

## **LA FORMACIÓN DE UNA SEGUNDA CORONA METROPOLITANA EN TORNO A LA CIUDAD DE VALENCIA: LA MOVILIDAD POR MOTIVOS DE TRABAJO EN LA COMARCA DEL CAMP DE TÚRIA**

POR

**JULIA SALOM CARRASCO, ELISABETH DELIOS ESPAÑA, MARÍA DOLORES PITARCH GARRIDO, JAVIER PÉREZ ESPARCIA Y JUAN MIGUEL ALBERTOS PUEBLA**

### *Las áreas metropolitanas y los flujos de movilidad*

La dispersión espacial de la actividad económica, posibilitada por la difusión de las tecnologías de información y telecomunicaciones, así como por los cambios en la organización de la producción y de las empresas, ha revalorizado el conocimiento del territorio y, en particular, el análisis de su organización y estructura funcional. Las tendencias de crecimiento urbano y metropolitano durante las dos últimas décadas refuerzan este interés por el conocimiento de la organización funcional del territorio al ser las ciudades cada vez más espacios difusos, con unos límites más amplios y, en buena medida, indeterminados.<sup>1</sup> Una de las características

---

Julia Salom Carrasco. Universidad de Valencia.

<sup>1</sup> La información básica para la elaboración de este artículo procede del estudio *Análisis de la movilidad obligada por trabajo y estudio en la Comunidad Valenciana*, realizado por los autores por encargo del Instituto Valenciano de Estadística y en vías de publicación. Un avance de este artículo fue presentado al II Congrés d'Estudis Comarcals del Camp de Túria, 16-18 de diciembre, 1994.

*J. SALOM, E. DELIOS, M.<sup>a</sup> D. PITARCH, J. PÉREZ y J. M. ALBERTOS*

---

de esta ciudad *difusa o real* es la intensificación de las relaciones entre unidades territoriales, especialmente en las áreas metropolitanas, que definen nuevas jerarquías territoriales más complejas, diferentes del modelo centro-periferia precedente.

No es extraño por lo tanto que mediante el análisis de la intensidad de relaciones entre unidades territoriales se aborde la definición de los ámbitos que conforman el espacio urbano o metropolitano. En los países desarrollados, especialmente entre los de cultura anglosajona y también en la Europa continental, es una práctica generalizada la delimitación de unidades urbanas funcionales que superan la división administrativa haciendo posible la identificación de las unidades urbanas efectivas o de los sistemas urbanos, en particular los más extensos y complejos, como son las áreas metropolitanas (Nunes, 1986). Los criterios y métodos de delimitación suelen variar ligeramente, aunque siempre se basan total o parcialmente en el grado de integración funcional que implican los desplazamientos pendulares residencia-trabajo. El trabajo es posiblemente el primer elemento y el más inmediato que convierte en un espacio cotidiano esta ciudad difusa, el que la hace efectiva y funcional (Castañer, 1992), y las delimitaciones de este tipo cuentan con un creciente grado de aceptación aún cuando se aprecian ciertas limitaciones en las fuentes (Davies y Musson, 1978). El incorrecto empadronamiento, el tamaño y la forma de las áreas censales suponen una restricción para la explotación de los datos de desplazamiento residencia-trabajo de la población. No obstante, estas restricciones no invalidan su utilización, en especial ante la falta de información sobre otros tipos de flujos (circulación de periódicos, desplazamientos por compras u ocio, llamadas telefónicas) utilizados para la delimitación de áreas funcionales y análisis de sistemas urbanos.

Los datos de movilidad obligada por trabajo (*commuting* o desplazamiento pendular), incorporados lentamente a los censos de población (Inglaterra 1921, Estados Unidos 1960, Francia 1971) permiten analizar los procesos que están operando en la distribución espacial del empleo y la residencia, así como la propia organización territorial de los desplazamientos y la relación funcional entre núcleos y su intensidad. Estas redes de relaciones definidas a partir de los desplazamientos diarios tienen extensiones e intensidad diferentes según grupos profesionales, sector de actividad o sexo, delimitando regiones funcionales en ciertos casos discontinuas. La delimitación de unidades urbanas regionales basadas en

## LA FORMACIÓN DE UNA SEGUNDA CORONA METROPOLITANA...

---

critérios funcionales son cada vez comunes (Daily Urban Systems, Zones Peuplement Industriel et Urbaine) y tienen como precedente la definición de Área Metropolitana (Standard Metropolitan Statistical Area, SMSA) propuesta por la Oficina del Censo de Estados Unidos (1949 y 1960). El proceso sigue esencialmente dos etapas:

1. La identificación de los centros urbanos (*core*) que puede ser una única unidad administrativa o varias contiguas con un mínimo de densidad demográfica y población absoluta (normalmente 50.000 habitantes).

