

Las Palmas de Gran Canaria a fines del siglo xx: Las tendencias demográficas de la ciudad postindustrial

JOSEFINA DOMÍNGUEZ MUJICA

LA REESTRUCTURACIÓN DE LAS RELACIONES SOCIO-ESPACIALES EN LA ETAPA POST-INDUSTRIAL

La dicotomía rural-urbano ha perdido ya casi toda su vigencia en los países con sociedades y territorios muy urbanizados; los desplazamientos interurbanos en busca de nuevos empleos adquieren hoy una renovada dimensión, en correspondencia con las estrategias de un capitalismo avanzado. Los mecanismos del libre mercado se convierten en un medio esencial de interacción social, con una reestructuración de las relaciones socio-espaciales que originan nuevas pautas de movilidad. Por ello, junto a los interurbanos, los movimientos periurbanos o suburbanos así como los pendulares o habituales, que provocan los procesos de descentralización, adquieren una gran envergadura.

Por otra parte, su significado económico y social es extraordinario así como los problemas de planificación local, regional y nacional que plantea este tipo de migraciones. En síntesis, a fines de nuestro siglo, a pesar de la creciente importancia de las migraciones internacionales, es mayor la intensidad que ha adquirido la movilidad interna, un elemento consustancial al proceso de modernización de las sociedades. En este sentido, se cumplen las previsiones de Zelinsky, que relacionó tempranamente la movilidad espacial y las migraciones intra e interurbanas con las pautas de evolución propias de la transición demográfica de las poblaciones.

Una forma adecuada de medir este tipo de movimientos, que resultan normalmente de la disociación de los lugares de residencia y de los lugares de trabajo, nos lo ofrece la “job ratio” o “índice de capacidad de ocupación”. Éste nos permite advertir la existencia de distintos grupos de migrantes.

Una primera categoría estaría integrada por aquéllos que prefieren trasladar su residencia a zonas situadas a gran distancia de sus lugares de trabajo en función de las mejores condiciones medio-ambientales que les ofrecen esas áreas residenciales.

Un segundo grupo estaría formado por los jóvenes migrantes, normalmente parejas de recién casados, que trasladan su residencia porque la vivienda es más barata en el extrarradio de las ciudades o en los pueblos de la periferia.

En tercer lugar, podríamos clasificar a las personas que, estando próximas a la edad de jubilación, adquieren una casa en el campo o en las zonas de costa y se establecen definitivamente en ella, para anticiparse al momento en que van a poder disfrutarla más, cuando alcancen esa jubilación.

En una cuarta categoría situaríamos a aquéllos que se trasladan por la falta de oportunidades laborales de su localidad de residencia. Algunos lo hacen de forma definitiva y otros sólo temporalmente.

Finalmente, la modalidad que se ha denominado “contramigración” nos permitiría analizar las tendencias de un tipo de movilidad pendular que practican aquellos que residen en el centro de la ciudad y que han de desplazarse a causa de la descentralización laboral a las nuevas áreas de expansión periférica. Esto ha llevado a muchos de estos “contramigrantes”, con medios económicos para hacerlo, a abandonar su antigua vivienda, es decir, que el desplazamiento por razones de trabajo antecede al desplazamiento residencial, en este caso.

Desde 1960 la mayoría de las ciudades centrales americanas ha perdido población y muchas de estas pérdidas son el resultado de la emigración de familias, principalmente blancas, con niveles de renta medios y altos. Sin embargo, los que tienen una menor posición socio-económica se han visto obligados a permanecer en los distritos urbanos del interior de la ciudad y, por ello, en Estados Unidos, las viejas ciudades, que se desarrollaron en el siglo XIX y en las primeras décadas del XX, alojan hoy a un mayor número de negro-americanos y de hispanos que las áreas suburbanas. En Detroit en 1980 los negro-americanos representaban el 63 por ciento de la población de la ciudad, el 55 por ciento en Baltimore,... Por otra parte, las personas de edad avanzada, con una menor capacidad para afrontar cambios en sus hábitos y costumbres y con un mayor sentido del arraigo con respecto a aquellos lugares donde han permanecido du-

rante muchos años, no suelen protagonizar este tipo de migración hacia las áreas suburbanas, lo que supone un proceso añadido de envejecimiento para las ciudades.

En otro orden de cosas, también se puede defender que en los países desarrollados, tanto en los europeos, como en Norteamérica, la atracción que ejercen los distritos urbanos centrales para los inmigrantes extranjeros es extraordinaria ya que en ellos encuentran mayores posibilidades de integración, tanto por razones de carácter laboral como por la propia idiosincrasia de la ciudad, un espacio socialmente heterogéneo. Es decir, en conjunto, los procesos mencionados han dado lugar a una segregación residencial que, a su vez, implica un gran número de problemas.

El traslado de residencia a las áreas periféricas por parte de la clase medio-alta de las ciudades supone una reducción de los ingresos urbanos en concepto de distinto tipo de impuestos. En consecuencia, éstas se convierten en espacios pobres y envejecidos que demandan un elevado nivel de equipamientos sociales que, al mismo tiempo, no pueden alcanzar; dada la reducción en la recaudación de tributos. Además, los “contramigrantes” siguen utilizando servicios urbanos como autopistas, museos, galerías de arte, campos de golf,... pues muchas de las actividades de ocio siguen ligadas al entorno urbano y todo ello dificulta aún más las tareas de planificación y gestión urbanas.

LOS PROCESOS DE DESINDUSTRIALIZACIÓN Y DE DESREGULACIÓN LABORAL

La desindustrialización de los países occidentales, que ha destruido empleo en los sectores de la minería y de la industria pesada y que ha creado una gran cantidad de trabajos en el sector terciario, produce unas nuevas tendencias en la movilidad de carácter laboral. Las situaciones de crisis económica han forzado a una profunda reestructuración en las empresas, que han transformado tanto su manera de producir y su organización, como el sistema de relaciones laborales vigente, las cadenas de vínculos interempresariales, las pautas de localización,... En esta situación, la industrialización difusa, la creciente segmentación de los procesos de fabricación en fases, la mejora del transporte y de las comunicaciones, la formación de grandes ámbitos supranacionales,... han otorgado prioridad a “las virtudes del mercado” como medio para lograr los ajustes productivos (un signo evidente del éxito del pensamiento neoliberal). Por ello, asistimos a una progresiva desregulación o flexibilización del mercado del trabajo, que influye decididamente en nuevas pautas de movilidad, la de los desplazamientos por razones laborales, en las que también juegan un papel decisivo los avances de los medios de circulación.

La descentralización de la residencia ha ido pareja, en estos últimos años, a una descentralización de un empleo que abandona sus antiguos establecimientos y escoge nuevos emplazamientos donde se reagrupa junto a las grandes arterias de comunicación, en áreas poco congestionadas, rodeadas de amplias zonas verdes. Desde los años ochenta, en el modelo territorial de los países-centro aparecen espacios innovadores en marcos naturales muy atractivos, con centros de investigación universitaria o institutos de las mismas empresas, bien comunicados y con una estructura empresarial capitalista en donde el papel de las centrales sindicales es poco importante. Un buen ejemplo de ello es el de la Route 128 de Boston, también llamada "Carretera Tecnológica", o el de la Interstate 495 a la que, por su atractivo para las industrias electrónicas, se le ha denominado "El perímetro de platino". En su conjunto, el ejemplo más notorio de espacio innovador es el Silicon Valley californiano.

Esta tendencia es paralela a la de la pérdida de empleo en el sector manufacturero, particularmente en el textil, y, fundamentalmente, en la industria siderúrgica, los pilares de la industrialización. El declive de este tipo de fábricas es proporcional a la magnitud del crecimiento de las industrias de alta tecnología, el de la electrónica, óptica, farmacéutica, informática,... actividades todas ellas de la llamada I + D, así como al de las llamadas industrias de servicios: educación, atención sanitaria, administración,...

En Estados Unidos, por ejemplo, los notables incrementos demográficos de los estados de California, Texas y Florida de la década de los ochenta, se debieron, fundamentalmente, a la expansión de la industria de alta tecnología y de la industria de servicios de las áreas metropolitanas del llamado "Sunbelt", que han atraído recientemente importantes contingentes de inmigración.

En Inglaterra, las décadas de los setenta y de los ochenta han estado marcadas por una importante contracción de los niveles medio y alto del sistema urbano, a consecuencia de la emigración. Por oposición, más allá de las conurbaciones y de las mayores ciudades, han crecido, de forma destacada, los núcleos medios del Sur y Este del país, en lo que se ha llamado el "rush Southwards" (la embestida hacia el Sur). Estos procesos migratorios han sido particularmente notorios en lo que respecta a los grupos más jóvenes y a los más expertos y han dejado atrás a los más ancianos, a los menos capacitados y a los desempleados.

