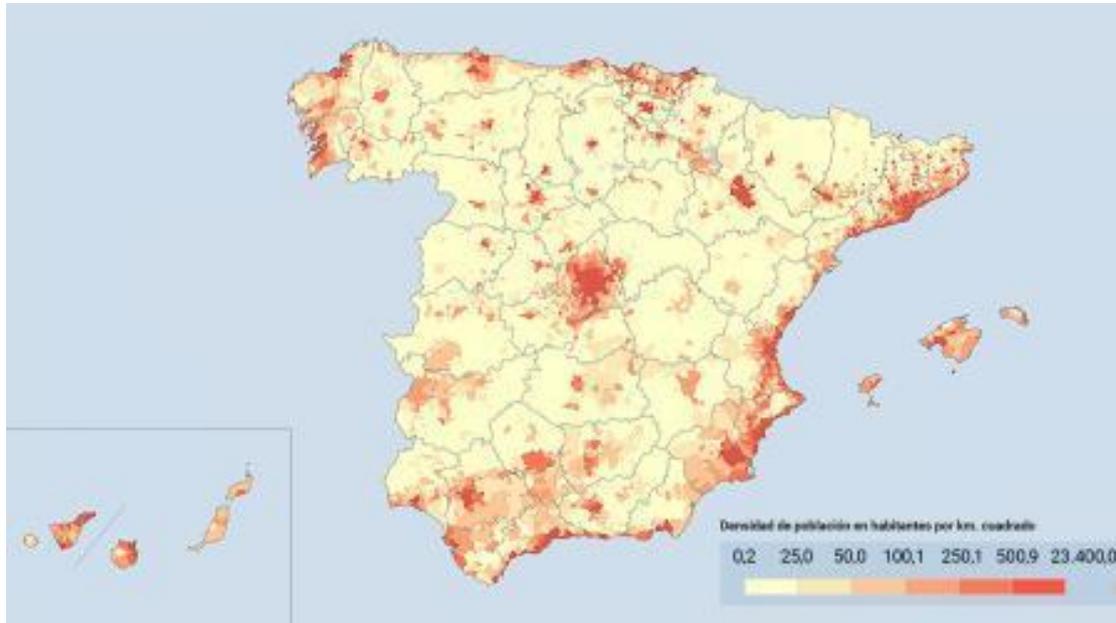


Enric Juliana
Distrito litoral

Penínsulas/La Vanguardia, 15 de julio de 2025.

El contrapeso del Madrid DF: el 40% de la población de España vive en la costa.



Densidad de población en España, con especial concentración en el litoral.

Existe el Madrid DF y existe también el Distrito Litoral. La expresión Madrid DF está calando. Dentro de un envoltorio irónico y algo ambiguo hay una verdad: la creciente singularidad de la capital de España, su acelerada excepcionalidad, su 'estatuto especial' que no figura en ninguna ley orgánica. Antes de que acabe el año escribiremos un Penínsulas especialmente dedicado al Madrid DF. Es un capítulo que tenemos pendiente. Habrá que afilar el lápiz puesto que la actual situación política española y todo lo que pueda venir más adelante está muy vinculado a la irresoluble tensión entre los poderes que se concentran en Madrid y un Gobierno de base parlamentaria periférica, cuyo ciclo parece estar entrando en fase descendente. Ha sido un ciclo de siete años muy pugnaz. ¿Cuánto tiempo puede gobernarse España con el Madrid DF en contra? Esta es la pregunta que en estos momentos está encima de la mesa.

Hoy hablaremos del Distrito Litoral, que viene a significar la otra gran singularidad hispánica, puesto que la población y la riqueza del país cada vez están más concentradas en la gran región central y en las áreas litorales, con especial intensidad en el litoral mediterráneo. Vamos a hablar del Distrito Litoral con la colaboración de Santiago Fernández Muñoz, profesor de Geografía Humana en la universidad Carlos III de Madrid.

