

BOLETÍN DE LA ASOCIACIÓN DE GEÓGRAFOS ESPAÑOLES

CONSEJO ASESOR / ASSESSMENT BOARD

Vincent Berdoulay. Domaine Universitaire. Université de Pau
Georges Bertrand. Université de Toulouse II
Joaquín Bosque Sendra. Universidad de Alcalá de Henares
Jean-Paul Bravard. Université Lumière Lyon 2
Toni Breuer. Universität Regensburg
Anne Buttmer. University of Cork
Ángel Cabo Alonso. Universidad de Salamanca
Emmanuel Eveno. Université du Toulouse-Le Miral
María Luisa Frutos Mejías. Universidad de Zaragoza
María Dolores García Ramón. Universitat Autònoma de Barcelona
José María García Ruiz. Instituto Pirenaico de Ecología
Josefina Gómez Mendoza. Universidad Autónoma de Madrid
Costis Hadjimichalis. Harokopio University, Athens (Grecia)
Rodrigo Hidalgo. Universidad Católica de Chile
Peter Jackson. Sheffield University (England)
Aharon Kellerman. Universidad de Haifa
Juan Luis Klein. Université du Québec
Antonio López Ontiveros. Universidad de Córdoba
Eduardo Martínez de Pisón Stampa. Universidad Autónoma de Madrid
Juan Mateu Bellés. Universitat de València
Carlos de Mattos. Universidad Católica de Chile
Ricardo Méndez Gutiérrez del Valle. Instituto de Economía y Geografía. CSIC
Fernando Molinero Hernando. Universidad de Valladolid
Janet Henshall Momsen. University of California Davis (EEUU)
Janice Monk. Tucson University (EEUU)
Carmen Ocaña Ocaña. Universidad de Málaga
José Omar Moncada. UNAM. Mexico
José Luis Palacios. Universidad Autónoma de México
Paolo Rodrigues. Universidade de Rio Grande. Brasil
Andrés Rodríguez Pose. London School of Economics
Hugo Romero. Universidad de Chile
Juan Romero González. Universitat de València
Fabio Sforzi. Università di Torino
Dina Vaiou. National Technical University of Athens (Grecia)
Dan van der Horst. University of Birmingham
J. Fernando Vera Rebollo. Universidad de Alicante
Rainer Wehrhann. Universidad de Kiel (Alemania)
Florencio Zoido Naranjo. Universidad de Sevilla

CONSEJO DE REDACCIÓN / EDITORIAL BOARD

Salvador Antón Clavé. Universitat de Tarragona
Eugenio Baraja Rodríguez. Universidad de Valladolid
Dolores Brandis García. Universidad Complutense de Madrid
Josefa Bru Bisutier. Universitat de Girona
Inmaculada Caravaca Barroso. Universidad de Sevilla
Carmelo Conesa García. Universidad de Murcia
Emilio Chuvieco Salinero. Universidad de Alcalá de Henares
Carmen Delgado Viñas. Universidad de Cantabria
Pedro Dorta Antequera. Universidad de La Laguna
Ana Isabel Escalona Orcao. Universidad de Zaragoza
Felipe Fernández García. Universidad de Oviedo
M^a Rosario Galdós Urrutia. Universidad del País Vasco
Jacob García Álvarez. Universidad Carlos III de Madrid
Arlinda García Coll. Universitat de Barcelona
M^a Luisa Gómez Moreno. Universidad de Málaga
Ruben C. Lois González. Universidade de Santiago de Compostela
Javier Gutiérrez Puebla. Universidad Complutense de Madrid
Javier Martín Vide. Universitat de Barcelona
Antonio Moreno Jiménez. Universidad Autónoma de Madrid
Alfonso Mulero Mendigorrí. Universidad de Córdoba
José Ojeda Zújar. Universidad de Sevilla
David Palacios Estremera. Universidad Complutense de Madrid
M^a Jesús Perles Roselló. Universidad de Málaga
M^a Fernanda Pita López. Universidad de Sevilla
Juan Ignacio Plaza Gutiérrez. Universidad de Salamanca
Onofre Rullán Salamanca. Universitat de les Illes Balears
Julia Salom Carrasco. Universitat de València
Miguel Sánchez Fabre. Universidad de Zaragoza
Concepción Sanz Herráiz. Universidad Autónoma de Madrid
David Sauri Pujol. Universitat Autònoma de Barcelona
Joana María Seguí Pons. Universitat de les Illes Balears

CONSEJO DE EDICIÓN / EDITION BOARD

Gemma Canoves Valiente. Universitat Autònoma de Barcelona
José María Fera Toribio. Universidad Pablo de Olavide (Sevilla)
Inmaculada Caravaca Barroso. Universidad de Sevilla
Juan Ignacio Plaza Gutiérrez. Universidad de Salamanca

SECRETARÍA DE REDACCIÓN / JOURNAL EDITORIAL SECRETARY

Jorge Olcina Cantos. Universidad de Alicante

Boletín de la Asociación de Geógrafos Españoles (ISSN 0212-9426) es una revista con periodicidad cuatrimestral editada y distribuida por la Asociación de Geógrafos Españoles, a través de su Secretaría, cuya dirección es C/ Pinar 25. 28006 Madrid.

Es objetivo de esta publicación posibilitar la difusión de las investigaciones realizadas por el colectivo de geógrafos españoles, a la vez que constituye un foro de debate abierto a todas las personas interesadas en la ciencia geográfica. Está dirigida a investigadores, docentes, profesionales de la geografía y estudiantes desde una perspectiva abierta, asimismo, al resto de disciplinas de las ciencias sociales y naturales. Permite integrar experiencias, conocimientos sobre líneas de investigación y metodologías de trabajo desarrolladas en el seno de la Geografía, en sus distintas ramas de especialización. Es un medio para la publicación de reflexiones sobre procesos territoriales, medioambientales y socioeconómicos que atañen directamente a la valoración de los entornos y facilitan el conocimiento de la realidad para afrontar retos en las relaciones entre grupos sociales y el territorio.

Cada número de la publicación se estructura a partir de aportaciones en forma de artículos, basados en estudios originales, junto con notas de síntesis y reseñas de libros y tesis doctorales que permiten al lector un conocimiento sobre tendencias y evolución de la disciplina geográfica.

Los trabajos presentados son sometidos a evaluación externa y anónima, por parte de miembros de la comunidad geográfica nacional e internacional, con participación los Consejos de Redacción y Asesor.

La revista *Boletín de la Asociación de Geógrafos Españoles* aparece indexada en las siguientes bases de datos: ISOC (CINDOC, Consejo Superior de Investigaciones Científicas), LATINDEX, URBADISC y Bibliographie Géographique Internationale. A través de los portales de difusión electrónica de revistas TECNOCENCIA (www.erevistas.csic.es) y DIALNET (<http://dialnet.unirioja.es/>) se pueden consultar los contenidos de la revista en formato *pdf, e igualmente en la propia página web de la Asociación de Geógrafos Españoles (www.age.es y <http://www.ieg.csic.es/age/boletin.htm>). El Boletín de la Asociación de Geógrafos ha sido incluido, desde 2005, en el Social Science Citation Index (SSCI) y aparece citado en el listado de revistas indexadas que se contiene en la página web de Thompson Scientific (<http://www.isinet.com/>).

e-revist@**s**

THOMSON
★

Copyright 1984. Todos los derechos reservados. Ninguna parte de los estudios editados puede ser reproducida a través de cualquier medio técnico sin permiso escrito del editor.

Las opiniones expresadas en artículos, notas, informaciones, recensiones de libros y resúmenes de tesis publicadas por el *Boletín de la Asociación de Geógrafos Españoles* son de exclusiva responsabilidad de sus autores.

ARTÍCULOS

MOVILIDAD COTIDIANA Y MERCADOS LOCALES DE TRABAJO EN LA COMUNIDAD VALENCIANA, 1991-2001¹

Julia Salom Carrasco

Instituto de Desarrollo Local y Departamento de Geografía
Universidad de Valencia

José Manuel Casado Díaz

Instituto de Economía Internacional y Departamento de Análisis Económico Aplicado
Universidad de Alicante

RESUMEN

En este trabajo se analiza la evolución de la movilidad residencia-trabajo en la Comunidad Valenciana entre 1991 y 2001 y se delimitan para ambos años los mercados locales de trabajo (MLT) valencianos mediante una variación del procedimiento empleado en el Reino Unido para la definición de las denominadas *Travel-to-Work Areas*. Esta regionalización permite superar el concepto administrativo de municipio/ciudad e identificar áreas funcionales coherentes con los nuevos modelos urbanos derivados del aumento generalizado de la movilidad de la población y el surgimiento de la 'ciudad difusa'.

Palabras clave: movilidad residencia-trabajo (*commuting*), mercados locales de trabajo, áreas funcionales, Comunidad Valenciana.

Fecha de recepción: febrero 2007.

Fecha de aceptación: septiembre 2007.

¹ Una versión preliminar de este trabajo fue presentada en las XXXI Reunión de Estudios Regionales, Alcalá de Henares, 17-18 de noviembre de 2005. Los autores agradecen el apoyo del Ministerio de Fomento, dentro del Plan Nacional de I+D+i en materia de transporte (proyecto Movilidad residencia-trabajo: nuevos métodos para el análisis de sus determinantes y efectos, MOVICO, ref. T 75/2006.

ABSTRACT

This article deals with the evolution of commuting in the Region of Valencia, Spain, between 1991 and 2001, and with the delineation of *local labour market areas* (LLMAs) through a procedure which is a variation of that used in the United Kingdom for the identification of so-called *Travel-to-Work Areas* (TTWAs). This regionalisation allow us to go beyond the administrative concept of municipality/city by identifying functional areas which are coherent with new urban models as derived from the generalised increase of population's mobility and the advent of the 'diffuse city'.

Key words: commuting, local labour market areas, functional areas, Region of Valencia.

