

Previsiones de mercados de trabajo en el caso de Valencia: Javier de Burgos re-descubierta

Sara Mur & Joaquín Clusa

Investigador adscrito de la UPC & Investigador del Centre de Política de Sol·licitacions UPC (hasta 08/2004). Dirección ALPH & Clay Armelotte

RESUMEN. El aumento continuo de la distancia media entre la residencia y el trabajo, que constituye una de las características definitorias básicas de las dinámicas metropolitanas modernas, amplía progresivamente el ámbito de los mercados de trabajo y de las áreas metropolitanas. En el presente trabajo se argumenta que los mercados de trabajo de 1990-6 2001, como el censo de autosuficiencia mínima del 75%, serán considerablemente los mercados de trabajo correspondientes al criterio del 90% en el presente decenio, en base a la dinámica observada entre 1986 y 1991. Dicha delimitación tiende a coincidir con las previsiones tradicionales que datan de la década de los años 1960. En este sentido, las actuales Diputaciones como nucleos de competencias en transporte público y planificación territorial podrían tener en el futuro un importante protagonismo político-administrativo. Queda de todos modos para investigaciones futuras la cuestión de si el proceso de extensión de las áreas metropolitanas alcanza «situaciones asintóticas»; la reciente modificación del criterio de conectividad del 15 al 25%, realizado por la Oficina de los Censos suizeros, es sugerente en este sentido.

Desarrolladores: Mercado de trabajo, Concexividad, Valencia, Pertenencia de las ciudades

«Me indistinto se sin la vista que se descubre de las alturas de Teruel, al poniente de la capital. Puedo al momento ver por aquella banda separa la huerta del secano, mirando al oriente ver el horizonte de diez leguas, rodeando por el sur desde Nuevaño hasta Callosa, y junto a ésta la Alfranca. La capital ocupa casi el centro de una llanura, y en ella se distinguen y reconocen los principales puntos. La multitud de lugares desde Puzos a Callosa, forman en ella una vistosa confusión, creyendo el observador que una ciudad.

M.A. J. CAVANILLES, (1996): Observaciones sobre la *Historia Natural* del Rosero y Valiente

1. INTRODUCCIÓN: EL CAMBIO DE ESCALA DE LAS CIUDADES Y SU ESTRUCTURACIÓN INTERNA

En el planteamiento del futuro económico de una ciudad como Valencia tiene importancia la cuestión del ámbito territorial de la «ciudad real», entendida fundamentalmente como la ciudad de las personas y de sus desplazamientos diarios desde el lugar de residencia al de localización

de su puesto de trabajo, su centro de estudio, de ocio o de comercio. Es la ciudad en cuya configuración ha dejado de ser determinante la localización de la actividad económica y de las empresas, porque sus ámbitos de interrelaciones son globales y no urbanos.

Algunos estudios han puesto de manifiesto cómo los adelantos tecnológicos y la mejora de la accesibilidad que se ha producido especialmente en los últimos 25 años, así como los cambios en los procesos productivos, han influido en la forma de configurarse y en el grado de integración de los sistemas urbanos espaciales, fundamentalmente en

torno a las principales ciudades del país. En alguno de esos procesos de crecimiento urbano se ha producido también un «cambio de escala» de la ciudad real o ciudad metropolitana, no sólo por el crecimiento cuantitativo de la misma (incremento de la población en el conjunto de los municipios que comprende), sino también y de forma importante, por el cambio cualitativo que supone la integración en esa ciudad real de otros sistemas urbanos cuyos centros antes no pertenecían a ella.

El objetivo principal del presente artículo es la identificación del actual ámbito metropolitano de Valencia y su dinámica en términos de «extensión» y de «estructuración interna». Ello resulta importante porque sólo a ese nivel de ciudad real, o ciudad metropolitana, es al que pueden abordarse con éxito las grandes líneas de actuación para la ordenación de un proceso de crecimiento urbano que resulte sostenible. Cabría preguntarse también sobre los principales beneficios y sobre los costes asociados con los procesos actuales de extensión de la ciudad metropolitana.

El análisis que sigue se ha planteado a partir de algunos trabajos recientes que permiten también comparar con otros ámbitos metropolitanos, especialmente con Madrid y Barcelona, que son el principal referente en el conjunto nacional para la previsión de dinámicas futuras, si bien están situadas a otro nivel de jerarquía y de desarrollo urbano.