Estas modificaciones en la distribución de la población son una respuesta a los cambios en la estructura económica. Las industrias de servicios, la banca, los seguros y las grandes corporaciones están menos atadas a los grandes centros urbanos. Las actividades productivas pueden distribuirse con gran flexibilidad en las ciudades de tipo medio e incluso

en el medio rural, puesto que la nueva tecnología permite coordinar los procesos productivos y, por consiguiente, que éstos se diseminen en el espacio para luego ser montados en regiones próximas a los centros de consumo. Esto produce una desurbanización que explica que sólo entre 1983 y 1987 creciera el empleo industrial en la Inglaterra Oriental un 21 por ciento y el empleo en la industria de servicios un 25 por ciento, los más altos índices de crecimiento del empleo de toda Inglaterra. Paralelamente, en esta zona la población aumentó en la década de los setenta y de los ochenta más de un 11 por ciento, frente al declive demográfico de las áreas urbanas consolidadas en otras zonas del país: Liverpool, Manchester y el Londres exterior. La primera perdió 90.000 habitantes entre 1971 y 1981 (un 17 por ciento), la segunda 100.000 personas (un 16 por ciento) y la periferia londinense 221.000 individuos o, lo que es lo mismo, un 5 por ciento de su población.

Por último, en este segundo punto, nos parece interesante referirnos, si quiera brevemente, a las nuevas tendencias que se apuntan con la expansión del teletrabajo y de los teleservicios. Es probable que este tipo de relación con la actividad laboral y con el consumo reduzca o haga variar, en un futuro próximo, muchas de las pautas de movilidad. En todo caso, se incrementará la importancia del lugar de residencia escogido y el desplazamiento rodado competirá con la trasmisión de información de las redes telemáticas. La formación de los hogares electrónicos puede provocar, en un futuro inmediato, un aislamiento, un repliegue familiar, lo que Castells ha denominado la "bunkerización del hogar".

EL FENÓMENO DE LA SUBURBANIZACIÓN Y DE OTROS PROCESOS DE URBANIZACIÓN

La suburbanización se manifiesta como un proceso de urbanización del campo en tanto que supone una ocupación y modificación del espacio rural por funciones urbanas promovidas por los habitantes de la ciudad. Consiste normalmente en la parcelación de suelo rústico mediante un tipo de urbanización de viviendas unifamiliares aisladas, con jardín y de tipología arquitectónica diversa en función de las preferencias de cada tipo de consumidor.

Desde muy antiguo, los espacios periféricos de la ciudad han sido utilizados con fines residenciales, si bien con un alcance muy limitado (villas romanas, almunias árabes,...) Sin embargo, a partir de la segunda mitad del siglo XIX, en algunas ciudades europeas y, particularmente, en las inglesas, se crearon colonias de urbanización, organizadas por medio de viviendas provistas de jardín y zonas verdes. Este tipo de iniciativas, así

como los “garden suburbs”, destinados a dar alojamiento a la clase trabajadora, de acuerdo con la formulación de la teoría de la ciudad-jardín de Howard, se presentan como una alternativa a la ciudad industrial, en la búsqueda de un mayor contacto con la naturaleza.

Este modelo de asentamiento se generaliza en el período de entreguerras en gran parte de las ciudades europeas y en Estados Unidos. Es la etapa en que la urbanización trata de atender a la demanda de la burguesía con respecto a este tipo de edificaciones. Algo semejante sucede también a partir de los años sesenta, cuando esta forma de hábitat residencial se promueve de forma masiva en los alrededores de la ciudad, en un momento en el que el uso indiscriminado del transporte privado, el desarrollo de las comunicaciones y la propia estrategia de los constructores extienden una buena parte del tejido urbano con este tipo de urbanizaciones perimetrales de baja densidad. Este proceso ha dado lugar a que, en la actualidad, en amplias áreas de los países desarrollados no haya una clara separación entre campo y ciudad. En muchas zonas rurales el paisaje es lo único verdaderamente rural. Por ello, se pueden estudiar estas áreas de transición entre el campo y la ciudad en términos de ciudad y de sus hinterlands de atracción migratoria, tal y como se ha propuesto en Estados Unidos con el término de “daily urban system”. En Inglaterra y Gales, por el contrario, han preferido el término de megalópolis para designar una amplia región de ciudades y de sus hinterlands de atracción que se alarga desde la Inglaterra del Sureste a través de los Midlands hasta los núcleos industriales de Lancashire y de Yorkshire occidental. Tal región, es una región urbana en sentido funcional, pues muchas de las zonas que, a primera vista, parecen rurales actúan como barrios residenciales de la población urbana.

Por otra parte, la suburbanización ha ido pareja al crecimiento de una serie de ciudades medias y pequeñas que quedan dentro de la órbita de influencia de la expansión urbana, hasta tal extremo que una de las características más relevantes de la urbanización de los países desarrollados, en estos últimos años, es la del equilibrio de la red de asentamientos. Nos referimos a la maduración del proceso de urbanización, es decir, a unos niveles de urbanización homogéneos y generalizados. Así, por ejemplo, en el Reino Unido y en Alemania Federal, entre 1960 y 1980, la mayor parte de las áreas metropolitanas perdió población y, simultáneamente, aumentó el número de personas en las ciudades de menos de 50.000 habitantes. En la década de los setenta, en las grandes ciudades de Estados Unidos, por cada 100 inmigrantes se podían calcular 131 emigrantes. Estas cifras reflejan la profunda diferencia que se establece entre las pautas de las migraciones internas en este tipo de países y las que caracterizan a los procesos de concentración urbana de los países en desarrollo. Además, en los países desarrollados en las últimas décadas de nuestro siglo, no só-

lo se registran movimientos migratorios desde las ciudades al área suburbial sino también desde esta última hacia pueblos y pequeñas ciudades que quedan más allá del *continuum* urbano. En general, se asiste a una descentralización de la población, también llamada contraurbanización, que, a largo plazo, también favorece la descentralización del empleo.

Los procesos descritos se ven reforzados, con frecuencia, por otro tipo de procesos migratorios en los que son protagonistas las personas que se desplazan atraídas por la búsqueda del ocio y del recreo. Este es el fenómeno que explica la importancia que ha adquirido la urbanización de áreas climáticamente privilegiadas, particularmente, en zonas próximas a la costa.

Ya, por último, hemos de resaltar la íntima relación que se establece entre las tendencias migratorias y las perspectivas de los procesos de urbanización. En la década de los ochenta y en los primeros noventa, algunos analistas han percibido una modificación en las pautas que hemos venido describiendo. Consideran que el declive demográfico de las grandes ciudades ha tocado fondo y que muchas de las actuaciones urbanas que se han puesto en marcha para revitalizar el centro urbano o para promocionar la rehabilitación de edificios esconden un nuevo mensaje, el de las oportunidades sociales, culturales y de empleo que encierra la ciudad de los noventa. La imagen del joven ejecutivo urbano que vive en un apartamento-almacén readaptado resume el atractivo que encierra esta nueva actitud, cuya repercusión en las pautas migratorias es aún difícil de evaluar. En este mismo sentido, recordamos que la propaganda de una empresa inmobiliaria que vendía oficinas en uno de los edificios de la recuperada área de los Docklands (el frente fluvial rehabilitado de una de las zonas más degradadas del Támesis) consistía en ofrecer la posibilidad de practicar “surfing” en el río a aquellos “juppies” que trabajaran en dichas oficinas. A este proceso se le ha denominado “gentrificación”.

LAS MIGRACIONES INTERIORES EN EL MARCO DE LA PLANIFICACIÓN Y DE LAS POLÍTICAS URBANAS

Durante mucho tiempo, la modificación de las pautas migratorias interiores ha estado relacionada con el control del crecimiento urbano de las grandes ciudades. Las recomendaciones de expertos como Demko y Fuchs (1981) acerca de los programas de redistribución de la población insisten en la necesidad de una mayor integración entre las políticas de planificación espacial de la población y de la economía; una valoración más meditada de los efectos espaciales de las políticas macroeconómicas y sectoriales; y un mejor conocimiento de las actitudes y del comporta-

miento de los emigrantes para poder valorar de manera adecuada sus deseos y aspiraciones.

Por tanto, no podemos olvidar la responsabilidad de las políticas urbanas en las nuevas tendencias de las migraciones interiores de los países desarrollados. A partir de los años sesenta, en aquéllos con procesos de urbanización más avanzados, los programas territoriales han dirigido sus objetivos a los asentamientos de tamaño medio, en los que se buscan las posibilidades de reequilibrio espacial, al considerarlos como polos de atracción capaces de ayudar a la desconcentración de las aglomeraciones excesivamente grandes. Además, se ve en ellos un modelo de ciudad mucho más humanizado y, por tanto, con una oferta de modo de vida de mayor calidad.

También hay que valorar, en este apartado, la estrategia de las grandes empresas, de los promotores urbanos y de los propios rectores de las ciudades cuando planifican los nuevos usos de suelo y la dotación de equipamientos e infraestructuras, así como las políticas que, emprendidas por gobiernos de distinta orientación, han tratado de lograr una armonización en el crecimiento económico y demográfico de los grandes conjuntos de organización regional.

La diversidad de actuaciones que, en materia de planificación urbana, han adoptado los países occidentales, así como la creciente importancia que adquiere la estrategia de las empresas en la organización espacial de la etapa postfordista, nos obliga a presentar algunos de estos ejemplos de planificación, con repercusiones definitivas en la movilidad interior.