I. INTRODUCCIÓN

Desde mediados de la década de 1980 los estudios urbanos han constatado un cambio tan importante en las tendencias de crecimiento de las ciudades que ha llevado a hablar del surgimiento de un nuevo concepto de ciudad. Más allá de procesos tales como la «suburbanización» o la «contraurbanización» (Fielding, 1982), en algunos territorios se detecta la formación de una «ciudad difusa» (Indovina, 1990) en la que, además de la inversión en las tendencias históricas hacia la aglomeración y el surgimiento de pautas territoriales notoriamente más desconcentradas, se produce la sustitución del modelo de metrópoli como sucesión de anillos de vinculación decreciente con la distancia en relación al centro urbano, por territorios de urbanización difusa organizados en redes de relación de intensidad variable (Dematteis, 1995). Esta concepción del espacio urbano como una red de relaciones conduce necesariamente a la priorización de los criterios funcionales a la hora de delimitar las realidades urbanas, es decir, a la necesidad de considerar el grado de interrelación entre las áreas cuando hablamos de los límites de la ciudad. Entre estas relaciones, la movilidad residencia-trabajo es una de las variables más significativas, puesto que permite identificar el espacio «vivido» con más intensidad por la población, que es el delimitado por los desplazamientos obligados diarios.

En los últimos años, y en estrecha relación con los cambios mostrados por el modelo urbano, este tipo de movilidad ha experimentado un notable aumento, tanto si consideramos el número de personas que se desplazan, como si tenemos en cuenta el número, longitud y duración de los desplazamientos que estas personas realizan. Esta tendencia se deriva de la mejora de los sistemas de comunicaciones y tecnología de transporte, pero también de cambios en las preferencias residenciales y en la localización de los empleos. El impacto de este proceso sobre la calidad de vida de las personas y la sostenibilidad de los territorios, afectados por el aumento del tráfico de vehículos en su mayoría privados y, en consecuencia, por mayores niveles de contaminación atmosférica y acústica, es notable, y exige políticas nuevas y específicas para su ordenación.

En este artículo analizamos algunos de estos aspectos mediante el estudio en profundidad de un caso, la Comunidad Valenciana. Esta comunidad pertenece al reducido grupo de

autonomías para las cuales se dispone de los datos necesarios referidos a 1991, por lo que es posible realizar un análisis comparativo del fenómeno a partir de los datos censales de 1991 y 2001. Por otro lado, se trata de un territorio en el que conviven realidades muy diversas, de dominio urbano y de dominio rural y, dentro de aquéllas, de fenómenos claramente metropolitanos junto con otros basados en ciudades de tamaño intermedio que cubren el territorio en forma de red. El análisis de la evolución de la movilidad cotidiana a nivel municipal y del impacto que ha tenido en la estructura territorial a través de la formación de mercados locales de trabajo de ámbito supramunicipal nos permitirá detectar la existencia de los procesos de cambio urbano mencionados más arriba y describir su sentido, lo que puede ser útil a la hora de establecer las tendencias futuras en éste y en otros territorios.

El trabajo se estructura como sigue: En el siguiente punto establecemos algunos conceptos básicos sobre la relación entre la movilidad y la forma urbana, para pasar a continuación a analizar las tendencias en la movilidad detectadas en la Comunidad Valenciana entre 1991 y 2001, relacionándolas con otros procesos territoriales experimentados por la región en este periodo. En el siguiente apartado describiremos los cambios en la estructura territorial producidos entre estas dos fechas utilizando el modelo de sistemas locales de trabajo. Finalmente, en las conclusiones establecemos cuáles son las principales tendencias observadas y planteamos algunas cuestiones sobre la evolución futura del modelo territorial. El análisis de la movilidad realizado se basa en los datos de los Censos de Población de 1991 y 2001.

II. COMMUTING Y FORMA URBANA

De forma trivial la movilidad cotidiana por razones laborales depende de la localización de los lugares de residencia y de trabajo de los ocupados. En la mayor parte de países del mundo este tipo de movilidad, como otros muchos, se ha incrementado en las últimas décadas; algo a lo que han contribuido fenómenos como la ampliación y las mejoras de calidad en las redes de transporte público, la generalización de la disponibilidad de los medios privados de locomoción y las mejoras en las redes de carreteras, por un lado, así como la dispersión de la población y, probablemente en menor medida, de los puestos de trabajo, desde los centros tradicionales, por otro.

Al estudiar este fenómeno es muy difícil deslindar los factores asociados al territorio de aquéllos que se relacionan con las características de los individuos, dado que unos y otros se entremezclan. De igual forma, es complicado establecer relaciones causales claras entre la estructura de los sistemas urbanos, tanto en términos morfológicos como socioeconómicos, y la movilidad cotidiana. Así, por ejemplo, la elevación del nivel de vida general de los ocupados puede dar lugar a cambios sistemáticos en la apreciación de determinadas tipologías residenciales, y el desarrollo de éstas influye en la configuración del territorio y en los flujos agregados de movilidad, extendiendo primero el ámbito de la ciudad real, que desborda las concentraciones urbanas tradicionales; lo que, en una segunda fase, o quizás de forma paralela, puede ir acompañado por cambios en los patrones de localización de los centros de trabajo. Ambos fenómenos se retroalimentan, y la forma concreta que adopten uno y otro (por ejemplo, localización difusa de la actividad económica en la periferia de las ciudades tradicionales o aparición de nuevas concentraciones de empleo en dichas periferias) deter-

minará, a su vez, aspectos como la distribución espacial de los precios de la vivienda o los salarios y, de nuevo, influirá sobre las variaciones residenciales.

Desde un punto de vista agregado, uno de los ámbitos más tradicionales de discusión en torno a los mercados urbanos de trabajo es el de la posible relación causal entre estos dos fenómenos, que han sido ampliamente observados en muchos países, aunque en escalas muy diversas. Se trata de la conocida controversia en torno a si la desconcentración de la ocupación es consecuencia del patrón de dispersión de la población o viceversa. Los modelos teóricos no han arrojado predicciones claras sobre esta cuestión que tampoco en términos empíricos ha sido resuelta de forma concluyente² y que en los últimos años se ha hecho más compleja, especialmente en Europa, donde se ha plasmado con frecuencia en estructuras urbanas de carácter reticular.

Desde el punto de vista individual, existen notables diferencias en relación con la movilidad entre diversos subgrupos. Entre ellas, las más analizadas han sido las relativas al sexo (desplazamientos en promedio más cortos en el caso de las mujeres) y las asociadas con niveles de ingreso y/o educación³. Así, es bien conocido el comportamiento aparentemente paradójico de los trabajadores de más renta, cuyos desplazamientos laborales son en general más largos que los de los peor remunerados. Y es que, si bien el coste del transporte es para ellos inferior, el tiempo dedicado al desplazamiento tiene un coste de oportunidad mayor. Entre las explicaciones a este comportamiento se encuentra el hecho de que dicho coste podría ser más que compensado por el disfrute de una residencia con mejores características (entre otras, un mayor tamaño y con mejores condiciones ambientales en términos, por ejemplo, de congestión). Otro grupo de análisis, basados en la *teoría de la búsqueda*, han subrayado que lo específico de las habilidades de estos grupos les fuerza a menudo a ampliar el ámbito geográfico en el que desempeñan sus tareas laborales debido a que para ellos es más difícil encontrar puestos de trabajo acordes con su preparación; algo que se manifiesta también en los canales que típicamente utilizan en el curso de dicha búsqueda. También la composición del hogar es relevante en la determinación del *commuting*. Así, el aumento del porcentaje de hogares en los que varios miembros trabajan implica, en el caso de que la ubicación de la residencia favorezca los intereses de uno de ellos, que el resto de ocupados que cohabitan con él recorren distancias por encima de la media de los hogares con un solo ocupado; o, en otro caso, desplazamientos promedio más largos para todos los ocupados del hogar. Todas estas circunstancias, salvo la feminización de la mano de obra⁴, parecen apuntar a una tendencia al crecimiento de la movilidad.

Los altos niveles de movilidad están también relacionados con un fenómeno para cuya comprensión es necesaria la vinculación de ambos puntos de vista, agregado e individual,

2 Aunque las referencias estadounidenses parecen sugerir que la localización de las empresas está más influida por la redistribución de la población que a la inversa, al menos en entornos metropolitanos.

3 Un buen número de estas referencias puede encontrarse, por ejemplo, en Crampton (1995) y Rouwendal (2004).

4 O la generalización de los empleos a tiempo parcial, por ejemplo, que llevan asociados un mayor coste relativo del desplazamiento, tanto en términos temporales como pecuniarios. En el mismo sentido podría actuar el *teletabajo*; un fenómeno que, sin embargo, todavía tiene en España una relevancia mucho menor que en otros países (en ninguno de los cuales, en cualquier caso, ha tenido un impacto tan generalizado como se preveía hace unos años).

el denominado «wasteful commuting». Se trata de un aspecto de la movilidad cotidiana que pone de manifiesto la complejidad de esta realidad, y que se produce cuando los flujos residencia-trabajo entre las áreas consideradas tienen un volumen y una longitud mayor de la que sería necesaria para una distribución dada de trabajadores y puestos de trabajo. Los estudios empíricos realizados se basan en la idea de que trabajadores y puestos de trabajo similares son intercambiables y que un sistema eficiente enlazaría cada trabajador con el puesto de trabajo apropiado más cercano a su lugar de residencia. Las estimaciones más ajustadas, que tienen en cuenta numerosas características de los trabajadores y de los puestos de trabajo a la hora de calcular su posible ajuste, sitúan el «wasteful commuting» en alrededor del 50%. La relevancia de esta observación empírica es muy notable, puesto que supone un contraejemplo que ha puesto en duda la plausibilidad de un comportamiento individual basado en la minimización de los costes, y subraya la relevancia de otros aspectos relacionados con la imperfección de los mercados, entre los que destacan la existencia de costes asociados al cambio de trabajo y de residencia y los problemas de información sobre vacantes y la oferta de viviendas (Van Ommeren y Van Der Straaten, 2005). Se trata, por tanto, de un aspecto que limita severamente la capacidad de predicción de los modelos explicativos de la dinámica urbana.

III. LA EVOLUCIÓN DE LA MOVILIDAD COTIDIANA EN LA COMUNIDAD VALENCIANA, 1991-2001

A partir de los datos censales⁵, la movilidad cotidiana en la Comunidad Valenciana se revela como relativamente importante. En 2001, aunque aún lejos de las cifras de otras comunidades autónomas como Cataluña y el País Vasco, el porcentaje de personas que se desplazan a otro municipio por razones de trabajo se encuentra por encima de la media estatal y de la mayor parte de las Comunidades Autónomas⁶.