2. LOS ÁMBITOS TERRITORIALES DE REFERENCIA: EL ÁREA METROPOLITANA DE L'HORTA Y LA PROVINCIA DE VALENCIA

La referencia territorial mínima es la del municipio de Valencia, con 134 Km² de extensión y 738.441 en el censo de 2001. Pero actualmente el concepto territorial de «ciudad» excede de esa delimitación administrativa de «municipio» según el concepto decimonónico, porque la discusión del ámbito se plantea ahora en un contexto socio-económico en el cual el municipio de residencia no es necesariamente el municipio donde se localiza el lugar de trabajo, y en el que se producen importantes cambios de

residencia durante los fines de semana o los meses de julio y agosto.

La existencia de una administración pública definida como área metropolitana constituye la siguiente referencia político-administrativa actual sobre la «ciudad real» de Valencia, al menos para la gestión de ciertos servicios públicos¹. Se trata de un territorio de 632 Km², 44 municipios y 1.364.155 residentes en el último año padronal; corresponde al territorio delimitado por un radio de 15 a 25 Km del centro.

Esta configuración formal coincide con el ámbito territorial de la tradicional comarca de l'Horta que «...ha estat des de sempre en estreta connexió amb el cap i casal; ni les viles romanes, ni les alqueríes islàmiques, ni els llogarets o pobles que les succeïren, mai no foren independents de la ciutat: la dominància urbana és una constant històrica molt accentuada al seu entorn» (ROSSELLÓ & al. (1988: 19).

En España, como es sabido, los primeros ámbitos metropolitanos a efectos del planeamiento urbanístico se delimitaron en la década de los años cincuenta y sesenta en Madrid (COPLACO), Barcelona (Comisión de Urbanismo y Servicios Comunes), Valencia (Gran Valencia) y Bilbao (Gran Bilbao), y entre otros aspectos, son indicadores de que el crecimiento urbano presentaba ya dinámicas de crecimiento y extensión fuera de las ciudades centrales. El actual ámbito del Área Metropolitana de l'Horta no es, cualitativamente, muy diferente del correspondiente a los 422 km² y los 30 municipios que formaban la Corporación Gran Valencia, ámbito al que estaban referidos la Ley de Ordenación Urbana de Valencia y Comarca, de 1946, y el Plan General de Ordenación de Valencia y su Comarca de 1966 (VALENCIA DIRECCIÓN GENERAL DE URBANISMO (1986:13, 39 y 69)), en los inicios del despegue económico español.

El siguiente ámbito territorial de referencia político-administrativa sería la provincia, o referencia europea NUT3, con

¹ La administración metropolitana, el Consell Metropolità de l'Horta, fue disuelto por la Ley 9/1999, de 7 de diciembre, instituyendo creado dos Entidades metropolitanas en el mismo ámbito territorial que antes, por Ley 2/2001, de

servicios que prestan los centros urbanos que lo integran. De forma detallada, para el ámbito metropolitano que consideramos máximo a efectos de las presentes notas, es decir, la provincia de Valencia, los seis niveles anteriores están constituidos de la siguiente forma:

1. Regional: Valencia (AUT).
2. Subregional: Valencia (AUT) / Alacant-Elx (AUT).
3. Provincial: Valencia (AUT) / Alacant-Elx (AUT) / Castelló (AUT).
4. Demarcación Territorial: Valencia (AUT) / Gandía (AUT) / otros 4 centros en la provincia de Alacant y uno en la de Castelló.
5. Distrito territorial: Valencia (AUT) / Sagunt / Alzira / Gandía (AUT) / Xàtiva / Ontinyent / más 6 centros en Alacant y 2 en Castelló.
6. Área Funcional del Territorio: Valencia (AUT) / Sagunt / Liria / Requena / Sueca / Alzira / Xàtiva / Gandía (AUT) / Ontinyent / más 10 centros en Alacant y 5 en Castelló.

Los mapas mapas Figs. 7.8 y 9 resumen las anteriores propuestas de estructura territorial o sistema de ciudades a partir del nivel provincial. Destaca que la provincia de Valencia tenga cinco centros del nivel de Distritos Territoriales, además de la propia Valencia (AUT).

