

JUAN MIGUEL ALBERTOS PUEBLA*
JOAN NOGUERA TUR*
MARÍA DOLORES PITARCH GARRIDO*
JULIA SALOM CARRASCO*

LA MOVILIDAD DIARIA OBLIGADA EN LA COMUNIDAD VALENCIANA ENTRE 1991 Y 2001: CAMBIO TERRITORIAL Y NUEVOS PROCESOS¹

RESUMEN

El análisis para la Comunidad Valenciana de la movilidad por trabajo y estudio entre 1991 y 2001 pone de manifiesto cómo han ido cambiando, en un contexto general de incremento de la movilidad, algunos de sus rasgos distintivos (relación con la edad, cuestiones de género, dinámicas propias de cada sector económico o nivel de estudios en curso). Asimismo, tomando la comarca como unidad territorial de análisis, se advierte la existencia de diferentes ritmos de crecimiento de la movilidad. Es en la primera y segunda coronas en torno a la ciudad de Valencia donde se observan los mayores flujos, tanto *intra* como *inter* comarcales, subrayando el carácter marcadamente metropolitano del fenómeno, si bien la movilidad es creciente en todos los ámbitos de la región.

PALABRAS CLAVE: Comunidad Valenciana, movilidad diaria, cambio territorial, estructuras sociodemográficas, censo de población.

ABSTRACT

THE DAILY MOBILITY IN THE VALENCIAN COMMUNITY BETWEEN 1991 AND 2001:
TERRITORIAL CHANGES AND NEW PROCESSES

The analysis of daily mobility due to working and studying reasons in the *Valencian Community* between 1991 and 2001 highlights how, in a general context of increasing mobility, its patterns are changing (relationships with age, gender, economic branch of occupation, level of studies). Moreover, using the *comarca* as the territorial unit for analysis, we can see very different mobility growth rates. It is in the first and second metropolitan rings around the Valencia city where the highest flows growth is observed, both *intra* and *inter comarcas*; this is a fact underlying the marked

* Departament de Geografia i Institut Inteuniversitari de Desenvolupament Local, Universitat de València, Juan.M.Alberto@uv.es - Joan.Noguera@uv.es - Maria.Pitarch@uv.es - Julia.Salom@uv.es

¹ Este artículo presenta resultados preliminares del proyecto de investigación del Plan Nacional de I+D+i "Análisis y modelización de la movilidad de personas con Sistemas de Información Geográfica: desarrollo de herramientas operativas" (SEJ2007-67767-C04-03 / GEOG) cofinanciado por el Ministerio de Educación y Ciencia y el FEDER.

Fecha de recepción: marzo 2007. Fecha de aceptación: abril 2007.

metropolitan character of the process under way, although daily mobility is growing across the whole region.

KEY WORDS: Valencian Community, daily mobility, spatial change, socio-demographic structures, census of population.

INTRODUCCIÓN

La información sobre movilidad que recoge el Censo de Población de 2001, está generando un creciente interés que no es ajeno a la mejora en cuanto a calidad, detalle y extensión territorial de los datos disponibles, así como a la posibilidad de asociar a los flujos de movilidad variables tan relevantes como los tiempos de desplazamiento o los modos de transporte empleados (FERIA y SUSINO, 1996; GARCÍA PALOMARES y GUTIÉRREZ PUEBLA, 2006). De este modo, la movilidad obligada por razón de trabajo, a pesar de ser una parte decreciente (aunque todavía claramente nuclear) del conjunto de la movilidad, está centrandó buena parte de los estudios dirigidos a la delimitación de áreas funcionales, áreas metropolitanas, áreas de cohesión, ciudades reales, etc. (CASTAÑER, 1994; FERIA, 2004, SALOM y DELIOS, 2001; SALOM y CASADO, 2007). En el caso de la Comunidad Valenciana, se añade además la posibilidad de realizar la comparación con la situación en 1991, al ser una cuestión recogida en aquel momento por el cuestionario censal para esta comunidad autónoma (SALOM, PÉREZ, ALBERTOS, DELIOS y PITARCH, 1995; SALOM, ALBERTOS, DELIOS y PITARCH, 1997; CASADO, 1996 y 2000).

La intensidad de la movilidad obligada y la dirección y volumen de los flujos que la conforman puede ponerse en relación con una amplia batería de procesos sociales, económicos y territoriales (DÍAZ MUÑOZ, 1985; GIULIANO y GILLESPIE, 1997): migraciones y dinámica residencial dentro de las áreas urbanas, dinámicas territoriales en la localización de actividades económicas y equipamientos, cambios en la estructura territorial de las áreas urbanas, cuestiones de género, cualificación de la población, niveles de renta y consumo, cohesión social e igualdad de oportunidades... Todo ello confiere una gran relevancia al estudio de la movilidad, tanto por su propia entidad como fenómeno espacial como por la posibilidad de ponerla en relación con el conjunto de la dinámica territorial. De hecho, contamos con pocos elementos que, como éste, permitan visualizar a escala regional un espacio de flujos que defina la organización y la estructura del territorio (NELLO, LÓPEZ y PIQUÉ, 2002).

Suele asumirse que el actual modelo de crecimiento urbano y metropolitano lleva aparejado de forma más o menos inevitable un incremento de la movilidad: desplazamientos cada vez más frecuentes, a mayores distancias e, incluso, desplazamientos en los que se invierte más tiempo (HERBERT y THOMAS, 1997). En ausencia de una apropiada ordenación territorial y de una activa política de movilidad, ello acaba por traducirse en congestión, disminución de accesibilidad, pérdida de bienestar y deterioro ambiental (HIMANEN, HEE-GOSSELIN y PERRELS, 2005).

El presente trabajo analiza las pautas de cambio que ha experimentado la movilidad diaria obligada en la Comunidad Valenciana en el período intercensal 1991-2001, incidiendo en aquellos aspectos de la estructura sociodemográfica que pueden ayudar a interpretar mejor los cambios en las pautas de movilidad (estructura sectorial y ocupacional, edad, sexo...). Asimismo, se hace un especial hincapié en las transformaciones

espaciales que estos cambios implican y que contribuyen a la configuración de un nuevo escenario para la política territorial y de movilidad.

RASGOS GENERALES DE LA MOVILIDAD LABORAL OBLIGADA²

Durante el período intercensal 1991-2001 la movilidad laboral intermunicipal³ experimentó en la Comunidad Valenciana un importante aumento; en términos absolutos los flujos de movilidad residencia-trabajo se han multiplicado por un factor de 2,1 hasta alcanzar a más de 653.000 personas en 2001, lo que supone un ritmo de crecimiento del 8,1% acumulativo anual. En términos relativos, el porcentaje de la población ocupada que trabaja en un municipio diferente al de residencia ha pasado del 25,0 al 38,1%, creciendo más de un punto porcentual por año durante el período que nos ocupa; es decir, que si en 1991 sólo 1 de cada cuatro ocupados salía de su municipio para acudir al trabajo, en 2001 esta situación afecta a 1 de cada 2,5 ocupados. Es un valor similar al del conjunto español en 2001 (37,6%), e inferior al del País Vasco (50,4%), Cataluña (45,7%) o Madrid (41,4%), aunque superior al de Castilla-La Mancha (33,0%), Andalucía (29,3%) o Murcia (25,6%). En términos generales, y más allá de la influencia que sobre los valores de cada Comunidad Autónoma tenga la estructura de asentamientos y administrativa, se sigue observando una cierta relación entre grado de desarrollo urbano y socioeconómico e intensidad de la movilidad intermunicipal.

Puede imaginarse la presión que sobre las infraestructuras de transporte ha supuesto este incremento de movilidad cotidiana que incorpora 350.000 ocupados adicionales a estos flujos intermunicipales, y que ha ido acompañado de un notable proceso de motorización privada. El parque de turismos crece en este mismo período casi en un 50% (aproximadamente, 600.000 nuevos vehículos), pasando el nivel de motorización de 344 a 467 turismos por cada 1.000 habitantes. En paralelo, la intensidad del tráfico se incrementa vertiginosamente; según el Ministerio de Fomento, entre 1997⁴ y 2001 el tráfico crece en el conjunto de la red de viaria de la región a razón de 1,3 millones de vehículos-km cada año, lo que en términos relativos se traduce en una tasa anual acumulativa del 7,4% (MINISTERIO DE FOMENTO, varios años). Este incremento ha ido acompañado de mejoras en la red de carreteras y en los servicios e infraestructuras del transporte público, aunque con importantes desigualdades en términos de implantación y calidad. A pesar de ello, es posible afirmar que el aumento de movilidad ha sido superior al esfuerzo inversor, de forma que nos encontramos con la aparición de problemas puntuales de congestión, especialmente en ámbitos urbanos, periurbanos y metropolitanos que, a juzgar por diferente información dispersa, se han intensificado desde 2001 (ALBERTOS, 2007).

Este crecimiento de la movilidad ha afectado con una intensidad similar a todos los grupos de edad de la población ocupada desde los 16 a los 64 años (figura 1). La movili-

² Suele considerarse como movilidad obligada aquella que se realiza por motivo de trabajo o de estudio.

³ Salvo el caso, excepcional, de que se trabaje en el propio domicilio, desarrollar una actividad laboral implica siempre cierto desplazamiento. No obstante, con el fin de acotar el análisis y facilitar la comparación entre información procedente de los Censos de 1991 y 2001, el análisis de la movilidad queda circunscrito aquí a la de carácter intermunicipal, es decir a aquellos casos en que el municipio de residencia y el de trabajo no coinciden.

⁴ Las estimaciones de aforos según titularidad de la vía por Comunidades Autónomas y provincias, publicados en el Anuario Estadístico de Fomento, no nos permiten contar con información anterior a 1997.

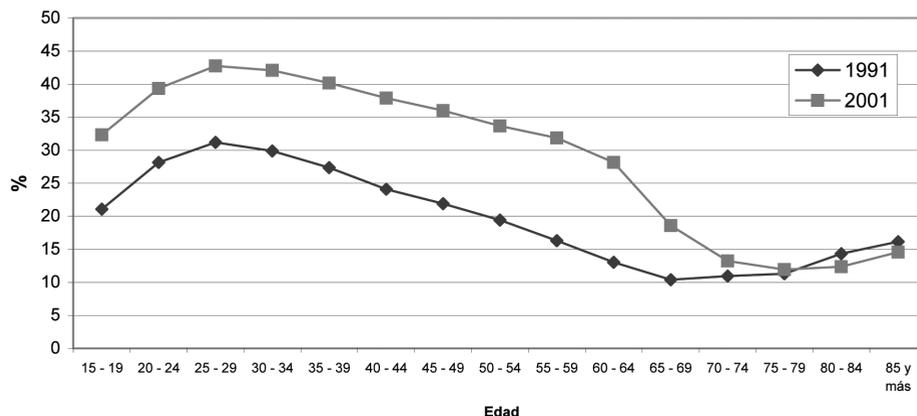


Figura 1. Movilidad intermunicipal por razón de trabajo según edad. Comunidad Valenciana. 1991-2001. % de la población ocupada que se desplaza a un municipio distinto al de residencia. Fuente: INE, Censos de Población de 1991 y 2001. Elaboración propia.

dad sigue siendo especialmente alta entre los ocupados jóvenes, alcanzando su máximo entre los 25 y 29 años, edad a la que se desplaza casi el 45% de los ocupados. A partir de este punto, la tendencia a desplazarse se va reduciendo con la edad. No obstante, esta reducción se produce de forma más suave en 2001 que en 1991, mostrando incrementos de la movilidad significativos a partir de los cuarenta años de edad.