El Reino Unido es uno de los países de Europa Occidental donde se puso en práctica más tempranamente el planeamiento urbano y es, por ello, por lo que alcanzó un gran desarrollo. Fueron particularmente importantes las actuaciones emprendidas tras la Segunda Guerra Mundial, cuando se adoptaron medidas para evitar el crecimiento de las grandes ciudades con la creación de "nuevas ciudades", como consecuencia del informe Reith de 1945 y de la *New Towns Act* de 1946. Siguiendo esta política, entre esta última fecha y 1975, se construyeron más de veinte núcleos de este tipo en las inmediaciones de las grandes urbes congestionadas para que albergaran a una población comprendida entre los 20.000 y los 60.000 habitantes.

Con la creación de estas nuevas áreas se emprendió también una política de descentralización en materia de planeamiento. Tras la puesta en funcionamiento del Ministerio para asuntos de Planeamiento Urbano y Rural, se intentó que este nuevo Organismo asumiera las complejas competencias que intervienen en la ordenación del territorio (vivienda, industria, transporte,...) y que, anteriormente, habían constituido la responsabilidad de los Ministerios de Salud, de Industria, de Medio-Ambiente, etc., así como el que se le confiriera un nuevo papel a las distintas instituciones locales, cuya participación en la planificación se estimó definitiva.

Sin embargo, en estos últimos años se ha relajado la intervención de estas administraciones y de otros estamentos políticos en la ordenación del territorio, pues se han dejado muchas de estas funciones en manos de los intereses del sector privado, al mismo tiempo que se ha puesto en marcha un proceso de centralización que frena las bases democráticas del modélico sistema británico de planeamiento.

Tras la Segunda Guerra Mundial, en Estados Unidos, jugó también un gran papel la política del Estado invirtiendo masivamente en carreteras y concediendo grandes créditos para edificar vivienda suburbial a escala industrial. Asimismo el enriquecimiento general de la población en ese país hizo posible la difusión del automóvil, de la misma manera que las facilidades de crédito para adquirir viviendas y el precio barato de la gasolina contribuyeron a que los norteamericanos abandonasen las grandes ciudades y se trasladaran a vivir a los suburbios (suburban retirement-village). Fue tal la importancia del proceso de suburbanización que tuvo lugar desde aquella fecha, que se transformó profundamente el sistema urbano y cambió el paisaje, la función y el espacio social de estas áreas suburbanas, pues a la descentralización residencial se sumó la descentralización de la industria y el desarrollo del comercio en este tipo de urbanizaciones, de forma que si, inicialmente, los residentes en el suburbio realizaban desplazamientos diarios para trasladarse al C.B.D., en la actualidad, un 80 por ciento de estos trabajadores se desplazan dentro de la propia área suburbana.

LAS MIGRACIONES INTERIORES Y LA CIUDAD POSTINDUSTRIAL EN ESPAÑA

En el panorama de las migraciones interiores en España, en estos últimos años, se advierten muchos de los comportamientos ya descritos pues, desde fines de la década de los setenta, en plena crisis económica, se insinúan algunos de los cambios de signo operados en las corrientes migratorias interiores, alternándose las tendencias mantenidas hasta entonces, las del éxodo campo-ciudad o, lo que es lo mismo, las que tienen lugar entre las áreas de especialización agraria y los grandes focos de industrialización o de especialización terciaria, con movimientos de menor envergadura y con cambios importantes en las direcciones.

Ya en la década de los ochenta se afirma que asistimos a una “reconversión territorial”, nacida de la crisis económica; crisis, que contribuye a corregir, aunque sea de forma tímida, los fuertes desequilibrios anteriores. Es decir, que se produce una minoración en las corrientes tradicionales y un incremento de los movimientos de retorno.

En la década de los noventa, una evaluación superficial nos permite afirmar que las corrientes de retorno no han sido tan importantes, si bien es cierto que han contribuido a hacer más complejo el panorama de la movilidad interior, de forma que en los últimos años se advierte un mayor reparto de los valores positivos, es decir, de los focos de atracción inmigratoria.

Paralelamente a estos cambios de orientación, se presta una mayor atención en los Censos de Población a las migraciones interiores, particularmente en el de 1991, en el que se informa además de los datos del lugar de nacimiento/lugar de residencia, de la residencia diez años atrás, cinco años atrás, un año atrás y de la estructura sociodemográfica de estos migrantes interiores.

Con los datos que nos brindan, si se considera el criterio del recuento de población que en un año determinado vive en una provincia distinta a la de su lugar de nacimiento, resultan claramente definidas las áreas de atracción histórica y reciente: las provincias litorales, la Comunidad de Madrid, el espacio que se extiende por la diagonal que cruza el valle del Ebro y la Andalucía Occidental, de manera que Cataluña, Madrid, la Comunidad Valenciana y el País Vasco seguían liderando, a principios de los noventa, la clasificación de las áreas con mayor volumen de inmigrantes extrarregionales. Sin embargo, a estas Comunidades habría que sumar los saldos migratorios positivos que registran a fines de los ochenta, también, Canarias, Baleares, Murcia, Navarra y la Rioja, mientras que en el caso del País Vasco hay que hacer notar la importancia creciente que adquieren los saldos negativos.

Junto a esta valoración de conjunto de las grandes áreas, es conveniente destacar que las corrientes migratorias interprovinciales, propias de nuestro pasado inmediato, han dejado paso a los movimientos intra-regionales e intraprovinciales, sobre todo, en las Comunidades y provincias con mayor nivel de urbanización y de desarrollo económico, de forma que en ellas los movimientos internos representan una elevadísima proporción de la movilidad total. Tales son los casos de Madrid y Barcelona o de aquellas otras provincias con redes urbanas de una cierta complejidad, en las que se da una relativa diversificación espacial de las ofertas de empleo y de servicios. En este mismo sentido, conviene considerar los movimientos que se producen entre algunas Comunidades vecinas, por ejemplo, entre Cataluña, Aragón y la Comunidad Valenciana o entre País Vasco, Navarra y La Rioja.

La interpretación que nos merecen estos datos está directamente relacionada con un incremento de la movilidad a causa de motivaciones de carácter económico propias de una sociedad postindustrial y de otras motivaciones que tienen que ver con cambios en la residencia, ya se deban

éstos a razones de carácter medioambiental o a las vinculadas a los procesos de periurbanización. Simultáneamente a la intensificación de estas migraciones de corta distancia, han variado las características de las personas desplazadas. Además de emigrar las personas más jóvenes y solteras, adquieren un peso creciente los adultos-jóvenes, los casados y, por actividades, ganan abrumadoramente los trabajadores del sector terciario. Cuanto mayor es el tamaño de los núcleos urbanos y más alto el nivel de vida, más intensa es la movilidad. Por ello, afectaron a más de la mitad de la población en Vizcaya, Barcelona, Gerona, Álava y Madrid, en el período de 1975-1986. Por oposición, la menor movilidad intermunicipal se suele corresponder con las provincias más ruralizadas, las de menor renta y las fuertemente emigratorias.

Como no nos ha sido posible disponer de estudios concretos acerca de la estrecha relación que existe entre las nuevas pautas de la movilidad y las características del espacio postindustrial, presentamos, a continuación, algunos de los cambios más notables en la estructura productiva española que, desde nuestra perspectiva, pueden justificar la nueva orientación de los flujos migratorios internos, circunstancia que queda por demostrar.

a) *La descentralización industrial. Las áreas rurales y los espacios metropolitanos*

La crisis de la economía española de fines de los setenta y primeros ochenta llevó a muchos geógrafos a percibir un cambio de tendencia en la atonía y el abandono que caracterizaron las áreas rurales españolas de las décadas precedentes. Algunos advirtieron una cierta recuperación de su pulso demográfico e incluso la expansión de actividades no agrarias que interpretaron como resultado del agotamiento sufrido por el modelo de sociedad industrial que, hasta ese momento, había sumido al campo en una aguda y prolongada crisis.

Reflexiones posteriores han llevado a advertir que la descentralización productiva que ha afectado a las áreas rurales ha sido limitada, a pesar de algunas excepciones notables como la de la Comunidad Valenciana. Los espacios rurales presentan una estructura productiva bastante homogénea, con el predominio de pequeñas unidades poco capitalizadas, con formas de contratación muchas veces precarias, con escasa división interna del trabajo y baja cualificación de los empleados; por ello, una buena parte de la industrialización rural no rompe los vínculos de dependencia con el mundo urbano, sino que los reviste de nuevas formas.