Otra delimitación formal que debe ser tenida en consideración, por los importantes efectos que puede provocar en la configuración y estructura de la ciudad real, es la que corresponde al «Área de Transporte Metropolitano de Valencia» (ATMV), definida por la Ley 1491 como ámbito del Plan de Transporte Metropolitano de Valencia (Fig. 10). Esta delimitación se argumenta a partir de otras definiciones anteriores realizadas, con diversa finalidad, por sucesivos Estudios y Planes «...agregando al ámbito más reducido (de los anteriores) aquellos municipios con servicios de transporte de funcionalidad claramente metropolitana» (COPUT, 1992: 82).

El Área de Transporte Metropolitano de Valencia así determinada integra 55 municipios, 8 más que el «área central» del Estudio Integral de Transportes del Área de

Valencia, elaborado en 1975 por la Corporación Administrativa Gran Valencia. Comprende todos los que hoy constituyen el Área Metropolitana de Horta (44) y, además: Alginet, Almussafes, Benaguasil, Benifaió, Benisat, Bétera, Carlet, l'Elx, Liria, La Pobla de Vallbona, Riba-roja de Turia, Sollana y Villamarxant. Esta delimitación, sin embargo, no tenía un carácter cerrado sino con la posibilidad de modificarse a propuesta de la Comisión Plan de Transporte Metropolitano (art. 25 de la Ley 1491), algo que ya se hizo al integrar por este método a Sagunto, San Antonio de Benagéber y Ribarroja.

Estas propuestas de estructura territorial modifican, como ya se ha indicado, la funcionalidad actual en función de los objetivos a los que sirven, no obstante, siempre es importante poner de relieve la dificultad y la oportunidad de la modificación de tendencias. En este sentido cabe plantear al menos, algunas cuestiones:

- A la vista de la delimitación de mercados de trabajo del umbral del 90%, que es el ámbito metropolitano que podría asociarse con el nivel de «Distrito», cabría preguntarse sobre la pertinencia de mantener como tales también los de Sagunt y Alzira en la provincia de Valencia.
- En el caso de la demarcación del Distrito Territorial de Valencia podría cuestionarse si resulta suficiente su estructuración interna con Liria y Requena, tal como parece desprenderse del sistema de ciudades del PDU o si, por el contrario, sería conveniente potenciar también otros centros supramunicipales como «Áreas Funcionales Metropolitanas».
- Cómo se modificarán las anteriores cuestiones a la vista de la dinámica de extensión metropolitana, teniendo en cuenta el nivel de desarrollo metropolitano de Valencia que resulta del análisis comparativo realizado más arriba.

7. ALGUNAS CONCLUSIONES: VALENCIA ¿CIUDAD DE CIUDADES?

Las metodologías de delimitación analizadas, así como la comparación de los resultados de Valencia con otras áreas

¹⁰ El área de planeamiento que considero dicho Estudio, sin embargo, en mucho mayor, integrando más de 100 municipios.



Fuente: CONUT (1995).

FIG. 7. Áreas de influencia de nivel 4 delimitación territorial

Fuente: COPUT (1995).

metropolitanas españolas aportan algunos elementos para el entendimiento de la dimensión territorial de la ciudad real y de su dinámica en términos de extensión y de estructuración interna. Las conclusiones permiten justificar una propuesta que modifica las delimitaciones propositivas del Avance del Plan de Desarrollo Urbanístico de la Comunidad Valenciana y del Área de Transporte Metropolitano de Valencia.

El análisis realizado para el caso de Valencia permite concluir que la «ciudad real» es una ciudad metropolitana que, aplicando la metodología de mercados de trabajo, hoy integra ya algunos sistemas urbanos de desigual tamaño y de niveles jerárquicos mucho más pequeños que la ciudad central y presenta una tendencia a incorporar a medio plazo, más o menos tímidamente, otros sistemas urbanos hasta ahora no incluidos.

Para el entendimiento de la ciudad así definida es importante considerar en el análisis dos aspectos fundamentales. En primer lugar, el ámbito territorial que comprendo, cuya dimensión vendría determinada por las distancias máximas de los desplazamientos diarios obligados, medidos en términos de tiempo. Este ámbito es el que puede asociarse al umbral mínimo del 90 por cien, según la metodología de mercados de trabajo utilizada por Salom & al. o a las cuatro iteraciones de la metodología norteamericana que sirven de base a la delimitación de Rocó Cladera, y nos da la dimensión que puede servir de comparación con otros sistemas urbanos y metropolitanos, tanto a nivel nacional como internacional.

