

JOAQUÍN SUSINO*
JOSÉ MANUEL CASADO**
JOSÉ MARÍA FERIA***

TRANSFORMACIONES SOCIALES Y TERRITORIALES EN EL INCREMENTO DE LA MOVILIDAD POR RAZÓN DE TRABAJO EN ANDALUCÍA

RESUMEN

Entre 1991 y 2001, tal como se deduce de la información de los censos de población de ambos años, se ha producido un importante incremento de la movilidad en Andalucía por razón de trabajo, especialmente de los desplazamientos entre municipios cercanos. Este trabajo indaga sobre los factores relacionados como causas, y también como consecuencias, con tal incremento. En primer lugar, los cambios en la estructura sectorial, ocupacional y socioeconómica de la población ocupada. En segundo lugar, la ampliación espacial de los mercados locales de trabajo. Y, en tercer lugar, la evolución de la organización espacial de la movilidad, especialmente de la movilidad metropolitana. La conclusión es que la mayoría de los factores considerados han contribuido al aumento de la movilidad. Sin embargo, las transformaciones de la organización y estructura del sistema urbano, aunque son consecuencia parcial de cambios en la estructura ocupacional y en los mercados locales de trabajo, son también su causa principal.

PALABRAS CLAVE: Movilidad, trabajo, cambios socioeconómicos, áreas metropolitanas, sistema urbano, Andalucía.

ABSTRACT

SOCIAL AND TERRITORIAL TRANSFORMATION DUE TO THE INCREASING OF LABOUR MOBILITY IN ANDALUSIA

According to 1991 and 2001 Census data, commuting has experienced an important growth in Andalusia, especially among neighbour municipalities. This paper explores the factors linked with that growth, both as causes and as consequences: changes in the composition of the working population in terms of sector of activity and socioeconomic groups, the spatial widening of local labour markets and the evolution of commuting spatial organization, particularly in metropolitan areas. Findings show that a majority of factors taken into account have a significant contribution to the expansion and intensification of commuting flows. Among these factors developments in the organization and structure of the urban system are identified as the main reasons for such commuting growth. However, these developments are also, to a certain degree, a result of changes in economic activities and socioeconomic structure, and in the associated local labour markets.

KEY WORDS: Mobility, labour, socioeconomic changes, metropolitan areas, urban system, Andalusia.

* Departamento de Sociología, Universidad de Granada. ** Departamento de Análisis Económico Aplicado, Universidad de Alicante. *** Departamento de Geografía, Historia y Filosofía, Universidad Pablo de Olavide.
Fecha de recepción: marzo 2007. Fecha de aceptación: abril 2007.

EL INCREMENTO DE LA MOVILIDAD ESPACIAL

La alta movilidad de la población constituye una característica de los modos de vida actuales. La modernidad es incomprensible sin las transformaciones en nuestra concepción, vivencia y uso del espacio y el tiempo que hacen posible el desarrollo de una economía capitalista (GIDDENS, 1993), que es la base sobre la que descansan los sistemas urbanos. La movilidad espacial de la población no es algo que se superpone a, o se deriva de, las características morfológicas y estructurales que definen la ciudad, ni una función más de los sistemas urbanos, pues ha llegado a adquirir tal importancia que puede entenderse la urbanización como aquel proceso a través del cual la movilidad llega a estructurar la vida cotidiana (REMY, VOYÉ, 1992).

En el desarrollo del fenómeno urbano adquiere un especial protagonismo, entre todas las formas de movilidad espacial de las personas, la movilidad cotidiana por razón de trabajo. Esto explica que se haya convertido en uno de los principales instrumentos para identificar, caracterizar y delimitar los sistemas urbanos, mediante conceptos como área metropolitana (FERIA, 2004) o áreas de cohesión (CASTANER, 1994; SALOM *et alia*, 1996). El objeto de este trabajo es analizar las relaciones entre transformaciones socioeconómicas y espaciales en los mercados de trabajo y la organización territorial del sistema urbano, tomando como base, a efectos empíricos, el caso de Andalucía, donde entre 1991 y 2001 se produjo un fuerte incremento de la movilidad por razón de trabajo de acuerdo con los censos de población de ambos años. Aunque probablemente algo parecido ocurrió en toda España, no tenemos datos para verificarlo, de ahí el interés de estudiar el caso andaluz, así como otros para los que sí hay datos, porque esto permite entender lo que, sin duda, es un fenómeno más general¹ (NEL-LO, PIQUÉ y LÓPEZ, 2002).

Al hablar de movilidad por razón de trabajo nos referimos a los desplazamientos cotidianos que realizan los ciudadanos para ir de su domicilio al trabajo, por lo que sólo conciernen a quienes desempeñan un trabajo u ocupación en la fecha de referencia de cada censo. Se trata de desplazamientos de carácter cotidiano en su inmensa mayoría, aunque las preguntas censales pueden incluir una pequeña parte de movimientos no cotidianos, para cuya depuración es necesario introducir filtros, tal como se ha hecho en 2001 pero no se hizo en 1991².

La movilidad ha aumentado, en primer lugar, porque el número de personas que, en términos absolutos, se desplaza para trabajar ha crecido; aun suponiendo que el porcentaje de los que trabajan en su propio domicilio haya aumentado³. Simplemente, constatamos que el número de ocupados aumentó considerablemente. En efecto, en 1991 culminaba un ciclo económico de expansión que ocupó la segunda mitad de la década de 1980, que no había logrado que el empleo y el paro se recuperasen totalmente de la profunda crisis anterior de más de un decenio de duración. Sin embargo, en 2001 se atravesaba un periodo de expansión que empezó hacia 1994, que se prolonga hasta la actualidad, y es

¹ En 2001 se incluyó en la parte común del cuestionario censal una batería de preguntas sobre la movilidad por razón de trabajo y estudios, pero no así en el de 1991. En esa fecha, sin embargo, algunas comunidades autónomas financiaron algunas preguntas en este sentido, como Andalucía, Cataluña y la Comunidad Valenciana.

² Hay personas que no se desplazan para ir a trabajar desde su residencia habitual, sino desde una residencia secundaria que puede estar muy lejos de la primera, lo que se contemplaba en las preguntas formuladas en 2001. Como en este artículo se trata de comparar la movilidad en 2001 en relación con 1991, se ha optado por no utilizar este filtro en los datos de 2001.

³ En 2001 era del 2,7%, pero no sabemos cuanto era en 1991. En 2001 la pregunta incluía como uno de los ítems "en el propio domicilio", pero no en 1991, donde la única opción a este respecto era "en el propio municipio".

Cuadro 1. Evolución de la movilidad cotidiana en Andalucía entre 1991 y 2001, por ámbitos del desplazamiento.

	1991	%	2001	%	variación
Mismo municipio	1.419.603	76,8	1.767.372	70,7	24,5
Otro municipio misma provincia	240.452	13,0	497.174	19,9	106,8
Otra provincia andaluza	31.286	1,7	63.097	2,5	101,7
Otra provincia española	24.273	1,3	33.079	1,3	36,3
Extranjero	4.326	0,2	8.827	0,4	104,0
Varios municipios	129.077	7,0	130.811	5,2	1,3
Total ocupados	1.849.017	100,0	2.500.360	100,0	35,2

Fuente: elaboración propia a partir de explotaciones específicas de los censos de población de 1991 y 2001 realizadas por el Instituto de Estadística de Andalucía

el de mayor creación de empleo de la historia económica del país. El número de activos aumentó entre 1991 y 2001, sobre todo por la incorporación de la mujer al mercado de trabajo, pues las activas pasaron de ser el 38% al 51% sobre el total de mujeres de 16 a 64 años. Paralelamente el porcentaje de parados disminuyó entre ambas fechas, del 29% al 23%. Además no sólo el paro era menor respecto a una población con mayor tasa de actividad, sino que la población en edad activa había aumentado en un 11%. Solamente por esta razón la movilidad se incrementa en términos absolutos.

Pero cuando hablamos de incremento de la movilidad es porque no sólo aumenta el número de los que se mueven, sino porque sus pautas de movilidad cambian, ya sea que las midamos en tiempo de desplazamiento o en distancia recorrida. En este trabajo nos centraremos en una dimensión que tiene especial relevancia desde el punto de vista de la organización del territorio y de los sistemas urbanos, la movilidad intermunicipal. En el cuadro 1 se clasifican los movimientos según el ámbito en que se producen los desplazamientos.