Este elevado grado de movilidad está relacionado con el alto grado de urbanización de la región. En la Comunidad Valenciana la movilidad residencia-trabajo intermunicipal es un fenómeno, aunque no exclusivamente metropolitano, sí mayoritariamente urbano. Esto no excluye, desde luego, la existencia de una intensa movilidad vinculada a puntos de concentración de oferta de empleos turísticos en el litoral e industriales en las zonas interiores de manufactura tradicional. De acuerdo con los datos de 2001, entre los municipios que constituían los principales destinos de los flujos intermunicipales nos encontramos, por este orden, con las áreas urbanas de Valencia, Castellón, Alicante, y Gandia; pero también con núcleos industriales como Onda, Alcoi, Paterna, Elda, Petrer, Vil-lareal, y Elx, y centros de actividad turística como Benidorm, Denia y Torrevieja.

5 Los datos de la Comunidad Valenciana de los que disponemos para el Censo de Población de 1991 —proporcionados por el Instituto Valenciano de Estadística— excluyen el detalle de los flujos con origen y destino en otras comunidades autónomas o en el extranjero y se refieren, además, a ocupados que no estudiaban en la fecha de referencia censal. Para hacer compatibles los datos de 2001 —que han sido facilitados por el Instituto Nacional de Estadística— con los del Censo anterior han sido excluidos los ocupados con desplazamientos hacia el extranjero, hacia otras comunidades autónomas, los menores de 16 años, quienes declaran trabajar en varios municipios, los ocupados que declaran estudiar, y los ocupados que afirmaban desplazarse al trabajo desde una segunda residencia (y no desde la residencia habitual consignada en el cuestionario censal).

6 Parte de la información sobre movilidad cotidiana por razones laborales y de estudio procedente del Censo de Población de 2001 se encuentra disponible en la página *web* del INE (<http://www.ine.es>).

La figura 1 representa una primera aproximación a la pauta territorial de la movilidad intermunicipal de los trabajadores en la Comunidad Valenciana en 2001. En ella se representa, para cada municipio, el valor mínimo de los índices municipales de *autonomía de oferta* y *autonomía de demanda*. El primero de estos índices es el porcentaje de trabajadores residentes en un municipio que trabajan en el mismo municipio; el segundo, el porcentaje de los puestos de trabajo del municipio ocupados por trabajadores residentes en el mismo municipio. En ambos casos, cuanto más elevado es el índice, más «cerrado» es el mercado de trabajo municipal y menor es la interrelación funcional con otros mercados de trabajo municipales.

De acuerdo con este mapa, la tendencia a la movilidad intermunicipal de los trabajadores es reducida en la Comunidad Valenciana en dos tipos de zonas:

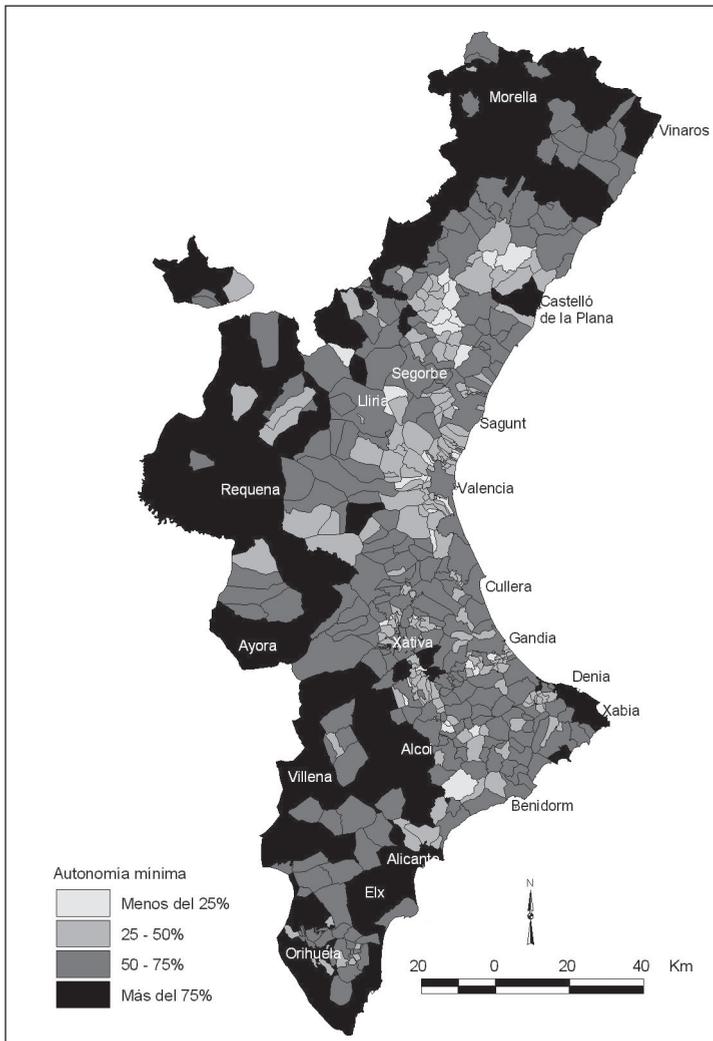
- (i) Pequeños municipios del interior rural de Castellón y, en menor medida, de la provincia de Valencia. Como es sabido, la tendencia a la movilidad intermunicipal de los trabajadores es siempre menor entre la población empleada en el sector agrario, de edad más avanzada, y en zonas con menor proximidad y/o accesibilidad a centros de oferta importantes (Salom *et al.*, 1995; Casado, 2001), características todas ellas que comparten estos municipios.
- (ii) Municipios medianos y grandes especializados en la industria ubicados en las comarcas del valle del Vinalopó y L'Alcoiá (Ibi, Onil), que, debido a su trayectoria histórica y a su subespecialización económica, funcionan en gran medida como mercados laborales autónomos.

Por el contrario, la movilidad es mayor (tasas de autonomía más reducidas) en el ámbito de influencia de las principales áreas urbanas y metropolitanas (Castellón, Valencia, Alicante, Alcoi, Gandia, entre otras), núcleos que suponen concentraciones de puestos de trabajo secundarios y terciarios que atraen trabajadores residentes de los municipios próximos. A este respecto, hay que tener en cuenta que el sistema urbano valenciano se caracteriza por una marcada dualidad norte-sur: en la mitad septentrional de la región predominan los centros urbano-metropolitanos de carácter monocéntrico localizados preferentemente en el litoral (área urbana de Castelló-Vil·lareal, Área Metropolitana de Valencia-AMV), mientras que en la mitad meridional (sur de la provincia de Valencia y provincia de Alicante) nos encontramos con un sistema urbano más equilibrado, tanto respecto a la localización geográfica de los centros urbanos como en cuanto a su tamaño demográfico. Por tanto, los desplazamientos residencia-trabajo son en general menos importantes en esta última zona.

Entre 1991 y 2001, los principales cambios han sido los siguientes:

- (i) *Aumento global y generalizado de la movilidad*: Los flujos intermunicipales de trabajadores se han incrementado en prácticamente todo el territorio, no solamente en términos absolutos (número de personas que se desplazan), sino también relativos (porcentaje de ocupados que se desplazan a trabajar a otros municipios y porcentaje de empleos ocupados por personas procedentes de otros municipios). En el conjunto regional, el porcentaje de personas que se desplaza fuera de su propio municipio diariamente para ir a trabajar ha aumentado en siete puntos, pasando del 24'2 al 31'2%.
- (ii) *Aumento de la complejidad de los flujos*: La concentración geográfica de los flujos se reduce notablemente, incrementándose el número de municipios receptores de los flujos principales y reduciéndose el porcentaje de los flujos que éstos reciben. En 1991, el número de municipios receptores del flujo principal de trabajadores procedente de otro

Figura 1
AUTONOMÍA MÍNIMA MUNICIPAL, 2001



Fuente: Instituto Nacional de Estadística, Censo de Población de 2001. Elaboración propia.

municipio era de 101; diez años más tarde asciende a 134. De éstos, los que ocupaban los 10 primeros puestos constituían en 1991 el primer destino para el 59% de los municipios de la región y concentraban el 50% de los flujos; en 2001 estas cifras se habían reducido al 45'5% y 33% respectivamente. El caso más destacable de reducción de la concentración es el de la ciudad de Valencia, que en 1991 era el principal destino para

algo más de la cuarta parte de municipios de la región (26'2%) y que sumaba más de la mitad de este tipo de desplazamientos (51'4%). En 2001, la ciudad de Valencia ya lo es sólo para el 18% de los municipios y el 44% de los desplazamientos. Esta tendencia a la diversificación de los destinos y la menor concentración geográfica de los flujos apunta a la formación de una pauta menos concentrada, más compleja, y más propia del nuevo modelo de ciudad, menos polarizada y de estructura más reticular.

- (iii) *Ampliación y consolidación del modelo territorial previo*: Las áreas en donde se concentra el aumento de la movilidad, tal y como puede observarse en la figura 2 (evolución de la tasa de autonomía mínima entre 1991 y 2001), son las siguientes:
- los municipios del interior castellonense próximos a la ciudad de Castellón y a los principales núcleos de concentración de la industria cerámica (Alcora, Onda)
 - los municipios de la segunda corona metropolitana, tanto en dirección noroeste (Lliria) como hacia el oeste en dirección a Requena (Buñol), y suroeste (municipios de la Ribera Alta), siguiendo los ejes de las principales carreteras.
 - Municipios del interior de la Montaña alicantina, que han mejorado su comunicación en unos casos con la costa, donde se concentran las actividades turísticas, y en otros con los municipios industriales del interior (Alcoi, Cocentaina), centros de oferta de empleo tradicional para toda el área.

Por el contrario, han experimentado un estancamiento, e incluso un aumento de la tasa de autonomía:

- los municipios del interior rural peor comunicado con la costa y las principales ciudades (norte de Castellón, interior de la provincia de Valencia)⁷
- el extremo meridional de la región, y en particular los municipios industriales del valle del Vinalopó, con un modelo tradicional de autocontención y escasa articulación funcional, y ahora afectados por una crisis industrial creciente.

