4,7
La Pobla de Farnals	33,4	53,5	12,0
Massalfassar	32,1	54,0	8,7

Resulta patente el alto índice de población activa respecto del total de inmigrados. Casi todos los pueblos dan porcentajes superiores al 40 % llegando a ser espectacular el caso de Almàssera, donde trabaja uno de cada dos inmigrados. El cuadro V da a entender que se está en presencia de un conjunto de población de la que dependen —según el criterio censal— escasos efectivos de la tercera edad y que «distrae» pocos elementos jóvenes en actividades no productivas.

Por sexos, los varones presentan índices de actividad elevadísimos: en la mayor parte de los municipios —preferentemente los más dinámicos— de cada cuatro hombres inmigrados trabajan tres. Más modesta resulta la participación de la mujer inmigrada en actividades «productivas» recogidas por el Padrón de Habitantes, en especial en las poblaciones de economía más agraria.

La originalidad de la población inmigrada quedaría mucho más patente si se dispusiera de datos para confeccionar un cuadro semejante al V, referido a la población autóctona. Resulta arriesgado aventurar la «caída» que presentarían los porcentajes, pero esos datos suministrarían una visión cualitativamente más rica de la realidad.

La población activa.—Como comportamiento general cabe decir que predomina el sector secundario, seguido de los servicios y finalmente el primario. Los valores de los distintos municipios quedan consignados en el cuadro VI. A efectos comparativos, conviene recordar que, en 1975, los porcentajes de los distintos sectores en el AMV —inmigrados y autóctonos— era de 5,4 en el primario, 62,7 en el secundario y 29,9 en el terciario (PIQUERAS HABA, 1978, p. 135).

CUADRO VI
Estructura de la población activa inmigrada (1975)

	Primario %	Secundario %	Terciario %	Mal especificados
Alboraia	9,52	44,87	36,66	8,95
Tavernes Blanques	3,24	59,37	36,97	0,42
Almàssera	3,93	33,84	32,05	30,17
Bonrepòs	7,18	60,13	29,15	3,54
Meliana	9,31	61,60	28,84	0,25
Foios	10,99	60,99	28,01	
Albalat	12,25	66,66	29,01	
Albuixec	18,4	54,94	26,37	0,29
Massalfassar	13,72	34,64	46,4	5,24
Museros	9,8	73,63	16,57	
Massamagrell	10,95	56,01	31,54	1,50
La Pobla de Farnals	5,59	61,41	30,27	2,73
Rafelbunyol	6,86	59,15	33,01	0,8
El Puig	7,33	64,49	26,15	
Puçol	14,2	58,8	26,6	0,40

En estos pueblos del AMV donde la vida tradicional ha perdurado en mayor grado y hasta fecha más reciente ¿se ha propiciado una corriente inmigratoria hacia las actividades agrícolas? Aunque el padrón no indique la profesión anterior del inmigrado, es fácil suponer que en muchos casos éstos procedían de medios agrarios y les hubiese sido más fácil acomodarse a esta misma actividad. A la luz de los datos, se comprueba como los inmigrados, al llegar a estos pueblos, se han encontrado con una agricultura muy parcelada y en crisis, por lo cual se han encaminado fundamentalmente al sector secundario (rebasan el 15 % del primario los municipios más agrarios como Massalfassar y Albuixec).

El alto índice de población activa inmigrada dedicada a las actividades secundarias pone de manifiesto la relación existente entre industrialización-inmigración y viceversa. Precisamente son los pueblos de más reciente industrialización de todo el sector los que dan índices superiores.

La participación de la mujer inmigrada en la industria se mantiene dentro de unos límites modestos en casi todos los municipios. La proporción entre mujer/varón dedicados al sector industrial disminuye desde la ciudad a la periferia del eje, para aumentar de nuevo en el núcleo industrial de Massamagrell y sus alrededores, característica ésta ya señalada a propósito del dinamismo en el crecimiento de la población total, así como de la distribución de los porcentajes de inmigrados a lo largo del eje.

En cuanto a los sectores industriales, se dan unas constantes muy repetidas. Con escasas variaciones por arriba y por abajo, en cada uno de los municipios se cumple que, de cada tres inmigrados activos, uno trabaja en la construcción o en el metal. Mientras quienes trabajan en el metal cuentan con instalaciones fabriles

en los mismos pueblos del eje (de lo que cabe deducir desplazamientos diarios relativamente cortos), los dedicados a la construcción tienen mayor movilidad «geográfica» del puesto de trabajo.

Más interés por cuanto permite diferenciar algo más los distintos municipios deriva de la consideración de las ramas que comparten con las dos anteriores los primeros puestos: agricultura, industrias de la alimentación y el transporte. Puesto que cada una de esas ramas pertenecen a un sector productivo, su predominio en un pueblo concreto permiten caracterizar a éste por una funcionalidad peculiar. Así, la agricultura tiene cierta relevancia como actividad practicada por inmigrados en Foios, Albalat, Albuixec, etc.; la industria de la alimentación lo es en la Poble de Farnals, mientras el transporte ocupa —junto con el metal y la construcción— a buena parte de los inmigrados de los pueblos más cercanos a València, como es el caso de Tavernes Blanques y Almàspera.

