

CAMPUS

Revista de la Universidad de Alicante, n.º 8, Primavera/Verano de 1986



Naturaleza humana, inteligencia, lenguas
Entrevista con el Rector
Poemas de Larkin

NOVEDADES

PARA EL CURSO CULTURAL 1985/86



CURSOS DE EXTENSION UNIVERSITARIA

En colaboración con la
UNIVERSIDAD DE ALICANTE,

se celebrarán cien cursos en el período noviembre 85 - mayo 86, con un amplio temario.

Desde «El consumo de drogas» o «El funcionamiento de la Economía» hasta «Los ordenadores y el hombre: ¿conquista o sumisión?», los cursos comprenden una amplia temática: Historia, Economía, Derecho, Salud, Ciencias, Geografía, Publicidad, Lengua y Literatura, Arqueología, Arte e Instituciones Políticas Valencianas.

La duración media de estos cursos será de cuatro días. Las inscripciones podrán realizarse, tras la convocatoria de cada uno de los cursos, en cualquier Oficina de la Caja.

Se impartirán en:

ALCOY - ALICANTE - ALTEA - BENIDORM - CALPE
CREVILLENTE - DENIA - ELCHE - ELDA - JAVEA
MONOVAR - NOVELDA - ORBA - PEGO
ORIHUELA - VILLENA.



Caja de Ahorros de Alicante y Murcia

OBRAS SOCIALES

LA CULTURA,
NUESTRO MAYOR
PATRIMONIO

CAMPUS

Edita:

Rectorado
de la Universidad
de Alicante

Director:

Benjamín Oltra

Consejo de Redacción:

Rosa Ballester
José Ramón Giner
Ricardo Medina
José Carlos Rovira

Consejo Asesor:

José Asensi Sabater
Manuel Atienza
Emilio Balaguer
Carlos Belmonte
Agustín Bermudez
Eduardo Cadenas
Guillermo Carnero
Rafael Carrillo
Salvador Forner
Enrique Giménez
Vicente Gozálviz
Clemente Hernández
José María Hernández
Miguel Angel Lozano
Juan Rico
Jesús Rodríguez Marín
Enrique Rubio
Elisa Ruiz
Narcis Sauleda
Diego Such
José María Tortosa

Diseño:

Enrique Pérez

Secretario:

Antonio Muñoz González

Dirección:

CAMPUS. Revista de
la Universidad de Alicante
Rectorado
Universidad de Alicante
San Vicente del Raspeig
Alicante

Indice

PRESENTACION	4	
NATURALEZA HUMANA, INTELIGENCIA, CULTURA Y LENGUAS	5	
La Naturaleza humana: revisión de un concepto	6	Pedro Laín Entralgo
Acerca de la naturaleza de la inteligencia	13	Earl Hunt
Estructura, cultura y lenguas	27	Johan Galtung Fumiko Nishimura
INVESTIGACION EN LA UNIVERSIDAD		
El Departamento de Fisiología	37	Bernat Soria
ALICANTE		
La región urbana de Alicante	39	Vicente González Pérez
La Alcudia de Elche	45	Rafael Ramos Fernández
DOSSIER		
La Universidad de Alicante	55	
NOTICIAS		
José María Soler, Doctor Honoris Causa	59	
Antonio Gil Olcina, Medalla de oro de la Universidad	61	
Elecciones en la Universidad	63	María Rosa Mirasierras
ENTREVISTA		
El nuevo Rector, Ramón Martín Mateo	69	María Rosa Mirasierras
ESTILOS DE VIDA		
Lenguaje y contracultura	74	Félix Rodríguez González
CREACION		
Pintura	78	Roberto Romeo
Poemas	79	Philip Larkin
CULTURAS		
Arnau de Vilanova: Les ciències ocultes	85	Pere Santonja
Javea en el humanismo de Lambert	91	Salvador Salcedo
Colaboran en este número	98	



El callejero de la ciudad de Alicante muestra evidentes influencias de una topografía ligeramente accidentada especialmente en sus espacios más compactos. Los ensanches más recientes, en cambio, ofrecen una subordinación principal al trazado radial de las principales carreteras en torno a la ciudad (vuelo del I.G.N., marzo 1985, escala aproximada, 1:35.000)

La región urbana de Alicante

Vicente Gozávez Pérez

En torno a la ciudad de Alicante se ha constituido, durante el último cuarto de siglo, un espacio marcadamente urbano, tanto por el volumen de población concentrada en núcleos, como por los empleos predominantes en éstos*. Estas ciudades se concentran espacialmente en dos claros ejes: uno interior, a lo largo del valle del Vinalopó, caracterizado por una extraordinaria especialización industrial; el segundo se alinea sobre el litoral, y su especialización funcional, si cabe más extrema, está orientada al servicio del turismo y del ocio, así como por las funciones propias de la