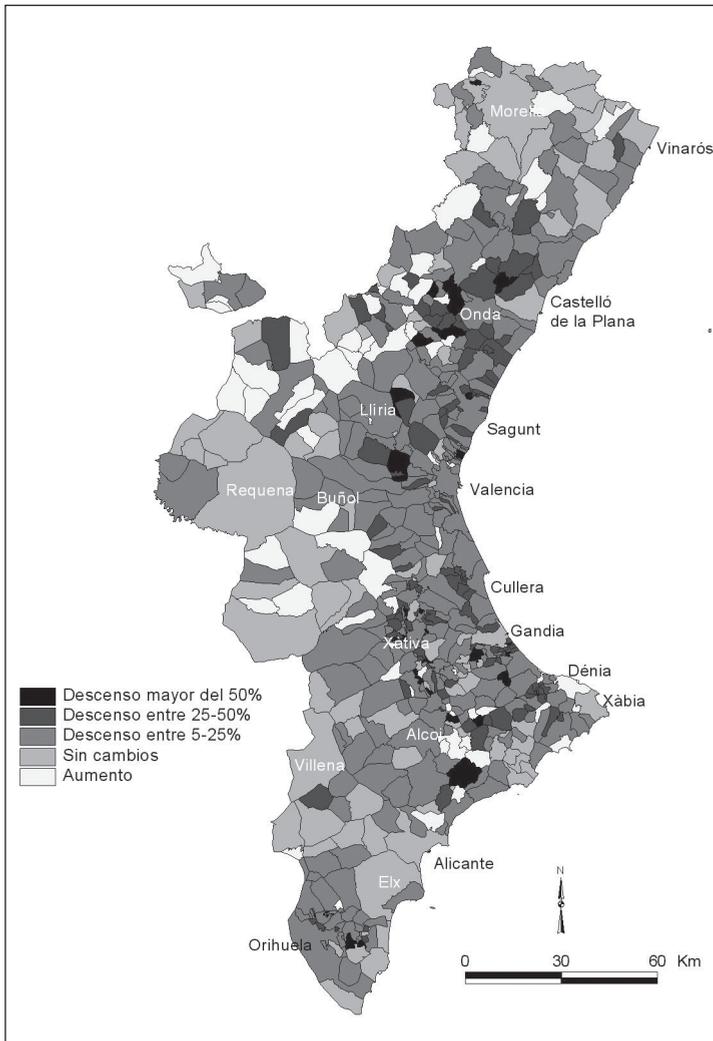
Por tanto, entre 1991 y 2001 la Comunidad Valenciana ha experimentado un aumento generalizado de la movilidad, en el marco de una tendencia hacia la consolidación de un modelo de ciudad más difusa, con una estructura menos polarizada y más reticular, que predomina especialmente en la mitad septentrional de la región, en el entorno de las áreas urbano-metropolitanas de Valencia y Castellón, y en el traspás de las áreas turísticas de la Marina alicantina.

Este proceso está estrechamente relacionado con otras transformaciones territoriales, algunas de ellas iniciadas ya en etapas anteriores, pero que se profundizan e intensifican a lo largo de este decenio. Podemos sintetizarlas en los siguientes puntos:

- a) Tendencias en la redistribución geográfica de la población que han conducido a una pauta de crecimiento más descentralizada (fig.3). Las tendencias en la movilidad geográfica de la población, que constituyen en el decenio 1991-2000 el factor más determinante de las pautas territoriales de crecimiento demográfico, son en síntesis las siguientes (Burriel, Salom y Delios, 1998):

⁷ No obstante, hay que tener en cuenta que los cambios en el tratamiento de la movilidad entre los Censos de 1991 y 2001 impiden depurar en los datos de 1991 falsos desplazamientos diarios realizados por personas censadas en un municipio pero que disponen de una segunda residencia desde donde se desplazan diariamente a trabajar. En 2001 este tipo de casos se concentra en los municipios rurales del interior de las provincias de Valencia y Castellón y en la Montaña Alicantina; de ahí que en estas zonas la tasa de autonomía de 1991 pueda estar infravalorada, detectándose por tanto un aparente ascenso de la autonomía entre 1991 y 2001.

Figura 2
EVOLUCIÓN DE LA AUTONOMÍA MÍNIMA MUNICIPAL, 1991-2001



Fuente: Instituto Valenciano de Estadística: Censo de Población de 1991, e Instituto Nacional de Estadística: Censo de Población de 2001. Elaboración propia.

- a.1) Recuperación demográfica de parte del interior agrícola no industrializado, que pasa de mostrar un saldo migratorio negativo a experimentar una moderada inmigración. Este fenómeno es particularmente intenso en las provincias de Castellón (comarcas de L'Alcalatén y Alto Palancia) y Valencia (comarca de Los Serranos).

- a.2) Intensificación y difusión territorial de los procesos de suburbanización, en particular en la segunda corona metropolitana del Área Metropolitana de Valencia, pero también en torno a otras ciudades de menor tamaño como Castellón, Alicante, Benidorm, Denia e incluso Xàtiva
- a.3) Importante crecimiento demográfico del litoral turístico alicantino, que alcanza ahora a la segunda e incluso tercera línea interior de municipios.
- b) Una desconcentración limitada de los empleos: La pauta geográfica general de crecimiento del empleo incide en las zonas que tradicionalmente han tenido más actividad económica (eje litoral y comarcas industriales interiores de Valencia y Alicante) a las que se suman ahora los ejes radiales que articulan la región metropolitana de Valencia (ejes Valencia-Requena y Valencia-Lliria). Sin embargo, el crecimiento más fuerte se produce en puntos relativamente concretos: el área cerámica castellanense (Onda, Alcora, Vilafamés), algunos municipios de la segunda corona del Área Metropolitana de Valencia (Lliria, Chiva, Ribarroja,...), núcleos secundarios del valle del Vinalopó (Petrer, Salinas, Monforte, Monover...), y el litoral alicantino entre Alicante y Xàbia. Por tanto, aunque se produce una cierta desconcentración del empleo, ésta es de carácter más limitado que en el caso de la población (ver figura 4).
- c) Un importante aumento de la accesibilidad de las áreas interiores, derivado principalmente de las actuaciones incluidas en el Primer (1988-1995) y, en menor medida, Segundo Plan de Carreteras (1995-2002), que juega un papel importante en los dos procesos anteriormente mencionados y favorece la ampliación del área de búsqueda de empleo al agilizar los desplazamientos alternantes. Como puede observarse en la figura 5, las mejoras realizadas en la red de carreteras suponen una importante reducción de las distancias-tiempo a los principales centros de empleo en las áreas intermedias e interiores de las provincias de Castellón (comarcas de El Alto Palancia y Els Ports de Morella y en el área intermedia al norte de Castellón) y Valencia (Hoya de Buñol, los Serranos, interior de la Costera). También experimentan notables mejoras los municipios próximos a Alcoi y el interior de la Marina Baixa.

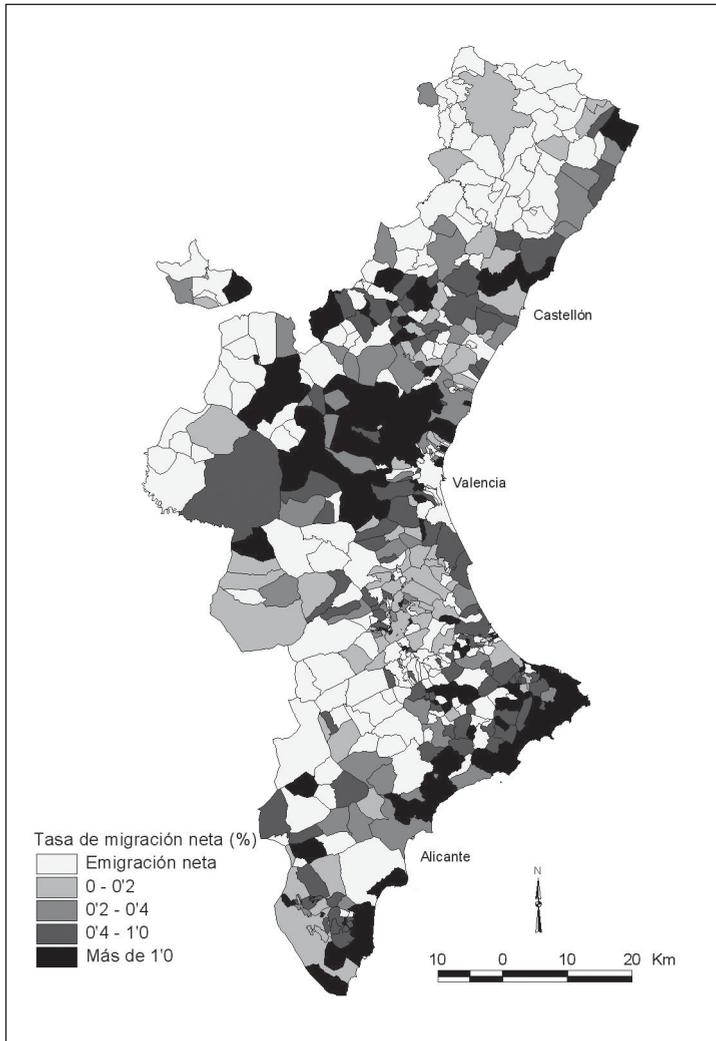
La mejora de la accesibilidad de las áreas interiores, combinada con la suburbanización metropolitana y la tendencia a la recuperación demográfica de los municipios interiores, así como con una desconcentración mucho más limitada de los empleos, explica la intensificación de la movilidad diaria de la población y está estrechamente relacionada, como veremos más adelante, con las transformaciones experimentadas por los Mercados Locales de Trabajo en el periodo analizado.