Para analizar estos cambios es más correcto realizar un análisis diacrónico, siguiendo el comportamiento de las diferentes cohortes de edad en el tiempo. De este modo, observamos que el máximo incremento de movilidad se produce en las etapas iniciales de incorporación a la vida laboral. La cohorte que contaba con 15-19 años en 1991 y 25-29 años en 2001 incrementa su movilidad en 22 puntos porcentuales; la incorporación de nuevos efectivos a la población ocupada en estas edades jóvenes se realiza a partir de unas pautas en las que la búsqueda de empleo se da en un ámbito territorial cada vez más amplio en relación al lugar de residencia. En las edades centrales, la movilidad se incrementa significativamente hasta alcanzar su punto más alto en la cohorte de 40-49 años en 1991 (50-59 años en 2001). Este crecimiento (10 puntos porcentuales) puede relacionarse con diversos procesos cuyo peso relativo es difícil de discernir: a) cambio residencial ligado o no a un cambio en el lugar de trabajo, b) cambio de municipio de trabajo como consecuencia de un cambio de empleo tras una etapa de desempleo o tratando de mejorar condiciones laborales, o c) traslado de la empresa para la que se trabaja a un nuevo emplazamiento en otro municipio.

El aumento generalizado de la movilidad en todas las edades subraya el carácter cada vez más claramente supramunicipal de los mercados de trabajo. La búsqueda de empleo tanto al inicio de la vida laboral como a lo largo de ésta se realiza a escalas territoriales cada vez más amplias (SALOM y CASADO, 2007); y este fenómeno puede ponerse en relación con:

- el funcionamiento de mecanismos de segregación en los usos del suelo a escala supramunicipal y la aparición de concentraciones de empleo alejadas e independientes de la

distribución de la población residente (polígonos industriales, centros comerciales, centros de negocios, centros logísticos...)

- la creciente dotación de infraestructuras y servicios de transporte, lo que unido a una creciente motorización de la población, permite incrementar el radio de búsqueda de empleo en los diferentes momentos de la vida laboral del individuo
- el impacto de la migración residencial de la población ocupada, que puede producirse en diferentes momentos de la vida laboral, pero que tiende a ser más frecuente entre jóvenes que se emancipan y entre familias con hijos que buscan mejorar su calidad residencial. En cualquier caso, las decisiones en cuanto a cambio residencial se toman de forma cada vez más libre respecto al lugar de trabajo.

MOVILIDAD LABORAL Y CARACTERÍSTICAS DE LA ACTIVIDAD

La movilidad residencia-trabajo ha mostrado trayectorias muy dispares en los diversos sectores de actividad económica (cuadro 1). El fuerte incremento general de movilidad entre 1991 y 2001 ha ido acompañado de un cambio notable en su estructura sectorial, de forma que el perfil sectorial de la movilidad es cada vez menos industrial y más ligado a los sectores de la construcción y de los servicios. En 1991 el 35% de todos los flujos correspondía a trabajadores de la industria, cifra que se reduce hasta el 26% en 2001. En cambio, los ocupados en el resto de sectores económicos ganan peso en la composición de los flujos de movilidad de 2001, tanto en el caso de la agricultura (del 3% al 5%), como en el de la construcción (del 11 al 14%), o en el del mayoritario sector de servicios (del 51 al 55%). Ello está en relación, en parte, con la evolución de las cifras absolutas de ocupación de los diferentes sectores y el consiguiente cambio estructural, pero también con las estrategias de implantación territorial de unos y otros sectores, y el funcionamiento y alcance de sus respectivos mercados de trabajo.

Cuadro 1. Evolución de la movilidad laboral intermunicipal por grandes sectores (1991-2001)

Sector de actividad	Flujo intermunicipal				Incremento (1991-2001)	
	1991		2001		Personas	% anual acumulativo
	Personas	%	Personas	%		
Agricultura	8.972	3	29.818	5	20.846	12,8
Industria	105.494	35	167.467	26	61.973	4,7
Construcción	35.382	11	93.375	14	57.993	10,2
Servicios	154.566	51	362.897	55	208.331	8,9
TOTAL	304.397	100	653.557	100	349.160	7,9

Fuente: INE, Censos de Población de 1991 y 2001. Elaboración propia

En efecto, las transformaciones subyacentes en cuanto a volumen y estructura sectorial de la población ocupada, si bien tienen cierta influencia, no explican satisfactoriamente el conjunto de los cambios observados. De hecho, la agricultura gana participación en la movilidad al tiempo que disminuye su número de ocupados; al contrario, la industria sigue creciendo en ocupados pero ve disminuir su participación en los flujos de movilidad. En suma, los cambios habidos en el volumen y estructura sectorial de la población

ocupada permiten explicar poco más de un tercio (el 38%; 133.000 ocupados)⁵ del incremento total de movilidad laboral que ha tenido lugar entre 1991 y 2001. El resto (hasta la cifra total de 349.000) tiene que ver con la intensificación desigual del fenómeno en los distintos sectores productivos (cuadro 2). Así, aunque la tasa de movilidad intermunicipal en el sector industrial había pasado del 31 al 41% entre 1991 y 2001, en esta última fecha queda por debajo de la del sector de la construcción, en el que el 46% de los ocupados declara trabajar en un municipio distinto al de residencia. Por otro lado, es de destacar el enorme incremento de movilidad que experimentan los ocupados en la agricultura, que, desde cifras muy bajas en 1991 (9%), se sitúa en 2001 a un nivel (30%) mucho más próximo al de los otros sectores.

Cuadro 2. Evolución de la movilidad laboral intermunicipal. 1991-2001
Valores relativos dentro de cada sector de actividad

Sector de actividad	% del total de ocupados		Diferencia entre 1991 y 2001 del % de ocupados que se traslada a otro municipio
	1991	2001	
Agricultura	8,8	30,4	21,6
Industria	30,6	40,5	9,9
Construcción	28,3	45,7	17,4
Servicios	23,9	36,3	15,4
TOTAL	25,0	38,1	13,1

Fuente: INE, Censos de Población de 1991 y 2001. Elaboración propia

El proceso de difusión territorial y descentralización de instalaciones productivas, responsable en parte del incremento de los flujos laborales intermunicipales, fue liderado en sus primeras fases por la industria. La relativa antigüedad del proceso de difusión industrial, especialmente en el Área Metropolitana de València (JORDA, 1986), permite explicar el importante papel que ya jugaba este sector en 1991 en la creación de cuencas de empleo supramunicipales especialmente en ámbitos urbanos y metropolitanos (SALOM, ALBERTOS, DELIOS y PITARCH, 1997). Entre 1991 y 2001, el aumento del volumen global de flujos intermunicipales correspondientes a la industria -ha crecido en más de 60.000 personas-, puede explicarse por la aparición y consolidación de nuevos espacios industriales en el marco de áreas urbanas y metropolitanas crecientemente integradas que se produce entre 1991 y 2001 (SALOM y ALBERTOS, 2007), a lo que se añade la mayor libertad de localización residencial de los empleados en un contexto de creciente motorización, dotación de infraestructuras de transporte y expansión del espacio residencial.

Los servicios, en particular los servicios comerciales y de ocio, han mostrado una menor y más tardía incorporación a estas dinámicas, si bien el período que nos incumbe puede calificarse como de aceleración de estas tendencias. Ello explicaría que los flujos asociados al sector servicios (36% de su ocupación en 2001) sigan estando, pese a su rápido y reciente crecimiento, algo por debajo de la media. Al explicar su rápido crecimiento no hay que olvidar que el sector servicios emplea en algunas de sus ramas a personal especialmente cualificado y bien retribuido que en el reciente contexto español ha sido proclive a ejercer cierta libertad de elección residencial alejándose de su lugar de trabajo (SUSINO, 2002)

⁵ Esta cifra se ha obtenido a partir de la aplicación de las tasas de movilidad intermunicipal observadas en 1991 al volumen absoluto de ocupados en cada rama de actividad en 2001.

Otro hecho ciertamente remarcable ha sido el enorme repunte de la movilidad asociada a empleados en la agricultura y en la construcción. Son estos sectores los que marcan los ritmos de crecimiento más rápidos, por encima del 10% anual, triplicando en el conjunto del período el volumen de población ocupada implicada. El sector de la construcción llega, incluso, a mostrar en 2001 la cifra de movilidad relativa más alta (más del 45%), mientras que en el caso de la agricultura puede decirse que se ha pasado de una situación en la que la movilidad intermunicipal era la excepción a otra en la que el volumen de población que se mueve comienza a ser muy relevante. En ambos casos nos encontramos ante la rápida eclosión de mercados de trabajo supralocales donde antes dominaba una componente mucho más localista. Los mercados de trabajo en ambos sectores se han ampliado territorialmente de forma que los trabajadores asalariados en la agricultura y en la construcción acuden desde su lugar de residencia habitual allí donde sus servicios son demandados.

Lo rápido, intenso y repentino del cambio hace pensar en profundas transformaciones organizativas en los mercados de trabajo correspondientes, lo que implica tanto nuevas estrategias empresariales como la aparición de nuevos colectivos de empleados con pautas de localización residencial en relación al trabajo marcadamente diferentes. Entre estos elementos no puede subestimarse el hecho de que es en estos dos sectores en los que se emplea una parte muy importante de los trabajadores inmigrantes, cuyas pautas residenciales y de movilidad pueden tener un carácter específico (VIRUELA y DOMINGO, 2001; TORRES, 2002). En el caso de la agricultura, la movilidad ha debido verse incrementada por la extensión del trabajo asalariado o a cargo de empresas especializadas, desligándose cada vez más los propietarios agrarios del trabajo en la explotación. En el caso de la construcción, la reciente expansión de la actividad y su extensión al conjunto del territorio, ha llegado a provocar fuertes desajustes espaciales entre oferta y demanda de mano de obra; la expansión territorial de la actividad constructora y el carácter temporal o itinerante de este tipo de trabajos condiciona importantes desplazamientos que, sin embargo, no aconsejan un cambio permanente del lugar de residencia.

Más allá de la consideración de los grandes sectores de actividad, la observación de lo ocurrido en ramas de actividad específica dentro de los grandes sectores industriales y de servicios permite profundizar algo más en el análisis.