Es también el ámbito que debe servir de base para el diagnóstico, la definición de problemas y el planteamiento de estrategias, es decir, constituye el ámbito adecuado para la ordenación territorial primaria o básica (infraestructuras de comunicaciones, de transportes y de servicios básicos, sistema metropolitano de corredores verdes y espacios libres, localización de grandes dotaciones públicas como puerto, aeropuerto, etc., ocupaciones de suelo de carácter estratégico o especial...).

El otro aspecto fundamental a considerar es el de la estructuración interna de esa ciudad amplia, que debe integrar sistemas urbanos de distinto rango que, a su vez,

constituyen otros ámbitos metropolitanos primarios con entidad propia o «distritos metropolitanos» (mercados del 75 y del 50 por cien).

Estos sistemas, entre los que se encuentra el del área central, son los que permiten contar con suficiente «masa crítica» para establecer algunas infraestructuras y servicios públicos locales a un coste razonable. Constituyen también el nivel de estructura urbana que resulta relevante para establecer el planeamiento urbanístico básico o general, al permitir una ordenación que se corresponde con lo que podrían ser los «municipios reales» o las «comarcas municipales». Deberían ser también, al menos los mercados de trabajo del 50 y del 75 por cien, los que sirvieran de base para la gestión de la fiscalidad municipal (al menos de los impuestos más relevantes, IBI e IAE) y para establecer la participación en los Tributos Generales del Estado, frente a la consideración del tamaño municipal que «penaliza» el minifundismo municipal que.

Por otra parte, la comparación con otras áreas españolas pone de manifiesto la situación relativa del desarrollo metropolitano de Valencia. Es posible adelantar que también aquí se da, con las peculiaridades propias, un proceso de la misma naturaleza que el descrito en el caso de Barcelona como «cambio de escala» de la ciudad metropolitana. Sin embargo, la situación en que se encuentra dicho proceso no es la misma, presentando un evidente retraso en el caso de Valencia en el que, además, el ritmo con que evoluciona la dinámica metropolitana es más lento y también con mayores diferencias para cada uno de los dos aspectos fundamentales que marcan ese cambio de escala, la extensión a otros municipios anteriormente no integrados y la estructuración interna. De ellos, es esta última la que encuentra mayores dificultades a juzgar por la prácticamente nula variación del mercado del 75 por cien de 1991 respecto del mismo umbral de 1981.

La consideración de los mercados de trabajo desde una perspectiva dinámica de la extensión y estructuración interna de la ciudad metropolitana permite hacer algunas previsiones sobre su evolución futura y, en consecuencia, anticipar el planeamiento y la gestión de la movilidad metropolitana,

favoreciendo o limitando algunas tendencias en función de objetivos de política territorial.

A pesar de la constatación de que los mercados de trabajo no presentan aún en Valencia la intensidad que se aprecia en otras áreas metropolitanas, especialmente en los mercedos del umbral mínimo del 50 por cien, es posible anticipar una delimitación previsible de la «ciudad real objetivo», que resultaría de las tendencias detectadas y de la aplicación de una determinada política de vertebración territorial que incorporase los necesarios factores correctores.

En líneas generales, podría hablarse de una ciudad o región metropolitana a medio plazo de, aproximadamente, unos 120 municipios y alrededor de 1,8 millones de residentes, en un radio teórico de 45-50 km. equivalente a tiempos de desplazamiento de unos 40-45 minutos. En ella se integrarían además de la actual Área Metropolitana de l'Horta, los sistemas de Sagunt (85.000 residentes, incluyendo algunos municipios de la provincia de Castellón como Segorbe), Liria (82.000 residentes), Burjassot, Chiva (30.000 residentes), Sueca-Cullera (65.000 residentes) y Alzira (150.000 residentes).

La estructuración interna debería considerar, además de los anteriores, la potencialidad de algunos municipios como Torrent para definir un sistema urbano de unos 100.000 residentes, así como la conveniencia de consolidar los sistemas de Valencia, que constituye el área central con otros cinco municipios y algo más de 800.000 residentes; Catarroja (130.000 residentes y 12 municipios); el formado por los municipios de Alaquàs, Aldaya, Xirivella, Manises y Quart de Poblet (127.000 residentes); el de Paterna-Burjassot (11 municipios y 138.000 residentes) y el de Puçol-Massamagrell (12 municipios y 70.000 residentes), que se presentan en el Mapa de propuesta (Fig. 1).

En términos del Avance del Plan de Desarrollo Urbanístico de la Comunidad Valenciana una opción como la anterior significaría redefinir el nivel inmediato al provincial (Nivel 4 de delimitación territorial), y eliminar, por innecesario, el Nivel 5 de distritos territoriales, aunque podría mantenerse este nombre para el nivel resultante.