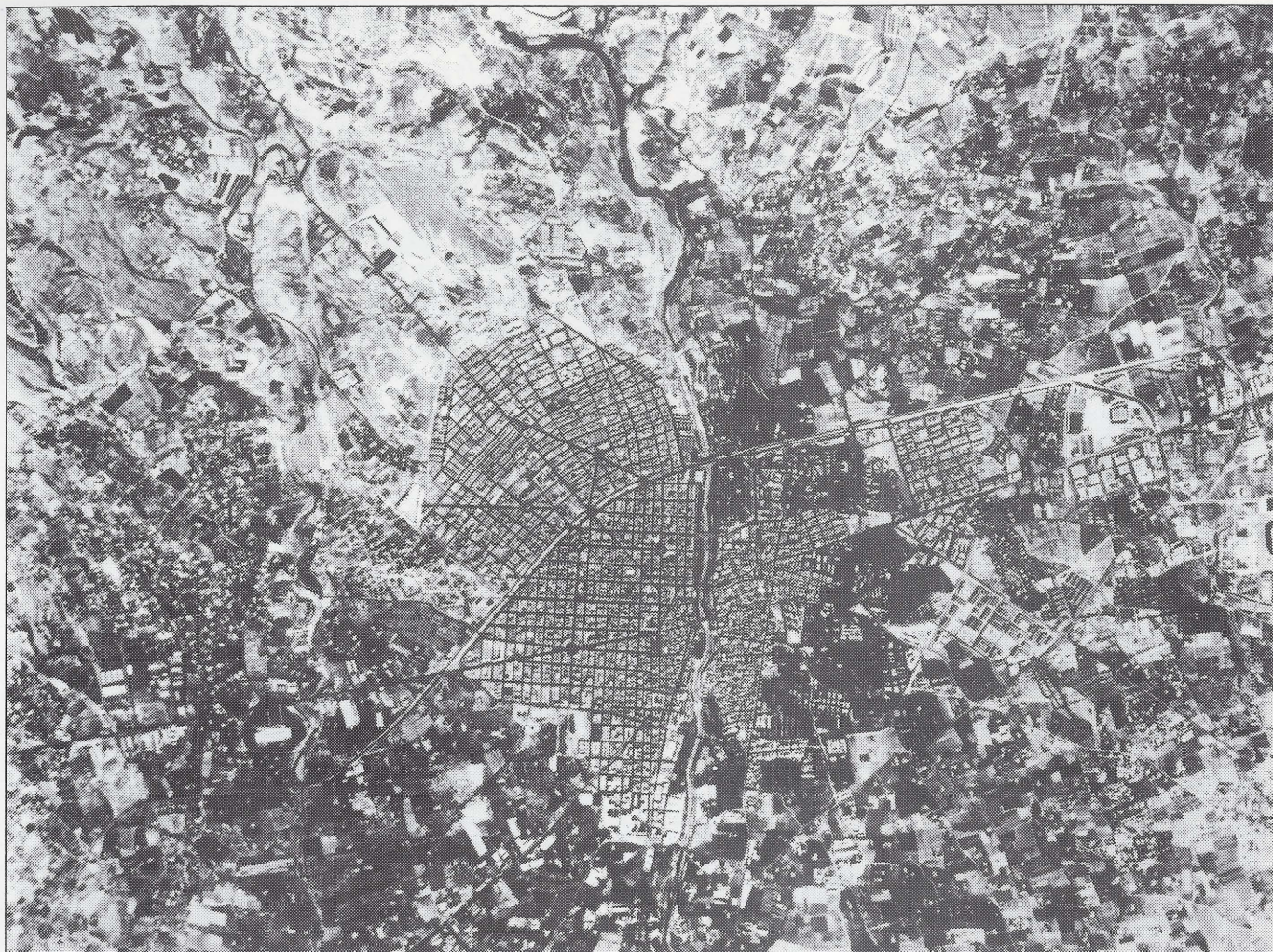
capital provincial, tal como se muestra en el mapa de sectores de actividad predominantes, de 1981.

La fuerte concentración demográfica en estos espacios, que en 1981 alcanzan densidades municipales siempre superiores a 200 habit./Km², y con frecuencia más de 400, así como los consiguientes cambios en el uso del suelo que ha conllevado, sin duda origina tensiones crecientes motivadas por los intereses particulares y los que exige el bien comunitario o social. De ahí la necesidad de plantearse una ordenación del territorio que consiga no sólo destinar a ca-

da actividad el espacio más conveniente, sino también evitar deterioros irreversibles, tanto por contaminaciones (vertidos, olores, acústica, etc.) como por destrucción del paisaje o de elementos culturales y científico-naturales que puedan ofrecer las distintas áreas o lugares.

Los conceptos

Dentro del vocabulario de la ordenación del territorio, los conceptos área metropolitana y región urbana son de uso corriente, aunque no siempre con el mismo contenido. No obstante, de entre los diversos



Elx, pese a sus 175.073 habitantes (1984) es una ciudad que permanece con fuerte especialización industrial (59,1% de sus activos en 1981), dada la creciente función terciaria de Alicante.