Mapas, mapas, mapas. Y cifras. Casi el 40% de la población española vive en los 803 municipios costeros, que apenas ocupan el 8,6% de la superficie del país. Su densidad está muy por encima de la media española: 429,4 habitantes por km/cuadrado frente a los apenas 94 habitantes del interior. Las áreas urbanas de Barcelona, Valencia, Alicante, Málaga, Bilbao, A Coruña, Vigo, Gijón, Palma o Las

Palmas se sitúan en zonas litorales. Esa enorme concentración de la población confiere a las áreas costeras un carácter mucho más urbano que los territorios interiores, por el tamaño medio y las funciones de sus núcleos más grandes y densamente poblados. La relevancia de la presión demográfica ha creado una intensa urbanización que en algunos tramos, especialmente en el litoral mediterráneo, configura una verdadera ciudad lineal que discurre paralela a la orilla del mar sin apenas interrupción. Es el Distrito Litoral. La imagen nocturna de la península Ibérica facilitada por los satélites de la NASA permite visualizar con claridad esa ciudad lineal, esa inacabable ciudad litoral.

El proceso de concentración de la población española en el litoral no es reciente, viene produciéndose desde comienzos del siglo XX, cuando el éxodo rural empezó a dirigirse en porcentajes muy significativos hacia los grandes centros urbanos y los primeros núcleos industriales, ubicados especialmente en Catalunya y el País Vasco y en menor medida en el litoral gallego, valenciano y gaditano. La primera línea de tren de la Península, inaugurada en 1848, cubría un tramo de treinta kilómetros [entre Barcelona y Mataró](#), importante centro textil en aquellos momentos. Muy pronto ese tramo litoral se llenó de fábricas. La línea Barcelona-Mataró fue impulsada por una sociedad privada integrada por empresarios catalanes e ingleses. No fue fácil. Hacía más calor en Badalona que en Manchester y los ingenieros ingleses no calcularon bien los costes de mantenimiento de una línea ferroviaria mediterránea. Pese a las dificultades, la empresa siguió adelante, impulsada hasta la extenuación por el indiano Miquel Biada, que había visto nacer el primer ferrocarril español en Cuba, entre La Habana y la localidad de Güines, dedicado al transporte de la caña de azúcar. Al morir Biada, el financiero Josep Maria Roca, con domicilio en Londres, culminó la empresa.

[La segunda línea](#) de tren peninsular enlazaba Madrid y Aranjuez, localidad en la que hallaba la residencia de verano y primavera de la monarquía. ¿Un tren para el exclusivo solaz de Isabel II y su corte? Digamos que fue también el primer paso para llevar el ferrocarril hacia Andalucía y Valencia. La empresa, patrocinada por el marqués de Salamanca, destacado financiero, uno de los hombres más ricos de España, entró en dificultades económicas y hubo que recurrir a la ayuda del Estado, en forma de exenciones arancelarias y aportaciones directas para la expropiación de los terrenos. El primer tren con origen en Madrid no podía quebrar. En ese episodio podemos observar el germen del Madrid DF. El tren Madrid-Aranjuez entró en servicio en febrero del 1851, tres años más tarde que el Barcelona-Mataró.