Lo que ha aumentado extraordinariamente es la movilidad intermunicipal, los movimientos que implican salir del propio municipio para ir a otro a trabajar. Tanto en términos absolutos, de 429.414 a 732.988, como relativos, pues han pasado del 23% al 29%.

La mayor parte de esa movilidad intermunicipal es a otros municipios de la misma provincia, aquella de la que se puede suponer que en la mayoría de los casos responde efectivamente a una movilidad cotidiana, desde la residencia al trabajo y viceversa. En segundo lugar se sitúa la que aparece en el cuadro 1 bajo la rúbrica de "varios municipios", que supone que no hay un lugar fijo de trabajo⁴, sino que éste se desarrolla en diversos municipios alternativamente o a la vez. Las otras formas de movilidad que tienen lugar entre dos municipios situados en provincias diferentes de la misma comunidad autónoma, entre dos municipios de diferentes comunidades o hacia otro país extranjero, no constituyen sin embargo, en su totalidad verdadera movilidad cotidiana, pues en dos de cada tres casos no tienen su origen en la residencia habitual, sino en otra vivienda secundaria⁵. No obstante, estos desplazamientos, aunque no sean cotidianos, también reflejan nuevos modos de vida

⁴ De hecho, la pregunta censal de 1991 formulaba esta opción como "sin lugar fijo de trabajo", lo que dio lugar a interpretaciones erróneas por parte de los propios sujetos y, posiblemente, de los agentes censales, sobreestimándose el número de ocupados con este tipo de movilidad en esa fecha (Feria, Susino, 1996).

⁵ Advuértase que esta movilidad puede ser cotidiana y de corta distancia, como la que afecta a más de un millar de habitantes de la Línea de la Frontera que se desplazan a Gibraltar, al extranjero. Pero en muchos otros casos corresponden a movimientos temporales o de temporada, como quienes se desplazan para tareas de recolección agrícola o para la campaña turística en la costa. En otros casos se deben al mantenimiento de dos residencias separadas, una familiar y otra laboral, donde se pasan alternativamente parte del tiempo, ya sea de la semana o del año.

y de relación con el espacio y, por tanto, de organización del territorio y del sistema urbano. En las páginas que siguen nos centraremos en la movilidad intermunicipal por razón de trabajo, que es la que tiene lugar entre municipios de la misma provincia y la que se dirige a varios municipios, pero sin desprestigiar las restantes, que también juegan un papel significativo en el tema aquí tratado. Genéricamente utilizaremos, por una cuestión de economía expositiva, el término movilidad, para referirnos a todas ellas, aunque cuando pueda haber lugar a confusión se adjetivará el concepto.

CAMBIOS ESTRUCTURALES EN LA POBLACIÓN OCUPADA

Por tanto, el primer hecho que explica este incremento en términos absolutos de la movilidad es que el número de ocupados aumentó en torno a un 35% entre 1991 y 2001. Ahora bien, esta conclusión debe ser matizada, porque si bien aumentó el número de ocupados, lo hizo en mayor medida el de mujeres que el de hombres, y la movilidad de los primeros es más elevada que la de mujeres, del 33% frente al 23%. La rápida incorporación de la mujer al mercado de trabajo se tradujo en mayor incremento del número de mujeres ocupadas, tanto en términos relativos, 68% frente al 23%, como también absolutos. Todo ello, según las cifras censales que, como se sabe, no constituyen la mejor fuente para analizar el mercado de trabajo.

Pero las pautas de movilidad de los ocupados presentan grandes diferencias de unas categorías a otras, no sólo por sexos. Durante el periodo analizado ha cambiado la estructura de la población ocupada, de forma que algunas categorías ocupacionales caracterizadas por una fuerte movilidad ganan peso en el conjunto, mientras que otras lo pierden. En este apartado analizaremos esta cuestión fijándonos en las categorías más representativas y que en mayor medida pueden contribuir a explicar el incremento de la movilidad intermunicipal. Lo que sigue es una presentación muy resumida de los análisis realizados, tanto para este fin específico, como en el marco de otro trabajo más amplio (FERIA Y SUSINO (coord.), 2005).

En el cuadro 2 se recogen las pautas de movilidad de distintas clasificaciones de los ocupados, según condición socioeconómica, rama de actividad y situación profesional en 2001, pero también cómo han evolucionado los efectivos de tales grupos en relación con 1991, para lo que encontramos algunas dificultades metodológicas. No se recogen datos por ocupación, aunque se han analizado las 66 categorías de la clasificación nacional de ocupaciones a dos dígitos⁶. Las categorías que tienen menos peso en el conjunto de ocupados aparecen agrupadas, porque cada una de ellas no puede explicar sino una muy pequeña parte de los cambios ocurridos. Además, para llegar a una cierta masa "crítica" se han agrupado categorías con pautas de movilidad parecidas.

En este cuadro destacan por su baja movilidad, pues presentan altas proporciones de personas que trabajan en el propio municipio de residencia, los empresarios y los ocu-

⁶ La disponibilidad de datos del censo de 1991 es mucho más limitada que la del censo de 2001, además las clasificaciones han cambiado: muy ligeramente la condición socioeconómica y la situación profesional, considerablemente la rama de actividad, pero se puede proceder a agrupar categorías para hacerlas comparables; sin embargo, la ocupación de 2001 no es comparable a la profesión de 1991, por lo que no conocemos su variación relativa entre ambas fechas. Para analizar las pautas de movilidad de las ocupaciones se realizó un análisis de conglomerados para agruparlas en categorías homogéneas desde el punto de vista de la movilidad (FERIA Y SUSINO coords., 2005).

Cuadro 2. Movilidad en Andalucía en 2001, por categorías ocupacionales.

	Variación 1991-2001	Peso relativo	Mismo municipio	Misma provincia	Fuera provincia	Varios municipios
Total de ocupados	35,3	100,0	70,7	19,9	4,2	5,2
Condición socioeconómica						
Empresarios del sector agrario	-2,1	2,4	86,7	9,4	1,0	2,9
Otros trabajadores del sector agrario	-4,2	9,3	79,3	13,6	3,9	3,2
Empresarios no agrarios, con o sin empleados	32,1	14,0	78,0	10,4	135	10,3

padados en la agricultura. Esto se advierte atendiendo a cualquiera de las tres clasificaciones: condición socioeconómica, situación profesional y rama de actividad. Destacan especialmente los empresarios agrarios, pero si los no agrarios presentan valores más bajos es debido al peso que entre ellos tienen algunas ocupaciones con una movilidad muy característica (especialmente hacia varios municipios), que son los representantes del comercio, los transportistas y los trabajadores de acabados de la construcción (como pintores), que representan conjuntamente cerca de un 25% de todos los empresarios no agrarios.

Por su alta movilidad intermunicipal destacan, en primer lugar, los directivos, profesionales y técnicos, especialmente en la misma provincia y fuera de la provincia. Además, si en estos mismos ámbitos la movilidad de los ocupados en la sanidad y, sobre todo, en la educación es alta, en buena medida se debe al peso que en estos sectores tienen los profesionales y técnicos, un 40% en el primer caso y un 80% en la educación. En segundo lugar, destaca la alta movilidad de los ocupados en la construcción, sobre todo en varios municipios y fuera de la provincia de residencia, lo que afecta a casi todos los activos del sector cualquiera que sea su ocupación y su situación profesional. Si la categoría socioeconómica de los operarios cualificados y especializados de establecimientos no agrarios presenta una alta movilidad es debido a los peones de la construcción, que representan más del 60% de este grupo. Por último, el sector de los transportes y comunicaciones también presenta una alta movilidad, pero en este caso no es debido a la actividad en sí, sino a las ocupaciones de conductores, maquinistas, etc. que son mayoritarias en el sector, cuyo trabajo se desarrolla con frecuencia en varios municipios.

Llaman la atención algunas otras categorías recogidas en el cuadro 2. La alta movilidad entre municipios de la misma provincia de los ocupados en la industria del metal se debe, muy probablemente a la ubicación de las grandes fábricas del sector del automóvil y de la metalurgia, que suelen reclutar a sus trabajadores en ámbitos geográficos mucho más amplios que el municipio donde se localizan. La alta movilidad de la categoría residual de otra condición socioeconómica se debe a la presencia de los profesionales de las fuerzas armadas, pues sólo un 39% trabajan en el mismo municipio en que residen; pero si no ha sido destacada es porque esta categoría no llega a representar un 1% de la población ocupada, por lo que su incidencia en el conjunto de la movilidad es reducida, a pesar de lo excepcional de sus pautas de movilidad. Respecto a las diferencias entre asalariados fijos y eventuales, aparentemente la movilidad de los fijos es mayor dentro de la misma provincia y la de los eventuales, más alta fuera de la provincia. Pero esta no es una pauta general en todas las categorías socioeconómicas, pues si analizamos la movilidad cruzando ambas variables, en unas ocasiones la movilidad de los fijos es mayor y en otras menor.