IV. LOS CAMBIOS EN LOS MERCADOS LOCALES DE TRABAJO DE LA COMUNIDAD VALENCIANA

1. La delimitación de los mercados locales de trabajo

En el ámbito académico suele definirse un mercado de trabajo (MLT) como el lugar en el que se cruzan las ofertas y demandas de un número relevante de agentes o, dicho de otro modo, un mercado de trabajo existe allí donde los compradores y vendedores se encuentran o entran en contacto para acordar un precio (salario) al cual están dispuestos a intercambiar

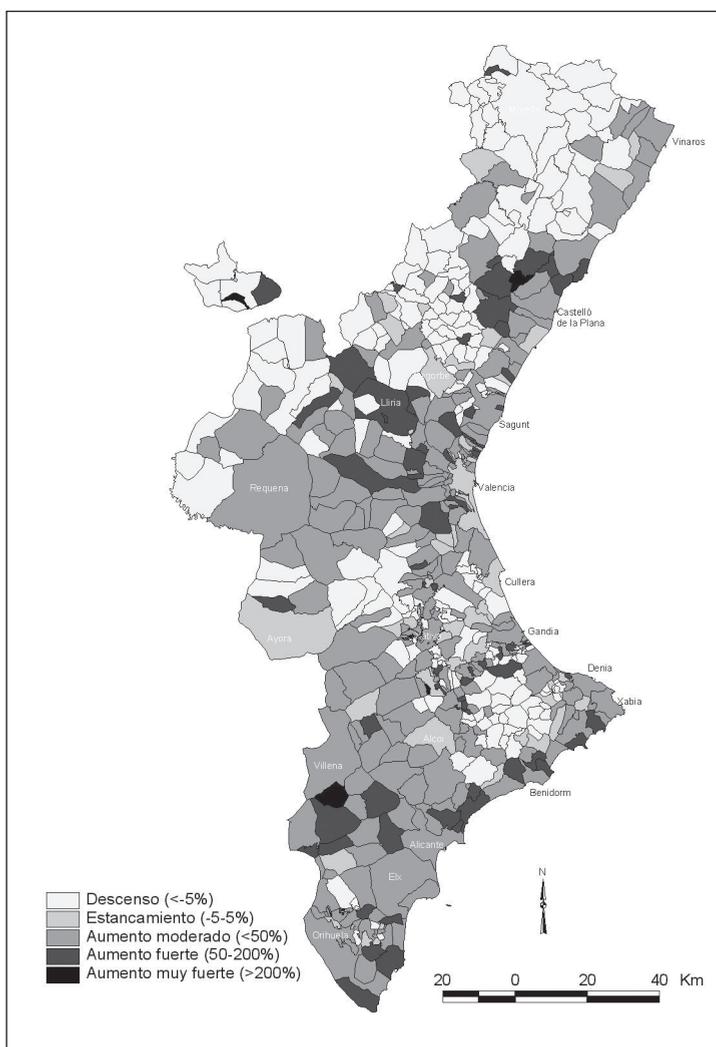
Figura 3
MIGRACIÓN NETA ESTIMADA 1991-1996⁸



Fuente: Burriel, Salom y Delios (1998).

8 La tasa de migración neta es el cociente del saldo migratorio indirecto en el periodo 1996-2001 dividido por la población media del periodo y multiplicado por 100. El saldo migratorio indirecto es la diferencia entre la población del Padrón y del Censo menos el saldo entre nacimientos y defunciones. En el presente caso, el saldo migratorio indirecto fue corregido tras un minucioso contraste con la Estadística de Variaciones Residenciales y entrevistas con responsables municipales de la mayor parte de los principales municipios. Para una explicación más detallada de la corrección realizada, ver Burriel et al. (1998), pp. 107-112.

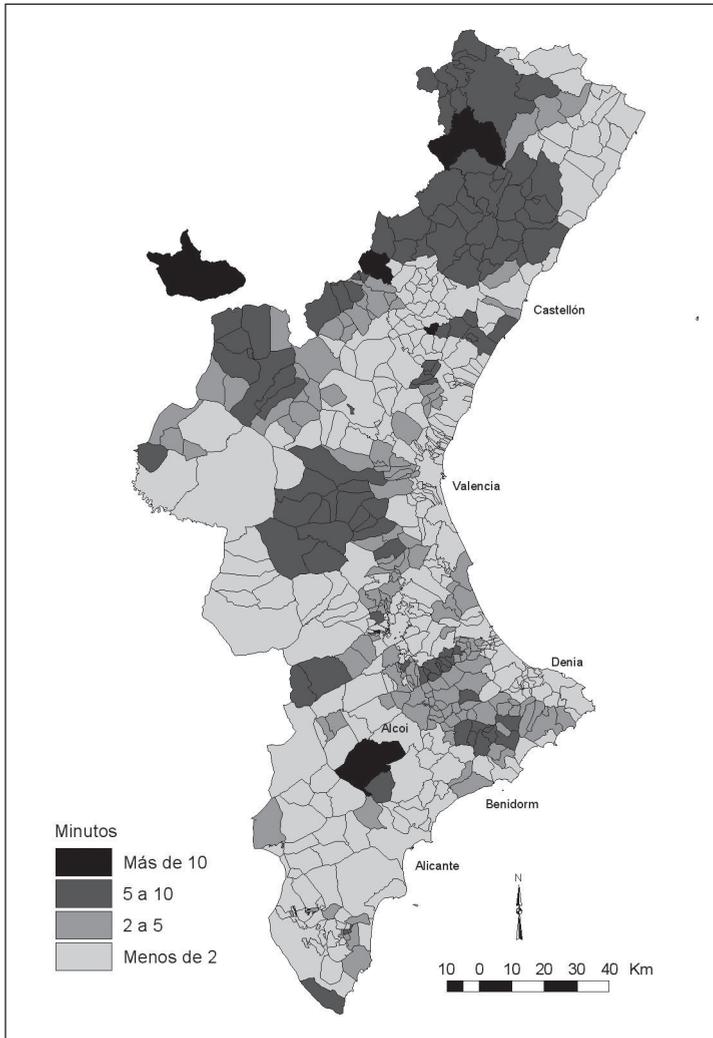
Figura 4
EVOLUCIÓN DEL EMPLEO LOCALIZADO 1991-2001



Fuente: IVE, Censo de Población de 1991, e INE, Censo de Población de 2001. Elaboración propia.

un volumen determinado de trabajo (Bosworth *et al.*, 1996). Así, desde un punto de vista funcional, un mercado de trabajo de ámbito local debería estar formado por la intersección entre (a) el área definida por la distancia máxima a la que un número determinado de trabajadores estaría dispuesto a desplazarse para ocupar una vacante sin que ello implicara un cambio de residencia (lo que determinaría la oferta de trabajo) y (b) el área que delimitan las preferencias de un conjunto de empleadores a la hora de reclutar a sus trabajadores (demanda de trabajo).

Figura 5
REDUCCIÓN DE LA DISTANCIA-TIEMPO A LA RESPECTIVA CABECERA DE ÁREA FUNCIONAL
1987-2000



Fuente: Conselleria d'Obres Públiques, Urbanisme i Transports, Elaboración propia.

Dada la dificultad de conocer cuál sería el comportamiento del trabajador frente a cada una de las posibles alternativas entre las que podría elegir, parece necesario asumir que los empleos y los lugares de residencia que los trabajadores tienen en un momento dado, y los desplazamientos residencia-trabajo asociados a ellos, representan el valor más alto de las preferencias en una compleja combinación individual de objetivos restringidos por los límites de

la situación de los trabajadores. Por ello Smart (1974) propone que los mercados locales de trabajo se delimiten a partir de la información sobre los desplazamientos residencia-trabajo que realmente tienen lugar, y que pueden ser medidos a partir del Censo de Población.

La utilización de esta variable ha dado lugar a la definición de los MLT como regiones económicamente integradas dentro de las cuales los individuos pueden residir y encontrar trabajo a una distancia razonable y pueden cambiar de empleo sin necesidad de modificar su lugar de residencia (Department of Labor, 2003). En la práctica se ha sugerido (Goodman, 1970) que un mercado local de trabajo está delimitado por fronteras que son cruzadas con muy poca frecuencia en el curso de los desplazamientos residencia-trabajo y en la que, además, existe un alto nivel de movimientos intramercado, de tal forma que el mercado delimitado debe ser internamente activo y tan unificado como sea posible. La primera de estas condiciones, lo que Goodman (1970) denominó «perfección externa» implica unas altas cifras de autonomía de oferta y de demanda, en los términos en que han sido definidas en el apartado anterior⁹.

La experiencia internacional en este ámbito es bastante rica, aunque se caracteriza por una gran disparidad de métodos (Casado y Coombes, 2005). Así, algunos de los procedimientos utilizados en EEUU (Tolbert and Sizer, 1996) y Francia (INSÉE, 1998), por ejemplo, se basan en el cálculo de unos indicadores que ponderan la intensidad de los flujos residencia-trabajo entre pares de áreas y van fusionando sucesivamente los pares más relacionados hasta cumplir una condición previa que detiene el proceso iterativo y da lugar a una división exhaustiva del territorio considerado. Otros métodos, como el utilizado en el Reino Unido (Coombes *et al.*, 1986) para la identificación de las *Travel-to-Work Areas*¹⁰, consisten en un conjunto complejo de reglas que incluyen la reconsideración de las agregaciones a lo largo del proceso, frente a la estructura más rígidamente jerárquica de los métodos puramente iterativos, que pueden dar lugar a resultados no óptimos.

En el caso de la Comunidad Valenciana este ámbito de investigación se ha desarrollado en los trabajos de Salom *et al.* (1997), basado en el método propuesto por Smart (1974) y Casado (2000), en el que se usa una variación de los métodos de Coombes *et al.* (1986) y ONS (1998), de acuerdo con las recomendaciones de EUROSTAT (1992). En este trabajo hemos optado por utilizar este último método, que es el que ha sido aplicado a un mayor número de ámbitos territoriales distintos y ofrece, por tanto, resultados más comparables en el ámbito internacional. Algunas de las condiciones han sido, sin embargo, relajadas. Así, todos los municipios son considerados como focos potenciales de un MLT (en la formula-

9 A esta doble condición de «autonomía» en términos de desplazamientos *residencia-trabajo* suele añadirse la exigencia de un tamaño mínimo en términos de población ocupada residente, con el fin de garantizar la existencia de un mercado de trabajo lo suficientemente «profundo» y consistente desde el punto de vista de la prestación de determinados servicios. A veces estos criterios son flexibilizados de tal forma que se tolera un «trade-off» entre autonomía y tamaño. Así, las áreas más autónomas pueden ser consideradas como MLT a pesar de incumplir el requisito de tamaño en una determinada proporción, y viceversa.