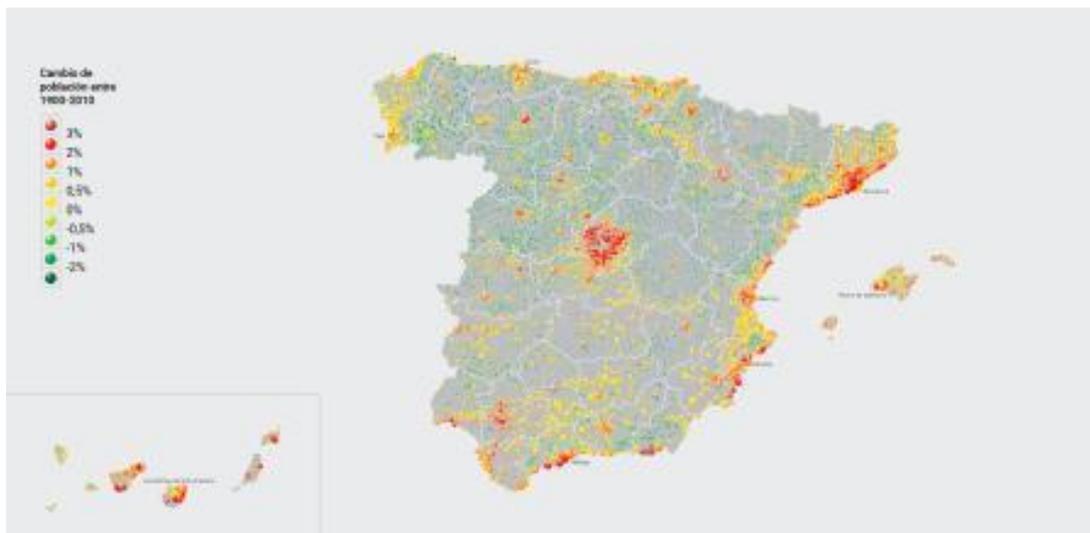
Un siglo después, el plan de Estabilización de 1959 volvió a dar un empujón al litoral. Observará el lector que en Penínsulas tenemos una verdadera obsesión con el [Plan de Estabilización](#), seguramente el hito más importante en la economía española en los últimos cien años. ¿Qué significó ese plan? Masiva emigración del campo a las grandes ciudades y apertura al turismo de masas. Fábricas, talleres, playa y hoteles. El Banco Mundial recomendó al régimen de Franco la construcción de una autopista que recorriese el litoral mediterráneo para fomentar el turismo. Así nació la AP-7, la Autopista del Mediterráneo, la primera autopista de España. El primer tramo se inauguró en 1969 y hubo que recurrir a la iniciativa privada (peajes) para llegar a la frontera y continuar hacia el sur.

La planificación de la autopista, la proximidad del puerto de Barcelona y la existencia de técnicos y trabajadores con experiencia en la industria

automovilística (antigua Hispano Suiza) contribuyeron a que el Instituto Nacional de Industria decidiese ubicar en la Zona Franca de Barcelona la fábrica de coches Seat, con licencia Fiat. Seat pertenece ahora al grupo alemán Volkswagen, que hace un par de años decidió ubicar una nueva gran fábrica de baterías en Sagunto, ciudad portuaria valenciana que fue uno de los polos de desarrollo derivados del Plan de Estabilización. El Gobierno de Pedro Sánchez era inicialmente más favorable a la ubicación de esa fábrica en Extremadura, pero la Generalitat Valenciana, entonces presidida por el socialista Ximo Puig, jugó con habilidad sus cartas, y los directivos de Volkswagen prefirieron el Distrito Litoral. Entorno industrial. Mediterráneo. Fácil comunicación aérea con Alemania. La geografía es tozuda. A veces, demasiado.

El movimiento de la población hacia el litoral viene de muy lejos, pero conviene tener presente que su urbanización se duplicó entre 1990 y el estallido de la burbuja inmobiliaria en 2010, pasando de 240.000 hectáreas urbanizadas en 1988 a 530.000 hectáreas en 2018. El resultado es que hoy más del 13% del litoral está ya urbanizado frente al 2% del territorio interior. En la línea de playa este porcentaje se incrementa hasta el 36,5%. El Distrito Litoral fue un gran acumulador de plusvalías inmobiliarias después del ingreso de España en la Comunidad Económica Europea. Barcelona se abrió al mar y transformó el antiguo barrio industrial del Poblenou, el Manchester catalán, en la Villa Olímpica de los Juegos Olímpicos del 1992. En la Comunidad Valenciana se desató la fiebre de los PAI, los Programas de Actuación Integrada, que permitían la recalificación de suelo agrícola o industrial a suelo urbano. En Murcia contaminaron el Mar Menor.