El plano de la ciudad ofrece una marcada disimetría a ambos lados del río Vinalopó. A la izquierda del cauce se desarrolla la ciudad histórica, consreñida por aquel —su excavación alcanza 15 a 20 metros— y por el palmeral. Ante el fuerte desarrollo de Elx desde principios del siglo XX, que ponía en grave peligro la supervivencia de aquel cultivo, ya entonces más apreciado por su valor paisajístico que por su productividad económica, el crecimiento del plano se orientó en su totalidad a la derecha del Vinalopó, sobre terrenos en suave pendiente que han posibilitado un callejero de gran regularidad (vuelo del I.G.N., marzo 1985, escala aproximada 1:35.000).

tratadistas se podría resumir que un área metropolitana requiere, para conceptuársele como tal, las siguientes características: 1) que esté dominada por actividades secundarias y terciarias; 2) que haya una gran aglomeración humana, aunque los umbrales mínimos señalados son muy distantes, si bien en la actualidad se tiende a exigir un mínimo de trescientos mil habitantes; 3) un mercado de trabajo diversificado, que comportaría un fuerte crecimiento demográfico, en gran parte por inmigración; 4) relaciones de dependencia mútua entre los núcleos —mercado único de trabajo, relaciones comerciales, de ocio, etc.— que forman esa área geográfica continua, manifestada por desplazamientos cotidianos o muy frecuentes para un elevado volumen de población; ésta sería una de las características fundamentales; 5) posición pre-

ponderante y de dominio de la metrópoli o ciudad principal, manifestada por la posesión de servicios terciarios muy numerosos y sobre todo de alto nivel de rareza, que estarían en función de un gran volumen de clientela, en buena parte distribuida en el exterior de la ciudad.

La región urbana correspondería a un espacio con fuerte densidad de ciudades, sin que exista necesariamente la preponderancia de una de ellas, tal como ocurre con la metrópoli respecto a su área metropolitana. Es un área polinuclear, con varias cuencas de movimientos pendulares domi-

cilio/trabajo, núcleos económicamente especializados, y por tanto con crecimiento más independiente, pero toda la región está solidarizada por un conjunto de relaciones de formas variadas, dentro de ese encuadre urbano. La intensidad de desplazamientos cotidianos es menor que la que impone la dependencia mútua en los núcleos que forman las áreas metropolitanas. La región urbana supone por tanto dimensiones espaciales mayores que aquéllas.

El área metropolitana de Alicante

Según los criterios expuestos, es clara la percepción de un área metropolitana para Alicante, limitada a la capital y a los municipios de su antigua «huerta»: Sant Vicent, Mutxamel, Sant Joan y el Campello,

a los que posiblemente cabría añadir la parte del municipio ilicitano situada a menos de 10 Km de la capital, es decir, los pequeños núcleos de L'Altet y Torrellano, dominados por actividades terciarias —41 y 48% de sus activos con empleo, respectivamente— y elevados desplazamientos diarios hacia Alicante, pese a su conexión a Elx con autobuses urbanos. Esta área suma, en 1984, 307.470 habitantes, de los que 253.722 en la capital.

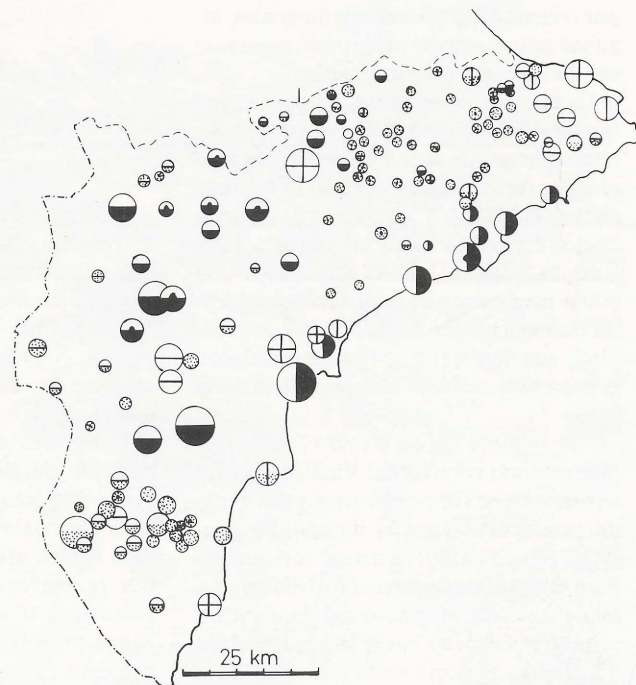
Los cuatro núcleos indicados tienen una marcada función residencial para la ciudad de Alicante, pues su población activa depende estrechamente de ella, con una fuerte terciarización: en Sant Joan el sector III alcanza al 60% de los activos, en el Campello al 48%, en Sant Vicent al 43% y al 40% en Mutxamel, según datos del Censo de 1981. En todos ellos, la rama con más empleo es el comercio (Alicante es una de las capitales españolas con mayor tasa en esta rama de actividad, 16'9% de sus activos en 1975), seguida de la banca-seguros en Sant Joan, la administración en Mutxamel y Sant Vicent y los servicios de ocio en el Campello. Sin embargo, tal vez sea la construcción, la rama de actividad que más claramente denuncia que el mercado de trabajo es único para toda el área: en todos esos municipios ocupa entre el 21 y 23% de los activos, menos en Sant Vicent que baja al 15%, cuando la media provincial es del 10'8% y en la capital el 9'6%.