Aunque todas⁶ las ramas de actividad de la industria y los servicios han aumentado la movilidad, se observan notables diferencias que atribuimos a cuatro elementos que pueden actuar de forma combinada (*dinamismo económico, grado de concentración territorial, escala del mercado de trabajo y características de la población ocupada*):

1. *El dinamismo o crecimiento de la actividad*, en la medida en que dé lugar a la creación de nuevas plantas e instalaciones que conlleven cambios de localización (hacia nuevo suelo industrial, polígonos, centros de ocio o comerciales), puede conducir a ampliar las distancias recorridas por parte de la población ocupada. Este escenario es asimismo compatible con la creación y consolidación de mercados de trabajo local de escala comarcal. La *industria de productos cerámicos* es un buen ejemplo de este caso. Localizada principalmente en la Plana de Castelló, ha conocido un dinamismo muy notable al tiempo que se consolida un mercado de trabajo de escala comarcal, pasando la movilidad intermunicipal del 37 al 52% de los ocupados.

⁶ Con la única excepción de la rama de *servicios domésticos*.

2. *El grado de concentración de la actividad en el territorio*, asociado, a menudo, a la existencia de grandes instalaciones que precisan de importantes economías de escala. Una superior concentración espacial de la actividad suele estar ligada a desplazamientos a más larga distancia de sus trabajadores. Quizás el mejor ejemplo lo constituya la rama industrial de *fabricación de material de transporte* en la que el polo de Almussafes aglutina no sólo al fabricante *Ford* sino también a buena parte de sus proveedores locales; ello determina que esta rama de actividad muestre una tasa de movilidad intermunicipal elevadísima, y aún creciente (del 65 al 69%).
3. *La escala espacial de funcionamiento de los mercados de trabajo local*. Este elemento puede tener un claro componente sectorial, que tiene relación con elementos de tradición histórica y de conformación de los mercados de trabajo en cada rama de actividad. Algunos sectores se han construido sobre cuencas de empleo altamente especializadas y locales, determinando inercias aún hoy visibles. Este es el caso de la industria del calzado y la confección, especialmente de la primera, en la que los mercados de trabajo tienen un carácter marcadamente municipal; la movilidad intermunicipal es baja y crece sólo lentamente (del 15 al 20%). Igualmente ocurre en algunas ramas de actividad del sector servicios de demanda frecuente y muy ligada al consumo final, y por tanto con una distribución de los empleos muy similar a la de los residentes (*restaurantes y bares*, del 17 al 21%, o *servicios personales*, del 15 al 21%).
4. *Las características de la mano de obra propia de cada rama*, que pueden variar en cuanto a niveles de cualificación o ingresos, condicionan indirectamente las pautas de movilidad sectoriales, tanto a través de una mayor o menor proclividad al cambio residencial, como por la diferente capacidad o propensión a asumir los costes de los desplazamientos. Así, algunas de las ramas de servicios en las que la cualificación de la población es mayor muestran tasas elevadas y crecientes de movilidad (*educación e investigación*, del 37 al 45%, *sanidad y servicios veterinarios*, del 32 al 41%). Por el contrario, la movilidad en la rama de *servicios domésticos*, de baja cualificación e ingresos, se ha reducido aún siendo baja (del 17 al 16%); en este caso, la dificultad para afrontar los costes (tiempo, gastos) de los desplazamientos tiende especialmente a acercar lugares de residencia y trabajo.

Como se señalaba, estos factores pueden y suelen actuar de forma combinada. Así, es frecuente que las actividades más dinámicas que han experimentado una mayor expansión ocupen a su vez a población con superior cualificación y remuneración; en ocasiones a estas características se añade una pauta de localización de la actividad espacialmente concentrada. También es usual que muchos de los servicios destinados al consumo final, localizados de forma similar al patrón de población, se caractericen por emplear a población con bajas cualificaciones e ingresos.

En términos generales, las características de la estructura ocupacional pueden también asociarse al incremento de la movilidad. Tomando como marco de análisis los grandes grupos listados en el cuadro 3, el cambio en el volumen y la composición de la estructura ocupacional permite explicar de nuevo sólo el 43%⁷ del incremento de movilidad.

⁷ Estimación realizada partir de la aplicación de las tasas de movilidad intermunicipal de los grupos de ocupación en 1991 al volumen que éstos tenían en 2001.

Cuadro 3. Evolución de la movilidad laboral intermunicipal. 1991-2001
Valores relativos dentro de cada grupo de ocupación

Grupo de ocupación	% de ocupados		Variación entre 1991 y 2001 del % de ocupados que trabaja en otro municipio
	1991	2001	
Profesionales y técnicos	35,0	43,9	9,1
Directores y gerentes	26,0	28,9	2,9
Personal administrativo	26,8	35,7	8,9
Personal del comercio	15,8	26,8	10,8
Personal de hostelería y otros servicios	19,0	27,9	8,9
Trabajadores agrarios	8,7	27,0	18,3
Trabajadores especializados en sectores no agrarios	29,2	42,4	13,2
Peones y trabajadores no especializados en sectores no agrarios	21,5	42,7	21,2
Fuerzas armadas	31,5	68,8	37,3
TOTAL	25,0	38,1	13,1

Fuente: INE, Censos de Población de 1991 y 2001. Elaboración propia

Permanece, por tanto, una buena parte de la movilidad como resto no explicado, sólo atribuible a los cambios de pautas de comportamiento de cada grupo de ocupación.

En 1991, podía establecerse una relación bastante clara y directa entre cualificación y movilidad, de forma que aquellas personas con empleos más cualificados y, presumiblemente, con superiores ingresos, mostraban una mayor movilidad intermunicipal: así, el grupo de *profesionales y técnicos* presentaba la máxima movilidad (35%), y dentro de los sectores no agrarios el conjunto de *trabajadores especializados* mostraba una movilidad algo mayor que el de *peones y trabajadores no especializados* (29% frente a 22%).

Sin embargo, esta relación se desdibuja notablemente en 2001, probablemente porque se introducen con gran potencia condicionantes procedentes de la dinámica sectorial. Por un lado, y como continuación de la evolución anterior, el grupo de ocupados más cualificado, el correspondiente a la categoría de *profesionales y técnicos*, generalmente con estudios universitarios, se mantiene como el de mayor tasa de movilidad intermunicipal (43%), que llega al 46% en el subgrupo de *arquitectos e ingenieros superiores*. Es éste el elemento fundamental que sigue sustentando la hipótesis de que la población con mayor cualificación realiza desplazamientos a mayor distancia, junto a la menor movilidad de grupos con cualificaciones e ingresos bajos como los subgrupos de *personal de hostelería y servicios personales* (29%), *personal de la agricultura* (27%), *dependientes de comercio* (27%) y *personal doméstico y de limpieza* (24%).

Sin embargo, entre los ocupados en la industria y la construcción la influencia de las dinámicas sectoriales es mucho más potente, de forma que no aparece prácticamente ninguna distinción entre la movilidad del personal cualificado (42% de tasa de movilidad intermunicipal) y la del personal no cualificado (43%), que ha experimentado un crecimiento espectacular. La pauta de localización de los sectores más dinámicos, unido al *boom* de la *construcción*, que se ha extendido por todo el territorio y obliga a desplazamientos similares tanto al personal cualificado como al no cualificado, están en la base de esta evolución.

Tema aparte son los sectores de servicios personales, en donde la escasa movilidad está asociada al predominio de las bajas cualificaciones y al patrón locacional de la actividad, muy próximo al de la población residente.

CAMBIO TERRITORIAL Y MOVILIDAD LABORAL

Como hemos remarcado, más allá de los cambios en el volumen de la población ocupada y su estructura sectorial y ocupacional, el incremento de movilidad laboral registrado entre 1991 y 2001 está asociado a cambios en las pautas de comportamiento, que en el apartado anterior hemos relacionado con las características de los diferentes sectores y grupos ocupacionales. Estos cambios, conducentes a una intensificación de la movilidad, corren en paralelo con una transformación del modelo territorial, la aparición y ampliación de nuevas áreas integradas a una escala espacial cada vez mayor, y el surgimiento de nuevos nodos centrales con capacidad para organizar el territorio circundante. Veamos qué carácter están tomando estas transformaciones y dónde podemos observarlas en el espacio regional.

Una primera aproximación a la pauta territorial de la movilidad es la distribución de los flujos en función del ámbito de desplazamiento. Los cuadros 4 y 5 nos permiten observar que el mayor incremento se ha producido en la movilidad a corta distancia, es decir, la que se produce entre los municipios de una misma comarca; esta movilidad afectaba al 9,5% de todos los ocupados en 1991, reúne al 18,5% en 2001 y se ha triplicado en términos absolutos. Pero también han crecido, aunque a un ritmo menor, los desplazamientos a mayores distancias; la movilidad laboral con un destino más lejano que la propia comarca de residencia ha pasado del 15,5% al 19,4% de la población ocupada y se ha multiplicado por 1,8 en volumen absoluto.

Este aumento es debido a dos procesos simultáneos. Por un lado, el fenómeno de la movilidad laboral intermunicipal se ha generalizado por todo el territorio valenciano;

Cuadro 4. Movilidad laboral 1991-2001 por ámbitos territoriales
Volumen de ocupados residentes en la Comunidad Valenciana

Año	Total	Lugar de trabajo				
		Mismo municipio de residencia	Movilidad intermunicipal			
			Subtotal	Misma comarca	Resto de la Comunidad Valenciana	Fuera de la Comunidad Valenciana
1991	1.217.310	912.913	304.397	115.854	176.209	12.334
2001	1.715.025	1.061.468	653.557	321.651	308.475	23.431

Fuente: INE, Censos de Población de 1991 y 2001. Elaboración propia

Cuadro 5. Movilidad laboral 1991-2001 por ámbitos territoriales
% sobre el total de ocupados residentes en la Comunidad Valenciana

Año	Total	Lugar de trabajo				
		Mismo municipio de residencia	Movilidad intermunicipal			
			Subtotal	Misma comarca	Resto de la Comunidad Valenciana	Fuera de la Comunidad Valenciana
1991	100,0	75,0	25,0	9,5	14,5	1,0
2001	100,0	61,9	38,1	18,7	18,0	1,4

Fuente: INE, Censos de Población de 1991 y 2001. Elaboración propia

Cuadro 6. Movilidad laboral 1991-2001 por ámbitos de desplazamiento y comarca de residencia