Por oposición, la desindustrialización urbano-metropolitana, que fue considerada un fenómeno inexorable en los ochenta, hoy aparece seriamente cuestionada y son muchos los geógrafos que hablan de una revitalización industrial de las grandes urbes. En un plano meramente cuantitativo, a fines de los ochenta, se invirtió la tendencia a la pérdida de empleos industriales en las áreas metropolitanas, si bien, se advirtió una tendencia a la difusión de actividades que excede los límites de los espacios urbanos. Por otra parte, desde un punto de vista cualitativo, advertimos que en las ciudades tienden a concentrarse las actividades y las empresas más innovadoras, no sólo por el tipo de productos que ofrecen, sino también por el grado de racionalización y por la eficacia productiva que muestran. En la gran ciudad y en su entorno inmediato se refuerza hoy la presencia de aquellas actividades y tareas intensivas en capital y conocimientos que generan mayor valor añadido, que tienen mercados en expansión y que se asocian con empleos más cualificados y mejor remunerados, en un claro proceso de terciarización de la industria.

b) *Los servicios en el territorio*

En estos últimos años se ha producido un fuerte avance del sector terciario. Sin embargo, esta tendencia es mucho más destacada en aquellas Comunidades especializadas en la recepción del turismo o en algunas de las regiones que conforman los centros rectores del país.

Por lo que respecta a las primeras, se produce un notable crecimiento intercensal de los municipios afectados, gracias a intensos procesos de inmigración. Desde esta perspectiva, la de la incidencia demográfica que origina el desarrollo turístico, conviene destacar la coexistencia de dos importantes flujos. Por una parte, el de la población menos cualificada, procedente de regiones más atrasadas, que acude atraída por motivos de carácter laboral y que se emplea en el sector servicios y en la construcción y, por otra, el de los que acuden por motivos de ocio, terapéuticos e incluso empresariales, entre los que tienen una importante participación los extranjeros y que constituyen, predominantemente, una población de adultos-ancianos.

Finalmente, conviene considerar que el desarrollo económico de los municipios afectados por la especialización turística desborda sus límites, es decir, genera un proceso de difusión territorial, de forma que el mercado del trabajo se extiende cada vez más hacia el interior, articulando un sistema de espacios complementarios respecto al litoral, en los que prolifera un tipo de actividades anexas a las de la especialización turística y en los que los inmigrados fijan con frecuencia su residencia.

c) *La ciudad postindustrial*

La ciudad española actual se muestra como un espacio particularmente complejo y heterogéneo. En ningún otro lugar, el legado histórico y la dinámica actual se funden con tanta intensidad y ello se refleja en un paisaje urbano donde la movilidad de personas, bienes, información y capital alcanza su más alto grado.

En la segunda mitad de los años setenta se hizo patente la crisis del modelo productivo vigente en décadas anteriores. Esta crisis urbana rompió las pautas del crecimiento ininterrumpido que había caracterizado a las grandes ciudades y a las aglomeraciones metropolitanas hasta ese momento y le otorgó un mayor protagonismo a las ciudades medias, pequeñas e incluso a ciertas áreas rurales. Por otro lado, la creciente conciencia de un "malestar urbano" derivado de la acumulación de problemas heredados (congestión, déficit de viviendas, segregación interna, inseguridad, etc.) con otros nuevos (desempleo, inmigración ilegal, etc.) hizo también disminuir el valor otorgado a la imagen de la gran urbe en la percepción colectiva, revitalizando las propuestas desurbanizadoras entre amplias capas de la población.

A partir de 1985, en cambio, la recuperación del pulso económico en la mayoría de las ciudades supuso un cambio drástico, que se manifestó en los problemas asociados a la producción del espacio urbano y en la propia transformación de la morfología urbana. Desde esta última perspectiva destacan las operaciones de reforma interior acometidas para rehabilitar y revalorizar determinados espacios afectados por graves problemas de obsolescencia y abandono, en particular áreas industriales, ferroviarias o portuarias. De entre estas actuaciones tienen un carácter emblemático las de la Villa Icaria en el área industrial del Poble Nou, con la recuperación del frente litoral de Barcelona, las actuaciones realizadas en la margen del Guadalquivir en Sevilla, el proyecto Ría 2000 de Bilbao...

Como contrapunto, el deseo de un número creciente de familias con ingresos medios o altos de buscar espacios residenciales de baja densidad y mayor contacto con la naturaleza, junto a la necesidad de quienes no pueden acceder a una vivienda en el interior de la ciudad por su alto precio, han contribuido a acelerar los movimientos centrífugos en dirección a los espacios suburbanos y periurbanos. En el primer caso, el hecho más llamativo es, sin duda, la importancia adquirida por la vivienda unifamiliar, aislada, adosada o pareada, como forma de promoción dominante, acompañada con frecuencia por la instalación de grandes superficies comerciales y de equipamientos suburbanos. En el segundo, la pervivencia de grandes promociones inmobiliarias de baja calidad, tanto en las periferias urbanas como, cada vez más, en algunos núcleos rurales del entor-

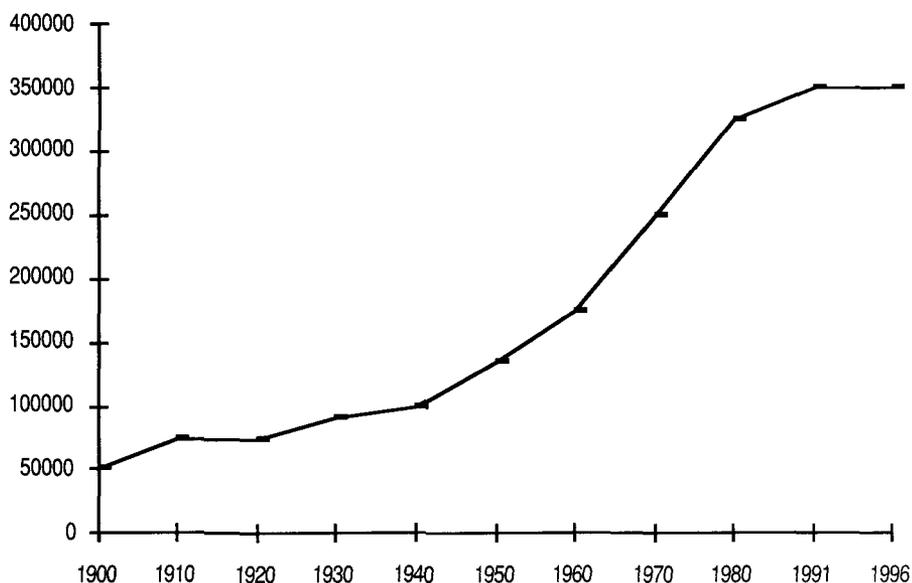
no. En ambos casos, se producen grandes repercusiones en la movilidad de la población, fundamentalmente, en las migraciones diarias residencia-trabajo, lo que a su vez supone un aumento del transporte público y privado con la consecuente congestión de tráfico y la necesidad de rutas alternativas de desplazamiento.

Finalmente, también conviene considerar que la movilidad interior que supone fijar la residencia en estas nuevas zonas de expansión lleva aparejado un proceso de difusión de la urbanización que hace cada vez más difícil diferenciar, en determinadas áreas, el tránsito entre los espacios rurales y los espacios urbanos.

LAS MIGRACIONES INTERIORES Y LA CIUDAD DE LAS PALMAS DE GRAN CANARIA

En la reciente evolución urbana de Las Palmas de Gran Canaria podemos distinguir dos grandes períodos, uno de ellos, el comprendido entre 1960 y 1975, en el que se incrementa la atracción inmigratoria de la urbe más dinámica del Archipiélago y el que se desarrolla a partir de esta fecha, que identificamos como el de “la ciudad de la crisis”.

Evolución de la población de derecho de Las Palmas de Gran Canaria



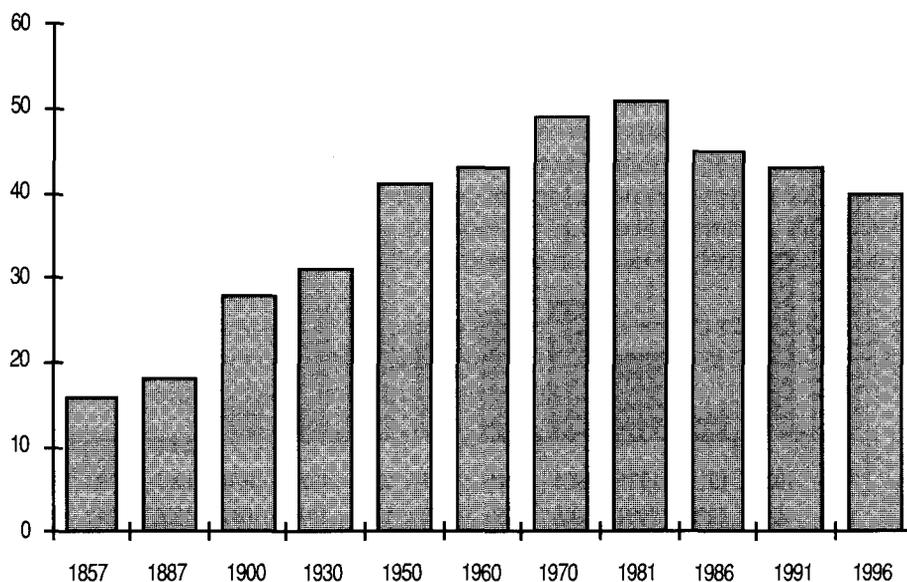
Es prematuro afirmar que a partir de la década de los noventa puedan apreciarse otros signos de evolución; sin embargo, no descartamos que se realice un análisis de este tipo más adelante, con una mayor perspectiva temporal.

a) *La ciudad del "desarrollismo"*

En el primer período se refuerzan algunas de las tendencias históricas que caracterizaban ya a la ciudad de Las Palmas de Gran Canaria. Por ejemplo, hacia 1945 se concentraba en ella el 45 por ciento de la población insular; aproximadamente unos 140.000 habitantes, número tan considerable gracias a los procesos de inmigración intrainsular e interinsular que habían venido afectándola desde fines del siglo pasado, en el momento en que el desarrollo del Puerto de la Luz y las inversiones extranjeras comienzan a jugar el mismo papel que la incipiente industrialización en otras ciudades españolas.