De todo lo anterior se deduce que hay tres elementos básicos que explican las pautas de movilidad que, ordenados por orden creciente de importancia, son los siguientes:

- Un componente ocupacional da cuenta de la mayor movilidad de ciertos grupos, como son los representantes de comercio o los transportistas. Se trata de un componente muy específico, derivado de las condiciones y necesidades del ejercicio de tales ocupaciones, por lo que parece menos relevante en términos de la organización del territorio.
- Un componente sectorial, de actividad, da cuenta de la movilidad ligada a ciertas actividades, entre las que la más importante es la construcción. Esta registró un incremento del número de ocupados por encima de la media, si bien menor que en algunos sectores de los servicios. Si las pautas de movilidad de los trabajadores de la construcción hubiesen permanecido estables, en términos relativos, entre 1991 y 2001, el mero hecho de que ganasen peso en el sistema económico explicaría parte del aumento de la movilidad intermunicipal por encima de la media del número de ocupados, pues el 41% de los ocupados del sector trabajan fuera del propio municipio de residencia.
- Un componente más genérico, que podemos asociar a la clase social, da cuenta de las diferentes pautas de movilidad de empresarios, por un lado, y directivos, profesionales y técnicos, por otro. Su importancia radica en que en estos casos las pautas de movilidad no parecen responder a una necesidad funcional de la ocupación -como entre los representantes del comercio o los transportistas- o de la actividad -como en la construcción-, sino que se vincula a determinantes sociales más generales, a modos y estilos de vida, pero también a subculturas de clase, formas de representación del mundo, que inciden en los comportamientos espaciales. A este respecto encontramos dos pautas de movilidad opuestas. Por un lado, el mayor apego al espacio inmediato de la residencia se da entre las clases patrimoniales, las propietarias de sus propios medios de producción. Algo que se da en mayor medida entre los autónomos, los que no emplean personal, que entre los empresarios que emplean asalariados, si descontamos los efectos de ciertas ocupaciones, y también más en las clases rurales agrarias que en las urbanas no agrarias. Este grupo ha perdido peso en el conjunto de los ocupados, especialmente los empresarios agrarios y, en menor medida, los autónomos no agrarios. Por otro lado, la mayor movilidad se da en directivos, profesionales y técnicos, especialmente en las distancias más cortas, es decir dentro de la misma provincia, que es la más importante a nuestros efectos. Este grupo ha crecido casi 2,3 veces más que el conjunto de ocupados y representaban en 2001 un 17% del total. Si sus pautas de movilidad hubiesen permanecido estables en términos relativos, este cambio ya supondría una aportación importante al incremento de la movilidad intermunicipal total.

Desgraciadamente no contamos con la distribución por ámbitos de la movilidad de las diferentes categorías socio-ocupacionales según el censo de 1991, por lo que no podemos analizar como han evolucionado las pautas de movilidad de estos grupos. Nos limitamos a constatar que, aun si tales pautas fuesen las mismas en las fechas de los dos censos, los cambios en el peso que tienen en el conjunto de los ocupados ya tendrían efectos sobre la organización territorial.

Pero no basta analizar el cambio absoluto de la movilidad, ni el aumento que puede deberse a cambios estructurales de la población ocupada. Ambas transformaciones tie-

nen efectos espaciales y aparecen estrechamente vinculadas a otros cambios en el territorio. Por una parte, porque los mercados de trabajo tienen una dimensión espacial; por otra, porque el sistema urbano se estructura jerárquicamente, y en ello desempeña un papel fundamental, la movilidad aquí tratada.

LA EXPANSIÓN ESPACIAL DE LOS MERCADOS LOCALES DE TRABAJO

La constatación de que los ámbitos de análisis de los fenómenos sociales y económicos exceden con frecuencia las delimitaciones administrativas locales ha llevado desde hace décadas a las administraciones públicas de numerosos países desarrollados a la elaboración de procedimientos que permitan identificar ámbitos territoriales útiles para el análisis de este tipo de cuestiones, así como para el diseño, implantación y seguimiento de políticas públicas. Uno de los métodos consiste en la delimitación de mapas de mercados locales de trabajo; un tipo de área funcional que cubre de forma exhaustiva el territorio, e incorpora no solo áreas densamente urbanizadas como las metropolitanas, sino áreas urbanas de menor entidad y zonas de predominio rural. El objetivo es identificar los ámbitos en los que se entrecruzan las ofertas y demandas de trabajo, y la mayor parte de los métodos utilizados se basan en la idea de lograr delimitar mercados relativamente autónomos los unos de los otros que, por otro lado, estén cohesionados desde el punto de vista interno, en lo que se refiere a los flujos residencia-trabajo, que es la variable básica a partir de la cual se efectúa el análisis.

El método que se ha empleado en este trabajo para la delimitación de los mercados locales de trabajo andaluces (CASADO-DÍAZ, 2000) es una adaptación del procedimiento oficial utilizado en el Reino Unido para la identificación de las denominadas *travel-to-work areas* (COOMBES *et al.*, 1986). Dicho procedimiento consta de diversas fases a lo largo de las cuales los municipios andaluces han sido agregados en función de los flujos residencia-trabajo existentes entre ellos, hasta dar lugar a unas áreas entre las cuales los intercambios cotidianos de trabajadores son muy poco frecuentes. El umbral ha sido fijado en el 75%, de tal manera que los mercados locales de trabajo se caracterizan porque la proporción de puestos de trabajo que son ocupados por trabajadores residentes en el área (la denominada autonomía de demanda) es de al menos el 75% y, simultáneamente, la proporción de ocupados residentes que trabajan dentro de los límites del mercado local de trabajo (la denominada autonomía de oferta) es también de al menos el 75%. Entre las características fundamentales del método están la ausencia de solapamientos entre los mercados delimitados y el requisito de cubrir de manera exhaustiva el territorio analizado⁷.

El análisis efectuado muestra que el número total de mercados locales de trabajo andaluces se redujo de manera notable entre 1991 y 2001, de 373 a 230 (cuadro 3), lo que refleja el considerable incremento de la interacción entre los municipios andaluces a lo largo de dicha década, que hace más difícil la identificación de ámbitos territoria-

⁷ Para este análisis se ha decidido prescindir de la introducción de un tamaño mínimo (que suele fijarse en relación con el número de ocupados residentes) con el fin de centrar la atención en la realidad funcional y territorial de los mercados de trabajo, sin incorporar restricciones adicionales que podrían sesgar el resultado, pero que son imprescindibles cuando se usan para fines estadísticos o de articulación de políticas públicas, dado que una dimensión mínima resulta necesaria en este caso (OCDE, 2002). En ese mismo sentido, tampoco se han introducido restricciones relativas a la coherencia espacial de los ámbitos delimitados o al respeto de los límites provinciales.

Cuadro 3. Evolución de los mercados locales de trabajo entre 1991 y 2001, según número de municipios y tipos de zonas.

Número de municipios	1991			2001		
	Urbano-metropolitanas	No metropolitanas	Total de mercados	Urbano-metropolitanas	No metropolitanas	Total de mercados
1	8	263	271		118	118
2	6	48	54	3	36	39
3	2	14	16		19	19
4	3	7	10	2	16	18
5	1	4	5	1	2	3
6 a 10	1	8	9	4	16	20
11 a 20	3	1	4	4	5	9
21 y más	4		4	3	1	4
Total	28	345	373	17	213	230

Fuente: elaboración propia a partir de explotaciones específicas de los censos de población de 1991 y 2001 realizadas por el Instituto de Estadística de Andalucía

les autónomos en términos de movilidad residencia-trabajo. Esta mayor articulación se tradujo en un descenso en el número de mercados, que fue especialmente acusado entre los mercados formados por un único municipio, que pasaron de 271 a 118 entre 1991 y 2001.