Comarca de residencia	Población que trabaja en un municipio diferente al de residencia (% sobre la población ocupada residente)											
				En su misma			En otra comarca			Fuera de la C.V.		
	Total			Comarca			de la C.V.			Fuera de la C.V.		
	1991	2001	Dif.	1991	2001	Dif.	1991	2001	Dif.	1991	2001	Dif.
L'Horta Nord	59	70	11	17	23	6	43	44	2	1	1	0
L'Horta Sud	57	67	10	26	31	5	31	35	4	1	1	0
L'Horta Oest	57	66	9	19	23	5	39	41	2	1	1	0
El Camp de Túria	35	57	22	10	18	8	25	36	11	1	1	1
El Alto Mijares	30	50	20	2	16	15	28	30	1	2	1	0
El Alto Palancia	27	46	19	13	27	14	14	7	-7	1	2	1
La Hoya de Buñol	30	44	14	10	17	7	20	25	5	1	1	0
La Ribera Alta	25	44	19	10	24	14	15	17	2	1	1	1
El Camp de Morvedre	25	43	18	6	16	10	19	17	-2	1	1	0
La Safor	25	43	18	17	33	16	8	5	-2	1	1	0
El Comtat	32	42	10	10	20	10	21	17	-4	1	1	0
La Ribera Baixa	22	42	20	9	19	10	14	21	8	1	1	0
La Canal de Navarrés	22	42	20	5	21	16	17	18	1	1	1	0
El Rincón de Ademuz	27	41	14	3	27	24	23	1	-23	8	12	4
Los Serranos	22	39	17	3	19	16	19	18	-1	1	1	0
La Costera	22	39	17	13	24	11	9	12	3	1	1	1
El Valle de Ayora	28	38	10	10	26	17	18	2	-16	8	7	-1
La Plana Baixa	22	37	15	10	23	13	12	12	0	1	1	0
El Baix Segura	20	36	16	12	27	15	8	5	-4	3	3	0
La Plana Alta	17	32	15	10	18	9	7	12	4	1	1	0
El Vinalopó Mitjà	21	31	10	14	23	9	7	6	-1	1	1	1
L'Alacantí	18	31	13	10	22	12	8	7	-1	1	2	1
València	18	30	12	--	--	--	18	29	11	1	1	0
La Vall d'Albaida	18	30	12	12	24	12	6	4	-2	1	1	0
La Marina Baixa	22	29	7	18	25	7	5	3	-2	1	1	0
La Marina Alta	17	28	11	14	23	10	4	1	-2	0	1	1
La Plana de Utiel-Requena	15	28	13	4	17	13	11	8	-3	2	2	0
Els Ports	13	27	14	3	20	17	10	2	-8	2	4	2
L'Alcalatén	19	27	8	9	15	6	10	12	2	0	0	0
L'Alt Maestrat	16	26	10	4	17	12	12	7	-5	1	2	0
El Baix Maestrat	15	26	11	9	20	10	6	1	-5	4	4	0
L'Alt Vinalopó	13	23	10	4	11	8	9	7	-2	2	3	1
L'Alcoià	12	22	10	3	10	7	8	9	1	1	1	0
El Baix Vinalopó	8	17	9	3	9	6	5	7	2	1	1	0
TOTAL	25	38	13	10	19	9	15	17	1	1	1	0

Fuente: INE, Censos de Población. Elaboración propia

por otro, los flujos de salida de cada municipio se han incrementado en términos absolutos. En relación con el primero de estos aspectos, en 1991 existía todavía un número relativamente importante de municipios con una elevada autocontención⁸ y escasa salida diaria de ocupados hacia el exterior: en 195 municipios la población que se trasladaba supo-

⁸ La Tasa de Autocontención del municipio i (TA_i) se define como $TA_i = 100 \cdot F_{ii} / POR_i$, donde F_{ii} es el volumen de población residente en i que trabaja en i , y POR_i es el total de población ocupada residente en i . Muestra en qué medida la población tiene su lugar de trabajo en su mismo municipio de residencia.

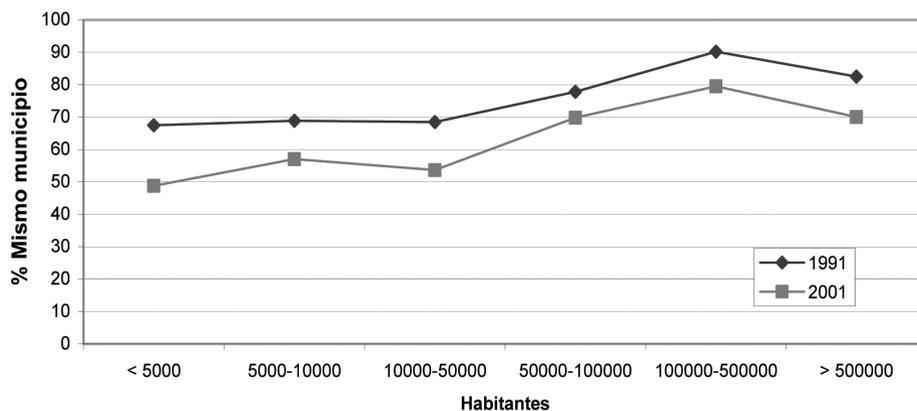


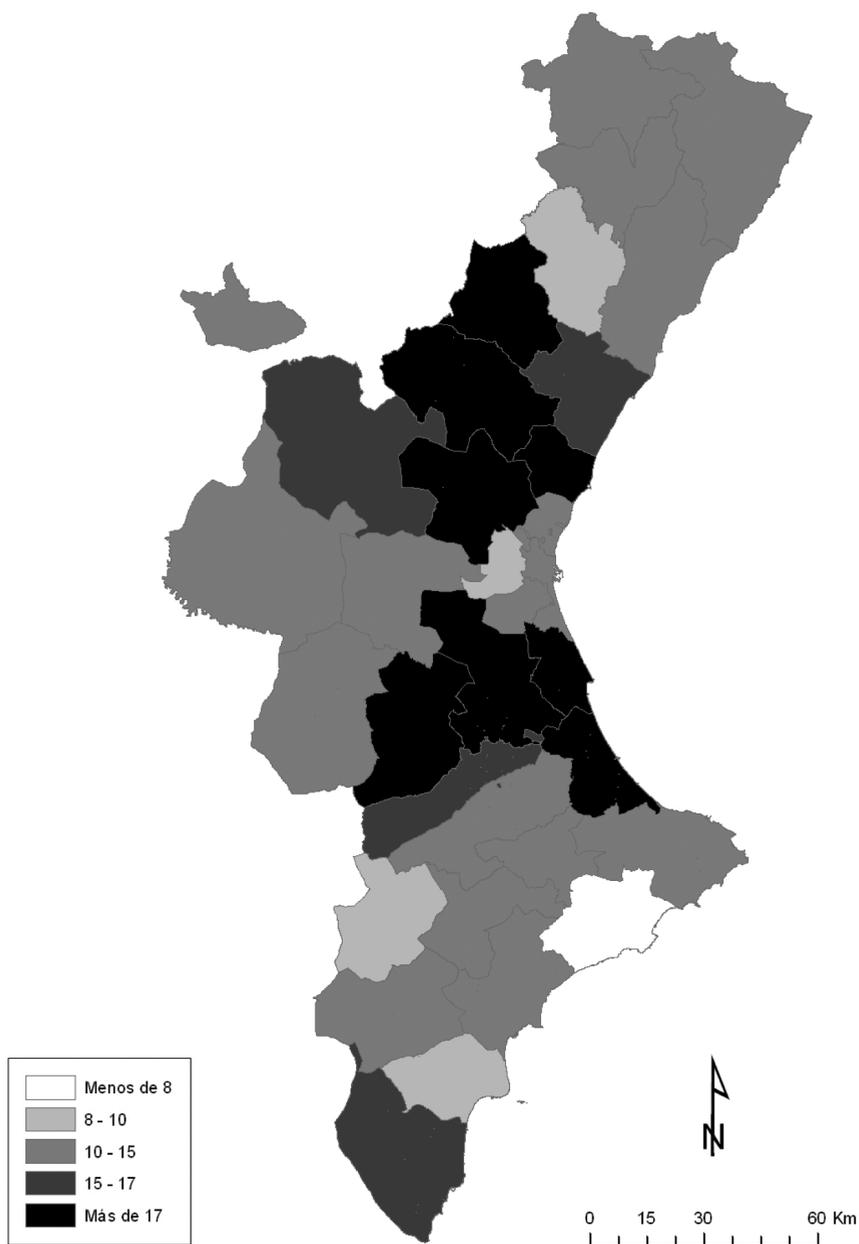
Figura 2. Tasa de autocontención y tamaño del municipio. Fuente: INE, Censos de Población. Elaboración propia.

nía menos del 25% de la población ocupada. En cambio, en 2001 sólo 39 municipios muestran una movilidad laboral tan reducida. En el otro extremo, en 1991 sólo en 17 casos se observaba una movilidad muy intensa (superior al 75% de la población ocupada), mientras que en 2001 este comportamiento de intensa movilidad afecta ya a 59 municipios.

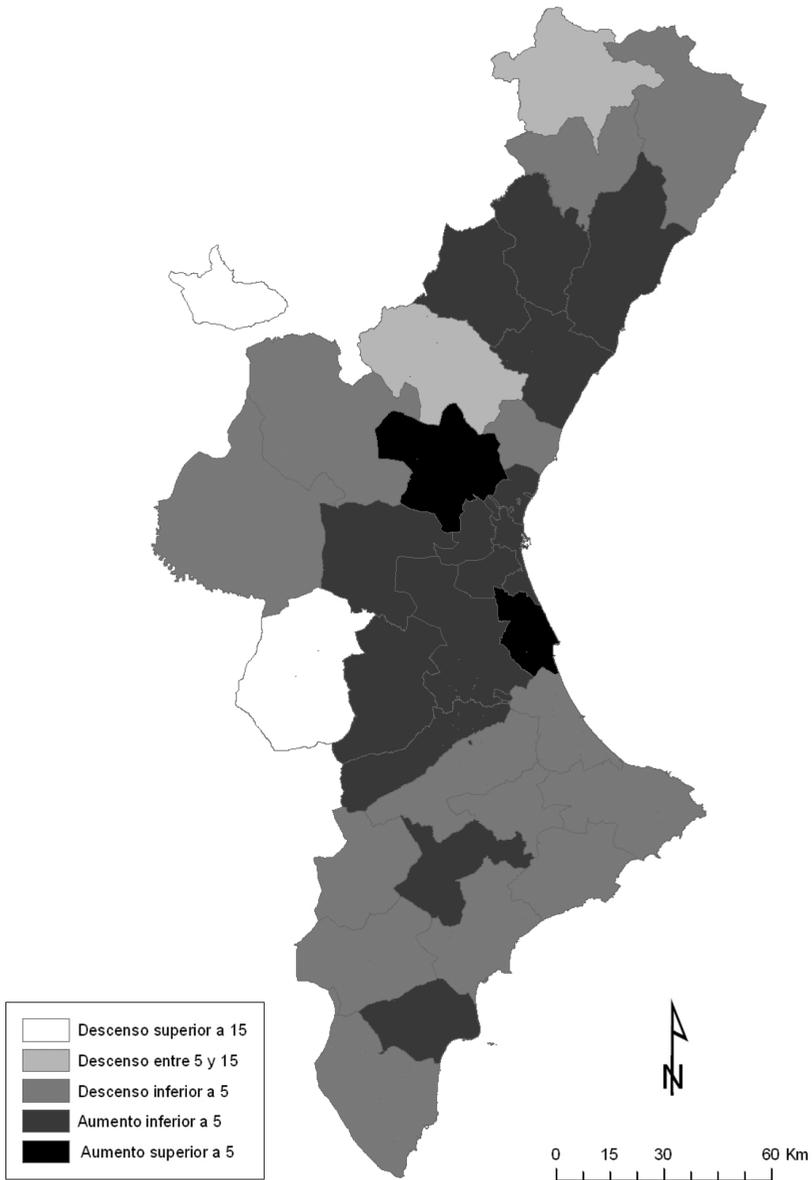
Por otro lado, el volumen absoluto de los flujos de salida ha aumentado notablemente: en 1991, el 66% de los municipios emitía flujos de salida inferiores a 225 personas, mientras que en 2001 esta situación afecta sólo al 44%. En el extremo contrario, mientras que en 1991 sólo había un municipio de donde salían diariamente más de 10.000 personas, en 2001 existen ya ocho con estas características, alcanzando la ciudad de Valencia la cifra máxima de 89.660 personas (más del doble de las que salían de la ciudad en 1991). El incremento de las cifras absolutas de movilidad muestra de forma clara la magnitud del fenómeno, la nueva escala de las relaciones entre población y territorio, y ayuda a valorar las dificultades de gestión que supone el nuevo modelo territorial que se está configurando.