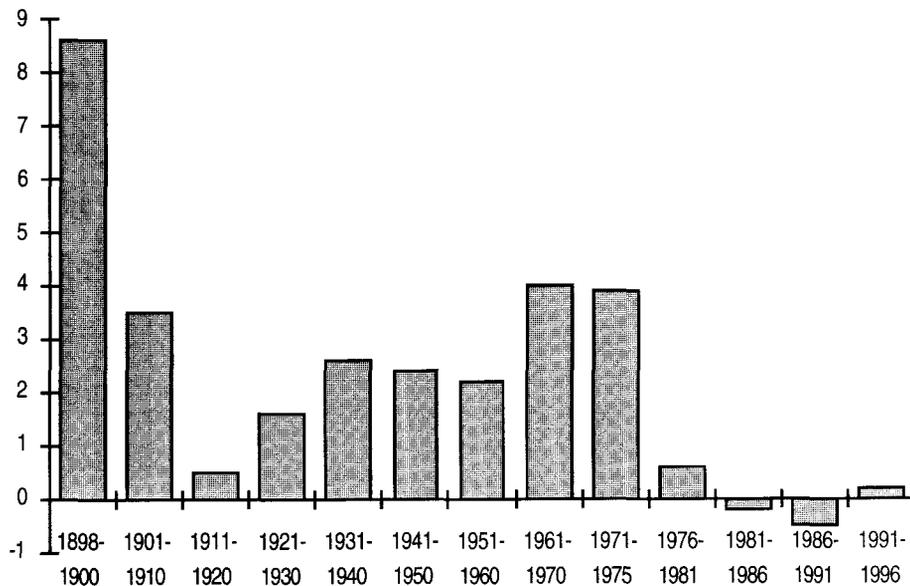
Simultáneamente, desde el punto de vista del tejido urbano, a fines de la década de los años cuarenta se desarrollan las iniciativas urbanizadas de los barrios de Schamman y Escaleritas en la Ciudad Alta, barrios que suponen el punto de partida de la expansión «en mancha de aceite» hacia el interior insular.

Valor porcentual de la población de Las Palmas de Gran Canaria sobre el total provincial



La ciudad de los sesenta se constituye como un nuevo organismo a partir de un crecimiento poblacional sin precedentes, que desborda todas las previsiones, (entre 1950 y 1975 la población de Las Palmas de Gran Canaria se multiplica por 2,28) y gracias a la invasión de nuevos espacios que adquieren un fuerte valor de cambio en el mercado. Ha comenzado una etapa constructiva que genera grandes beneficios inmobiliarios. De forma paralela, se consolida una gran gama de actividades económicas: el desarrollo turístico de la playa de Las Canteras y del barrio de Santa Catalina, la actividad portuaria, comercial, pesquera e industrial del Puerto de La Luz, servicios de exportación o de aprovisionamiento y distribución de productos, el mercado de la vivienda y, por tanto, de la construcción... En sólo 30 años (1945-1975) la ciudad adquiere un ritmo de incremento en la urbanización de casi 50 Has./año, un incremento anual de población de 7.011 personas/año y una fuerte densidad de edificación.

Tasas de incremento intercensal de la población de Las Palmas de Gran Canaria



Todo esto se explica porque desde 1960 Las Palmas de Gran Canaria venía recibiendo una auténtica oleada inmigratoria. A esta avalancha contribuyeron dos situaciones contrapuestas: por una parte, la crisis del campo, con el abandono de las tierras de cultivo y, por otra, el aumento de la atracción de la ciudad a consecuencia del crecimiento turístico, del desarrollo portuario y de la creciente concentración de funciones en la capital. El resultado es que en 1975 uno de cada tres habitantes de Las Palmas de Gran Canaria no había nacido en el municipio.

Los episodios constructivos más destacados de esta etapa en la propia ciudad baja son los de edificación de solares de la Avenida de Mesa y López y el inicio de las obras de la Avenida Marítima del Norte y aledaños. De esta forma, y a excepción de algunos sectores, en dicha zona baja se consolidan las funciones de las áreas de negocios y, en general, las de una ciudad residencial de clases pudientes, y las de una ciudad administrativa, cultural..., en un claro proceso de centralización urbana.

En la periferia, las iniciativas pública y privada promueven, a través de entidades oficiales y de organismos financieros, polígonos de viviendas baratas: Rehoyas, Arapiles, Chumberas, La Paterna, Miller, Parque Atlántico, Cruz de Piedra... en la zona alta; Casablanca, Tres Palmas, Zárate, Hoya de la Plata, Pedro Hidalgo, El Lasso, en el llamado «Cono Sur», etc. Además, en los espacios limítrofes, cambia el uso del terreno que de tener una funcionalidad eminentemente agrícola se convierte en un área discontinua y plurifuncional, puesto que pasa a ser el suelo disponible para el crecimiento demográfico y para el proceso urbanístico relacionado con él. Por ello, surgen en la periferia barrios marginales de autoconstrucción como Los Giles, Las Coloradas, Almatriche..., zonas industriales como Miller industrial, Las Torres, El Cebadal... y se promueven urbanizaciones residenciales para clases pudientes: Marzagán, Los Hoyos,... En suma, se desarrolla una periurbanización carente de organización, infradotada desde el punto de vista de las vías de comunicación y de otra serie de servicios, que discrimina socialmente a la población de acuerdo con los diferenciados usos residenciales del suelo y que contribuye a degradar las condiciones del frágil equilibrio ecológico de las áreas limítrofes y del propio ecosistema urbano.

La huella de aquella etapa de expansión desmesurada pervive, aún hoy, en el deterioro medio-ambiental que caracteriza a la ciudad y en la escasa vertebración de su estructura social.

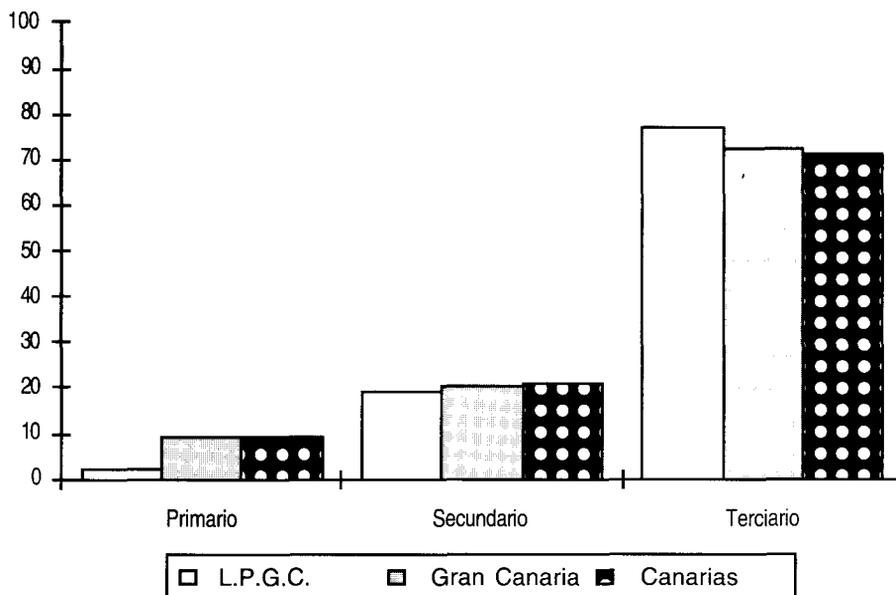
b) *La ciudad de la crisis*

La evolución hipertrófica de Las Palmas de Gran Canaria degenera en una profunda crisis a partir de 1975. Esta crisis coincide en el tiempo, de forma paradójica, con la organización democrática de los Ayuntamientos, tras el fin de la Dictadura.

La crisis se aprecia en muy diversos aspectos. En primer lugar, el municipio no incrementa su número de habitantes desde esa fecha. A ello contribuyó la política de construcción del polígono de Jinámar en los primeros años 70, para concentrar a la población que accedía a una vivienda social lejos de la ciudad; también lo hicieron los menores costes del suelo urbanizable para la promoción de nuevas viviendas en los municipios limítrofes y la expansión de la urbanización residencial de alta calidad en los alrededores del Monte Lentiscal y Bandama, áreas menos densificadas y con una mayor proporción de zonas verdes.

En segundo lugar, el municipio continúa funcionando con el Plan General de Ordenación Urbana de 1962, sin que se apruebe un nuevo plan de este rango hasta 1989 y después de no pocos avatares. Ello origina una falta de calificación de terrenos urbanizables, lo que lleva aparejado, como consecuencia, un proceso especulativo, sin precedentes.