Por otra parte están los desplazamientos diarios entre los núcleos del área como claro índice de su carácter metropolitano. Para trabajar o estudiar se desplazan a otros municipios el 39% (de los que realizan estas actividades) en Mutxamel, el 32% en el Campello, el 28% en Sant Joan y el 21% en Sant Vicent, en este caso debido a la mayor oferta de empleo industrial en el propio término y a que la Universidad está en su territorio. Todos estos desplazamientos, que afectan a más de 6.600 personas de los cuatro municipios, se realizan dentro del área metropolitana en porcentajes que van desde el 83% en el Campello al 89% en Sant Joan, y de ellos Alicante absorbe las tres cuartas partes en conjunto —5.774 personas—. Los desplazamientos desde la capital a su área metropolitana son relativamente menores, sólo el 39% de los que salen de su término, con cifras absolutas que alcanzan a 2.665 personas, de las que 1.945 van a Sant Vicent, mitad a trabajar mitad a la Universidad. Es decir, entre los cinco términos que forman el área metropolitana de Alicante los desplazamientos diarios sólo por motivos laborales y de estudio afectan a más de 9.000 personas, según las declaraciones efectuadas en el Censo de 1981, el

SECTOR
ACTIVIDAD %

- I >35
- II >55
- III >55
- I >25
- II >40
- III >40
- I y II >25 y 40
- I y III >25 y 40
- II y III >40 y 40

- HABITANTES
- 1000
 - 2000
 - 5.000
 - 10.000
 - 20.000
 - 50.000
 - 100.000



Provincia de Alicante. Sectores de actividad predominante en los municipios. Año 1981. Los puntos gruesos en el centro del círculo indican porcentajes superiores al 55% en el sector I, y superiores al 70% en el II y III.

primero de España que incorpora tal tipo de información ¹.

La región urbana de Alicante

Desde los supuestos conceptuales indicados, también resulta más o menos claro que Elx actualmente aún no está integrada en el área metropolitana de Alicante, a falta de intercambios cotidianos más intensos. En cambio sí es evidente que forma parte de su región urbana, que actualmente se extendería hasta unos 40 Km de recorrido por las carreteras nacionales hacia Madrid y Valencia y hasta Guardamar y Crevillente por los ejes meridionales.

La falta de mayores relaciones cotidianas entre Elx y Alicante en buena medida se debe al estrangulamiento que supone el contar sólo con la N-340 entre ambas ciudades. Para subsanar este serio handicap existen los proyectos de construcción de una autovía y/o el desdoblamiento de la citada N-340. Aunque de carácter anecdó-

tico, es clarificador el cierre, por falta de clientela, del hipermercado Mamut instalado entre ambas ciudades, junto a la N-340, cuando existen otros establecimientos de estas características en las periferias de Alicante y Elx con evidente éxito comercial.

Otro hecho que viene a subrayar esta falta de «comunicación» entre Elx y Alicante es la orientación espacial de sus crecimientos urbanos, hasta la fecha con carácter divergente, es decir, en ningún caso han tendido a acercarse los núcleos urbanos, aunque en la actualidad se anuncia su corrección. En efecto, entre 1960 y 1984, Elx ha pasado de 73.320 a 175.073 habitantes y Alicante de 121.527 a 253.722. La capital ha tenido un crecimiento urbano radial, fundamentalmente orientado por las carreteras hacia Valencia, Villafranca, Sant Vicent y Madrid. En cambio no ha ocurrido lo mismo en dirección a Elx que, tal vez por motivos de cierta dificultad topográfica y sobre todo una antigua ocupación industrial relacionada con la cercanía del puerto y ferrocarril, ha rechazado la construcción residencial a lo largo de esta vía de circulación. Los amplísimos solares de alguna de estas antiguas industrias recientemente desmanteladas, que se reconvierten a suelo residencial, seguramente, y a corto plazo, puede que no suponga un cambio drástico en la dirección de expan-



sión urbana, pues los bordes de esta carretera están flanqueados, en amplios tramos, por recientes instalaciones industriales, algunas más o menos peligrosas, así como por la cercanía del aeropuerto.

La rurbanización de la antigua «huerta» de Alicante —15.921 viviendas en diseminado en Alicante y los contiguos municipios de su «huerta», según el **Nomenclator** de 1981—, y fundamentalmente la intensa rurbanización de las playas de l'Albufereta y Sant Joan-el Campello, con fuerte crecimiento de su uso como residencia permanente por los habitantes de la capital, son factores que frenan o retrasan la expansión del área metropolitana hacia Elx.

Por su parte Elx ha crecido fundamentalmente a la derecha del Vinalopó, sobre terrenos en suave pendiente y poco o nada productivos para la agricultura (Carrús). Sin embargo, la actual revisión del Plan General de Ordenación Urbana, pretende trasladar el grueso del crecimiento urbano residencial hacia la izquierda del Vinalopó y al norte de la carretera hacia Alicante, utilizando como eje ordenador

la Avinguda de la Llibertat, recientemente formada sobre el trazado del ferrocarril, hoy subterráneo. Esta nueva orientación del crecimiento urbano y la construcción de una autovía entre Elx y Alicante, al norte de la N-340, pueden ser decisivos en la ampliación del área metropolitana de Alicante.