En este sentido, la delimitación territorial o distrito territorial de Valencia del Nivel 4 se ampliaría a Cullera y Sueca, segregando

los de Gandia, y excluyendo Xàtiva, Requena y Ayora, con sus correspondientes entornos, porque no es previsible que tengan funcionalidad metropolitana a medio plazo.

Significa también que el Nivel 6 de áreas funcionales debe mantener las Áreas Funcionales de Liria, Sagunt, Sueca y Alzira y substituir el Área propuesta de Valencia que se considera excesivamente amplia, por las Áreas de Puçol-Massamagrell, Paterna-Burjassot, Quart-Alaquàs-Xirivella, Torrent, Catarroja-Alfafar y que, junto con el Área de Valencia definida más arriba, podrían formar las 11 Áreas que estructurarían el nuevo distrito de Valencia del nivel 4.

En definitiva se trataría de reducir los niveles que considera el Avance del Plan de Desarrollo Urbanístico de la Comunidad Valenciana a 3 Niveles, porque con esta delimitación de la ciudad metropolitana resultante de Valencia (la «ciudad»), estructurada en 11 «ciudades», se hace también innecesario el nivel provincial.

O, alternativamente, adquiere un protagonismo especial, porque el ámbito provincial tiende a ser el ámbito metropolitano futuro con la dinámica constatada, que es el aumento continuado de la distancia media entre la residencia y el trabajo, como una de las características definitorias básicas de las dinámicas metropolitanas maduras, que amplía progresivamente el ámbito de los mercados de trabajo y de las áreas metropolitanas.

Desde el punto de vista de la organización territorial de la Administración pública, las Diputaciones (¿Javier de Burgos, redescubierta?), reconvertidas en instituciones metropolitanas, podrían adquirir un protagonismo especial, con nuevas competencias hasta ahora discutidas para los niveles metropolitanos, como la gestión del transporte público y la planificación territorial.

La ciudad metropolitana así delimitada aconsejaría también ampliar el ámbito del transporte metropolitano, al menos a Sueca-Cullera y Burjassot-Chiva.

La base fundamental de una propuesta de delimitación como la anterior parte del convencimiento de que el análisis que permiten los métodos descritos más arriba, basados en la movilidad intermunicipal, resultan un buen instrumento para conocer

Valoraciones (www.upv.es/cpsv), cabe plantearse en qué medida se ha verificado la hipótesis planteada en el presente artículo en el sentido que los mercados de trabajo del nivel mínimo de autosuficiencia del 90% en 1986 serían las áreas metropolitanas (equivalentes a los mercados de trabajo del 75%) del decenio siguiente.

El área metropolitana de Valencia delimitada con el criterio norteamericano de conectividad del 15% (modificada ya para los censos actuales al 25%) tendría en el 2001 un ámbito de

«152 municipios, más de 6.000 km²... incorporando municipios de la provincia de Castellón y Cuenca (segundas residencias)... con 1,7 millones de habitantes y unos 700.000 puestos de trabajo, se sitúa en el tercer lugar del ranking de las áreas metropolitanas españolas...».

Si bien no alcanza, los casi 10.000 km² de la provincia de Valencia, la nueva delimitación metropolitana habría integrado a Sagunt, en el límite Norte, y a Sueca y Cullera, en el Sur, como ya describía Cavanilles en 1795, pero aún no habría «llegado» a Gandía y al límite Sur de la provincia. Las distancias desde el centro, que superan los 50 Km, explicarían especialmente esta delimitación y permitirían plantear la hipótesis de la situación «asintótica», en el caso de Valencia.

En el último decenio se ha producido un nuevo «salto de escala» de nuestras ciudades metropolitanas porque las distancias residencia-trabajo han aumentado como resultado del crecimiento del empleo y de la construcción de nuevas viviendas en proporciones y cantidades desconocidas desde el despegue económico de los años 60s. Lo ilustra el hecho que el empleo creció un 23,6% en el ámbito metropolitano de Barcelona en el decenio 1991-2001 y que se ha estimado que un 16% de la población residente de la provincia de Barcelona cambió de residencia entre el 1997 y el 2001 (ROCA & *al.* 2004:186).