En el cuadro 3 se clasifican los mercados de trabajo según se sitúen en zonas urbanas metropolitanas, delimitadas con arreglo a los criterios que se especifican en el epígrafe siguiente con datos de 2001⁸, o fuera de tales zonas. La reducción en el número de mercados locales de trabajo se produce tanto en unas como en otras zonas, aproximadamente en la misma proporción. Llama la atención que 8 municipios que en 1991 conservaban un alto grado de autonomía han visto como sus mercados de trabajo eran absorbidos por el desarrollo metropolitano; no obstante aunque definimos 8 áreas metropolitanas en 2001 aun se distinguían 17 mercados distintos en su interior, algo propio de las áreas no centralizadas, como Málaga-Marbella (con 4 mercados), Almería-El Ejido (con 3), Bahía de Cádiz (con 3) y Bahía de Algeciras (con 2). Las mayores reducciones en el número de mercados locales de trabajo se dieron en torno al área de Córdoba, en proceso de formación (pasaron de 6 mercados a 1), y en Almería-El Ejido (de 6 a 3). Sin embargo, también en otras áreas se desdoblaron algunos mercados de trabajo, como en la Bahía de Algeciras, debido a la capacidad de La Línea de la Concepción para articular un mercado autónomo en torno suyo en 2001.

En las zonas no metropolitanas aparece un buen número de mercados que agrupan a 6 y más municipios, lo que está relacionado con la consolidación y emergencia de la red de ciudades medias de la región, como se analiza más adelante. Incluso aparece un caso, el de Guadix, que comprende un total de 27 municipios, lo que debe interpretarse no solo como indicador de la consolidación de las funciones urbanas de esta ciudad, sino como consecuencia de la debilidad de las estructuras económicas y de empleo de los municipios que la rodean. Un hecho que, por otra parte, está muy extendido en las zonas rurales económicamente menos dinámicas.

⁸ Se han considerado mercados urbano-metropolitanos todos aquellos que tienen el foco en uno de los municipios incluidos en la delimitación de las zonas metropolitanas de 2001. Dicho criterio se ha aplicado tanto a los mercados de ese año como a los de 1991.

Cuadro 4. Características medias de los mercados locales de trabajo en 1991 y 2001.

	MLT	Número de municipios	Autonomía de oferta	Autonomía de demanda	Autonomía mínima	Empleos	Ocupados residentes
1991							
Urbano-metropolitanas	28	246	87,6	89,6	86,2	38.596	37.906
No metropolitanas	345	520	86,0	91,5	85,4	1.770	1.826
Total	373	766	86,1	91,3	85,4	4.534	4.534
1991 con datos de 2001							
Urbana-metropolitanas	28	245	78,8	84,2	76,5	57.942	56.929
No metropolitana	345	520	76,9	84,2	75,6	2.407	2.482
Total	373	765	77,1	84,2	75,7	6.575	6.569
2001							
Urbano-metropolitanas	17	251	87,6	86,4	85,0	98.272	97.101
No metropolitanas	213	519	84,0	88,1	83,0	3.699	3.792
Total	230	770	84,3	87,9	83,1	10.689	10.689

Notas: autonomía de oferta: porcentaje de ocupados residentes en el MLT que trabajan dentro de los límites del mismo; autonomía de demanda: porcentaje de puestos de trabajo ocupados por trabajadores residentes en el MLT; autonomía mínima: valor mínimo de los dos anteriores (debe ser superior al 75% para que un MLT pueda ser considerado como tal). Entre 1991 y 2001 desaparece un municipio y se crean otros cinco que no han sido tenidos en cuenta en el análisis de los mercados de 1991 con datos de 2001

Fuente: elaboración propia a partir de explotaciones específicas de los censos de población de 1991 y 2001 realizadas por el IEA

El tamaño medio de los mercados pasó de 4.534 a 10.689 ocupados residentes, lo que se debió no tanto al crecimiento demográfico y en la ocupación, pues los mercados delimitados en 1991 tenían en 2001 un tamaño de 6.575 ocupados, como al aumento en el promedio de municipios por mercado (cuadro 4). Tanto en términos de población como de ampliación de los mercados, el incremento del tamaño medio fue mayor en las zonas metropolitanas, aunque fuera de éstas el aumento también fue importante.

Si disminuyó el número de mercados locales de trabajo es porque se redujeron tanto la autonomía de oferta como la autonomía de demanda, pero el grueso de los mercados locales de trabajo de 1991 que incumplen en 2001 los criterios establecidos, lo hacen debido a que el porcentaje de ocupados que trabaja "*alocalmente*" (la denominada autonomía de oferta) ha caído por debajo del umbral permitido, el 75%. Lo que quiere decir que la relación entre trabajadores y puestos de trabajo ha ido descendiendo hasta llegar a una situación en la que más del 25% de los ocupados que en ellos residen se desplazan fuera de su mercado de origen para trabajar. Si la media de la autonomía mínima de los mercados de 1991 se situaba en 2001 en torno al 76% es porque en muchos de ellos había caído muy por debajo de esta cantidad. Así, en un total de 28 mercados de trabajo la autonomía de oferta cayó por debajo del 60%, lo que quiere decir que más del 40% de los ocupados residentes en tales áreas salían a trabajar a otras zonas; y en otros 69 cayó por debajo del 70%.

Por otra parte, la disminución en el número de mercados locales de trabajo, a pesar de ser muy generalizada, no se distribuyó de manera homogénea en todo el territorio andaluz. Fue mayor en la zona más oriental de la región, en las provincias de Almería y Granada (figuras 1 y 2), que se caracterizan por tener muchos municipios de pequeño tamaño, donde el número de mercados se redujo aproximadamente a la mitad.

Por tanto, los mercados locales de trabajo se redujeron en número, de tal forma que ampliaron su tamaño, abarcando así, como promedio, a un mayor número de municipios. Esto ocurrió tanto en las zonas metropolitanas y en torno a los mayores focos de actividad económica, como en las zonas menos urbanizadas. Lo que refleja una progresiva

complejidad de la organización territorial de los mercados de trabajo y una mayor articulación intermunicipal.

LA EVOLUCIÓN EN LAS CONDICIONES GENERALES DE ORGANIZACIÓN ESPACIAL DE LA MOVILIDAD

Las evidencias aportadas en relación a los sustanciales incrementos de la movilidad residencia-trabajo en la región tienen su correlato en las condiciones de intensidad y organización espacial de la misma. Este aspecto, además, nos conduce a otra dimensión, cual es la de las nuevas características de organización del sistema urbano, de la que el mencionado incremento de la movilidad es a la vez causa y consecuencia. El análisis conjunto de ambas dimensiones incluye dos planos diferenciados. De una parte, el de las condiciones generales de organización espacial de la movilidad en la región, con especial atención a los procesos dominantes de organizaciones centralizadas, y de otra parte, las pautas de organización y estructura de la movilidad metropolitana, en la medida en que ésta concentra la porción mayoritaria de la movilidad regional.