La actividad de la población en 1991



La crisis también coincide con la pérdida del tradicional atractivo turístico de la ciudad, es decir, con el declive de Las Canteras y Puerto en aras del desarrollo de las zonas costeras de los municipios de San Bartolomé de Tirajana y Mogán. No obstante, ganan en intensidad otras actividades terciarias y la ciudad se convierte en el centro de negocios de un amplio hinterland (Isla, Archipiélago, Norte de África); son años en que se incrementa el volumen de transacciones, se establecen empresas comerciales nacionales y multinacionales, aumenta el número de entidades bancarias, de seguros, publicidad..., lo que no puede hacernos olvidar la evolución de los índices de paro y de los niveles de pobreza en un amplio sector de la población.

A fines de la década de los ochenta se produce una breve etapa de prosperidad, sin embargo, se mantiene el declive de las tasas de empleo y el incremento de la marginación, de la delincuencia...

Paralelamente a este fenómeno, se extiende en amplias zonas de la ciudad el chabolismo, en El Confital, Pedro Hidalgo, La Punta de La Isleta, El Risco de San Nicolás, Altavista, El Rincón, Guanarteme, San Cristóbal, Martín Freire... En los barracones de bloques, madera, uralita, plásticos y otros elementos se hacina un considerable número de familias que demandan el acceso a una vivienda social. Al mismo tiempo, surgen importantes reivindicaciones ciudadanas, canalizadas a través de asociaciones, coordinadoras..., para reclamar una mejora en la dotación de infraestructuras en los barrios y una atención de los poderes públicos por una mayor calidad de vida de los ciudadanos.

Desde el punto de vista de la red viaria, esta etapa se caracteriza por el colapso del sistema de circulación y por la búsqueda de alternativas. El volumen que adquiere el parque de vehículos, la dificultosa conexión entre los fragmentos de la ciudad, el tránsito de vehículos de paso por el entramado urbano, la antigüedad de la propia red y la insuficiencia del transporte público obligan a los gestores municipales a encargar y aprobar una serie de proyectos de los que el más señero es el de los tramos VI y VII de la Avenida Marítima del Norte, hoy, Avenida Juan Rodríguez Doreste. Con una mayor amplitud de miras se diseña la red de circunvalación y de penetración en la ciudad, objetivo prioritario del Plan General de Ordenación Urbana unos años más tarde.

En la actualidad, se acometen las obras que permitirán que entre en funcionamiento esta red de circunvalación y penetración rodada. Variará, de esta forma, el recorrido de los vehículos en sus desplazamientos desde unos a otros puntos de la Ciudad y de la Isla puesto que ya no será necesario transitar a través de la red viaria urbana.

Desde el punto de vista de las infraestructuras, además de las actuaciones en la red de carreteras, se han desarrollado otros proyectos como

los de emisarios submarinos, canalización de aguas pluviales, depuración de aguas...; también se han afrontado iniciativas para remodelación interior, fundamentalmente en los frentes litorales, (el ámbito del Parque Santa Catalina y Puerto de la Luz, Paseo de Las Canteras, área de la Puntilla, Paseo de la Avenida Marítima en el tramo de San Cristóbal, Playa de La Laja, reconstrucción del barrio de El Polvorín); se ha calificado suelo para grandes superficies comerciales (grandes áreas comerciales e hipermercados), para equipamiento sanitario o para el desarrollo de programas de vivienda... y se ha puesto en marcha la propia revisión del Plan General de Ordenación Urbana.

La complejidad de todas estas intervenciones plantea grandes problemas a la gestión municipal. Los necesarios proyectos de regeneración de la vida urbana tropiezan con no pocos y graves inconvenientes, entre los que destaca la insuficiencia crónica de los recursos municipales.

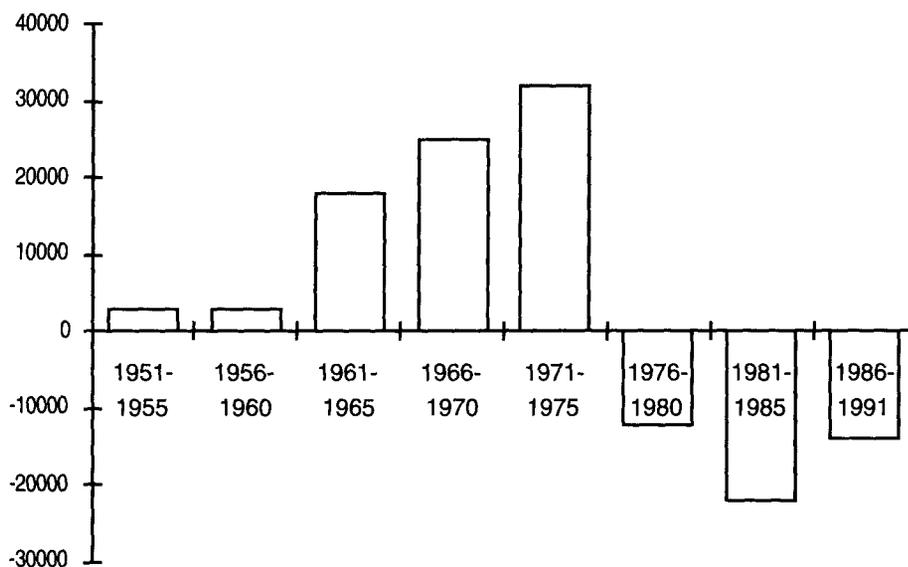
Por otra parte, en Canarias, los mecanismos correctores de los desequilibrios han propiciado situaciones inverosímiles. Es decir, algunos de los espacios más dinámicos desde el punto de vista de la generación de riqueza son los que han sido privados de las dotaciones necesarias y son los que, en consecuencia, acusan las más graves situaciones de desempleo, renta, conflictos sociales, déficit en infraestructuras,... con una mayor exacerbación de estos problemas en los últimos años. Creemos que ello se debe a que se ha producido un desajuste en las inversiones públicas, de forma que en aras del equilibrio interinsular no se ha atendido a las demandas reales que justifican las intervenciones en los espacios más necesitados.

En el marco de los noventa, la ciudad de las Palmas de Gran Canaria presenta algunos síntomas propios del nuevo modelo económico de la sociedad postindustrial junto a pervivencias críticas, aún muy marcadas, de su pasado inmediato. Se trata de la ciudad más poblada del Archipiélago, la que cuenta con el mayor número de viviendas y de familias y con la población joven-adulta más numerosa. La proporción de población económicamente activa es elevadísima en el caso de este municipio, de más de 10 puntos por encima de la media insular y de la media del Archipiélago (63,2 por ciento frente a 52,1 por ciento y 52,2 por ciento, respectivamente, en 1991), siendo el nivel de ocupación también muy alto (46,8 por ciento frente a 37,0 por ciento y 38,1 por ciento) y los niveles de paro ligeramente superiores a los del resto de la isla así como un poco más elevados que la media del Archipiélago. Es decir, en la estructura socio-profesional de la población de la Ciudad se aprecia un elevado valor de la población productiva, lo que puede reflejar la potencialidad económica del espacio urbano, así como las dificultades que supone la elevada proporción de desempleados para su equilibrio social, un factor que refleja, de manera evidente, las situaciones de dualidad propias de las grandes ciudades.

La proporción de analfabetos, de personas sin estudios o de las que sólo han cursado los primarios es menor que en el resto de la Isla y del Archipiélago y, por oposición, las cifras de los máximos niveles de instrucción (estudios de postgrado, superiores,...) son mayores. De cada 100 personas de más de diez años unas ocho tienen estudios del grado de Diplomatura o Licenciatura mientras que en el conjunto del Archipiélago esa proporción se reduce a seis.

En cuanto a las ocupaciones de la población, el peso del sector terciario es evidente. En relación al secundario, se produce un cierto diferencial con respecto a la media insular y regional, que es más destacado en el subsector de la construcción, por lo que nos es posible reflexionar acerca de la hegemonía de las actividades propias de la Administración Pública, Educación y Sanidad, lo que confiere un rango director a la Ciudad en la toma de decisiones de carácter político y en la prestación de servicios públicos y, finalmente, acerca de la importancia de ciertas actividades en el ámbito de lo privado: el comercio y las instituciones financieras e inmobiliarias. La primera en clara expansión y la segunda como referente indiscutible de la generación de riqueza.