El movimiento de la población hacia el mar no es una excepción española. Las zonas costeras han atraído siempre a la población debido a su riqueza en recursos, al acceso al comercio y transporte marítimo y también al irresistible atractivo del mar. En todos los continentes, especialmente en Asia, las mayores concentraciones humanas se encuentran en las franjas costeras y la densidad de población disminuye cuando se avanza hacia el interior. Es un patrón que sobrepasa las diferencias entre culturas, economías e historias. [En 2022 un estudio](#) publicado por la revista *Nature* estimaba que más de dos mil millones de personas -el 29% de la población mundial- vivían a menos de 50 kilómetros de la costa. Aproximadamente la mitad de esa masa humana -más de mil millones de personas, aproximadamente el 15% de la población mundial- vivían a menos de diez kilómetros del agua. España reproduce ese patrón con creces. El crecimiento de la población litoral es también más rápido que en el interior. Entre los años 2000 y 2018, la población mundial que vivía a menos de diez kilómetros del mar aumentó en aproximadamente 233 millones de habitantes, aproximadamente el 28%.



Crecimiento anual de la población entre 1900 y 2010.

Una fuerte concentración de la población y de la actividad económica en el litoral es una tendencia constante desde hace muchas décadas en España. Por eso es especialmente llamativo que su articulación no haya sido prioridad política hasta tiempos muy recientes. Sólo la mejora de las comunicaciones viales con Francia fue una prioridad cuando España decidió abrir sus costas al turismo europeo en los años sesenta (Plan de Estabilización). Algo similar ocurrió con la costa vasca. Desde entonces el litoral ha crecido al margen de la voluntad de planificación del Estado, mucho más atento a la fortificación estratégica de la capital de España. La red de alta velocidad ferroviaria y el escaso impulso del ancho de vía internacional para la potenciación del ferrocarril de mercancías son un claro ejemplo de ello.

El retraso en el corredor mediterráneo sólo comenzó a corregirse cuando los empresarios valencianos se unieron en su reivindicación y todavía quedan algunos años para poder completar un viaje en alta velocidad entre Barcelona, Valencia y Alicante. Es igualmente llamativa la falta de conexión ferroviaria entre Bilbao y San Sebastián, que verá la luz una vez finalice la Y ferroviaria vasca con décadas de retraso. No existe tampoco una estrategia para articular el corredor cantábrico y aprovechar las sinergias de Euskadi, Cantabria y Asturias. Tampoco figura entre las prioridades la conexión con ancho de vía internacional entre el Cantábrico y el Mediterráneo. Por su parte, en una de las joyas del turismo español, la Costa del Sol los alcaldes han logrado en 2025 [arrancar la promesa al Ministro de Transportes](#) de un estudio para articular mejor sus municipios.

La excepción acaso sea el eje atlántico gallego. El eje urbano que une las ciudades de A Coruña, Santiago, Pontevedra y Vigo concentra el 60 % de la población gallega y la mayor parte de su actividad industrial, comercial y portuaria. Inaugurado hace tres años en Ourense, el tren de alta velocidad ya recorre el eje atlántico gallego. Las principales estaciones gallegas ganaron el año pasado cuatro mil viajeros diarios con la llegada del AVE. Hay cuatro puertos del Estado (A Coruña, Ferrol, Vilagarcía y Vigo) en ese eje. Las ciudades del eje costero gallego son complementarias y se han especializado en diferentes sectores como la logística, el textil, la automoción, la pesca o la administración.

Madrid DF y Distrito Litoral, dos dinámicas españolas. En el interior, las áreas metropolitanas de Sevilla, Zaragoza, Murcia y Valladolid, así como la red de ciudades medias del valle del Ebro o el valle del Guadalquivir, matizan el vacío demográfico.

(Este nuevo capítulo de *Penínsulas* ha contado con la colaboración de Santiago Fernández Muñoz, profesor de Geografía Humana en la Universidad Carlos III de Madrid, socio de SILO y antiguo jefe de proyectos de la división de Evaluación de Políticas Públicas de la AIReF.).