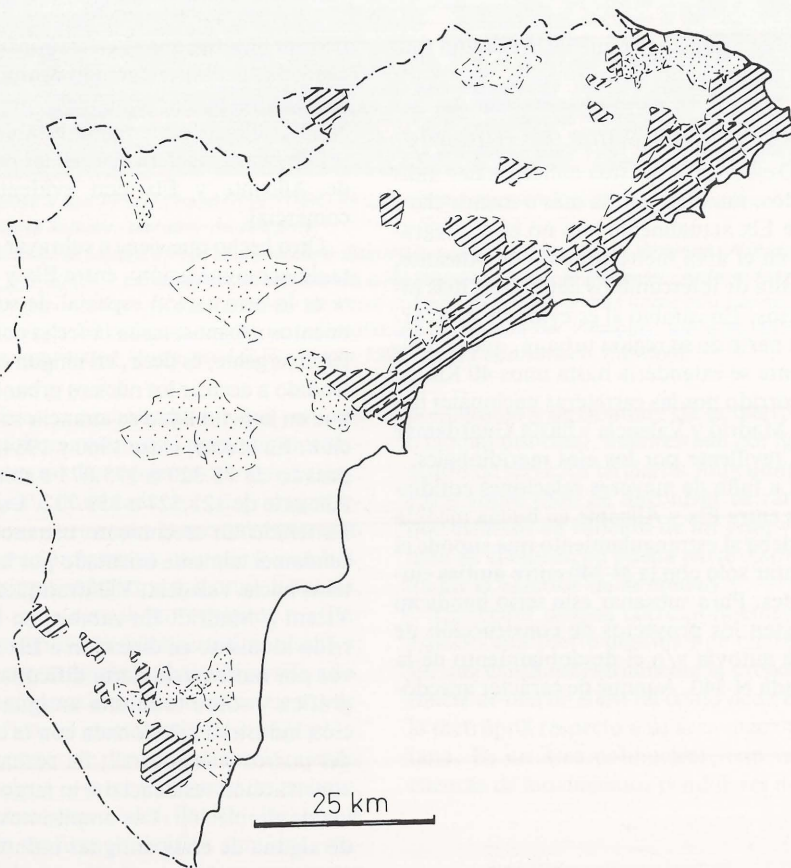
El examen de las ramas de actividad, pues aún no disponemos de datos relativos a desplazamientos diarios, muestran que, efectivamente, estamos ante una región o área urbana, con menor conexión que la metropolitana, que se extendería hasta unos 40 Km a lo largo de los ejes del Vinalopó y de la costa, aunque con clara preponderancia de la ciudad de Alicante, que se impondría por su función adminis-

trativa y sobre todo por sus voluminosas y especializadas actividades terciarias (cuidados médicos, enseñanzas universitarias, etc.).

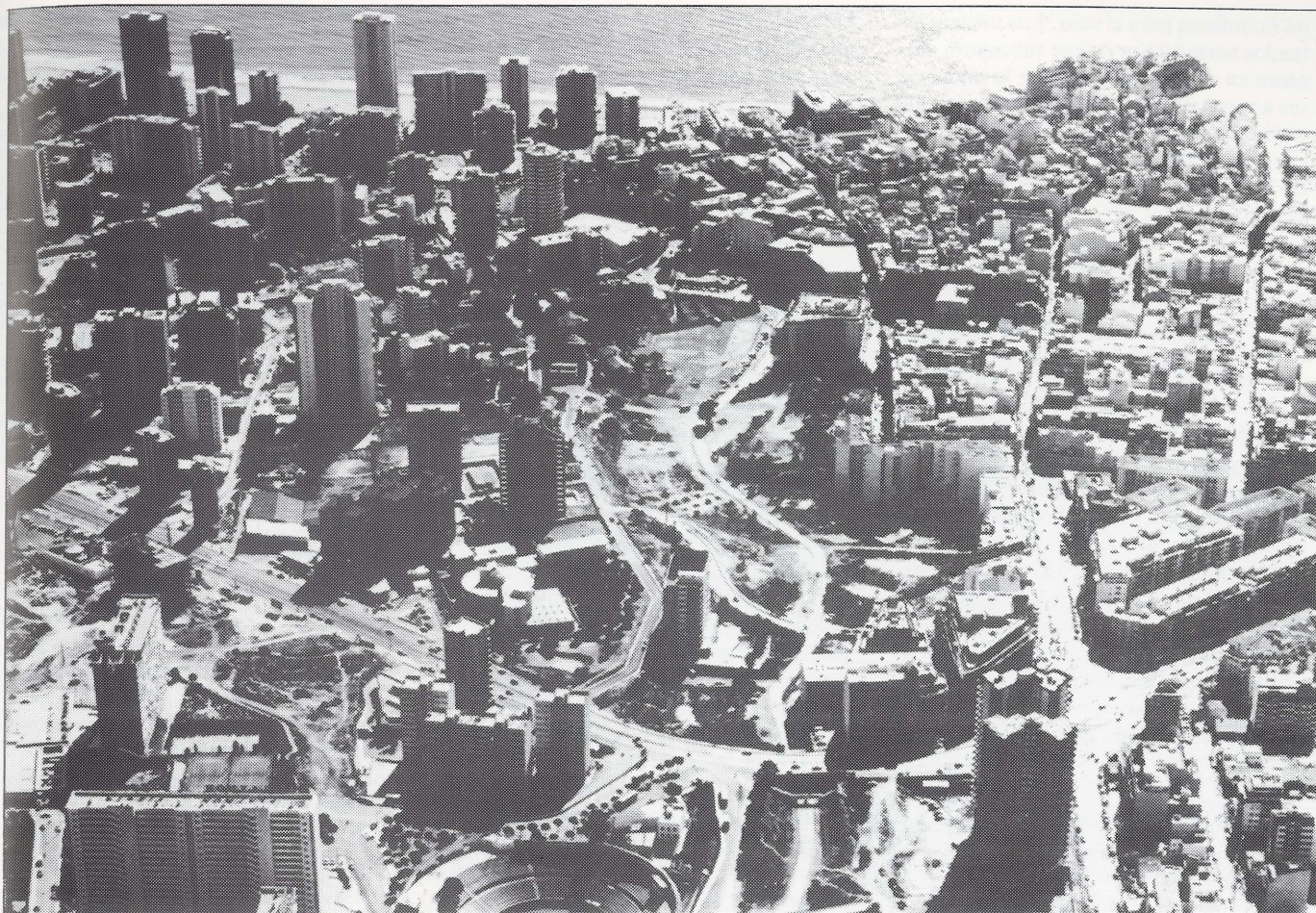
En esta región urbana destacan los núcleos intermedios que actúan como filtros para la influencia de la capital, que ve así mermado su dominio sobre esta área. Estos núcleos son Elx, Elda y Benidorm, que se constituyen en claros articuladores de cuencas demográficas propias que abarcan aproximadamente hasta un radio de 10 Km. Así, si el área metropolitana de Alicante suma 307.470 habitantes en 1984, el área de Elx agrupa 196.824 y está constituida por Elx y Crevillent, aunque la influencia laboral de la primera, con trabajo legal o sumergido, se extiende a buena parte de la vega baja del Segura; la de Elda suma 96.358 habitantes que son los de Elda, Petrer, Monóver y Sax, municipios mancomunados y los tres primeros unidos por autobuses urbanos; el área de Benidorm, con 79.219 habitantes estaría formada por Benidorm, la Vilajoirosa, Altea, Finestrat, Polop, la Nucía y Alfàs del Pi, sin excluir algún otro municipio. Dentro de esta región urbana hay que añadir de forma clara Novelda, Aspe y Santa Pola que comparte la atracción de Elx y Alicante (con un censo de 12.668 habitantes en 1984, envía diariamente 7 autobuses a Elx y 9 a Alicante, en mayoría articulados, y que en verano aumentan a 15 y 13, respectivamente). Es decir, la región urbana contaría con un mínimo de 729.982 habitantes (el 60% del censo provincial), ya que a ésta habría que sumar la población de otros núcleos o rural que, aunque no localizada en los pasillos o ejes estrictos indicados, sí está muy conectada a las ciudades centrales tanto por las distancias como por tratarse de población industrial o de agricultura especializada.