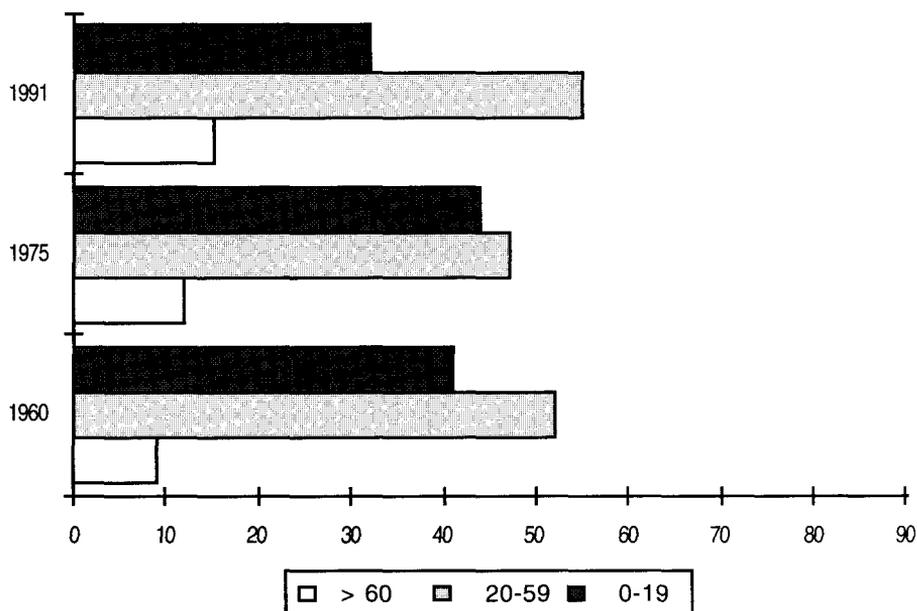
Saldo migratorio de Las Palmas de Gran Canaria (1951-1991)



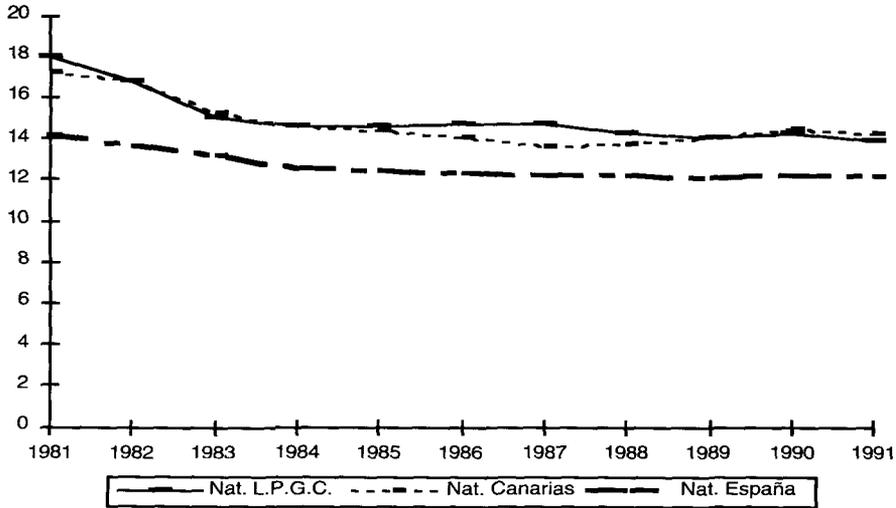
Por último, para aproximarnos a las tendencias de la movilidad en la ciudad de Las Palmas de Gran Canaria, vamos a combinar otras informaciones de carácter demográfico, por ejemplo, la de que se mantiene estabilizada la población municipal, a pesar de que el ritmo de decrecimiento parece haber remitido después de 1991. Ello nos da una idea clara de los valores negativos de sus saldos migratorios, aunque, en la pérdida demográfica también influye la menor vitalidad de la población urbana.

Las tasas de natalidad, de mortalidad, los índices de masculinidad y la composición por edades de la población apuntan, en todos los casos, a un proceso de envejecimiento, que es muy destacado si lo comparamos con la extrema juventud de otros espacios insulares, mucho más dinámicos desde el punto de vista del crecimiento natural.

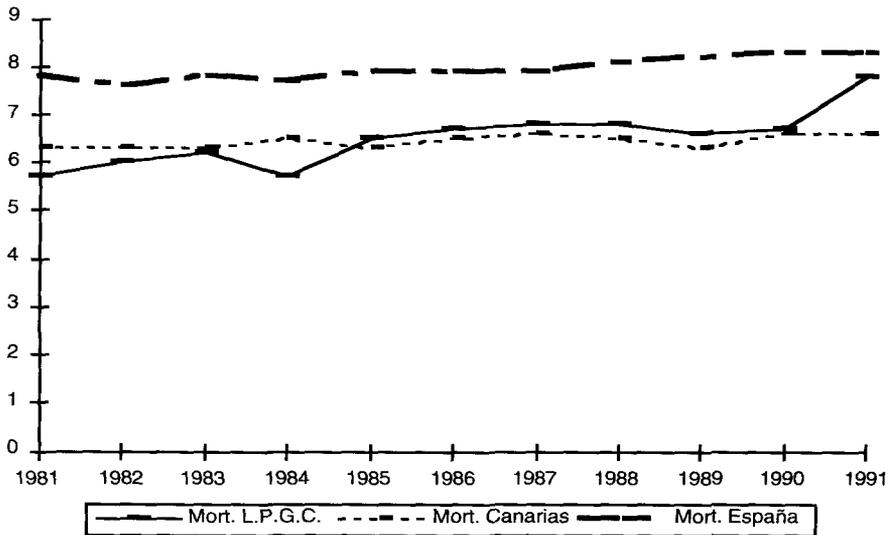
Los grandes grupos de edad de la población de Las Palmas de Gran Canaria en 1960, 1975 y 1991



Evolución de las tasas brutas de natalidad de la población de L.P.G.C., Canarias y España (en miles)



Evolución de las tasas brutas de mortalidad de la población de L.P.G.C., Canarias y España (en miles)



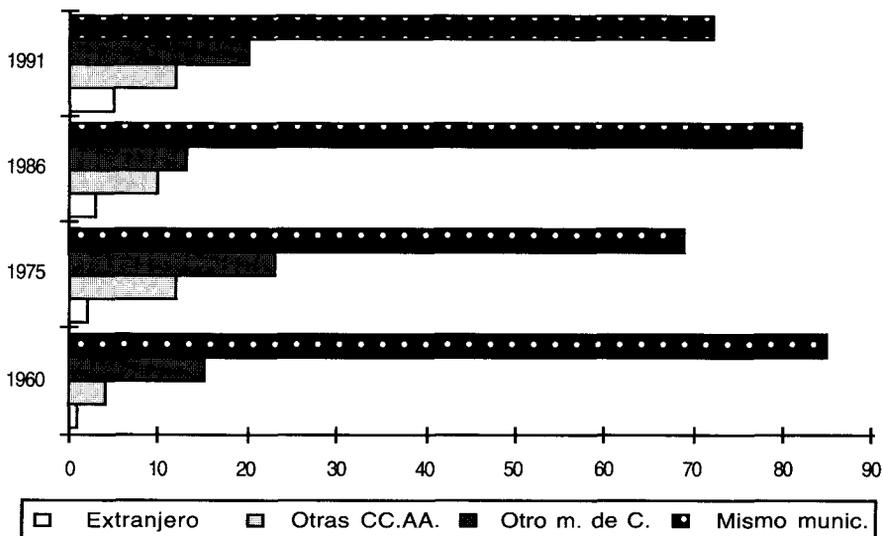
Todo ello no quiere decir que no se haya incrementado la movilidad. La ausencia de crecimiento no es signo de parálisis, muy al contrario. La crisis urbana ha coincidido con un incremento enorme de los desplazamientos diarios y con grandes modificaciones en las pautas tradicionales de la movilidad interior.

Aún hoy, la proporción de población originaria del propio municipio de Las Palmas de Gran Canaria es muy alta (del 70 por ciento en 1991), aunque también lo es el que los valores de inmigración son superiores al promedio de la Isla y del Archipiélago, siendo el porcentaje de población procedente de otros municipios del Archipiélago de 16,4, el de otras Comunidades Autónomas de casi un 10 y el de población extranjera de 3,5 en 1991. Particularmente, la ciudad es atractiva para una cierta inmigración peninsular y, sobre todo, para los inmigrantes extranjeros que no acuden a trabajar directamente a las áreas turísticas. Además, la ciudad sigue recibiendo inmigración desde el resto de la isla, como puede apreciarse en el gráfico del balance migratorio de la década de los ochenta, sobre todo, de los municipios más próximos, así como de otras islas del Archipiélago.

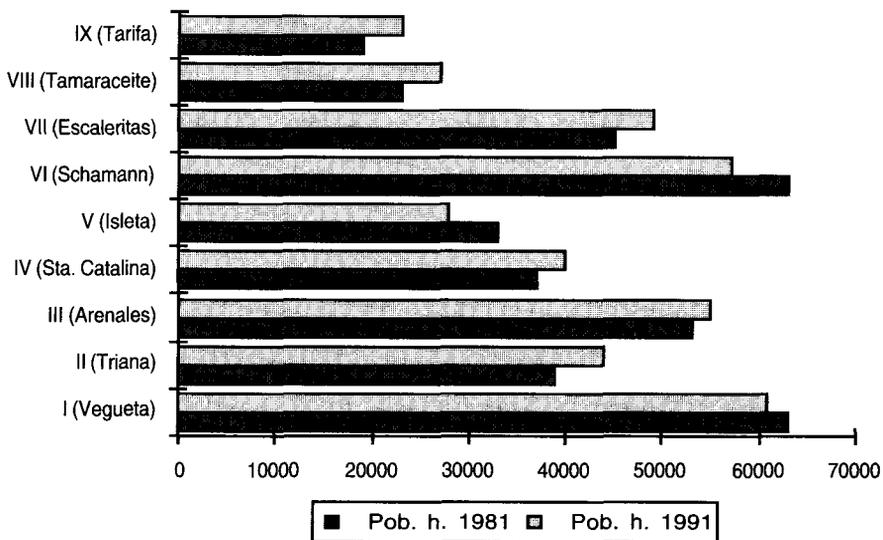
Ahora bien, al mismo tiempo, la ciudad expulsa importantes volúmenes de población. Por ello, su saldo migratorio fue de -14.738 personas en el período comprendido entre 1981 y 1991, con una cifra de inmigración de 11.255 personas y una de 25.993 emigrantes. Además, en esos años, se registró un importante desplazamiento de sus habitantes desde los barrios consolidados hacia la periferia residencial. Una buena prueba de ello nos lo dan los importantes incrementos de población de los distritos municipales de carácter suburbano.