10 Este procedimiento ha sido asimismo aplicado, con ligeras variaciones, para la delimitación de áreas oficiales, *sistemi locali del lavoro*, en Italia (ISTAT-IRPET, 1986; ISTAT, 1997 y 2005); la implementación de este último procedimiento, sin embargo, no garantiza que todos los mercados delimitados cumplen el mismo requisito de autonomía. El método de Coombes ha sido también ensayado en otros países como España (Casado, 2000), Dinamarca (Andersen, 2002), Nueva Zelanda (Papps y Newell, 2002) y Australia (Watts, 2004).

ción original de Coombes sólo lo eran entre un 20 y un 40%) y no se ha incorporado ninguna exigencia relativa a tamaño mínimo de los MLT resultantes, con el fin de que la variación de los MLT entre 1991 y 2001 responda exclusivamente a cambios en los patrones de movilidad cotidiana por razones laborales.

En síntesis, este método parte de la consideración de una matriz cuadrada en la que cada una de las celdas recoge el número de individuos que se desplaza desde el municipio indicado por la fila hacia el municipio indicado por la columna para realizar sus tareas laborales. Mediante pasos sucesivos el procedimiento va creando MLT gracias a la agregación de las áreas más relacionadas entre sí en términos de flujos de trabajadores hasta alcanzar los requisitos exigidos. Además, el algoritmo introduce algunos otros criterios en cuanto, por ejemplo, al grado de reciprocidad en los flujos entre las áreas que se integran en un mismo MLT o a la medición de la intensidad de dichos flujos al asignar un área a un MLT u otro. En el curso del proceso se reevalúan las diversas agrupaciones efectuadas, como se ha señalado antes. El resultado es un mapa de MLT caracterizados porque al menos el 75% de los ocupados residentes en cada uno de ellos realiza sus tareas laborales dentro de sus límites y, simultáneamente, al menos el 75% de los puestos de trabajo localizados en cada MLT son ocupados por trabajadores que residen en él.

2. Los mercados de trabajo locales de la Comunidad Valenciana, 1991-2001

Los resultados de la delimitación de mercados locales de trabajo a partir de los datos de los Censos de 1991 y 2001 se representan en las figuras 6 y 7. Los cambios más importantes entre las dos fechas analizadas son los siguientes:

- (i) Reducción del número de mercados, que pasa de 192 a 112. Esta reducción se produce especialmente a costa de los MLT constituidos por un único municipio, que, como consecuencia del aumento de la tasa de movilidad, reducen sus niveles de autonomía y pasan a formar parte de mercados de trabajo supramunicipales más amplios. Los MLT municipales pasan de constituir el 60% del total (116) al 50'9% (57).
- (ii) Como consecuencia de lo anterior, aumento del tamaño medio de los mercados, medido tanto por el número de municipios que lo constituyen como por la población residente y empleos localizados que incluyen. A este respecto, existe un umbral demográfico y económico significativo situado en torno a los 10.000 ocupados residentes y/o empleos localizados. Entre 1991 y 2001 el número de MLT que quedan por debajo de esa cifra se ha reducido significativamente, mientras que aumenta el número de los que la superan; así, los MLT con menos de 10.000 empleos pasan de suponer el 91'15% del total y sumar el 23'9% de los empleos, a suponer en 2001 el 76'7% de los mercados y sumar sólo el 11'9% del empleo total. Asimismo, también aumenta el número de los MLT constituidos por más de 10 municipios, que pasa de 8 (el 4% del total) a 13 (el 12'5%).
- (iii) Importante aumento del peso relativo, tanto en población residente como en número de empleos y municipios, de los mercados organizados en torno a los mayores núcleos urbanos (Valencia, Castellón, Elx, Alacant, entre otros). Aunque el aumento en el número de empleos y ocupados afecta a todas las áreas urbanas de mayor

tamaño, cabe distinguir entre las ubicadas en la mitad septentrional de la región (Castellón, Villarreal, Valencia, Alzira y Llobai), y las ubicadas en la mitad meridional (Elx, Alacant y Benidorm, principalmente). Mientras que en el primer caso este crecimiento se basa en gran medida en una ampliación territorial de los mercados, los MLT meridionales experimentan un crecimiento exclusivamente «demográfico» en el número de ocupados y empleos, pero no una ampliación territorial significativa, manteniéndose en general el mismo número de municipios que en 1991.

Figura 6
MERCADOS LOCALES DE TRABAJO EN 1991

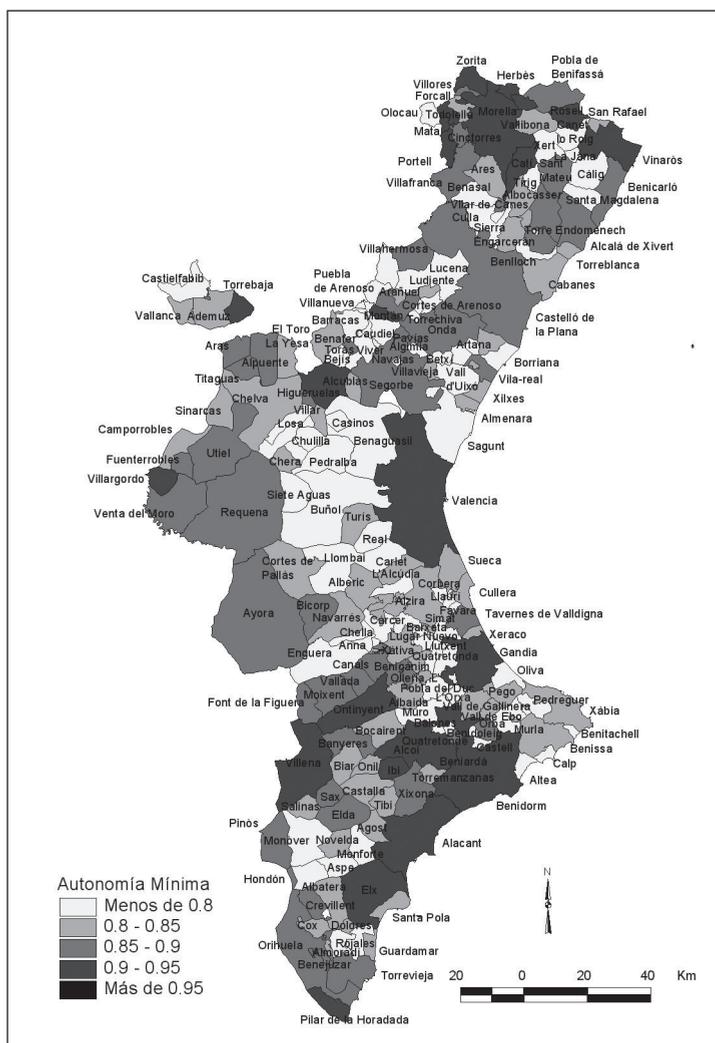
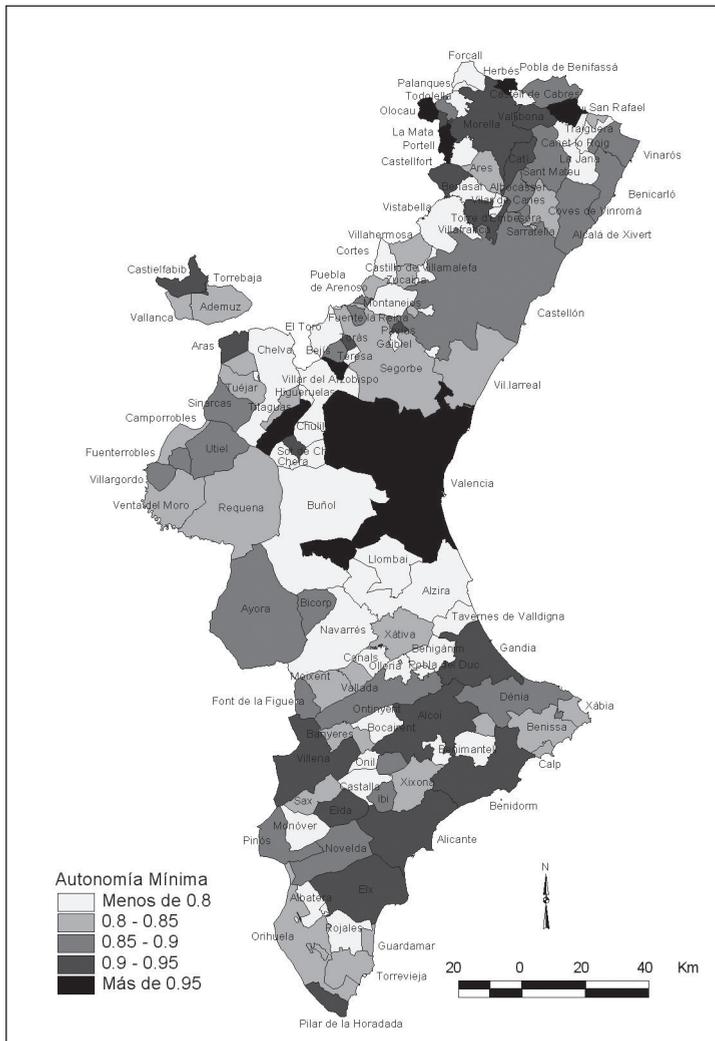


Figura 7
MERCADOS LOCALES DE TRABAJO EN 2001



En resumen, en términos generales podemos decir que en los diez años transcurridos la articulación territorial de la región bajo la forma de sistemas de mercado locales supramunicipales ha experimentado un notable avance, reduciéndose significativamente el número de municipios con mercados de trabajo relativamente autónomos y consolidándose especialmente los MLT supramunicipales de carácter urbano y metropolitano. No obstante, detrás de esta tendencia general encontramos distintos procesos de expansión y articulación de los

mercados de trabajo, identificables por el comportamiento diferencial de las distintas variables analizadas: autonomía de oferta, autonomía de demanda, empleo y ocupados.