Considerando el tamaño del municipio de residencia, la pauta general (ver figura 2) es que la movilidad suele ser más importante (tasas de autocontención más bajas) en los municipios más pequeños como consecuencia de la escasa oferta de empleo, y se reduce conforme aumenta el volumen de población, el mercado de trabajo y las oportunidades laborales hasta un tamaño de núcleo entre 100.000 y 500.000 habitantes. La movilidad vuelve a aumentar por encima de los 500.000 habitantes, en nuestro caso como reflejo de la dinámica metropolitana en que está inserta la ciudad de Valencia. Es precisamente en los municipios menores, y en particular en los de menos de 5.000 habitantes, donde se ha producido un mayor descenso de la autocontención entre las dos fechas analizadas (-28%). En los tamaños mayores, sólo destaca el aumento de la movilidad en el caso de la ciudad de Valencia, en relación con la consolidación de la dinámica metropolitana antes aludida.

Geográficamente, la movilidad intermunicipal se ha incrementado de forma horizontal y generalizada en todo el territorio, aunque con cierta mayor intensidad en las comar-



Mapa 1. Evolución del porcentaje de población ocupada que se desplaza a trabajar fuera del propio municipio, 1991-2001. Fuente: INE, Censos de Población de 1991 y 2001. Elaboración propia.



Mapa 2. Evolución del porcentaje de población ocupada que se desplaza a trabajar a otra comarca, 1991-2001. Fuente: INE, Censos de Población de 1991 y 2001. Elaboración propia.

[14]

cas que partían de mayores tasas de autosuficiencia en 1991 (cuadro 6 y mapa 1). Una parte importante de este incremento está estrechamente relacionado con la expansión de las dinámicas metropolitanas, especialmente en torno a Valencia y a Castellón. Así, el crecimiento de la movilidad es especialmente acusado en las comarcas de la corona exterior de las áreas metropolitanas de Valencia y Castellón (Ribera Baixa, Camp de Túria, l'Horta Nord, Alto Palancia o Alto Mijares), en especial en torno a la primera desde el Camp de Morvedre hasta la Safor en el litoral, y desde la Serranía hasta la Costera en el interior. El incremento de movilidad ha sido algo menor en las áreas centrales más maduras de los espacios metropolitanos (Valencia, l'Horta Oest, Plana de Castelló, l'Alacantí) y, en términos generales, ha sido especialmente reducido en el resto de la provincia de Castellón y en el conjunto de la provincia de Alicante.

Como consecuencia, en una amplia área en torno a la ciudad de Valencia se observan los máximos niveles de movilidad intermunicipal en el año 2001: elevadísima (cerca al 70% de los ocupados) en la primera corona metropolitana (l'Horta), y muy alta en la segunda corona, oscilando entre el 42% de la Ribera Baixa y el 57% del Camp de Túria. La movilidad de los residentes en Valencia es todavía baja (30%), con un núcleo central que sigue conteniendo buena parte de los empleos; no obstante, el espectacular crecimiento durante el decenio contribuye a afianzar la imagen de la movilidad como fenómeno genuinamente metropolitano.

En este ámbito metropolitano, la movilidad laboral se establece muy a menudo a una escala supracomarcal (cuadro 6 y mapa 2), contribuyendo a conformar áreas integradas muy amplias; no en balde las cuatro comarcas con mayor incidencia de movilidad supracomarcal se encuentran en el entorno de Valencia (l'Horta Nord, 44%; l'Horta Oest, 41%; Camp de Túria, 36%; y l'Horta Sud, 35%). En el caso de l'Horta, se partía ya en 1991 de una movilidad supracomarcal muy elevada, y el ritmo de incremento ha sido bajo; por el contrario, el Camp de Túria, con un incremento de 11 puntos porcentuales, muestra una más reciente y rápida incorporación a las dinámicas metropolitanas. Otras áreas de la segunda corona metropolitana muestran una evolución similar, aunque no tan intensa: Ribera Baixa (+8%) y Hoya de Buñol (+5%). Si también tomamos en consideración el notable incremento de la movilidad de residentes en Valencia hacia empleos localizados en áreas periféricas (+10%), se perfila una dinámica en la que el crecimiento y desarrollo del Área Metropolitana de Valencia está dirigiendo buena parte del aumento de movilidad intermunicipal en la región (mapa 2). Este espacio metropolitano, que supone el 46% de la ocupación regional, suma el 50% del incremento general de la movilidad intermunicipal durante el decenio y, lo que resulta aún más concluyente, reúne el 83% de todo el incremento de la movilidad supracomarcal, la que se desarrolla mayores distancias. Por su parte, en la segunda corona del Área Metropolitana, especialmente en la Ribera Baixa, el Camp de Túria y la Hoya de Buñol, se estaría incrementando en paralelo la movilidad a corta distancia (dentro de la comarca) y los flujos hacia áreas más lejanas del Área Metropolitana, presumiblemente hacia su núcleo central. En cambio, en otras comarcas del borde externo del área metropolitana (Camp de Morvedre, Ribera Alta), crece la movilidad a corta distancia sin que se observe un incremento paralelo de movilidad supracomarcal, siendo su nivel de integración metropolitana inferior.

El resto de las principales áreas urbanas de la región ha seguido una evolución desigual. En algunos casos, como ocurre en la Plana-l'Alcalatén (área urbana de Castelló), en la Safor (Gandia), o incluso en la Costera (Xàtiva), se ha observado un crecimiento de la movilidad superior a la media regional, siguiendo una pauta similar a la del Área Metropolitana de

Valencia. En todos estos casos se produce un crecimiento especialmente significativo de la movilidad intracomarcal, y no tanto a más largas distancias. Por el contrario, en las principales áreas urbanas del sur de la región, significativamente en l'Alacantí-Baix Vinalopó o en l'Alcoià-Comtat, la movilidad, de nuevo generalmente a corta distancia, está creciendo de forma lenta, y ello a pesar de partir de unos niveles relativamente bajos.

También en las áreas del interior, con un carácter más rural, la movilidad intracomarcal se afianza claramente superando a menudo la media regional. No obstante, la movilidad supracomarcal experimenta un, creemos que aparente, retroceso (mapa 2). Esta caída, aunque afecta a muchas comarcas, es especialmente visible en las zonas más rurales: el Rincón de Ademuz (-23%), el valle de Ayora (-16%), els Ports (-8%) y el Alto Palancia (-7%). En lo fundamental, estos registros son sólo un reflejo de las diferencias existentes en la forma de contabilizar la movilidad entre ambos Censo de Población⁹, por lo que los valores correspondientes a la movilidad supracomarcal en 1991 estarían claramente 'hinchados' de forma que el descenso que se muestra en 2001 no refleja la realidad.

Por último, las tendencias de los flujos de población ocupada que se desplaza para trabajar fuera de la Comunidad Valenciana no muestran ninguna pauta territorial clara. En todo caso, cabe resaltar que la frontera de la Comunidad Valenciana más permeable es, en 2001, la del interior de la provincia de Valencia, ya que tanto el Rincón de Ademuz como el Valle de Ayora muestran la mayor incidencia de este fenómeno. Esta salida de trabajadores hacia regiones vecinas tiene también alguna presencia en algunas comarcas del norte (Baix Maestrat y els Ports) y del sur (Baix Segura y Alt Vinalopó), siendo mucho más limitada en el resto de la región.

Para terminar este apartado, mencionaremos algunos aspectos a escala de detalle que pueden ser significativos de los cambios experimentados por la jerarquía urbana. En primer lugar, llama la atención que, al considerar la jerarquía de los núcleos según el flujo total de trabajadores procedentes de otros municipios, las ciudades de Valencia y Alicante, aunque siguen encabezando la jerarquía en 2001, han perdido importancia como destino de los flujos, sobre todo en caso de la primera que pasa de recibir el 20% de los flujos totales en 1991 al 17% en 2001; y de ser el principal destino para 130 municipios a serlo sólo para 99. Este cambio supone una importante diversificación y creciente complejidad de los flujos residencia-trabajo.

En el resto de la jerarquía, quizás lo más notable es el ascenso de Vila-real como receptora de trabajadores (pasa del puesto 21 al 10), lo que también acontece en menor medida a otros núcleos castellanenses como Alcora y Almassora; este fenómeno indica que el desarrollo de la industria cerámica está configurando la Plana de Castelló como un mercado de trabajo cada vez más integrado.

⁹ Existe población que declara, por múltiples motivos, ser residente en municipios del interior con los que tienen cierta vinculación y dónde disponen de una vivienda, a pesar de que su residencia habitual (y su trabajo) se halle en zonas alejadas (en otra comarca, usualmente en ciudades del litoral). En 1991, estos 'falsos' residentes determinan el registro de una movilidad laboral diaria asimismo 'falsa', pues el lugar de trabajo (distinto y más próximo a lugar verdadero de residencia) es declarado correctamente. En el Censo de 2001 este problema de registro desaparece: aunque siga produciéndose esa declaración *irregular* de residencia, la "falsa" movilidad que conlleva se puede eliminar de la observación, dado que el cuestionario censal inquiría sobre si las personas se desplazaban a su lugar de trabajo desde un lugar *distinto* al declarado como de residencia habitual. El dato correspondiente al Censo de 2001 es, por tanto, mucho más fiable, siendo la caída de la movilidad supracomarcal observada sólo aparente. Aunque esta situación afecta a un pequeño número de personas, su impacto sobre las pautas de movilidad de comarcas poco pobladas del interior en las que hay un gran volumen de segundas residencias, es muy visible.