En Tafira (distrito IX), por ejemplo, el incremento demográfico, paralelo al crecimiento de la urbanización que originan los procesos de construcción de viviendas para las clases acomodadas, ha revitalizado enormemente este barrio residencial con la llegada de familias jóvenes. También la periferia suburbial de menores valores paisajísticos y con una mayor conflictividad social, la del distrito de Tamaraceite (distrito VIII) y la de algunas zonas del distrito de Escaleritas (VII), con la autoconstrucción en solares más baratos y con la promoción pública de viviendas sociales, se ha visto afectada por este proceso. Por oposición, algunos barrios obreros tradicionales, en los que el proceso de deterioro no sólo ha afectado a las viviendas, sino también a las propias relaciones sociales (delincuencia, tráfico de drogas, prostitución, inmigración extranjera ilegal...), se produce un cierto vaciamiento (Isleta, distrito V), un fenómeno semejante al que afecta a las zonas antiguas de otras grandes ciudades, si bien, en el caso de Las Palmas de Gran Canaria, no ha tenido lugar en el propio casco histórico.

Lugar de nacimiento de la población de Las Palmas de Gran Canaria

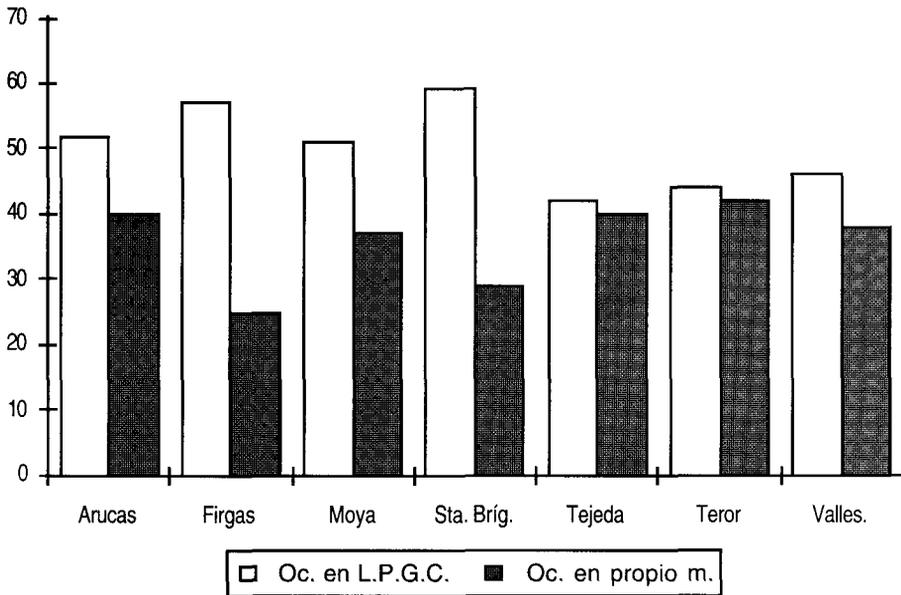


Población de hecho de los distritos municipales de Las Palmas de Gran Canaria en 1981 y 1991



Como conclusión acerca de la reciente importancia de los desplazamientos residenciales de la población urbana, queremos señalar que la envergadura de los procesos de periurbanización desborda ampliamente los límites municipales, hasta tal extremo que hablar hoy de la ciudad de Las Palmas de Gran Canaria nos obliga a realizar un difícil ejercicio de percepción.

Lugar de ocupación de los residentes en los municipios de influencia laboral o de expansión urbana de Las Palmas de Gran Canaria



La difusión de la urbanización ha sido tan importante que en Gran Canaria se vuelve prácticamente imposible fijar un límite a la ciudad. De ello puede ser un buen testimonio el gráfico que, a modo de conclusión, presentamos, con la información referente a la población de los municipios seleccionados que trabajaba en 1991 en ese propio municipio de residencia o en el de Las Palmas de Gran Canaria. En él se reflejan la influencia laboral de la Ciudad así como la nueva adopción del rol residencial por parte de un buen número de espacios insulares, no sólo de los periféricos, sino incluso de aquellos que, mucho más allá de la inmediata periferia, dan lugar a migraciones pendulares de más de dos horas de recorrido en

coche, en un solo sentido, en una isla de tan solo 1.532 kilómetros cuadrados de superficie.

Creemos que, en conjunto, todo ello refrenda las consideraciones iniciales de las que partíamos para caracterizar las nuevas pautas de la movilidad interior de las sociedades de los países desarrollados a fines de este siglo.

BIBLIOGRAFÍA

- BRADFORD, M., y KENT, A. (1993): "Changing social actors and environments" y "The changing geography of work", en *Understanding Human Geography. People and their Changing Environments*, pp. 211-270. Oxford, Oxford University Press.
- DOMÍNGUEZ MÚJICA, J. (1996): "Los lugares de asentamiento de la población inmigrada. El municipio de Las Palmas de Gran Canaria", en *La inmigración extranjera en la provincia de Las Palmas*, pp. 285-294. Las Palmas de Gran Canaria, CIES y Excmo. Cabildo Insular de Gran Canaria.
- GARCÍA BALLESTEROS, A. (1982): "Las migraciones interiores", en *Crecimiento y problemas de la población mundial*, pp. 32-33. Barcelona. Salvat.
- GOZÁLVEZ PÉREZ, V. (1994): "Las migraciones interiores", en VV.AA.: *Geografía de España*, vol. II, pp. 202-209. Barcelona, Instituto Gallach, Océano.
- HORNBY, W. F., y JONES, M. (1993): "Population Migration and Circulation", en *An introduction to Population Geography*, pp. 98-164. Cambridge, Cambridge University Press.
- ISTAC (1993): *Censo de Población y Viviendas. Canarias 1991*. Las Palmas de Gran Canaria, Instituto de Estadística de Canarias, Consejería de Economía y Hacienda del Gobierno de Canarias.
- (1996): *Migraciones interiores. Canarias 1981-1991*. Las Palmas de Gran Canaria, Instituto de Estadística de Canarias, Consejería de Economía y Hacienda del Gobierno de Canarias.
- (1997): *Padrón Municipal de Habitantes. Canarias. Avance de resultados*. Las Palmas de Gran Canaria, Instituto de Estadística de Canarias, Consejería de Economía y Hacienda del Gobierno de Canarias.
- MÉNDEZ, R., y MOLINERO, F. (Coord.) (1993): "Descentralización productiva y desarrollo endógeno en zonas rurales", "La distribución de los servicios en el territorio" y "La distribución de la población española", en *Geografía de España*, pp. 409-411, 429-435 y 522-533. Barcelona, Ariel Geografía.
- PLANS, P., y FERRER, M.: "Las migraciones recientes y actuales", en *Geografía Física. Geografía Humana*, pp. 497-506. Pamplona, EUNSA.
- PUYOL ANTOLÍN, R. (1988): "Las migraciones interiores", en *La población*, pp. 79-96. Col. Geografía de España, Madrid, Síntesis.
- PUYOL ANTOLÍN, R., y GARCÍA BALLESTEROS, A. (1989): "Movimientos migratorios", en VV.AA.: *Geografía de España*, pp. 201-213. Barcelona, Planeta.

- PUYOL, R.; VINUESA, J., y ABELLÁN, A. (1993): "Características del proceso de concentración urbana", en *Los grandes problemas actuales de la población*, pp. 184-218. Madrid, Síntesis.
- SABATÉ, A., *et al.* (1995): "Situación sociodemográfica de las mujeres en el mundo", en *Mujeres, espacio y sociedad*, pp. 138-144. Madrid, Síntesis.
- SOBRAL GARCÍA, S. (1995): "La configuración de un sistema periurbano", en *La formación suburbana de baja densidad del municipio de Las Palmas de Gran Canaria*, pp. 38-63. Las Palmas de Gran Canaria, CIES y Fundación Universitaria de Las Palmas.
- UROQUIZU ROVIRA, R. (1990): "El planeamiento en el Reino Unido, pionero a escala mundial", en CARRERAS VERDAGUER, C. (Dir.): *Geografía Universal*, pp. 576-577. Barcelona, Ed. Océano.