Dentro del sector servicios, la población inmigrada se dedica preferentemente al transporte y al comercio. El transporte constituye una actividad que exige altos grados de dedicación, mientras la importancia del comercio como actividad de los inmigrados no puede desligarse del auge de esta rama derivado de la propia ciudad de València. Por el contrario, aquellos trabajos que exigen cierto tipo de cualificación —actividades bancarias, administración, etc.— se nutren en muy escasa medida de inmigrados, lo que pone de manifiesto, una vez más, el carácter selectivo de la inmigración.

La población no-activa.—El grupo denominado «sus labores» agrupa los mayores valores. Aunque los criterios censales distorsionan gravemente la realidad al considerar esta actividad como no productiva, no existe otra alternativa que seguirlos. En valores porcentuales, representa del 40 al 60 % de la población no-activa inmigrada, si bien predominan los municipios en que este porcentaje se sitúa entre el 50 y el 60 %.

Los escolares, esto es, quienes se encuentran cursando etapas obligatorias de la enseñanza, representan bajos efectivos poblacionales (inferiores al 20 % en la mayor parte de los pueblos), puesto que el hecho migratorio suele afectar predominantemente a población en edad de empezar a trabajar y de matrimoniar. Los estudiantes —aquí se han contabilizado aquellos que siguen enseñanzas no obligatorias— alcanzan porcentajes muy bajos (inferiores al 8 % de la población no-activa).

La proporción entre inmigrados de la tercera edad en relación al total de inmigrados traducen los bajos índices de dependencia de la población ya jubilada. En la mayor parte de los municipios se dan valores inferiores al 10 % e incluso se llega en la Poble de Farnals a una situación en la que los inmigrados mayores de 65 años son menos del 4 % de todos los inmigrados. Ciertamente, esta constatación no puede desligarse de aquella otra peculiar de todas las áreas inmigratorias en la que sobresale el marcado envejecimiento de la población. ¿No estamos ante una dependencia a distancia, no estimable con los datos del Padrón de Habitantes?

Coordenadas temporales de la inmigración

Si hasta ahora el fenómeno migratorio ha sido analizado con una perspectiva preferentemente espacial, el análisis cobra renovado dinamismo visto con una óptica temporal. A lo largo del tiempo, el desplazamiento de personas presenta tendencias y ritmos generales de mayor intensidad o deceleración, si bien no se agota aquí la cuestión porque a ellos se superponen circunstancias de tipo coyuntural: decisiones o indecisiones políticas, acontecimientos de tipo comarcal o local, situaciones familiares e incluso de tipo individual. Importa insistir preferentemente en los ritmos generales de los municipios en la medida que se acomoden o se aparten del comportamiento del AMV (MATEU, 1978).

La primera constatación que se extrae de los datos del Padrón de 1975 es el carácter reciente de la inmigración masiva. El cuadro VII recoge los porcentajes correspondientes a los inmigrados llegados en los últimos once años en relación al total de inmigrados.

CUADRO VII
Fechas de llegada (porcentajes respecto a inmigración total)

	1964-69	1970-75
Tavernes Blanques	17,3	48,7
Almàssera	27,0	22,4
Bonrepòs	13,7	41,6
Meliana	25,3	43,5
Foios	26,8	36,9
Albalat	28,3	32,6
Massalfassar	22,3	27,1
Museros y Venta	15,3	50,3
Massamagrell	21,7	38,7
La Pobla de Farnals	23,1	49,1
Rafelbunyol	27,5	35,6
Puçol	20,8	23,0

Como se comprueba, la inmigración es, en valores relativos, mucho más reciente que en otros municipios del AMV. Los años iniciales de los setenta han sido aquí testigos de una agudización de los movimientos migratorios. Muy probablemente el Censo de 1981 marque una deceleración de los mismos, al encontrarse afectados también por las dificultades de la crisis económica actual.

CONCLUSIÓN: INMIGRACIÓN Y CAMBIO SOCIAL

Los pueblos aquí estudiados se han convertido en fechas recientes en meta de flujos de personas que proceden desde su postpaís montañoso inmediato y desde regiones cada vez más alejadas y deprimidas. El eje de la carretera de Barcelona se parece cada vez más al resto del AMV. El fenómeno migratorio afecta a un

tercio de los actuales habitantes, pero esta movilidad espacial no se ha visto correspondida con una movilidad social puesto que, por lo general, antes y ahora ocupan los estratos sociales inferiores.

La llegada de estos nuevos contingentes de población ha coincidido con un proceso de cambio que afecta también a la población autóctona. Pueblos agrarios hasta fecha reciente son hoy áreas industriales y de servicios; pequeños propietarios autóctonos trabajan en la industria o los servicios y practican la agricultura a tiempo parcial; pequeños propietarios, arrendatarios y braceros de la carretera de Barcelona se dedican hoy a la construcción o forman el peonaje de las fábricas; artesanos y pequeños comerciantes de antaño se han convertido en algún caso en empresarios; la mujer, hasta ayer encerrada en casa, progresivamente se está incorporando al trabajo productivo fuera del hogar, etc. Hoy, inmigración y cambio social son, pues, fenómenos conexos en estos municipios.