MOVILIDAD LABORAL Y GÉNERO

Aunque el número de mujeres que se desplazan ha crecido a un ritmo más intenso que el de los hombres (ver cuadro 7), llegando a suponer en 2001 en torno a un 30% del total de los flujos intermunicipales, esto no es debido a un cambio radical en la pauta tradicional de menor movilidad laboral femenina, sino fundamentalmente al proceso de incorporación de mujeres al mercado de trabajo que ha supuesto un fuerte aumento de la actividad y la ocupación femenina. Por el contrario, el crecimiento de la tasa de movilidad intermunicipal (ver cuadro 8) ha sido menos pronunciado entre las mujeres ocupadas que entre los hombres. Así, mientras que la movilidad laboral intermunicipal pasa del 26% al 42% en el conjunto de ocupados varones (un incremento del 16 puntos), en el caso la población ocupada femenina la tasa pasa sólo del 22% al 31% (un incremento de 9 puntos). Esto significa que las diferencias existentes en cuanto a propensión a trabajar en un municipio diferente al de residencia se han incrementado. En la base de esta evolución se encuentra la tendencia más acentuada a la movilidad laboral en algunas ramas de actividad de fuerte especialización masculina (construcción, agricultura...) en contraste con el bajo crecimiento de la movilidad en ramas de servicios con una fuerte presencia femenina.

Cuadro 7. Evolución de la movilidad laboral intermunicipal por sexo (1991-2001)

Sexo	Flujo intermunicipal				Incremento (1991-2001)	
	1991		2001		Personas	% anual acumulativo
	Personas	%	Personas	%		
Varones	223.423	73,3	452.505	69,2	229.082	7,3
Mujeres	80.974	26,7	201.052	30,8	120.078	9,5
TOTAL	304.397	100	653.557	100	349.160	7,9

Fuente: INE, Censos de Población de 1991 y 2001. Elaboración propia

Cuadro 8. Evolución de la movilidad laboral intermunicipal. 1991-2001
Valores relativos para cada sexo

Sexo	% del total de personas		Diferencia del % de personas que se traslada a otro municipio
	1991	2001	
Varones	26,1	42,4	+16,3
Mujeres	22,4	31,0	+8,6
Total	25,0	38,1	+13,1

Fuente: INE, Censos de Población de 1991 y 2001. Elaboración propia

En efecto, el incremento de movilidad se produce en paralelo a un fortísimo crecimiento de la población ocupada femenina. La mayor parte de esta nueva ocupación se materializa en puestos de trabajo localizados en el mismo municipio de residencia, lo que limita el ritmo de incremento de la movilidad intermunicipal femenina (cuadros 9 y 10). Por el contrario, aunque el volumen de ocupados varones también crece, disminuye, incluso en cifras absolutas, el número de los que trabajan en su municipio de residencia.

Por el contrario, si atendemos sólo al grupo de población que desarrolla movilidad intermunicipal, las diferencias entre sexos se diluyen. En 2001, limitándonos al universo

de la población que ha superado el umbral municipal en su desplazamiento al trabajo no hay diferencias significativas en función del sexo en cuanto a las distancias recorridas: el peso relativo de la movilidad a corta distancia (intracomarcal) y a media-larga distancia (supracomarcal) es el mismo para varones que para mujeres e, incluso, podríamos afirmar que las mujeres desarrollan su movilidad, ligeramente, a mayores distancias. Estas observaciones son coherentes con las alcanzadas por un análisis más detallado sobre la movilidad intermunicipal femenina según los datos del Censo de 1991, que permitió concluir que, una vez superada la barrera del desplazamiento intermunicipal, no existían diferencias significativas en la longitud de los desplazamientos residencia-trabajo realizados por hombres y por mujeres (SALOM y DELIOS, 2001).

Las anteriores afirmaciones de tipo general, pueden concretarse mediante un análisis más detallado por edades y profesiones.

Cuadro 9. Movilidad laboral 1991-2001 por ámbitos territoriales y sexo
Volumen de ocupados residentes en la Comunidad Valenciana (miles)

Sexo	1991				2001			
	Total	Mismo municipio de residencia	Misma comarca	Fuera de la propia comarca	Total	Mismo municipio de residencia	Misma comarca	Fuera de la propia comarca
Varones	855	631	84	139	1.066	614	224	229
Mujeres	362	282	32	49	649	448	98	103
Total	1.217	913	116	176	1.715	1.031	322	308

Fuente: INE, Censos de Población de 1991 y 2001. Elaboración propia

Cuadro 10. Movilidad laboral 1991-2001 por ámbitos territoriales y sexo
% respecto al total de ocupados residentes en la Comunidad Valenciana para cada año

Sexo	1991				2001			
	Total	Mismo municipio de residencia	Misma comarca	Fuera de la propia comarca	Total	Mismo municipio de residencia	Misma comarca	Fuera de la propia comarca
Varones	100	74	10	16	100	58	21	21
Mujeres	100	78	11	11	100	69	15	16
Total	100	75	10	15	100	62	19	19

Fuente: INE, Censos de Población de 1991 y 2001. Elaboración propia

En primer lugar, si tenemos en cuenta las diferencias entre sexos en función de la edad, podemos concluir que las pautas existentes en 1991 no se han modificado. Tanto en 2001 como en 1991 (figuras 3 y 4) la movilidad laboral masculina es más elevada que la femenina a todas las edades. Se registran picos de movilidad desde los 25 a los 35 años en ambos sexos, en el momento de plena inserción en el mercado laboral. Sin embargo, la movilidad laboral desciende más rápidamente a partir de los 25 años en el caso de las mujeres que en el de los varones, y esta pauta, lejos de desaparecer, parece haberse afianzado en 2001. Probablemente, los hábitos sociales dominantes están ejerciendo una mayor presión sobre las mujeres que necesitan compatibilizar funciones laborales y domésticas, lo que limita y restringe sus pautas de movilidad (BEST y LAZENDORE, 2005).

De hecho, un análisis diacrónico nos indica que no se ha producido prácticamente ningún avance en términos de movilidad para algunas generaciones de mujeres. La

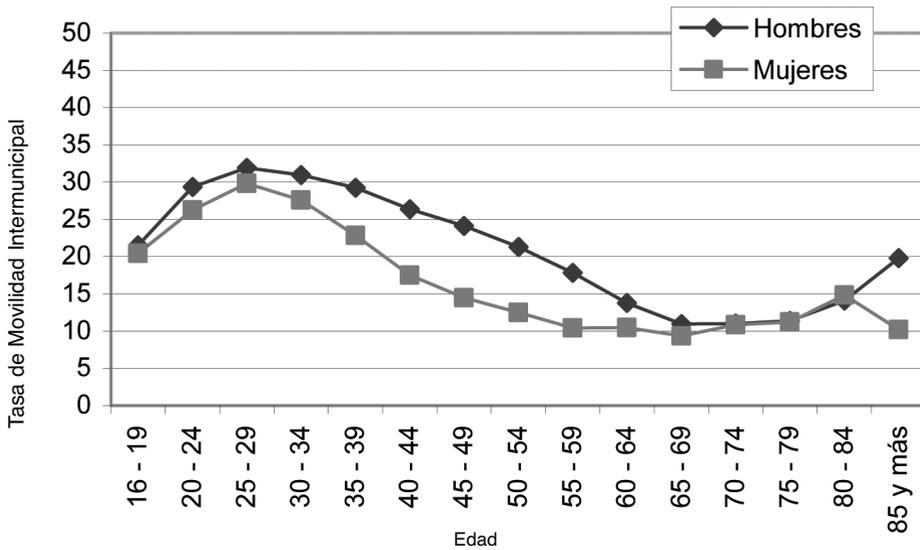


Figura 3. Movilidad intermunicipal por edad y sexo. Comunidad Valenciana. 1991. Fuente: INE, Censos de población. Elaboración propia.

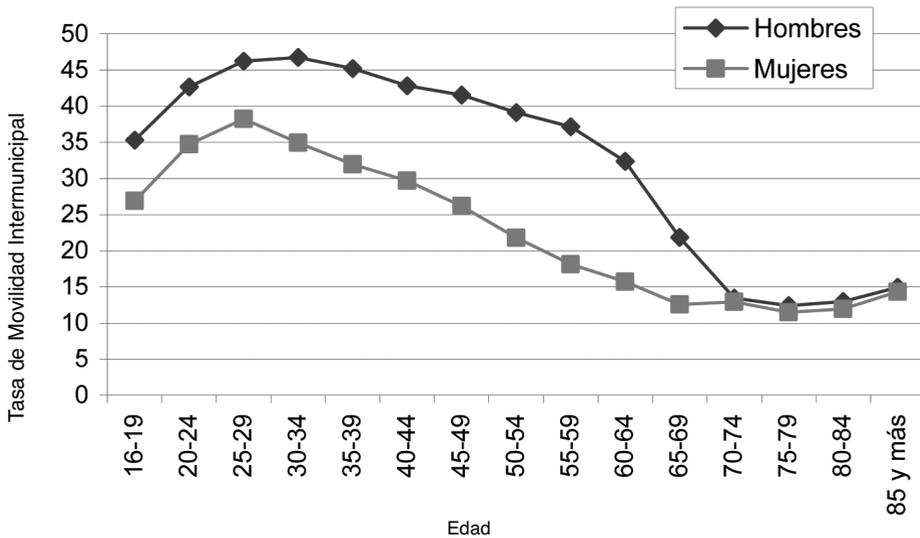


Figura 4. Movilidad intermunicipal por edad y sexo. Comunidad Valenciana. 2001. Fuente: INE, Censos de población. Elaboración propia.

cohorte de mujeres que contaba con 30-34 años en 1991 mostraba una movilidad intermunicipal en ese año del 28%; 10 años después, en 2001, esa misma cohorte (observable ahora en la edad 40-44) la incrementa sólo hasta el 30%. En cambio, la cohorte de varones de la misma edad ha aumentado su movilidad espectacularmente: del 31 al 43%. Esta discordante evolución, permite plantear la vigencia de la hipótesis según la cual el estado civil y el número de hijos tienen influencia negativa sobre la movilidad laboral femenina. La comparación de los datos censales indica que la movilidad laboral es menor en las mujeres casadas, aunque el diferencial se ha reducido en el periodo de análisis. La ausencia de datos en relación con la movilidad asociada al número de hijos impide realizar la comparación, aunque con los datos de 1991 quedó patente que el número de hijos supone un importante condicionante en la movilidad de las mujeres (SALOM, PÉREZ, ALBERTOS, DELIOS y PITARCH, 1995).

Una última constatación se refiere a las diferencias entre sexos según profesiones. En 2001 todas las profesiones registran mayor tasa de movilidad masculina, incrementándose el diferencial entre sexos en todos los casos respecto a la situación existente en 1991. No obstante, merece la pena destacar que entre los grupos más cualificados, los profesionales y técnicos (presentes de forma transversal en todos los sectores económicos), la diferencia de comportamiento según sexo es mínima, llegando a desaparecer casi por completo entre los que poseen una titulación universitaria de segundo y tercer grado. La cualificación, y el estatus profesional y de renta que lleva aparejada, aparecen así como los factores más relevantes. Ello se confirma, por un lado, al observar el comportamiento en el otro extremo de la escala de cualificación: entre el personal que trabaja en hostelería y servicios personales las diferencias de movilidad según sexo también se minimizan. En esta misma línea de razonamiento, se constata que es la población con estudios universitarios la que presenta una mayor homogeneidad de comportamiento.