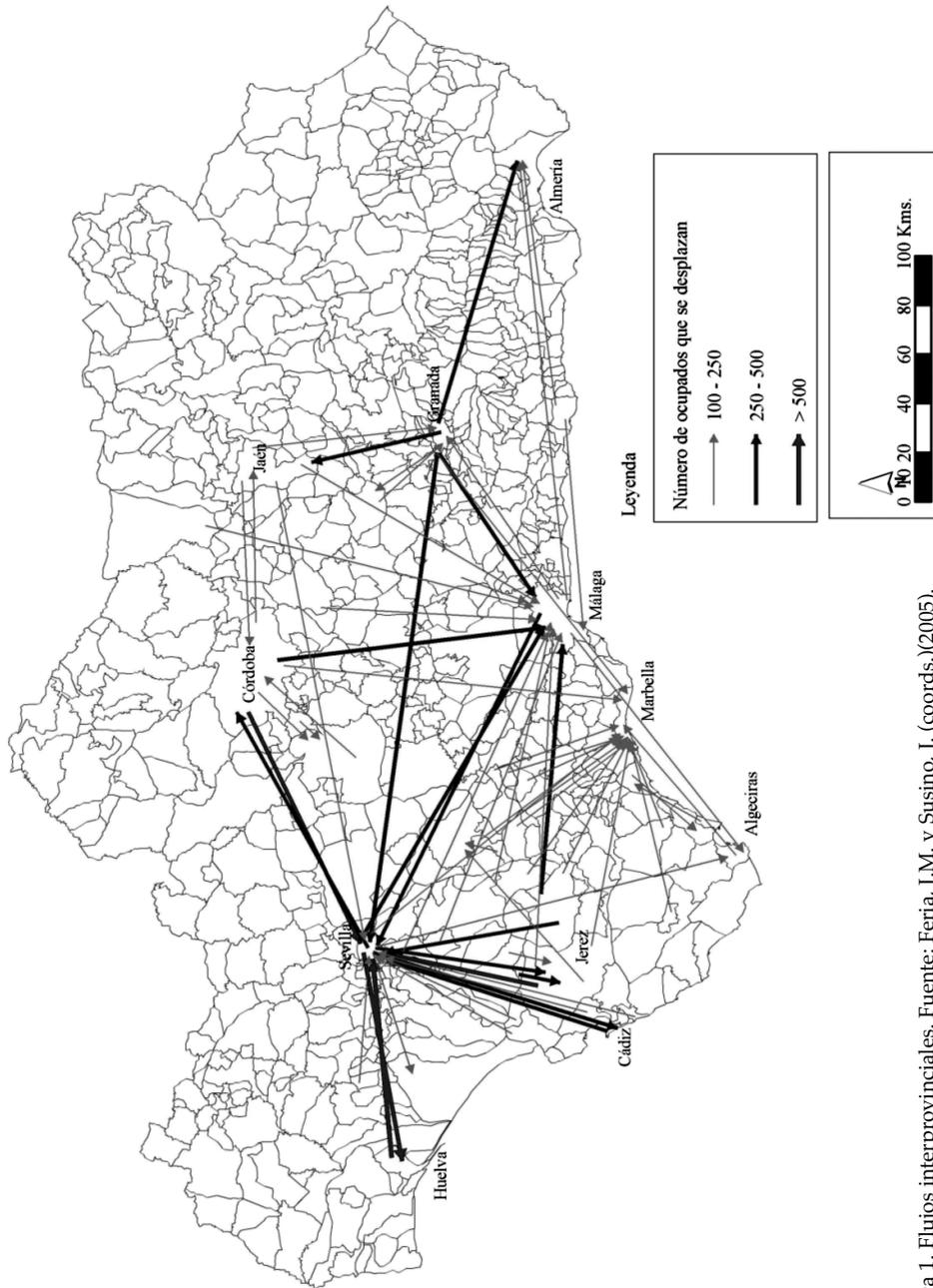
La evolución de la organización espacial de la movilidad en Andalucía entre 1991 y 2001 muestra, al menos, tres hechos relevantes: el notable incremento de la movilidad de larga distancia; el surgimiento de un grupo consolidado de ciudades intermedias como focos de movilidad residencia-trabajo; y la ampliación e intensificación de la capacidad articuladora de las grandes ciudades andaluzas.

Respecto a la primera cuestión, los datos son bastante elocuentes. Si tomamos como referencia los flujos de movilidad interprovinciales que superan el centenar de trabajadores, éstos se han multiplicado por tres en la década, pasando de los 23 registrados en 1991 a los 70 en 2001. Algunas características pueden señalarse al respecto. Pese a que en ningún caso se trata de flujos de gran volumen, pues ninguno supera los 1.000 trabajadores y una gran mayoría agrupa a entre 100 y 300 trabajadores, cabe señalar que, en contra de lo que cabría esperar, sólo en una mínima parte de los casos son vínculos entre municipios colindantes o próximos de distintas provincias.

En todo caso, el hecho más relevante de esta movilidad de larga distancia es que corresponde, como por otra parte resulta lógico, a los vínculos entre las grandes ciudades andaluzas, que construyen así una red relativamente asimétrica de interrelaciones funcionales basada en esta variable⁹. La asimetría viene dada fundamentalmente por la mayor capacidad de articulación de estos flujos, en primer lugar, de Sevilla -que aglutina los cuatro superiores a 500 de la región y cinco flujos bidireccionales con las grandes ciudades del entorno- y en segundo lugar, de Málaga, con flujos de menor volumen y más repartidos por la jerarquía urbana. Contrasta con estos dos casos el de Granada, que funciona básicamente como municipio emisor de trabajadores, incluso para ciudades de menor jerarquía funcional, como Almería y Jaén.

Puede concluirse, en definitiva, que la notable intensificación de la movilidad de larga distancia en la región es de origen claramente urbano -y probablemente en gran parte ligada a actividades de servicios y administración pública y protagonizada por profesionales y técnicos- y está dando lugar a la aparición de vínculos funcionales hasta ahora práctica-

⁹ Como ya se ha señalado, gran parte de estos flujos no son de movilidad cotidiana, pero no dejan de ser la manifestación de tales interrelaciones y de la emergencia de nuevos modos de vida de individuos y hogares cuya vida transcurre entre dos ciudades.



[11] Figura 1. Flujos interprovinciales. Fuente: Feria, J.M. y Susino, J. (coords.)(2005).

mente inexistentes en la parte superior de la jerarquía urbana andaluza, que se caracterizaba, en la escala regional, por una clara organización desestructurada de ámbitos funcionales provinciales. Es obvio que se está muy lejos del tipo de formaciones de ciudad-región como las que describe Scott (2001), pero los datos anteriores muestran que existen ya procesos incipientes de integración funcional que habrá que evaluar en su evolución futura.

El segundo hecho que debe destacarse también tiene una clara incidencia en la organización del sistema urbano regional. En este caso se refiere al segundo escalón de la jerarquía urbana. Los datos de 2001 señalan nítidamente la emergencia de un grupo significativo de ciudades medias como nuevos centros de articulación funcional de movilidad. La eclosión de estos centros en la década es, en ese sentido, un proceso ciertamente llamativo. Tomando como base los criterios utilizados para identificar estos centros; esto es, que articularan entre 5 y 20 municipios con flujos principales de más de 10 trabajadores y un 5% de sus ocupados residentes, si en 1991 sólo aparecían 3 con esas características, en 2001 la cifra se ha casi quintuplicado, pues aparecen un total de 14. Además, a este notable incremento del número de centros se une, en una mayoría de ellos, un importante aumento de los niveles de interdependencia, expresado en el alza de las cantidades relativas y absolutas de los trabajadores que se desplazan.

El grupo así constituido incluye fundamentalmente a un conjunto de ciudades de rango intermedio que responden a dos tipos de perfiles bien diferenciados¹⁰. El primero, más minoritario, corresponde a municipios que han experimentado procesos de desarrollo local muy intensos y se constituyen, consecuentemente, en lugares de trabajo para ámbitos cada vez más amplios de sus entornos territoriales. Es el caso, sobre todo de El Ejido -agricultura e industria hortofrutícola- y Lucena -mueble y frío industrial- y, a menor escala, Macael -mármol- y Estepa -industria alimentaria- (CARAVACA *et alia*, 2002), lo cual muestra la capacidad de estos sistemas productivos locales para constituirse en elementos de articulación de escala comarcal.

El segundo subconjunto agrupa a un total de nueve centros que responden a la tipología de los centros comarcales históricos (Ronda, Antequera, Motril, Linares, etc.), los cuales han desempeñado tradicionalmente el papel de lugares centrales (BERRY, 1972) para sus entornos territoriales. Dicho papel ha sido hasta hace poco relativamente débil, debido a la preponderancia funcional de las capitales provinciales, pero su reciente fortalecimiento funcional, a través tanto de una activa política de descentralización de funciones y equipamientos públicos de nivel intermedio, como del desarrollo y diversificación de actividades productivas, ha supuesto en un primer momento su consolidación como lugares centrales y, posteriormente, su constitución como lugares de trabajo para la población residente de sus áreas de influencia (FERIA, 2004). En definitiva, se constata que esta movilidad está contribuyendo -a la vez como factor y como manifestación- a la aparición y reforzamiento de una estructura intermedia de ciudades en el conjunto del sistema urbano andaluz, hasta ahora claramente dominada por las capitales provinciales, contribuyendo con ello a su mayor equilibrio y articulación.

La tercera cuestión es que ello no obsta para que sean dichas capitales provinciales las que continúen aglutinando la mayor parte de la movilidad en la región, constituyéndose, con gran diferencia, en los principales referentes territoriales para el fenómeno analizado. Forman un conjunto de ocho ciudades, todas ellas de más de 100.000 habitantes, en el que están todas las capitales provinciales, excepto Cádiz -por la excepcionalidad del

¹⁰ Aparte de Jerez, que es una ciudad perteneciente al rango superior de la jerarquía urbana.

sistema de asentamientos de su entorno- y a las que se une el municipio de Marbella. Todas focalizan a más de una veintena de municipios, que en el caso de Granada llega al centenar, constituyendo amplias áreas de influencia que dominan claramente -y en ocasiones, abrumadoramente- sus respectivos territorios provinciales.