Hay que avanzar finalmente la hipótesis que las delimitaciones resultantes del Censo de 2001 incorporan un «virus estadístico». Una parte importante de los cambios censados de residencia hacia localizaciones metropolitanas más externas se debe a

razones fiscales: la segunda residencia se convierte en primera para beneficiarse de las desgravaciones en el IRPF. Estudios recientes en el área metropolitana de Barcelona han puesto de relieve que este fenómeno podría explicar al menos un 25% del crecimiento residencial reciente de la comarca del Garraf, a unos 50 Km del centro. Se trata de un «virus estadístico» que requiere estudio de depuración sobre delimitaciones obtenidas en los datos censales de 2001 y que que no se ha puesto suficientemente, de relieve.

De todas formas, las «ciudades reales» hoy son, con diferentes matices e intensidades, las provincias que delimita Javier de Burgos hace más de 150 años. Líneas de cercanías de los ferrocarriles tanto han contribuido a la integración metropolitana se estructuran también en ámbitos básicamente provinciales. En la generalización del fenómeno metropolitano en el entorno de las ciudades mayores de 50.000 residentes, la movilidad y la conectividad estructuran, hoy, a tres niveles, al menos en el caso de Barcelona: el nivel municipal continua siendo el más importante, con un 40%-50% de la movilidad total, el nivel de «sistema urbano», con un 20-25% del total y el «metropolitano», con el restante 20-25%. Los dos primeros niveles configurarían la «ciudad de los 5 km de radio» y el nivel metropolitano equivale a la «ciudad de los 20 Km», y que en conjunto producirían un viaje al trabajo de unos 6,4 km en un sentido en el caso de Barcelona.

También en el caso del área metropolitana de Barcelona se podría confirmar la hipótesis que, en el 2001, las «sistemas urbanos» que estructuran el área metropolitana son hoy más «robustos» que lo eran en 1986. Se podría explicar porque si bien las distancias medias del viaje al trabajo han aumentado, ha disminuido en cambio la desviación estándar. La consolidación del nivel de sistema urbano presenta las máximas potencialidades para estructurar el planeamiento para de nivel urbano, con cambios necesarios en la «geografía municipal» y en el contexto del imprescindible planeamiento territorial y la gestión de la movilidad metropolitana.

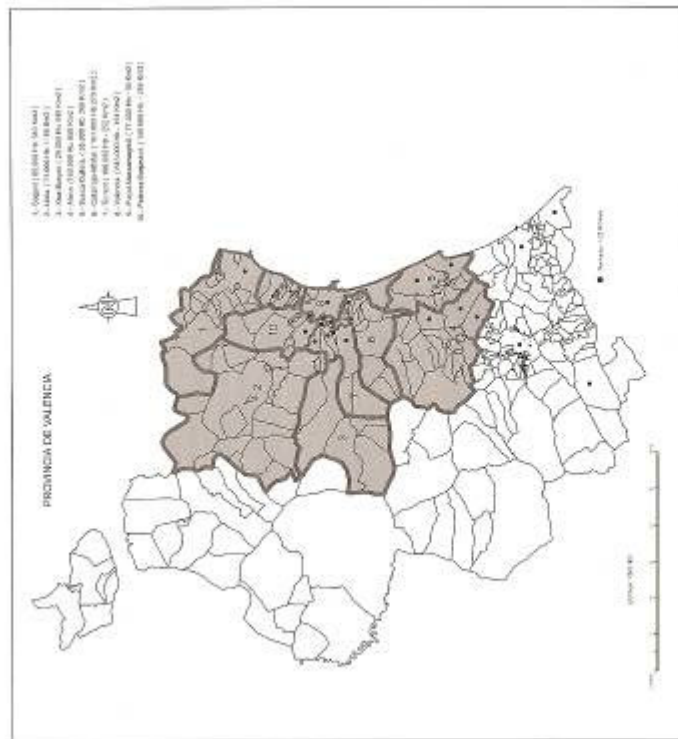


Fig. 11. Propuesta de Organización Metropolitana «Ciutat de Ciutats»

Fuente: Elaboración propia.

la funcionalidad actual y las tendencias futuras de la estructura territorial de la ciudad metropolitana. Pero radica también en la constatación de que esa funcionalidad territorial puede presentar disfunciones, por lo que no puede ser el único criterio para «territorializar». Aunque no hay que perder de vista que el objetivo de vertebración territorial puede garantizarse mejor con una estructura que se adapte bien a la funcionalidad actual que con otra que la altere fuertemente.