LA MOVILIDAD OBLIGADA POR ESTUDIO¹⁰

La movilidad por estudios en niveles no obligatorios, aproximadamente a partir de los 16 años de edad, es muy dependiente de la localización de los centros de enseñanza. Los centros de educación secundaria y los centros universitarios son menos abundantes en el territorio y presentan una oferta restringida y diferenciada en cuanto a especialidades formativas; así se explica que la mayor movilidad vaya asociada a los estudiantes universitarios, y dentro de la enseñanza secundaria postobligatoria, a los que cursan ciclos formativos.

Este tipo de movilidad ha experimentado un crecimiento global importante entre las dos fechas de referencia (del 36 al 50%, según aparece en el cuadro 11), a pesar de que ya partía de niveles relativamente altos. Este incremento se debe fundamentalmente a la expansión de la enseñanza universitaria y la mayor disposición y posibilidad de realizar desplazamientos cada vez más largos para cursar estudios de este tipo. Entre 1991 y 2001,

¹⁰ Para hacer posible la comparación intercensal, se consideran únicamente los estudiantes mayores de 16 años que cursan estudios postobligatorios, sea de tipo profesional, bachillerato o universitario. El total de estudiantes asciende en 1991 a 184.367 y en el año 2001 a 227.517. En el año 1991 se incluyen: FP2, 3º de BUP, COU, otras enseñanzas de 2º grado (Escuelas de Idiomas y Enseñanzas Artísticas), la formación ocupacional y las enseñanzas universitarias; en el 2001, se incluyen los estudiantes de bachillerato, ciclos formativos de grado medio y superior, la formación ocupacional y la educación universitaria.

las enseñanzas universitarias conocen un importante repunte de sus efectivos a partir de una captación de alumnado desde ámbitos territoriales cada vez más alejados de los lugares donde se ubican los centros universitarios: prácticamente el 90% del incremento absoluto de la movilidad por estudio durante el período es atribuible a la movilidad de la población universitaria; la tasa de movilidad intermunicipal de los estudiantes universitarios lo refleja al pasar del 54 al 65%.

Cuadro 11. Movilidad por estudios. 1991-2001. Ámbitos territoriales y nivel de estudios
Estudiantes residentes en la Comunidad Valenciana para cada año

Nivel de estudios	Total		Mismo municipio de residencia		Flujo intermunicipal		Tasa de movilidad intermunicipal	
	1991	2001	1991	2001	1991	2001	1991	2001
Enseñanza secundaria postobligatoria	93.211	87.371	73.018	63.266	20.193	24.105	21,7	27,6
Formación ocupacional	3.184	5.335	2.170	3.496	1.014	1.389	31,8	26,0
Enseñanza superior	82.972	134.811	37.804	47.399	45.168	87.412	54,4	64,8
Total	184.367	227.517	112.992	114.161	66.375	112.906	36,0	49,6

Fuente: INE, Censos de Población de 1991 y 2001. Elaboración propia

Por el contrario, el fuerte crecimiento de instalaciones de educación secundaria no obligatoria en el conjunto de comarcas entre 1991 y 2001, ha permitido mantener la tasa de movilidad intermunicipal para este nivel de estudios en valores relativamente bajos (del 22 al 28%) al diseminarse por el territorio los nuevos Institutos de Educación Secundaria (PITARCH, 1998; SALOM y ALBERTOS, 2000). Por su parte, la formación no reglada ocupacional que crece en tamaño muy ligada a las iniciativas de instituciones, empresas o agentes sociales ha tendido a dispersarse en el territorio; la proliferación de iniciativas locales acercando esta oferta al lugar de residencia ha permitido reducir la movilidad intermunicipal en este ámbito desde el 32 al 26%.

Al ser muy dependiente de la localización de los centros de enseñanza y, por consiguiente, de la jerarquía urbana, la movilidad intermunicipal por motivos de estudio está muy relacionada con el tamaño de municipio de residencia (figura 5). Tanto la tasa de movilidad intermunicipal como la distancia recorrida aumentan conforme desciende el tamaño del municipio. En el periodo intercensal, los mayores incrementos de movilidad se producen en los núcleos de población mayores (de 10.000 a 50.000 y de más de 50.000 habitantes).

El proceso de difusión territorial de los equipamientos de enseñanza secundaria junto a la propensión a cursar estudios universitarios aún recorriendo superiores distancias, se ha saldado con un aumento general de la movilidad intermunicipal en todo el territorio: si en 1991 había 11 comarcas con una tasa de movilidad intermunicipal inferior al 49%, en 2001-son solamente 4 (cuadro 12).

La movilidad es máxima en las comarcas del interior, en las que incluso los equipamientos educativos de enseñanza secundaria postobligatoria son especialmente escasos, sobre todo en aquéllas en donde hay un gran número de municipios de muy pequeño tamaño: interior de Valencia y Castellón y, en parte, la montaña alicantina. En estos casos los niveles de movilidad son muy elevados tanto a escala supramunicipal como también comarcal. Destaca especialmente la movilidad extracomarcal: en el año 1991, la mayor movilidad extracomarcal la ostentaba el Rincón de Ademuz, con una tasa de autocontención de 9,3%, mientras que en el año 2001, la menor tasa de autocontención la presen-

Cuadro 12. Movilidad por estudios según comarca de residencia
Tasa de movilidad intermunicipal 1991-2001 (%)

Comarca	1991	2001	Diferencia
L'Alt Maestrat	80,8	92,7	11,9
Los Serranos	75,6	89,0	13,4
El alto Mijares	90,7	87,0	-3,7
La Canal de Navarrés	79,1	86,3	7,2
El Rincón de Ademuz	70,6	86,1	15,5
Els Ports	63,6	84,1	20,5
El Alto Palancia	66,7	82,7	16,0
El Comtat	83,1	81,6	-1,5
El Valle de Ayora	73,9	78,3	4,4
L'Alcalatén	58,6	75,5	16,9
El Camp de Túria	67,5	75,3	7,8
L'Horta Sud	71,8	75,1	3,2
L'Horta Nord	66,7	73,9	7,2
La Ribera Alta	59,4	73,9	14,5
La Ribera Baixa	62,8	73,8	11,0
La Hoya de Buñol	62,3	72,4	10,1
La Vall d'Albaida	61,3	71,4	10,2
La Marina Alta	56,8	71,3	14,5
La Costera	58,4	69,8	11,5
El Baix Maestrat	51,4	68,1	16,7
L'Horta Oest	54,7	66,8	12,1
L'Alt Vinalopó	50,6	66,2	15,5
La Plana Baixa	49,7	65,4	15,7
La Safor	55,0	65,3	10,3
La Plana de Utiel-Requena	48,9	65,2	16,2
El Vinalopó Mitjà	44,8	63,6	18,8
El Camp de Morvedre	47,1	61,9	14,8
El Baix Segura	52,3	61,6	9,2
La Marina Baixa	48,7	56,1	7,4
L'Alcoià	34,5	51,7	17,1
L'Alacantí	24,9	42,5	17,6
El Baix Vinalopó	30,7	39,7	9,1
La Plana Alta	31,0	29,2	-1,8
Valencia	8,9	16,7	7,8
Total:	37,4	50,4	13,0

ta L'Alt Maestrat, con un 7,3%. De cualquier forma, en ambos casos, al igual que en las demás comarcas del interior castellonense y valenciano sobre todo, la movilidad extracomarcal sigue siendo muy elevada.

Por el contrario, tanto en 1991 como en 2001, la ciudad de Valencia muestra la menor movilidad al concentrar buena parte de la oferta universitaria, seguida por similares razo-

nes por l'Alacantí, el Baix Vinalopó, y la Plana Alta. En todos los casos, más del 60% de los estudiantes encuentran su plaza escolar postobligatoria en su propio municipio de residencia. La última comarca mencionada es de las pocas que experimentan una cierta disminución de movilidad; la creación de la Universitat Jaume I en Castelló en el año 1991 y su posterior consolidación y expansión, así como la construcción de nuevos centros de secundaria, explican la reducción de la movilidad extramunicipal en esta comarca diez años después.

Cuadro 13. Movilidad por estudio en el Área Metropolitana de Valencia según ámbitos territoriales. 1991-2001 (%)

Lugar de residencia	Año	Lugar de estudio en enseñanza postobligatoria						Total
		Mismo municipio	Otro municipio					
			Subtotal otro municipio	Misma comarca	Comarca limítrofe	Otra comarca	Fuera de la CV	
Valencia y 1ª corona	1991	73,5	26,5	5,2	18,3	2,0	1,1	100,0
	2001	62,5	27,5	9,7	23,7	2,3	1,8	100,0
Valencia y 1ª y 2ª coronas	1991	67,1	32,9	6,3	17,7	7,8	1,1	100,0
	2001	54,2	46,8	11,6	22,3	10,0	1,9	100,0

Fuente: INE, Censos de Población de 1991 y 2001. Elaboración propia.

En general, la mayor parte de los desplazamientos se realiza a distancias cortas, es decir, en la misma comarca o entre comarcas limítrofes. En ocasiones las áreas limítrofes se encuentran fuera de la Comunidad Valenciana, por lo que hay un número de comarcas en las que destaca la movilidad fuera del ámbito autonómico; es el caso de El Rincón de Ademuz, El Valle de Ayora, El Baix Segura, El Baix Maestrat, y Els Ports. Sin embargo, al ser comarcas con un número total de estudiantes reducido, el peso de la movilidad fuera de la Comunidad Valenciana no es muy destacable, suponiendo en 1991 sólo el 5,3% del total, y en el 2001 el 6,0%.

Entre las dos fechas de referencia, el aumento de esta movilidad a corta distancia, hacia otros municipios de la misma comarca, es notable (del 9,0 al 18,4% del total), y viene determinado por la extensión de la enseñanza secundaria postobligatoria, la creación de nuevos centros de enseñanza en ciudades pequeñas y medianas y las mayores tasas de escolarización en estos niveles. A ello ha contribuido también la creación y consolidación de nuevos campus universitarios (Jaume I, Miguel Hernández), lo que ha generado y redirigido nuevos flujos universitarios intracomarcales en la Plana Alta, el Baix Vinalopó o el Baix Segura. Las pautas de movilidad de los estudiantes a distancias cortas se explican por las mismas causas que para la población que trabaja: la mejora de los medios de transporte, la tendencia a la suburbanización de la vivienda, como consecuencia del encarecimiento de los precios del suelo, y el precio de la misma, incluso en los alquileres, lo que resulta bastante importante para el caso de los estudiantes universitarios.

Por su parte, la movilidad hacia comarcas limítrofes es especialmente importante en los entornos metropolitanos: comarcas del área metropolitana de Valencia y adyacentes, así como en las que lindan con las áreas urbanas de Castellón y Alicante; este es el grueso del incremento de movilidad ligado a la realización de estudios universitarios. Las cortas distancias y la mejora de las comunicaciones en estas áreas explican el aumento de la movilidad entre estas áreas que en 1991 suponía el 13,6% y en el 2001 el 18,5%.