Sin embargo, los incrementos de movilidad registrados no se manifiestan de una manera homogénea¹¹. La mayoría de los centros amplían sus áreas de influencia en unas proporciones que van desde un 15% en el caso de Jaén hasta casi un 80% más de municipios en el caso de Marbella. Se trata de los dos centros de menor dimensión dentro de este conjunto, y sus comportamientos divergentes reflejan de una manera indirecta el diferente dinamismo de sus economías locales. Incrementos en torno al 20-30% experimentan otros centros como Granada, Almería, Huelva y Córdoba, que consolidan y extienden sus respectivas áreas de influencia, en muchos casos sobre ámbitos relativamente lejanos caracterizados por una muy débil base económica y sistema de poblamiento, como sucede con parte de la Alpujarra.

Ahora bien, los ámbitos articulados alrededor de los dos lugares centrales de mayor dimensión como lugares de trabajo, Sevilla y Málaga, se mantienen con un número de municipios dependientes prácticamente igual al de 1991. En estos casos, la intensificación de la movilidad se manifiesta en niveles más elevados de vinculación de dichos municipios dependientes y, en el caso de Málaga, en la incorporación de municipios que son a su vez lugares centrales de nivel intermedio. Tal es el caso de Antequera y Vélez Málaga, lo cual significa un proceso de encadenamiento de áreas de influencia que refleja la progresiva complejidad en la organización espacial de esta movilidad. Ello nos permite aventurar que son precisamente ambos procesos -aumento de los niveles relativos de interrelación y complejidad creciente de la organización espacial de la movilidad- los que caracterizarán la evolución futura de esta variable y la de los sistemas urbanos que las cobijan, como por otro lado podrá comprobarse en las líneas que siguen respecto a la movilidad metropolitana.

TRANSFORMACIONES EN LA ORGANIZACIÓN Y ESTRUCTURA DE LA MOVILIDAD METROPOLITANA

Es lógicamente en las áreas metropolitanas donde la movilidad adquiere su máxima expresión, al entenderse estos espacios como mercados unitarios de vivienda y trabajo. Tradicionalmente, además, es la variable movilidad residencia-trabajo la que se ha utilizado de forma central y, en numerosas ocasiones, única, para delimitar estas nuevas realidades urbanas (FERIA, 2004). En ese sentido, es oportuno señalar que los continuos incrementos de la movilidad metropolitana no sólo en el caso español, sino en el conjunto de los países desarrollados, está haciendo que los umbrales utilizados para delimitar dichas áreas metropolitanas estén aumentando significativamente. El ejemplo paradigmático de ello lo tenemos en la experiencia norteamericana, que es pionera y donde históricamente más se ha desarrollado esta cuestión (OMB, 1998)¹².

¹¹ Incluso, una de las áreas desciende notablemente y, en consecuencia, pasa al escalón jerárquico inferior de ciudades medias. Se trata de El Ejido, que pierde hasta un total de siete municipios de su área de influencia, probablemente debido a la acción combinada de un fuerte proceso de movilidad residencial de trabajadores de su área de influencia y a la instalación de trabajadores extranjeros en dicho municipio.

¹² Desde el Censo de 1950 en que por vez primera se utilizó dicha variable para delimitar áreas metropolitanas en Estados Unidos, el umbral de referencia para la incorporación de unidades administrativas a cada área fue que el 15% de sus trabajadores residentes se desplazaran a la ciudad central. A partir del Censo de 2001 este umbral se eleva al 25%, dado que los incrementos de movilidad residencia-trabajo harían extender las áreas metropolitanas hasta límites extraordinariamente lejanos (OMB, 2000).

Cuadro 5. Evolución de la movilidad metropolitana entre 1991 y 2001.

	Municipios		Variación movilidad 1991-2001			Proporción movilidad intermunicipal	
	1991	2001	Intramunicipal	Intermunicipal	Total	1991	2001
Almería-El Ejido	12	16	4,5	226,7	27,6	10,4	26,6
Bahía de Algeciras	4	5	25,5	74,4	34,2	17,7	23,1
Bahía de Cádiz	7	8	21,5	79,1	30,4	15,5	21,2
Granada	34	44	15,7	119,9	39,3	22,6	35,6
Huelva	9	10	15,9	65,3	23,0	14,3	19,2
Málaga-Marbella	21	29	40,0	166,8	54,5	11,4	19,8
Sevilla	41	41	22,1	106,2	37,7	18,6	27,8
Total	127	153	23,9	118,2	38,9	15,9	24,9

Notas: el número de municipios se refiere a las delimitaciones, siguiendo los mismos criterios, de las áreas en 1991 y 2001; tanto la variación porcentual de la movilidad como la proporción que representa la intermunicipal están calculadas sobre los ámbitos correspondientes a 2001. Fuente: elaboración propia a partir de explotaciones específicas de los censos de población de 1991 y 2001 realizadas por el Instituto de Estadística de Andalucía

Lo mismo se puede aplicar al caso español y concretamente al andaluz, y así se ha hecho en un proyecto de investigación realizado al amparo del Plan Nacional de I+D (2003)¹³. Sin embargo, para analizar los cambios habidos a lo largo de la década hemos mantenido los criterios que se utilizaron para la delimitación de los ámbitos de influencia metropolitanos. Básicamente, municipios centrales de más de 100.000 habitantes y flujos del 15% y de más de 100 trabajadores desde o en dirección a los municipios dependientes, en el primer caso como porcentaje de los ocupados residentes y en el segundo de los empleos localizados en el mismo. La aplicación de criterios similares a los datos de censales de 1991 y 2001 arroja un total de siete áreas metropolitanas en 1991 y ocho en 2001¹⁴.

Al evaluar el proceso de ampliación y extensión territorial metropolitana, los resultados no son uniformes. De un lado, varias áreas crecen en extensión espacial, aumentando el número de municipios, aunque en general de escasa entidad poblacional, como Granada, Málaga-Marbella y Almería-El Ejido (cuadro 5). De otro lado, las áreas de Sevilla y Huelva y las dos reticulares gaditanas prácticamente permanecen intactas en sus dimensiones territoriales, lo que quiere decir que la consolidación y maduración de estas áreas metropolitanas no pasa por su expansión espacial indefinida, sino que va ligada a la intensificación y complejización de la organización espacial de dicha movilidad, al desarrollo de la movilidad residencial y a una más diversificada pauta de usos y actividades en el territorio metropolitano.

En lo que respecta a la intensificación de la movilidad metropolitana todas muestran un claro aumento de los volúmenes absolutos, independientemente de si sus áreas han crecido territorialmente. En su conjunto, los desplazamientos residencia-trabajo entre municipios se multiplicaron por más de dos en el periodo, cuando la población ocupada de estas áreas creció menos de un 40%. Como puede verse en el cuadro adjunto (cuadro 5) tales incrementos son diferentes, como lo son las proporciones que la movilidad intermunicipal representa respecto al total de la movilidad metropolitana. Los flujos de mayor volumen, de más de 1.000 trabajadores, se multiplican por tres en el conjunto de las siete

¹³ En este sentido los autores siguen trabajando en una propuesta de delimitación complementaria que responda operativamente al concepto de área metropolitana como mercado unitario de vivienda y trabajo.

¹⁴ Las capitales, además de Algeciras, incluyendo Córdoba, que en 1991 solo conseguía aglutinar a dos municipios y, por tanto, no fue considerada, aunque en 2001 pasó a tener nueve municipios dependientes, y excluyendo Jaén que sigue sin poder articular un área metropolitana.

áreas metropolitanas consideradas¹⁵. En términos relativos, los valores proporcionales de dependencia aumentan paralelamente, incrementándose los valores relativos de integración.

Es, sin embargo, en los cambios en la organización espacial de esta movilidad donde puede constatare más claramente el proceso de maduración metropolitana en la región. En otra contribución anterior (FERIA, 2001) hemos puesto en evidencia la variedad organizativa y evolutiva de los procesos metropolitanos en la región.

Lógicamente, la forma de organización metropolitana dominante en la región es la estructura centralizada, en la que una gran ciudad central genera y articula el desarrollo urbano de su entorno. A este tipo pertenecen las áreas de Sevilla, Granada, Huelva y Córdoba, con grados de madurez y complejidad absolutamente distintos. En el escalón inicial de configuración metropolitana se encuentra Córdoba, con flujos muy débiles. Huelva aparece totalmente consolidada en su condición metropolitana. El área de Granada, con una clara especialización de su corona metropolitana en la función residencial, presenta recientemente mayores flujos de salida desde la ciudad central. Pero es el área metropolitana de Sevilla la que muestra una evolución más clara hacia estructuras más complejas y maduras, por la dimensión de los flujos, la bidireccionalidad de algunos y la formación de nuevos núcleos de actividad en la corona metropolitana.