2. Utilizando datos de interacción diaria (*commuting*) se identifican las unidades territoriales que conforman la corona (*ring*) formada por aquellos municipios con más del 15 % de sus residentes empleados en el núcleo central.

La introducción del criterio de integración en este tipo de delimitaciones queda restringido por los criterios físicos y por el propio umbral de intensidad establecido. Su aplicación práctica supone sistemas urbanos centrados en una sola ciudad o en grupos compactos de áreas urbanas, cuando la evidencia demuestra que los desplazamientos diarios en áreas urbanas industrializadas siguen modelos más ortogonales que radiales. En estas áreas, además de los grandes centros de empleo, un amplio número de pequeños núcleos actúan como nodos subsidiarios (Davies, 1978) y tal como afirma Dematteis (1991), en los sistemas urbanos locales no es posible ya identificar la forma de lugar central puntiforme ni aquella del sistema areal compacto (*core + ring*) sino la forma de retícula que consiste en un conjunto de centros con funciones urbanas complementarias entre sí que, al menos teóricamente, es delimitable en términos de autocontención de las relaciones recíprocas.

Un criterio diferente para el tratamiento de los datos de movilidad es la relación unidireccional entre núcleos que define el concepto de centralidad. A partir del destino de los desplazamientos de cada municipio se determinan los nodos hacia los que convergen los desplazamientos, y a partir de éstos, las áreas de centralidad de cada nodo. La amplitud de estas áreas de centralidad viene determinada por el territorio del municipio que recibe uno o más flujos y por el de todos aquellos que los emiten, no siendo un área cerrada ni con un funcionamiento homogéneo. Marca un eje, una línea de relación sin tener en cuenta el flujo inverso ni los vínculos secundarios, permitiendo analizar el nivel más básico de interacción

*J. SALOM, E. DELIOS, M.ª D. PITARCH, J. PÉREZ y J. M. ALBERTOS*

---

territorial así como las transformaciones funcionales de las periferias metropolitanas impulsadas por la descentralización de población y actividad.

El proceso de crecimiento y cambio en las áreas metropolitanas es sumamente complejo; el crecimiento no sólo implica el aumento sino también el cambio, en la intensidad y dirección, de las relaciones entre las unidades, y este es el contexto en el que este artículo analiza las pautas de movilidad obligada <sup>2</sup> por trabajo en la comarca del Camp de Túria, lindante con el Área Metropolitana de Valencia y sobre la que han incidido en las últimas décadas los procesos de descongestión y descentralización de la metrópoli (Jordan, 1988). El censo de población de 1991 recoge por primera vez información sobre el municipio de residencia y trabajo de la población de todos los municipios de la Comunidad Valenciana, permitiendo analizar cómo se manifiestan y cuál es el impacto de los procesos de descentralización en la estructura espacial de la región metropolitana.

La reasignación de la actividad productiva y la descongestión urbana no son procesos recientes en el Área Metropolitana de Valencia (A.M.V.). Ya en la década de los 60 numerosas empresas abandonaron los espacios centrales localizándose en la primera corona (l'Horta) y más tarde, inicios de los 70, en las comarcas vecinas de la segunda corona. Múltiples procesos condicionan e impulsan la localización industrial y de residencias en el Camp de Túria, pero son probablemente las propias condiciones de la zona, su localización en la dirección del crecimiento metropolitano y las mejoras sustanciales en las condiciones de la accesibilidad, los factores que intervienen de forma más significativa en la dinámica comarcal de la última década.

Entre 1981 y 1991 la población del Camp de Túria se ha incrementado en más de un 14 %, siendo la comarca que más crece de toda la provincia y llegando a duplicar el incremento porcentual de la población de la primera corona. De los casi 11.000 nuevos habitantes, 6.150 son inmigrados del A.M.V. y, de ellos, el 80 % aproximadamente tenían su residencia en la ciudad de Valencia.<sup>3</sup> Este flujo inmigratorio se ha concentrado fundamen-

---

<sup>2</sup> Los datos de movilidad analizados se refieren al número de personas que se desplazan desde su lugar de residencia al lugar de trabajo y no al número de desplazamientos realizados.

<sup>3</sup> Inmigrados mayores de 10 años. Censo de población 1991, IVE. Elaboración propia.

---

*LA FORMACIÓN DE UNA SEGUNDA CORONA METROPOLITANA...*

---

talmente en los municipios colindantes con l'Horta (l'Eliana, Bétera, Ribarroja y la Pobla), municipios que presentan los valores máximos de incremento demográfico.