Queda, de todas formas, para investigaciones futuras la cuestión de si el proceso de extensión de las áreas metropolitanas alcanza «situaciones asintóticas»; la reciente modificación del criterio de conectividad del 15 al 25%, con

reducción de las extensiones metropolitanas, realizado por la Oficina de los Censos americanos, es sugerente en este sentido.

8. EPILOGO 2001: AMPLIACIÓN CON «VIRUS ESTADÍSTICO» DE LOS ÁMBITOS METROPOLITANOS Y VERIFICACIÓN PARCIAL DE LA HIPÓTESIS DE LA PROVINCIA METROPOLITANA DE VALENCIA

Con el presente artículo en prensa han sido publicados los datos de movilidad residencia-trabajo del censo de 2001. En base a las delimitaciones siempre pioneras del Centro de Política de Suelo y

Valoraciones (www.upv.es/cpsv), cabe plantearse en qué medida se ha verificado la hipótesis planteada en el presente artículo en el sentido que los mercados de trabajo del nivel mínimo de autosuficiencia del 90% en 1986 serían las áreas metropolitanas (equivalentes a los mercados de trabajo del 75%) del decenio siguiente.

El área metropolitana de Valencia delimitada con el criterio norteamericano de conectividad del 15% (modificada ya para los censos actuales al 25%) tendría en el 2001 un ámbito de

«152 municipios, más de 6.000 km²... incorporando municipios de la provincia de Castellón y Cuenca (segundas residencias)... con 1,7 millones de habitantes y unos 700.000 puestos de trabajo, se sitúa en el tercer lugar del ranking de las áreas metropolitanas españolas...».

Si bien no alcanza, los casi 10.000 km² de la provincia de Valencia, la nueva delimitación metropolitana habría integrado a Sagunt, en el límite Norte, y a Sueca y Cullera, en el Sur, como ya describía Cavanilles en 1795, pero aún no habría «llegado» a Gandía y al límite Sur de la provincia. Las distancias desde el centro, que superan los 50 Km, explicarían especialmente esta delimitación y permitirían plantear la hipótesis de la situación «asintótica», en el caso de Valencia.

En el último decenio se ha producido un nuevo «salto de escala» de nuestras ciudades metropolitanas porque las distancias residencia-trabajo han aumentado como resultado del crecimiento del empleo y de la construcción de nuevas viviendas en proporciones y cantidades desconocidas desde el despegue económico de los años 60s. Lo ilustra el hecho que el empleo creció un 23,6% en el ámbito metropolitano de Barcelona en el decenio 1991-2001 y que se ha estimado que un 16% de la población residente de la provincia de Barcelona cambió de residencia entre el 1997 y el 2001 (ROCA & *al.* 2004:186).

Hay que avanzar finalmente la hipótesis que las delimitaciones resultantes del Censo de 2001 incorporan un «virus estadístico». Una parte importante de los cambios censados de residencia hacia localizaciones metropolitanas más externas se debe a

razones fiscales: la segunda residencia se convierte en primera para beneficiarse de las desgravaciones en el IRPF. Estudios recientes en el área metropolitana de Barcelona han puesto de relieve que este fenómeno podría explicar al menos un 25% del crecimiento residencial reciente de la comarca del Garraf, a unos 50 Km del centro. Se trata de un «virus estadístico» que requiere estudio de depuración sobre delimitaciones obtenidas en los datos censales de 2001 y que que no se ha puesto suficientemente, de relieve.

De todas formas, las «ciudades reales» hoy son, con diferentes matices e intensidades, las provincias que delimita Javier de Burgos hace más de 150 años. Líneas de cercanías de los ferrocarriles tanto han contribuido a la integración metropolitana se estructuran también en ámbitos básicamente provinciales. En la generalización del fenómeno metropolitano en el entorno de las ciudades mayores de 50.000 residentes, la movilidad y la conectividad estructuran, hoy, a tres niveles, al menos en el caso de Barcelona: el nivel municipal continua siendo el más importante, con un 40%-50% de la movilidad total, el nivel de «sistema urbano», con un 20-25% del total y el «metropolitano», con el restante 20-25%. Los dos primeros niveles configurarían la «ciudad de los 5 km de radio» y el nivel metropolitano equivale a la «ciudad de los 20 Km», y que en conjunto producirían un viaje al trabajo de unos 6,4 km en un sentido en el caso de Barcelona.