Además de las estructuras centralizadas, aparecen en la región dos áreas metropolitanas reticulares, que corresponden a la Bahía de Cádiz-Jerez y la Bahía de Algeciras. Ambas se caracterizan por constituirse a partir de un sistema de poblamiento de ciudades de tamaño medio cuya progresiva interdependencia va conformando el área metropolitana, aumentando progresivamente su complejidad e integración. Los dos casos están transformándose en sentido diferente. Por una parte, la más pequeña, la de Bahía de Algeciras, tiende a configurarse en dos sectores (Algeciras-Los Barrios y La Línea-San Roque) a la par que se explicita una tendencia al reforzamiento de la centralidad de Algeciras en el conjunto del área. De otra, Bahía de Cádiz-Jerez, con una estructura de partida mucho más compleja, camina hacia un modelo plenamente reticular, con un menor protagonismo del municipio de Cádiz, una mayor integración del de Jerez y un papel cada vez más central de Puerto Real y, sobre todo, El Puerto de Santa María.

Por último, pueden distinguirse dos áreas metropolitanas polinucleares, las de Málaga-Marbella y Almería-El Ejido. Aunque ambas podrían entenderse como la simple yuxtaposición de dos áreas metropolitanas diferentes, las dos presentan características que justifican su tratamiento conjunto; fundamentalmente la existencia de unos municipios charnelas entre cada par -Fuengirola-Mijas en la primera y Roquetas-Vicar en la segunda-, que no se adscriben claramente a ninguno de los dos centros concernidos. En ambos casos, la complejidad organizativa y estructural es elevada, de forma que el área más pequeña es el ámbito de mayor dinamismo económico de sus respectivas áreas, siendo su papel principal el de lugar de trabajo.

¹⁵ Hay casos como los de Bahía de Cádiz, que contabilizaban sólo 2 flujos mayores de 1000 en 1991 y que son 14 en 2001, o los de las áreas de Granada, Almería-El Ejido, que en este último año presentaba 9 y 10, respectivamente, frente a ninguno en 1991.

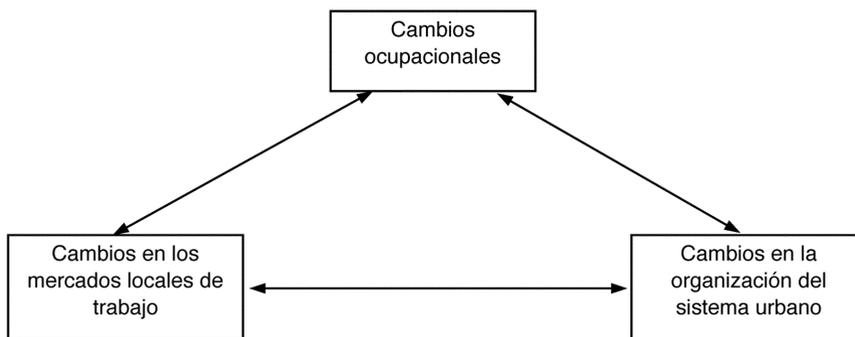


Figura 3. Interrelación entre las tres dimensiones analizadas.

CONCLUSIÓN: TRANSFORMACIONES SOCIALES Y TERRITORIALES

El incremento de la movilidad intermunicipal por razón de trabajo está vinculado, por todo lo que se ha expuesto, a tres procesos de cambios en tres planos distintos pero interconectados:

- En primer lugar, los cambios en la ocupación de la población que se refieren tanto al aumento en números absolutos de los ocupados, como a los cambios en la estructura de la ocupación. Se trata de cambios que afectan principalmente a cuatro dimensiones bien diferenciadas: el género, la ocupación, la actividad y la clase social.
- En segundo lugar, las transformaciones que se refieren a la dimensión espacial de los mercados de trabajo; puesto que en nuestro vivir cotidiano la realidad abstracta que denominamos mercado se materializa en un complejo articulado de mercados sectoriales, ocupacionales y territoriales, de los que hemos destacado su dimensión espacial.
- En tercer lugar, los cambios ocurridos en el sistema urbano, que actúan al mismo tiempo como causa de los cambios en la movilidad intermunicipal y consecuencia de los cambios funcionales y espaciales en la ocupación, pudiéndose considerar síntesis de todas las transformaciones que se han ido produciendo en estos tres planos.

En este último epígrafe se intenta recomponer una visión sintética del proceso de incremento de la movilidad, prestando especial atención a la función que desempeña la movilidad espacial en el desarrollo de los sistemas urbanos, especialmente de las unidades superiores de la jerarquía urbana, las áreas metropolitanas.

El incremento de la ocupación en términos absolutos tiene, por sí mismo, efectos territoriales. Si los nuevos ocupados tuviesen pautas de movilidad iguales que las existentes en 1991, diez años antes, la movilidad absoluta se incrementaría. Pero de ahí no se deduce necesariamente la ampliación espacial de los mercados de trabajo locales, ni la reducción de su número, ni tampoco la emergencia de nuevas centralidades, ni siquiera la intensificación de la capacidad de atracción y centralidad de las grandes ciudades.

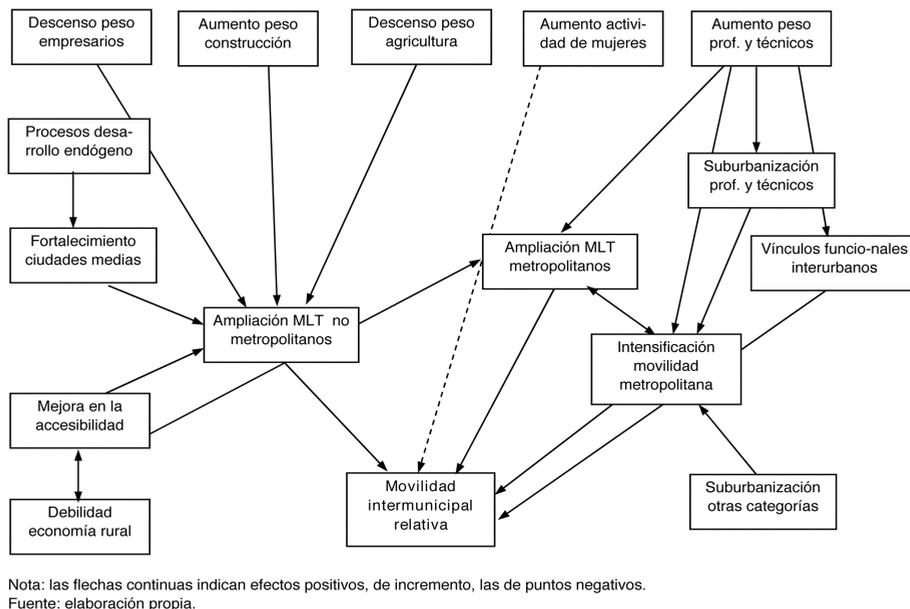


Figura 4. Determinantes del incremento de la movilidad intermunicipal.

El incremento de la movilidad absoluta no es, por tanto, causa suficiente de las transformaciones en la organización espacial del sistema urbano. Hay que tener en cuenta, además, que ese aumento de la ocupación se ha producido en mayor medida por la incorporación de la mujer al mercado de trabajo que por un aumento de los ocupados varones. Dado que las primeras tienen una movilidad más reducida que los segundos, el aumento de la ocupación, independientemente de otros cambios, tendería a hacer disminuir la misma en términos relativos¹⁶.

Lo que tiene efectos sobre el incremento relativo de la movilidad son otros cambios estructurales en la población ocupada. Principalmente dos, uno referido a la estructura de clases medida a través de la condición socioeconómica, y otro referido a la estructura sectorial. Seguramente algunas categorías ocupacionales de muy alta movilidad, como representantes de comercio y transportistas, también han jugado un cierto papel, pero con los datos manejados no podemos verificar que efectivamente hayan aumentado su peso –relativamente pequeño en cualquier caso– en la población ocupada.