Entre 1960 y 1984 casi todas estas áreas han doblado holgadamente su censo: el área de Alicante aumentó un 113%, la de Elx un 124%, la de Benidorm un 183% y la de Elda un 78%. El censo menor es el de Benidorm —33.616 habitantes en 1 marzo 1984²—, pero a efectos de su centralidad comercial y de ocio queda ampliamente subsanado por sus equipamientos hechos para atender no a su población residente, sino a ésta más la flotante, cuya suma, según cálculos hechos para la revisión de su Plan General de Ordenación Urbana, en 1984 osciló entre 95.000 habitantes en enero y 190.000 en julio-agosto³.

Los escasos datos de población activa terciaria que poseemos son bien elocuentes en cuanto a la primacía de los subcentros sobre los núcleos de sus propias cuen-



Provincia de Alicante. Año 1981. En rayado, municipios donde la construcción emplea a más del 20% de los activos; en punteado, id. entre el 15 y 20%. La media provincial de ocupados en la construcción es del 10,8%.



Benidorm es una de las capitales mundiales para el ocio. Su población se compone de 36.498 habitantes censados (1985) más una población flotante que hace una suma total estimada entre 95.000 habitantes (enero 1984) y 190.000 (julio-agosto 1984).

En la parte superior derecha de la fotografía se observa el núcleo tradicional, compacto, de calles estrechas y baja edificación, cuyo origen se localiza en la colina de Canfali, interrumpida en los acantilados del «castillo». A la izquierda aparece parte del Benidorm edificado para el turismo de masas a partir de 1960, en bloques abiertos de gran altura. Ambos modelos de edificación quedan separados por el cauce de l'Aiguera, en cuyos terrenos se ha proyectado un gran parque (fot. Ayuntamiento Benidorm).

cas, a la vez que indican una clara subordinación de aquéllos a la ciudad de Alicante. La distancia y en menor medida el volumen demográfico, son los parámetros que miden esta subordinación en sus distintas escalas. En efecto, en 1975 la provincia de Alicante tenía en el sector III al 35% de sus activos; la capital al 61'6%, Elx al 25'8% y Alcoi al 35'7%. Es decir, la distancia a la capital, medida no sólo en kilómetros sino también, y fundamentalmente, en tiempo de desplazamiento y comodidad de los ejes viarios, es la que origina esa diferencia de 9'9 puntos entre el terciario de Alcoi (censo de 60.336 habitantes) y el de Elx (147.614 habitantes). Estas diferencias son si cabe más significativas en subsectores terciarios especializados, como es el dedicado a «establecimientos financieros, seguros, bienes inmuebles y servicios prestados a las empresas», que en Elx sólo ocupa al 1'8% de sus activos, frente al 4% en Alcoi y 6'3% en Alicante, o el de «transportes, almacenamiento y co-

municación», que emplea al 2'6 de los activos en Elx, 4'2% en Alcoi y 8'7% en Alicante.