Teniendo en cuenta la evolución de estas variables, podemos identificar cuatro comportamientos distintos de los MLT existentes en 1991 (ver figura 8):

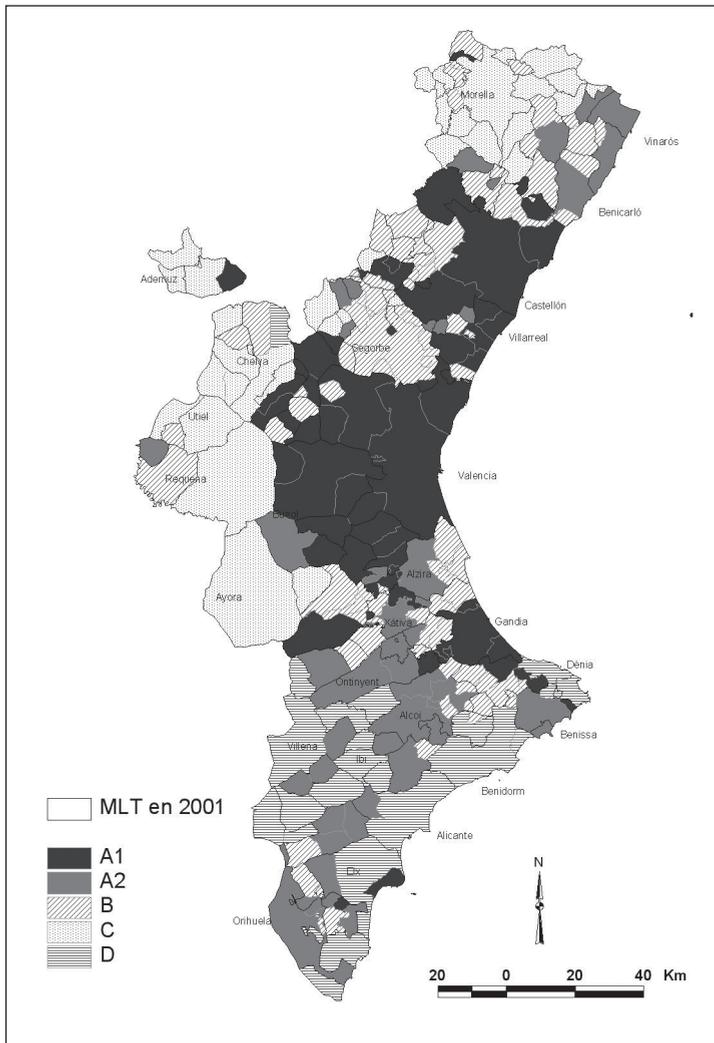
- a) MLT que reducen significativamente sus niveles de autonomía en un contexto de fuerte crecimiento del número de empleos y de ocupados, dando lugar en 2001 a áreas funcionales más amplias. Los niveles de autonomía de los que parten en 1991 suelen ser relativamente bajos, encontrándose dos situaciones:
 - a.1) MLT con índices reducidos tanto en autonomía de oferta como en autonomía de demanda, lo que indica la existencia de flujos cruzados y una tendencia a la interrelación funcional con las áreas próximas.
 - a.2) MLT en donde los índices de autonomía de demanda son más bajos que los índices de autonomía de oferta, lo que indica la existencia de una importante oferta de puestos de trabajo y capacidad para atraer flujos de trabajadores de las áreas próximas.

En el primer caso, se trata en general de MLT ubicados en un entorno urbano o metropolitano que mantienen estrechas relaciones de carácter no polarizado con los MLT circundantes. El ejemplo más claro es el de las áreas que en 1991 constituían los MLT de Valencia, Sagunt, Benaguassil, Real de Montroi, y Llombai, que pasan a formar un único mercado en 2001; pero también los de Buñol, Torís y Sieteaguas; Castellón, Cabanes y Onda; y Vila-real, Borriana, Xilxes y Vall d'Uixó; todos ellos fusionados entre sí en 2001.

En el segundo caso, se trata de estructuras urbanas más polarizadas en las que el MLT descrito constituye la principal, y más dinámica, aglomeración de empleos del territorio circundante. Cuando, como ocurre frecuentemente, se encuentran próximos a MLT menos dinámicos (del tipo b, que describimos a continuación), la tendencia observada es a absorberlos, pasando a constituir un único mercado de mayor tamaño y con niveles de autonomía mayores. Es el caso de los MLT de 1991 de Alzira, Novelda, Xàtiva, Alcalá de Xivert, Benicarló, Alcoi, Xixona, Orihuela, etc.

- b) MLT que reducen significativamente sus niveles de autonomía de oferta y de demanda en un contexto de estancamiento o retroceso del número de empleos y ocupados. Suelen partir de situaciones en que la autonomía de oferta es más reducida que la autonomía de demanda, identificándose así como zonas con déficit de empleos y un predominio de las salidas sobre las entradas. Al encontrarse próximos a zonas más dinámicas en cuanto al crecimiento del empleo (tipo a), pasan a formar parte de ellas, desapareciendo como mercados autónomos entre 1991 y 2001. Es el caso de Corbera, Llaurí, Favara, Sueca y Cullera, que pasan a formar parte del MLT de Alzira; de Casinos, Chera y Chulilla en Valencia; de Artana y de Almenara en Vila-real; de Lucena, Benloch y Serra Engarcerán en Castellón; de los MLT municipales de la Montaña alicantina que pasan a formar parte de las áreas de Denia y Alcoi, etc.
- c) MLT que apenas reducen sus niveles de autonomía pese a experimentar pérdidas de empleos y reducción en el número de ocupados. Son áreas, mayoritariamente de carácter municipal, que parten de niveles de autonomía de oferta y demanda elevados, y que, al encontrarse relativamente alejadas de los mercados de trabajo más

Figura 8
TIPOLOGÍA DE COMPORTAMIENTOS DE LOS MLT EN 1991-2001



dinámicos, se mantienen con la misma estructura entre 1991 y 2001. Se localizan preferentemente en el interior de las provincias de Castellón y Valencia: MLT de Ares, Vilafranca, Pobla de Benifassá, El Toro, Ademuz, Chelva, Sinarcas, Ayora, Bicorp, y —en este caso con un ligero crecimiento del empleo— Requena, Utiel, etc.

- d) MLT que apenas modifican sus niveles de autonomía de oferta y demanda a pesar de experimentar un fuerte crecimiento del empleo y de los ocupados. En su mayor parte se localizan en la provincia de Alicante, tanto en el litoral (Benidorm, Alacant, Elx,

Torreveija) como en el interior (Elda, Monòver, Villena, Pinós, etc). Se trata de MLT que partían de niveles de autonomía muy elevados y que, pese a haberlos reducido ligeramente, siguen manteniendo un modelo territorial poco articulado, relacionado con la abundancia de ciudades de tamaño mediano especializadas subsectorialmente y con un crecimiento del empleo bastante homogéneo territorialmente.

El resultado es, como vemos en el mapa, que la mayor parte de la región aparece articulada por una serie de MLT urbanos complejos, de estructura reticular, que se han ampliado hacia el interior incorporando los MLT próximos gracias a las mejoras en las comunicaciones experimentadas en la región desde la década de 1980. En el sur, por el contrario, la estructura territorial se modifica más lentamente, manteniéndose en general estables los MLT existentes en 1991.

¿Cuál es la evolución previsible en los próximos años? La comparación de las figuras 6 y 7 nos indica que los mayores avances en la ampliación de los MLT urbanos entre 1991 y 2001 se han producido sobre las zonas «débiles», que ya mostraban tasas de autonomía relativamente reducidas en 1991. En particular, es perfectamente observable la corona de MLT de bajos índices de autonomía que rodea el MLT de Valencia y que en 2001 han pasado a formar parte de él.

El mapa 7, que muestra la situación en 2001, nos permite establecer algunas hipótesis sobre la evolución futura. De mantenerse las actuales tendencias territoriales en la localización de empleos y residencias, es de esperar que las áreas con bajo nivel de autonomía y buena dinámica de crecimiento del empleo que rodean el MLT de Valencia (Buñol, Llombai, Chulilla, Chera...) incrementen su relación con ésta, incorporándose, en los casos en que la accesibilidad por carretera lo permita, al MLT de la capital. Lo mismo es previsible que ocurra en el caso de los MLT de Segorbe y Vilareal, en este último caso respecto a Castellón, mientras que la incorporación de los pequeños MLT del interior castellanense estará probablemente en función de las mejoras de accesibilidad por carretera. Por el contrario, en el extremo meridional de la región, sólo en torno al MLT de Orihuela y, quizás, en el área de Novelda-Pinós-Monóver existen ciertas perspectivas de que se evolucione hacia una articulación territorial más compleja.

En todo caso, hay dos factores que pueden intervenir de forma decisiva en la consolidación o no de este escenario: la evolución de las comunicaciones, que condiciona la ampliación hacia el interior de los MLT de Valencia y Castellón, y el impacto que pueda tener la crisis de los sectores industriales tradicionales en la movilidad de la población ocupada del área alicantina.

V. CONCLUSIONES

El objetivo de este trabajo es el análisis de los flujos residencia-trabajo y de las relaciones que se establecen entre esta variable y los factores que la explican. Se trata de una primera aproximación en la que este objetivo se aborda mediante el estudio de un caso, la Comunidad Valenciana, en los años 1991 y 2001. El estudio de caso se justifica por dos circunstancias. En primer lugar, la ausencia de datos procedentes del Censo de Población de 1991 hace imposible un análisis similar para toda España. En segundo lugar, el estudio de un territorio más acotado, que se caracteriza por una gran riqueza de tipologías urbanas y de organización territorial, resulta muy ilustrativo porque permite introducir elementos cualitativos que pue-

den mejorar nuestra comprensión del fenómeno analizado, complementar así otros análisis más frecuentes, y establecer tipologías que pueden resultar de gran utilidad en análisis cuantitativos más ambiciosos.

El trabajo se desarrolla en dos niveles territoriales distintos: el municipal y el de los *mercados locales de trabajo* (MLT). Los MLT son regiones funcionales relativamente autónomas y cohesionadas internamente en relación con la movilidad residencia-trabajo, están formadas por áreas contiguas entre sí y cubren de forma exhaustiva la totalidad del territorio (y no sólo las áreas urbanizadas) sin solapamientos entre ellos. La definición de MLT permite superar las limitaciones asociadas al uso de las demarcaciones de tipo administrativo que se ven desbordadas por las relaciones económicas y sociales en un grado cada vez mayor. En España, a diferencia de lo que ocurre en otros países de la OCDE, no existe una delimitación oficial de MLT. Para este trabajo se ha aplicado una variación (Casado, 2000) del método propuesto por Coombes *et al.* (1986) y ONS (1998) para la delimitación de las *Travel-to-Work Areas* británicas, uno de los de más larga tradición y amplia aplicación internacional.