También en el caso del área metropolitana de Barcelona se podría confirmar la hipótesis que, en el 2001, las «sistemas urbanos» que estructuran el área metropolitana son hoy más «robustos» que lo eran en 1986. Se podría explicar porque si bien las distancias medias del viaje al trabajo han aumentado, ha disminuido en cambio la desviación estándar. La consolidación del nivel de sistema urbano presenta las máximas potencialidades para reestructurar el planeamiento y la gestión de nivel urbano, con cambios necesarios en la «geografía municipal» y en el contexto del imprescindible planeamiento territorial y la gestión de la movilidad metropolitana.

BIBLIOGRAFIA

- BOSTON REDEVELOPMENT AUTHORITY (1994): «Boston's metro influence stretches from Maine to Connecticut», *INSIGHT*, 94-2.
- CAMAGNI, R. (1999): «La ciutat a Europa: globalització, cohesió i desenvolupament sostenible», *Revista Econòmica de Catalunya*, 36: 30-50.
- CASADO, J. M. (1996): *Mercados Laborales Locales*. Tesina de Licenciatura. Departamento de Análisis Económico Aplicado.
- (1998): *Mercados Laborales Locales. Una aplicación a la Comunidad Valenciana*. Tesis Doctoral. Universidad de Alicante.
- CASTANYER, M. & al. (1995): *L'evolució del mercat de treball de Catalunya 1981-1986-1991: una anàlisi territorial*.
- CLUSA, J. & E. MAS, & S. MUR (1989): *La financiación del Consell Metropolità de l'Horta: necessitats y alternatives*. C.M.H. (mimeo).
- CLUSA, J. & A. RODRÍGUEZ BACHILLER (1995): «Els mercats de treball de Catalunya al final de la crisi econòmica del període 1975-1984», en G.A. PALACIO, (coord.), *Els mercats de treball de Catalunya 1981-1986-1991*.
- CLUSA, J. & J. ROCA, (1997): «El canvi d'escala de la ciutat metropolitana de Barcelona», *Revista Econòmica de Catalunya*, 33: 44-53.
- & (1999): «Evolució de l'estructura urbana a Catalunya 1991-1996. Impacte dels canvis experimentats en la distribució espacial per treball en el sistema català de ciutats» (mimeo). *Nota d'Economia*, 64: 67-90.
- COPUT (1992): *El Transporte Metropolitano del Área de Valencia*. Encuesta de movilidad metropolitana 1991. Generalitat Valenciana: 30-48.
- FEDERAL REGISTER (1990): *Revised Standards for Defining Metropolitan Areas in the 1990's: Notice*, Office of Management and Budget, 55, 62, March 30: 12153-12180.
- INSTITUTO DE DESARROLLO ECONÓMICO VALENCIANO (1986): *Análisis de la actividad económica de la ciudad de Valencia y su área de influencia económica*. Universidad de Valencia.
- ROCA CLADERA, J. (1998): *Estudio sobre la delimitación de Áreas Metropolitanas. Informe final* (mimeo). Ministerio de Medio Ambiente y Centro de Política de SMI y Valoraciones.
- ROCA, J. & J. CLUSA & S. MUR (2004): «El mercat immobiliari de la Regió metropolitana de Barcelona i les comarques centrals» en M. PARELLADA, (dir.), Informe Territorial i Econòmic de la Província de Barcelona, Cambra de Comerç, Indústria i Navegació de Catalunya i Diputació de Barcelona, pàgs. 223-294.
- ROSSELLÓ I VERGER, V. & Otto, M. J. de TRINIDAD & J. V. BOIRA I MAQUES (1988): *La Comarca de l'Horta. Àrea Metropolitana de Valencia*. Conselleria d'Administració Pública. Generalitat Valenciana.
- SALOM, J. & J. M. ALBERTOS & E. Y. DELLOS & M. D. PITARCH (1997): «Las áreas de mercado de trabajo local en la Comunidad Valenciana. Una propuesta de delimitación», *CYTET*, XXIX, 122 (335-355).
- SMART, M. W. (1974): «Labour market Areas: Uses and definitions», *Progress in planning*, 2, 239-353.
- VALENCIA DIRECCIÓN GENERAL DE URBANISMO (DGU), (1986): *La Gran Valencia. Proyección de un Plan General*. Conselleria de Obres Públiques, Urbanisme y Transportes.
- (1995): *Estrategias de Vertebración Territorial*. Documento II del Avance del PDU. Colección «Territori», Generalitat Valenciana.