Los datos de población activa terciaria en 1981, sólo parcialmente disponibles, son igualmente elocuentes: en Alicante ocupan al 69'5% de los activos, en Alcoi al 45'3% y en Elx al 33'6%; Es decir, si en 1975 la diferencia entre Elx y Alcoi era de 9'9 puntos en el porcentaje de población terciaria, ahora sube a 11'7 puntos a favor de Alcoi. Por otra parte, Elx, con censo de 162.873 habitantes en 1981, tiene exactamente la misma tasa de población terciaria que Elda —33'3% de sus activos— que censa sólo 52.185 habitantes ó a 72.546 si contabilizamos su conurbación con Petrer.

Esta misma proporción terciaria entre Elx y Elda, a pesar de sus diferencias censales, vendría también explicada por la diferente influencia de la capital en razón de la distancia —20 Km para Elx, 38 para Elda—. Los núcleos de las áreas industriales en torno a Elda y Elx, en 1981 ocupan en el terciario el 23-24% de sus activos, pero cuando se pasa la distancia de 10 Km a estos subcentros el terciario aumenta: así Novelda alcanza el 32'1%, Aspe el 30'5% y Villena el 31'9%. Es decir, la distancia a la ciudad central parece que tiene una marcada influencia sobre la dotación terciaria de los núcleos industriales del valle del Vinalopó, dando lugar a un área urbana polinuclear, con cuencas demográficas diferenciadas.

En el litoral el sector terciario tiene otras dimensiones, pues ahora se trata de núcleos especializados en actividades relacionadas, directa o indirectamente, con el ocio, fundamentalmente en el área que centra Benidorm, convertida en una de las capita-

les mundiales para el ocio. Los núcleos situados hasta 10 Km de este subcentro, emplean en el terciario a más de la mitad de sus activos, entre el 53 y 58%, con la única excepción de Polop —34'4%— y máximo en Benidorm donde alcanza al 82'1%. El ocio también es responsable de la mayoría de los activos secundarios, singularmente en la construcción, pues en todos los municipios litorales así como en once pequeños núcleos inmediatos a la costa y al norte de la Vilajoiosa, suma entre el 22 y 27% de todos los activos (vid. fig. 5), con máximos del 41% en Orcheta y Senija; la excepción son Denia, que con cierto equilibrio entre activos secundarios, —41%— y terciarios —50%— ya tiene otras coordenadas laborales, y Benidorm que, pese a concentrar el mayor volumen en la construcción de todo el litoral, sólo emplea en esta rama al 11% de sus activos, como claro índice de su capitalidad. Estos fortísimos porcentajes de activos en la construcción se explican por la edificación turística tanto en los núcleos como en diseminado, que según el **Nomenclator** supone, para la década de los años 1970, un volumen de 22.147 nuevas viviendas en diseminado y de 36.043 en núcleos, de las que 18.690 en Benidorm —aunque la cifra sube a 24.086 según las licencias de obras de este Ayuntamiento⁴—, contabilizando sólo los municipios litorales entre la Vilajoiosa y Denia.

Conclusiones

Tanto el área metropolitana de Alicante como su región urbana multipolar, forman parte de uno de los ejes urbanizados españoles más importantes y complejos, el que se extiende desde Castellón hasta su bifurcación meridional hacia Murcia y Cartagena a lo largo de una franja litoral con mayor o menor amplitud según tramos.

Entre las características de esta región urbana destaca su dinamismo demográfico, que ha supuesto crecimientos superiores al 100% durante el último cuarto de siglo, fundamentalmente en el litoral, y explicados por un gran aporte inmigratorio. En efecto, para el conjunto de la provincia, el saldo migratorio ha sido positivo en 48.219 habitantes durante 1961-65, en 57.106 durante 1966-70, en 82.117 durante 1971-75 y en 31.269 durante 1976-81. Es decir, en el período 1961-81 la provincia creció en 436.655 habitantes —de 711.942 a 1.148.597—, de los que 218.711 son inmigrados netos y 217.944 corresponden al saldo vegetativo, que, con toda evidencia, también es altamente deudor de la joven inmigración recibida. En segundo lugar

hay que señalar la intensa mutación en el uso del espacio, tendente a una generalizada suburbanización, no sólo en la franja litoral sino también en torno a los núcleos industriales del interior, la excesiva proliferación de puertos deportivos, así como grandes apropiaciones del suelo para infraestructuras, singularmente viarias, y suelo industrial.