En términos globales, es en el Área Metropolitana de Valencia donde se concentran los mayores flujos de estudiantes de enseñanzas postobligatorias. La suma de la ciudad de Valencia y de las comarcas de l'Horta Nord, Oest y Sud alcanza en 2001 algo más de

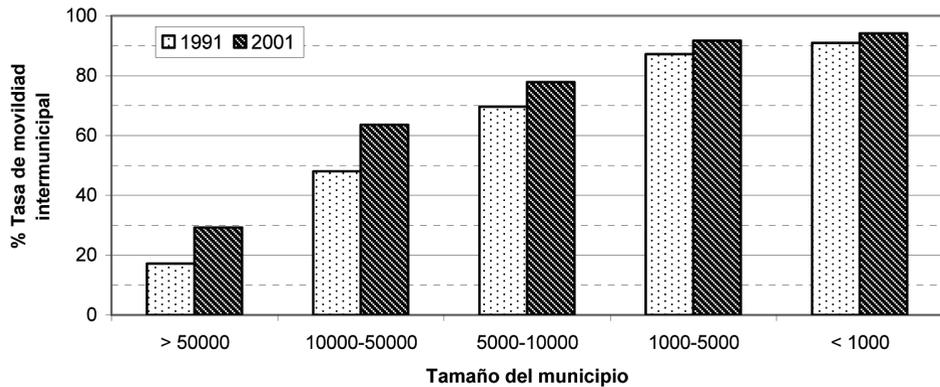


Figura 5. Movilidad por estudio según tamaño del municipio de residencia. Comunidad Valenciana. 1991-2001. Fuente: INE, Censos de población. Elaboración propia.

80.000 estudiantes. De estos, el 26,5% en 1991 y el 37,6 en 2001, se desplazan diariamente fuera de su municipio de residencia para acceder a la educación postobligatoria. Si consideramos también las comarcas que podrían formar parte de una segunda corona metropolitana (la Hoya de Buñol, la Ribera Alta, la Ribera Baja, el Camp de Túria y el Camp de Morvedre), estos porcentajes de movilidad extramunicipal se incrementan llegando hasta 32,9% en 1991 y el 45,8% en el 2001 (cuadro 13). La movilidad intercomarcal es especialmente importante y creciente en el área metropolitana, siendo los movimientos hacia los campus universitarios situados en Valencia y l'Horta Nord (Burjassot) los que dirigen el proceso, tanto si consideramos el área metropolitana estricta (l'Horta) como si ampliamos el área de observación a una segunda corona

CONCLUSIÓN

El análisis de la evolución experimentada por la movilidad obligada por motivos de trabajo y estudio entre 1991 y 2001 en la Comunidad Valenciana nos revela diversos procesos sociales, económicos y territoriales en curso. Se produce un importante aumento de la movilidad intermunicipal que va ligado a procesos espaciales que han alcanzado una gran relevancia en los últimos años, como son la consolidación y ampliación de regiones metropolitanas cada vez más amplias y de espacios urbanos difusos en un contexto de creciente accesibilidad y nuevas condiciones de localización de empresas y residencias. Asimismo, el incremento de movilidad está ligado a profundas alteraciones en la pauta de comportamiento tradicional de las actividades económicas. Así, mientras que en 1991 las mayores tasas de movilidad correspondían al sector industrial, y la agricultura mostraba tasas de movilidad muy reducidas, en 2001 el sector de la construcción ha tomado la delantera, mientras que los servicios y la agricultura han asimilado su comportamiento al sector industrial, mostrando tasas de movilidad muy similares. Como consecuencia, en 2001 se ha difuminado la tradicional asociación directa entre nivel de cualificación e intensidad de la movilidad, al aumentar muy especialmente la movilidad de los trabajadores (varones) menos cualificados de la agricultura, la industria y la construcción.

Por el contrario, no se observan cambios significativos entre ambas fechas en relación con el efecto que producen en la movilidad otras características sociodemográficas como la edad y el sexo. En el primer caso, la movilidad sigue siendo especialmente alta entre los ocupados jóvenes, aumentando de forma paralela al proceso de incorporación al mercado de trabajo, para reducirse con la edad a partir de aproximadamente los 30 años. En el caso de las diferencias por sexo, la distancia no sólo se ha mantenido, sino que se ha incrementado, observándose una menor tasa de movilidad intermunicipal para las mujeres a todas las edades y en todas las categorías profesionales y sectores económicos. Aunque las diferencias son menores en los grupos socioprofesionales más cualificados y en la población con mayor nivel de estudios, el análisis por cohortes nos indica que no ha habido progreso entre las dos fechas estudiadas.

Finalmente, en lo que se refiere a la movilidad por estudio en los niveles postobligatorios, se observa como crece la intensidad de la movilidad intermunicipal. El efecto restrictivo para la movilidad por estudio que sin duda ha tenido la dispersión por el territorio de nuevos centros de educación secundaria, se ha visto compensado y sobrepasado por el incremento de la demanda de estudios secundarios postobligatorios. Pero el mayor impacto sobre el incremento de la movilidad por estudios corresponde a los estudiantes universitarios: en paralelo al incremento generalizado de accesibilidad, las cuencas de captación de estudiantes de los diferentes campus universitarios se extienden por el territorio determinando movimientos recurrentes a mayores distancias.

BIBLIOGRAFÍA

- ALBERTOS, J.M. (2007): Dinámicas de movilidad e (in)sostenibilidad en el Área Metropolitana de Valencia, en *Seminario Internacional. Bases, métodos e instrumentos para el desarrollo y la cohesión territoriales. Un balance a nivel español, europeo e iberoamericano*, UIMP, sede de Valencia, 12-14 de diciembre de 2007.
- BEST, H. y LAZENDORF, M. (2005): Division of labour and gender differences in metropolitan car use: An empirical study in Cologne (Germany), *Journal of Transport Geography*, vol. 13.2, pp. 109-121
- CASADO, J.M. (1996): Mercados laborales locales: análisis preliminar del caso valenciano, *Revista de Estudios Regionales*, núm. 45, 1, pp. 29-156
- CASADO, J.M. (2000): Local Labour Market Areas in Spain: A Case Study, *Regional Studies*, 34.9, pp. 843-856.
- CASTAÑER, M. (1994): La ciudad real en Catalunya: las áreas de cohesión, *Ciudad y Territorio. Estudios Territoriales*, núm. 99, pp. 101-114
- DÍAZ MUÑOZ, M.A. (1985): Aportaciones recientes en la geografía social urbana anglosajona, *Anales de Geografía de la Universidad Complutense*, vol. 5, pp. 263-281
- FERIA, J.M. (2004): Problemas de definición de las áreas metropolitanas en España, *Boletín de la Asociación de Geógrafos Españoles*, vol. 38, pp. 85-100.
- FERIA, J.M. y SUSINO, J. (1996): *Movilidad por razón de trabajo en Andalucía: dimensiones básicas y organización territorial*, Sevilla, Instituto de Estadística de Andalucía.
- GARCÍA PALOMARES, J.C. y GUTIÉRREZ PUEBLA, J., (2006): Movilidad por motivo de trabajo en la Comunidad de Madrid, *Revista del Instituto de Estudios Económicos*, vol. 1-2, pp. 223-256.
- GIULIANO, G. y GILLESPIE, A. (1997): Research issues regarding societal change and transport, *Journal of Transport Geography*, vol. 5.3, pp. 165-176.

- HERBERT, D.T. y THOMAS, C.J. (1997): *Cities in Space. City as a Place*, John Wiley and Sons Canada Ltd.
- HIMANEN, V., HEE-GOSSELIN, M. y PERRELS, A. (2005): Sustainability and the interactions between external effects of transport, *Journal of Transport Geography*, vol. 13.1, pp. 23-28
- JORDÁ, R.M.^a. (1986): *La industria en el desarrollo del área metropolitana de Valencia*, Valencia, Secció de Geografia de la Universitat de València, Institució Valenciana d'Estudis i Investigacions y Cátedra de Geografía de la Universidad de Sevilla.
- MINISTERIO DE FOMENTO (varios años): *Anuario estadístico*, Madrid, Ministerio de Fomento.
- 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*, Barcelona, Diputació de Barcelona, pp. 201-222.
- PITARCH, M^a D. (1998): *Espacio y formación: la planificación de la oferta de la educación secundaria postobligatoria y su adaptación al mercado de trabajo: dos ejemplos en la Comunidad Valenciana*, Alzira, Centro Francisco Tomás y Valiente, UNED.
- SALOM, J. y ALBERTOS, J.M. (2000): El impacto territorial de la planificación educativa: el mapa escolar de aplicación de la LOGSE en la Comunidad Valenciana, *Cuadernos de Geografía*, vol. 67, pp. 37-56.
- SALOM, J. y ALBERTOS, J.M. (2007): Industria y ciudad. La industria en el Área Metropolitana de Valencia en MÉNDEZ, R. y PASCUAL, H. (eds.): *Industria y ciudad en España: Nuevas realidades, nuevos retos*, Cizur Menor (Navarra), Thomson-Civitas, pp. 273-308.
- SALOM, J. y CASADO, J.M. (2007): Movilidad cotidiana y mercados locales de trabajo en la Comunidad Valenciana, 1991-2001, *Boletín de la Asociación de Geógrafos Españoles*, vol. 44, pp.5-38.
- SALOM, J. y DELIOS, E. (1998): La movilidad laboral femenina en el País Valenciano: los factores sociales y laborales en las diferencias por género, *Cuadernos de Geografía*, vol. 64, pp. 485-511.
- SALOM, J. y DELIOS, E. (2001): La movilidad laboral como criterio de delimitación territorial: su aplicación a la Comunidad Valenciana, en CASTAÑER, M., VICENTE J. y BOIX G. (eds.) (2001): *Áreas urbanas y movilidad laboral en España*, Servei de Publicacions de la Universitat de Girona, Girona, col. Diversitas, núm. 22, pp. 61-91.
- SALOM, J., ALBERTOS, J.M., DELIOS E. y PITARCH, M.D. (1997): Los mercados de trabajo local en la Comunidad Valenciana: Una propuesta de delimitación, *Ciudad y Territorio. Estudios Territoriales*, vol. 112, pp. 335-356.
- SALOM, J., PÉREZ, J., ALBERTOS, J.M., DELIOS, E. y PITARCH, M.D. (1995): Análisis de la movilidad obligada por trabajo y estudio en la Comunidad Valenciana, en *Censos de Població i Habitatges 1991. Monografies Volum II*, Valencia, Institut Valencià d'Estadística.
- SUSINO, J. (2002): La sociedad urbana en Andalucía, en MOYANO, E. PÉREZ, M. (coords.), *La sociedad andaluza (2000)*, Córdoba, Instituto de Estudios Sociales de Andalucía, pp. 307-331.
- TORRES, F. (2002): Els immigrants a la ciutat de València. La inserció urbana dels nous veïns, *Cuadernos de Geografía*, vol. 72, pp. 259-288.
- VIRUELA, R. y DOMINGO, C. (2001): Población extranjera en el País Valenciano: entre el turismo residente y la inmigración laboral, *Arxius de Ciències Socials*, vol. 5, pp. 147-182.