Los resultados obtenidos en ambos ámbitos ponen de manifiesto una firme tendencia al aumento de la movilidad que se manifiesta en una notable reducción del grado de autonomía de municipios; es decir, en una caída en el porcentaje de ocupados que trabajan dentro de los límites de su municipio de residencia y/o un descenso en el porcentaje de puestos de trabajo locales ocupados por residentes. Entre 1991 y 2001 se ha producido una evolución tendente hacia la consolidación de un modelo de ciudad más difusa, con una estructura menos polarizada y más reticular, que predomina especialmente en la mitad septentrional de la región, en el entorno de las áreas urbano-metropolitanas de Valencia y Castellón, y en el traspás de las áreas turísticas de la Marina alicantina. En términos de especialización sectorial la movilidad es relativamente baja en zonas rurales del interior de las provincias de Castellón y Valencia, pero también en las comarcas industriales de la provincia de Alicante, en las que se concentran municipios muy especializados en diversos subsectores. Por el contrario, la movilidad es mucho más alta, como cabía esperar, en las zonas de influencia de las áreas urbanas más relevantes, donde el sector terciario tiene una importancia relativa sustancialmente mayor. Los MLT delimitados con los datos de 2001 son menos numerosos y, por tanto, de mayor tamaño medio, que los correspondientes a 1991, tanto en número de municipios como en población ocupada y puestos de trabajo localizados. Entre las pautas observadas destaca la caída notable del porcentaje de MLT formados por un solo municipio y un crecimiento mayor en los MLT que ya tenían un tamaño más grande.

El análisis de las características que en 2001 tendrían los MLT delimitados usando las cifras de 1991, y la comparación de éstos con los MLT de 2001 permite profundizar en la comprensión territorial de la evolución de la movilidad y el análisis de los fenómenos que la explican (variación en el número de ocupados residentes, variación en el número de puestos de trabajo localizados, mejoras en las infraestructuras de transporte, entre otros) mediante la elaboración de una tipología que distingue entre: (a) MLT que se fusionan «horizontalmente» tras experimentar descensos en la autonomía en un marco de aumento de ocupados y puestos de trabajo –entre los que se incluyen tanto zonas con fuertes relaciones cruzadas que se manifiestan en bajas autonomías de oferta y demanda como otras caracterizadas por entradas netas de ocupados (b) MLT que se fusionan «jerárquicamente» tras experimentar descensos en la autonomía acompañados por un estancamiento en el número de empleos y ocupados –suele

tratarse de zonas emisoras netas de ocupados que se unen a otras más dinámicas (c) MLT en los que la autonomía se mantiene estable pero cae el volumen de ocupados y empleos –básicamente pequeños MLT formados por un municipio que partían de altos niveles de autonomía, y que continúan siendo independientes y (d) MLT donde la autonomía se mantiene en niveles similares en 1991 y 2001 pero en los que aumentan tanto la cifra de ocupados como de puestos de trabajo –se trata de MLT centrados en ciudades de tamaño intermedio, con una estructura productiva muy especializada y que definen un territorio poco articulado.

Se observa, especialmente en los dos primeros casos, un enlazamiento de flujos que incluye tanto relaciones dominadas por la jerarquía como otras establecidas entre iguales y se producen tanto entre los MLT (que, por definición, son entidades relativamente aisladas unas de otras) como en el interior de las mismos, donde los vínculos se hacen más complejos a medida que los tradicionales flujos pendulares *periferia-centro* pierden relevancia y aumenta la de los flujos *periferia-periferia* e incluso, en ciertos sectores y ocupaciones, *centro-periferia* (el denominado «reverse commuting»).

En cuanto a las pautas de evolución en el futuro, aspectos como la feminización de la mano de obra, o la evolución de la relevancia relativa del trabajo a tiempo parcial, así como cambios en las rentas medias y el nivel educativo de los ocupados, y la generalización de los hogares en los que conviven varios ocupados serán, entre otros factores, determinantes. Desde un punto de vista agregado, si continúan las pautas espaciales de variación residencial y de ubicación de las actividades económicas, cabe esperar la ampliación de algunos MLT que ya tienen un tamaño elevado, como los centrados en los municipios de Valencia y Castellón. Estos MLT podrían crecer mediante la incorporación de mercados ahora independientes que no necesariamente aportarían trabajadores en términos netos al agregado, sino que en algunos casos podrían integrarse como centros de empleo periféricos, tal y como ha ocurrido en el pasado. En cualquier caso, esta evolución estará fuertemente condicionada por los cambios en las infraestructuras de transporte y comunicaciones (tanto por los nuevos desarrollos como por el deterioro y congestión de los ya existentes) así como por el cambio estructural que en estos momentos vive la economía de la Comunidad Valenciana y, obviamente, la evolución del ciclo económico.

Tanto la situación actual como la evolución previsible de la movilidad cotidiana despiertan numerosos interrogantes en materia de ordenación del territorio y de políticas públicas en relación con el mercado de trabajo, especialmente. A título ilustrativo, uno de los aspectos que concentra mayor atención en los últimos tiempos es la posible existencia de un proceso dinámico de polarización de los trabajadores en relación con la movilidad cotidiana que podría explicar los problemas de *empleabilidad* y precariedad laboral de ciertos grupos, y culminar en una situación análoga al desajuste espacial («spatial mismatch») tan estudiado en el mundo académico anglosajón; algo que puede relacionarse tanto con las características personales y profesionales de los ocupados/desocupados como con aspectos de carácter territorial de las zonas en las que se concentran. La falta de detalle en este aspecto es una de las limitaciones de este artículo, que se basa en el uso de datos agregados que dan a los resultados un carácter de *promedio*. Un estudio más pormenorizado, basado en la segmentación de la población ocupada total por sexo, edad, grupos de ocupaciones y sectores de actividad permitirá abordar con más profundidad esta cuestión así como otras relacionadas con la distribución territorial de la pérdida y ganancia de importancia relativa en términos de empleo y actividad económica que las diversas zonas están experimentando.

BIBLIOGRAFÍA

- BALL, R.M. (1980): «The Use and Definition of Travel-to-Work areas in Great Britain: Some Problems.» *Regional Studies* 14, págs. 125-39.
- BOSWORTH, D.; DAWKINS, P. y STROMBACK, T. (1996): *The Economics of the Labour Market*. Essex (Reino Unido), Longman.
- BURRIEL, E., SALOM, J. y DELIOS, E. (1998): Continuidad y cambio en las pautas territoriales del crecimiento demográfico valenciano. Análisis del periodo 1991-1996, *Cuadernos de Geografía*, nº 63, págs. 103-137.
- CASADO DÍAZ, J.M. (2000): Local Labour Market Areas in Spain: A Case Study, *Regional Studies*, vol. 34, nº 9, págs. 843-856.
- CASADO DÍAZ, J.M. (2001): Who are the commuters? A microdata analysis of travel-to-work, en F. Columbus (Ed.) *European Economic and Political Issues*. Nueva York, Nova Science Publishers, págs. 25-50.
- CASADO DÍAZ, J.M. y COOMBES, M.G. (2005): The Delineation of 21st Century Local Labour Market Areas (LLMAs). Proceedings of the 8th Nectar Conference, Las Palmas C.G.
- COOMBES, M.G.; GREEN, A.E. y OPENSHAW, S. (1986): An efficient algorithm to generate official statistical reporting areas: the case of the 1984 Travel-to-Work Areas revision in Britain, *Journal of the Operational Research Society*, nº 37, págs. 943-953.
- CRAMPTON, G.R. (1999): «Urban Labour Markets» en P. Cheshire y E.S. Mills (Ed.) *Handbook of Regional and Urban Economics Vol. 3 Applied Urban Economics*. Amsterdam, North-Holland, págs. 1499-1557.
- DEMATTEIS, G. (1995): *Progetto implicito*. Milán, Franco Angeli.
- EUROSTAT y COOMBES, M.G. (1992): *Étude sur les zones d'emploi*. Document E/LOC/20. Luxembourg, Office for Official Publications of the European Communities.
- FIELDING, A.J. (1992): «Counterurbanization in Western Europe», *Progress in Planning*, nº 17, págs. 1-52.
- INDOVINA, F. (1990): *La città diffusa*. Venecia, Instituto Universitario di Architettura di Venezia.
- INSEE (1998): *Les zonages: enjeux et méthodes*. París, INSEE Méthodes 83.
- ISTAT-IRPET (1989): *I mercati locali del lavoro in Italia*. Milán, Angeli, 1989.
- ISTAT-IRPET (1997): *I sistemi locali del lavoro in Italia*. Roma, ISTAT, 1997.
- ISTAT (2005): *I sistemi locali del lavoro 2001*. Disponible en <http://www.istat.it>.
- OECD (2002): *Redefining Territories. The Functional Regions*, París, OECD Publications.
- ONS (Office for National Statistics) (1998): *1991-based Travel-to-Work Areas*. London, Office for National Statistics.
- ROUWENDAL, J. (2004): Commuting Cost and Commuting Behavior: Some Aspects of the Economic Analysis of Home-Work Distances, Meeting of NECTAR's Cluster 4, Universidad de Alicante.
- SALOM, J. et al. (1996): «Análisis de la movilidad obligada por trabajo y estudio en la Comunidad Valenciana», en Instituto de Estadística: *Censos de Població i Habitatges. Monografies*, vol. II. Valencia, Generalitat Valenciana, págs. 71-66.

- SALOM, J.; ALBERTOS, J.M.; DELIOS, E. y PITARCH, M.D. (1997): Las áreas de mercado de trabajo local en la Comunidad Valenciana. Una propuesta de delimitación. *Estudios Territoriales*, vol. XXIX, nº 112, págs. 335-356.
- SMART, M.W. (1974): «Labour Market Areas: Uses and Definition». *Progress in Planning*, vol. 2, part 4, págs. 238-353.
- TOLBERT, C.M. y SIZER KILLIAN, M. (1996): US Commuting Zones and Labor Market Areas: 1990 Update, ERS Staff Paper AGES-9614, Rural Economy Division, Economic Research Service, US Department of Agriculture.
- VAN OMMEREN, J. y VAN DER STRAATEN, W. (2005): «Identification of ‘Wasteful Commuting’ using Search Theory». 8th NECTAR Conference, Las Palmas, 2-4 Junio 2005.