Las nuevas preferencias residenciales de la población, tanto para las viviendas principales como secundarias, se han traducido en la proliferación de urbanizaciones, legales e ilegales, y en la transformación radical del paisaje de algunos municipios. Mientras que la población de la comarca representa sólo el 3'5 % del total provincial, en la última década se ha construido en esta zona el 4'6 % de las viviendas principales y el 17'3 % de las secundarias construidas en toda la provincia. La transformación progresiva de las residencias de temporada en residencia habitual incrementará la especialización residencial de la zona, agravando, de no corregirse, el impacto ambiental y paisajístico de algunos conjuntos residenciales.

La difusión espacial en dirección a los núcleos de la segunda corona metropolitana no ha sido sólo de viviendas sino también de industrias. Los traslados de empresas desde el A.M.V., más intensos durante las dos últimas décadas, han estado favorecidos por la oferta de suelo industrial y las condiciones de accesibilidad, factores que han incidido también en la localización de nuevas empresas. Las ventajas comparativas de localización comarcal se han mantenido durante los últimos años. Tanto por el volumen de inversiones como por el número de establecimientos y puestos de trabajo creados, entre 1988 y 1993 la participación relativa del Camp de Túria en el total regional es superior a su cuota de establecimiento industriales. Destacan en la estructura industrial algunas de las grandes empresas de la Comunidad Valenciana (IBM, Sáenz Merino, Little K., Wieden Simo), en su mayoría trasladadas desde otro emplazamiento metropolitano. Numéricamente poco significativas, sólo el 4'17 % de las empresas tienen más de 50 empleados, concentran el 43 % del empleo y, por las propias características de las mismas, generan intensos flujos diarios de profesionales, técnicos y directivos.

Los datos de movilidad de este grupo, así como de los ocupados en la industria y los servicios, demuestran, tal como se expone a continuación, la cuasi total integración funcional de la comarca en el Área Metropolitana de Valencia.

J. SALOM, E. DELIOS, M.<sup>a</sup> D. PITARCH, J. PÉREZ y J. M. ALBERTOS

---

### *La movilidad laboral en el Camp de Túria*

La comarca del Camp de Túria presenta una movilidad por motivos laborales relativamente elevada. La movilidad intermunicipal <sup>4</sup> es de algo más de 8.500 personas, de las cuales unas 6.000 (la tercera parte de la población residente ocupada) se dirigen hacia otros municipios fuera de la comarca, fundamentalmente hacia el Área Metropolitana de Valencia (5.236 personas). El Camp de Túria también es receptor de un importante contingente de población (algo más de 4.800 personas se desplazan desde otras comarcas hasta allí), fundamentalmente proveniente del A.M.V. (4.112 personas). Por tanto, en comparación con la media de la Comunidad Valenciana, el Camp de Túria presenta tasas muy elevadas de movilidad intermunicipal e intercomarcal.<sup>5</sup> Ello queda confirmado por los siguientes datos: mientras que la media de la Comunidad Valenciana es de 24'9 % (el 9'52 % es intracomarcal y el 15'49 % intercomarcal), en el Camp de Túria esta cifra asciende hasta el 35'4 % (10'41 % intracomarcal y 25'02 % intercomarcal). Los elevados índices de movilidad se traducen, como veremos más adelante, en la integración de esta comarca en el Área Metropolitana de Valencia.

Los flujos se pueden analizar considerando como límite de la movilidad extramunicipal el municipio o la comarca. En el primer caso se nos presenta la relación existente entre municipios, y en el segundo la relación de la comarca con su entorno, como veremos a continuación.

*La estructura de los flujos intermunicipales.*—Por lo que respecta a la movilidad diaria intermunicipal o flujo externo, hay que destacar la clara masculinidad de la misma (6.132 hombres frente a 2.457 mujeres). Sin embargo, el porcentaje que estas cifras suponen sobre el total de la población residente ocupada indica que las mujeres superan ligeramente a los hombres, hecho que no ocurre en el caso de la movilidad intercomarcal (cuadro I). Ello indica el predominio de los desplazamientos cortos entre

---

<sup>4</sup> Flujo intermunicipal o externo = origen en el municipio y destino fuera de él.

<sup>5</sup> La tasa de movilidad intermunicipal es el porcentaje de población residente que se dirige hacia otro municipio diferente del de residencia:  $S * 100/P$ , donde S = población que sale de su municipio de residencia, y P = Población ocupada total de la comarca.

La tasa de movilidad intercomarcal es el porcentaje de población residente que se dirige hacia otra comarca diferente de la de residencia:  $C * 100/P$ , donde S = población que sale de su comarca de residencia, y P = Población ocupada total de la comarca.