El primero de los cambios estructurales citado se deriva de la disminución relativa del número de empresarios y el aumento de directivos, profesionales y técnicos; lo que podríamos llamar las clases medias patrimoniales, en primer término, y las clases medias fun-

¹⁶ En la menor movilidad de las mujeres no hay que ver necesariamente una cuestión directamente de género. En otro lugar hemos destacado que todo parece indicar que si las mujeres tienen menor movilidad es porque desempeñan ocupaciones y se emplean en actividades con pautas de movilidad más reducidas, pues mujeres y hombres presentan pautas parecidas en las mismas categorías ocupacionales. La dimensión de género actúa, por tanto, indirectamente al hacer que la mano de obra de unas categorías esté más feminizada que en otras.

cionales, en el segundo. Ambos procesos operan de forma distinta en hábitat urbano y rural. La disminución de empresarios agrarios produce un aumento relativo de las demás categorías con mayor movilidad. Esto induce ampliaciones de los mercados locales de trabajo, al hacer disminuir su grado de autonomía, porque disminuye el peso de los que menos movilidad tienen. En ámbitos urbanos sobre todo, el aumento de las clases medias funcionales, que pasaron de un 16% en 1991 a un 20% en 2001, otorga más peso a los que mayor movilidad tienen. Estos son los mayores protagonistas, además, de los flujos de movilidad de larga distancia, especialmente entre capitales de provincia, es decir interurbanos.

El segundo de los cambios estructurales, el aumento de los ocupados en el sector de la construcción durante el periodo, provoca un aumento de la movilidad, dadas las particulares pautas de desplazamiento que caracterizan a estos activos. Donde más aumentó el porcentaje de ocupados en la construcción fue en las zonas no metropolitanas, en las que pasó del 12,4 al 15,7%, frente a un aumento en Andalucía de 1,6 puntos, hasta llegar al 13,4%. Además, bajó el peso de la agricultura, el sector de menor movilidad, en 9,6 puntos porcentuales, hasta situarse en 24,3%. Esto también trae como consecuencia una pérdida de autonomía en los mercados locales de trabajo de 1991 y una tendencia a su ampliación espacial.

Pero si los mercados locales de trabajo se amplían y disminuyen en número se debe también al efecto combinado de dos tipos de fenómenos. Por un lado, algunos procesos de desarrollo local que están provocando la emergencia de nuevas centralidades urbanas y la ampliación de otras ya antiguas. Procesos que combinan tendencias más generales, con cambios mucho más específicos. Por otro lado, la permanente debilidad de muchas economías locales impulsa a sus residentes a ampliar el ámbito en el que ocuparse, en un contexto de accesibilidad incrementada por las mejoras infraestructurales y en los transportes. Todo lo cual lleva a una mayor integración funcional en los espacios no metropolitanos.

Pero donde mejor se advierte la articulación de los cambios que se operan en los tres planos aludidos, el de la estructura ocupacional, el de los mercados locales de trabajo y el de la organización del sistema urbano, es en los espacios metropolitanos.

Por ahora venimos argumentando como si las pautas de movilidad de las distintas categorías ocupacionales permaneciesen idénticas en los dos años comparados, 1991 y 2001. Esto, sin embargo, a pesar de que no tengamos datos directos, no responde en absoluto a la realidad. Seguramente la movilidad de muchas categorías de ocupados ha aumentado porque su relación con el territorio ha cambiado. El caso de directivos, profesionales y técnicos es paradigmático. Durante el periodo 1991-2001 experimentaron un intenso proceso de movilidad residencial metropolitana que llevó a muchos de ellos a dejar las ciudades centrales de cada una de las áreas metropolitanas en favor de las respectivas coronas metropolitanas. Otras categorías ocupacionales, como los trabajadores administrativos y comerciales, el resto del personal de los servicios y los operarios cualificados también alimentaron este proceso de suburbanización, pero lo hicieron en menor medida (SUSINO, 2007). Dado que se suburbaniza la residencia en mucha mayor medida que lo hacen los lugares de trabajo, esto supone un enorme incremento de la movilidad cotidiana de todas las categorías ocupacionales afectadas, consecuencia de la movilidad residencial previa. Como hemos podido verificar en otro lugar, la movilidad residencial, sobre todo en las grandes áreas urbanas, es la que mejor puede predecir la movilidad cotidiana intermunicipal (FERIA y SUSINO, coord. 2005). Consecuentemente, el aumento del peso de determinadas categorías ocupacionales, queda en un segundo plano, frente al

efecto mucho más intenso de la modificación de sus pautas de movilidad a resultas de su movilidad residencial.

Efectivamente, la movilidad intermunicipal metropolitana es la forma de movilidad que mayor incremento ha experimentado, un 118%, y representa las dos terceras partes de la movilidad entre municipios de la misma provincia. La movilidad residencial metropolitana, el papel que en ésta juegan las clases medias formadas por directivos, profesionales y técnicos, junto a otros grupos sociales, así como la descentralización y diversificación de la localización espacial de usos y actividades en el espacio metropolitano, conducen a una intensificación y a un aumento de la complejidad de la organización espacial de la movilidad metropolitana.

La articulación de todos estos factores, tal como se intenta reflejar en la figura 4, explica el incremento de la movilidad producido durante los años noventa. Entre ellos, las transformaciones de la organización y estructura del sistema urbano, ocupan un papel central, porque son efecto de los cambios en la estructura ocupacional y en los mercados de trabajo pero, al mismo tiempo, e independientemente, son su causa principal, tanto en los espacios menos urbanizados como, sobre todo, en las áreas metropolitanas.

BIBLIOGRAFÍA

- BERRY, B.J.L.(1972): *Geografía de los centros de mercado y distribución al por menor*. Barcelona, Ed. Vicens Vives
- CARAVACA, I. et al. (2002): *Innovación y Territorio. Análisis comparado de sistemas productivos locales en Andalucía*. Sevilla, Junta de Andalucía
- CASADO DÍAZ, J.M (2000): Local Labour Markets Areas in Spain: A Case Study. *Regional Studies*, 34 (9), pp. 843-856
- CASTAÑER, M. (1994): La ciudad real en Cataluña. Las áreas de cohesión. *Ciudad y Territorio*, 99, pp. 101-115.
- COOMBES, M. GREEN, A, and 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*, 37, pp. 943-953.
- FERIA, J.M. (2001): Pautas estructurales diferenciadas de movilidad en las áreas metropolitanas andaluzas". En CASTAÑER M. et alía (eds.): *Áreas urbanas y movilidad laboral en España*, pp. 121-140. Girona, Universitat de Girona
- FERIA, J.M. (2004): Problemas de definición de las áreas metropolitanas en España. *Boletín de la AGE*, n 38, pp. 85-99
- FERIA, J.M. SUSINO, J. (1996): *Movilidad por razón de trabajo en Andalucía. Dimensiones básicas y organización territorial*. Sevilla, Instituto de Estadística de Andalucía.
- FERIA, J.M. y SUSINO, J. (Coords.) (2005): *Movilidad por razón de trabajo en Andalucía. 2001*. Instituto de Estadística de Andalucía, Sevilla.
- Disponible en <http://www.juntadeandalucia.es/institutodeestadistica/movilidad/movilidad.pdf>
- GIDDENS, A. (1993): *Consecuencias de la modernidad*. Madrid, Alianza.
- NEL-LO, O., LÓPEZ, J. y PIQUÉ, J.M. (2002): Las redes emergentes de articulación del territorio en la región de Barcelona: un análisis de la movilidad obligada, 1986-1996. En Subirats, J. (coord.): *Redes, territorios y gobierno*, pp. 201-222. Barcelona, Diputació de Barcelona.

- OCDE (2002): *Redefining territories. The Functional Regions*, Paris, OCDE
- Office of the Management and Budget (1998): Alternatives approaches to defining Metropolitan and Nonmetropolitan Areas. *Federal Register*, Vol. 63, n 244, pp. 70526-70561
- Office of the Management and Budget (2000): Standards for Defining Metropolitan and Micropolitan Statistical Areas. *Federal Register*, Vol. 65, n 249; pp. 82228-82238
- REMY, J., VOYE, L. (1992): *La ville: vers une nouvelle définition?*. Paris, L'Harmattan.
- SALOM, J.; DELIOS, E.; PITARCH, M.D. y ALBERTOS, J.M. (1996): "Una nueva visión del sistema urbano regional: las áreas de cohesión en la Comunidad Valenciana", *III Coloquio de Geografía Urbana*. Antequera, 24-26 de Junio de 1996.
- SCOTT, A.J. (ed.) (2001): *Global City-Regions. Trends, Theory, Policy*. Oxford, Oxford University Press
- SUSINO, J. (2007): Las clases medias en la movilidad residencial metropolitana, en FERIA, J.M. (ed.): *La vivienda en los espacios metropolitanos*. Sevilla, Centro de Estudios Andaluces (en prensa).
- Instituto Nacional de Estadística (INE): Censos de Población y Vivienda 2001. Disponible en <http://www.ine.es/censo/es/inicio.jsp>