Ante la magnitud y celeridad con que se producen estos cambios, y como previsión para el futuro inmediato, tal vez sería conveniente reflexionar sobre la posibilidad de una planificación supramunicipal que atienda a grandes conjuntos espaciales, ya que las transformaciones indicadas no se detienen en los límites municipales, sino que se extienden sin solución de continuidad; y en segundo lugar porque las posibilidades de muchos municipios no alcanzan a formar equipos de estudio y planificación de acuerdo a la complejidad de los hechos a tener en cuenta. Todo ello sin olvidar, evidentemente, que el difícil urbanismo cotidiano es, ante todo, municipal. Coordinar ambos niveles de planificación, aunque evidentemente resulta difícil, a juzgar por las experiencias en otros países europeos, es algo que convendría abordar, para que esta región urbana del sur del País Valenciano evite desastres irreversibles y encauce su crecimiento y cambios de usos del suelo de la forma más idónea.

Fuentes y referencias bibliográficas

- I.N.E., **Características de la población española deducidas del Padrón municipal de Habitantes de 1975**, T.I, vol. 7.
Censo de Población 1981, T.I, III y IV.
Movimiento natural de la población de España.
 I.N.E., Delegación Provincial de Alicante, **Rectificación del Padrón municipal de Habitantes en 31-III-1984**.
 Barrère, P. et Cassou-Mounat, M., **Les villes françaises**, Paris, Masson, 1980, 225 pp. - 31 fig. h.t.
 Bastié, J. et Dezert, J., **L'espace urbain**, Paris, Masson, 1980, 384 pp.
 Beaujeu-Garnier, J., **Géographie urbaine**, Paris, Colin, 1980, 360 pp.
 Bruyelle, P., **L'organisation urbaine de la région du Nord-Pas-de-Calais**, Université de Lille, 1981, 2 t.
 Esteban, A. de, **Las áreas metropolitanas en España: un análisis ecológico**, Madrid, Centro de Investigaciones sociológicas, 1981, 278 pp.

Gozálvez Pérez, V., **La ciudad de Elche**, Universidad de Valencia, 1976, 290 pp.

Laborde, P., «Espaces ruraux et villes-centres en Espagne», **Rev. Géographique des Pyrénées et du Sud-ouest**, t. 55 (1984), pp. 495-505.

Ramos Hidalgo, A., **Evolución urbana de Alicante**, Alicante, Instituto Juan Gil-Albert, 1984, 323 pp.

Roselló Verger, V.M., **55 ciutats valencianes**, Universitat de València, 1984, 280 pp.

Vinuesa Angulo, J., «Sobre el concepto de área metropolitana», **Est. Geográficos**, núm. 138-139 (1975), pp. 1.143-1.156.

^{*}Este texto corresponde a una conferencia pronunciada en la II Universitat d'Estiu a Gandia (agosto 1985), organizada por el Ayuntamiento de Gandia en colaboración con la Universidad de Valencia.

¹Por ser la primera vez que se pide esta declaración en el Censo así como por posible desconocimiento de los límites municipales en un área de gran interacción y fuerte ocupación con industrias y colegios de los espacios «rurales», las declaraciones de traslado a otros municipios pueden estar minusvaloradas, sobre todo en el caso de la Universidad.

Los datos sobre desplazamientos habituales han sido amablemente facilitados por D. Alejandro García Ferrer y D. Antonio Samper Muñoz, que realizan sus Memorias de Licenciatura sobre este tema en la provincia de Alicante.

²Según los datos del INE, Benidorm contaba en 1975, 22.841 habitantes de derecho y 29.673 de hecho; en 1981 las cifras eran 24.983 y 25.544, respectivamente, mientras en 1984 sube a 33.616 habitantes de derecho. Estas «caprichosas» variaciones censales, que en lo referente a la población de hecho pueden atribuirse en parte al cambio de la fecha censal —31 del XII en 1975 y 1 del III en 1981—, parece que tienen explicación distinta a los efectivos demográficos reales, cuyo aumento se percibe mayor que el reflejado por las cifras oficiales: al parecer se deben al empleo, en 1981, de agentes censales inadecuados —jóvenes en paro—, que dejaron sin censar gran número de viviendas, lo que también se manifiesta, evidentemente, en la infravaloración de las cifras de viviendas en **Nomenclator** de 1981, según se especifica en el texto. Con posterioridad al último Censo, el Ayuntamiento ha emprendido una activa campaña para lograr el empadronamiento de todos los residentes, efectuado, en su caso, al realizar la matrícula escolar en los colegios nacionales y al solicitar distintos tipos de certificados en el Ayuntamiento; la corrección de las cifras es harto elocuente.

³Aparte del aeropuerto de Alicante y de la autopista del Mediterráneo (A-7), que une la costa alicantina a todas las grandes regiones urbanas de Europa, Benidorm también cuenta con los siguientes servicios diarios de autocares: a) Líneas regulares nacionales, a Madrid (4 autocares), Barcelona (2), Burgos-Oviedo (1), San Sebastián-Eibar (1), Zaragoza-Logroño (1). b) Líneas regulares extranjeras, a Francia (1), Holanda (1), Bélgica (2), Alemania (1), Inglaterra (1), Noruega (1). c) Viajes charter en autocar nacional (temporada), 50. d) Viajes charter en autocar extranjero, 37. (datos facilitados por el Ayuntamiento de Benidorm, marzo de 1985).

⁴Las diferencias entre las cifras de viviendas según el **Nomenclator** y según las licencias de obras del Ayuntamiento, se explican por la defectuosa recogida de datos para el Censo de 1981, como se especifica en la nota 2.