---

*LA FORMACIÓN DE UNA SEGUNDA CORONA METROPOLITANA...*

---

las mujeres, mientras que los hombres tienden a desplazarse a distancias más largas. Esta es una característica común a toda la Comunidad Valenciana. Los flujos desde el exterior, o entradas,<sup>6</sup> son inferiores a los flujos externos tanto para hombres como para mujeres. Sin embargo, mientras que la diferencia entre los hombres es de unas 1.000 personas, entre las mujeres no llega a 500, existiendo, por tanto, un mayor equilibrio entre entradas y salidas por parte de estas últimas.

Hemos dividido, a efectos del análisis, la actividad en los tres grupos económicos fundamentales: la industria, la construcción y los servicios. El sector primario no presenta índices destacables de movilidad intercomarcal, siendo muy elevada la permanencia en la propia comarca, e incluso en el propio municipio. Tan sólo sería destacable el caso de Llíria, que es un municipio receptor neto de trabajadores agrícolas. Este hecho puede ponerse en relación tanto con el reciente proceso de creación de nuevos regadíos, que ha atraído la inversión de empresarios agrícolas de otras comarcas, como con la gran extensión del término municipal.

En relación con la población residente ocupada, la actividad que genera más movilidad intermunicipal son los servicios (51'34 % de los flujos externos), seguida por la industria (32'10 %), y, en último lugar, la construcción (13'59 %). En cifras totales, la movilidad intermunicipal de personas que trabajan en el sector servicios prácticamente dobla a los industriales (4.410 personas frente a 2.757). Sin embargo, no ocurre lo mismo con los flujos desde el exterior, donde las cifras totales son bastante más similares (2.916 para el caso de la industria y 3.159 para los servicios). La industria se presenta como la única actividad con un saldo entradas/salidas positivo, ya que los flujos desde el exterior ascienden a 2.916 trabajadores (el 39'69 % de dicho flujo) mientras que el flujo intermunicipal es algo más bajo (2.757 trabajadores, es decir, el 32'10 % del flujo). Esto es debido a la relativa importancia que presenta la oferta de empleo industrial en estos municipios, como consecuencia del proceso de descentralización industrial del A.M.V.

La relación entre los flujos intermunicipales y los flujos desde el exterior responde a la relación entre el empleo y la población residente

---

<sup>6</sup> Flujo desde el exterior = origen fuera del municipio y destino en él.

CUADRO I.—*Movilidad intermunicipal*

	Número de personas que se desplazan. Origen: municipios del Camp de Túria (P)	Tasa de movilidad intermunicipal (P/Populación residente ocupada)	Porcentaje sobre el total de personas que se desplazan	Número de personas que se desplazan. Destino: municipios del Camp de Túria	Porcentaje sobre el total de entradas
TOTAL	8589	35,43	100,00	7347	100,00
HOMBRES	6132	35,07	71,39	5299	72,12
MUJERES	2457	36,38	28,61	2048	27,88
INDUSTRIA	2757	40,84	32,10	2916	39,69
CONSTRUCCION	1167	30,16	13,59	881	11,99
SERVICIOS	4410	44,10	51,34	3159	43,00
PERSONAL CUAL	1737	66,45	20,22	1381	18,80

## MOVILIDAD INTERCOMARCAL

	Número de personas que se desplazan. Origen: comarca del Camp de Túria (P)	Tasa de movilidad intercomarcal (P/Populación residente ocupada)	Porcentaje sobre el total de personas que se desplazan	Número de personas que se desplazan. Destino: comarca del Camp de Túria (P)	Porcentaje sobre el total de entradas
TOTAL	6066	25,02	100,00	4824	100,00
HOMBRES	4481	25,63	73,87	3648	75,62
MUJERES	1585	23,47	26,13	1176	24,38
INDUSTRIA	1575	23,33	25,96	1734	35,95
CONSTRUCCION	806	20,83	13,29	520	10,78
SERVICIOS	3559	35,59	58,67	2308	47,84
PERSONAL CUAL	1434	54,86	23,64	1078	22,35





*J. SALOM, E. DELIOS, M.ª D. PITARCH, J. PÉREZ y J. M. ALBERTOS*

---

ocupada, como muestra el índice de equilibrio funcional (job ratio)<sup>7</sup> (figura 1), que indica la relación entre oferta y demanda de empleos. En el conjunto de la comarca esta relación es bastante equilibrada y la mayor parte de los municipios tienen índices de equilibrio funcional en torno a 1: entre 0'9 y 1'1, salvo la Pobla de Vallbona, municipio claramente excedentario de empleos debido a la existencia de grandes empresas, en particular la IBM. Por otra parte, algunos pequeños núcleos como Casinos, Loriguilla y Olocau, que, junto con l'Eliana, son ligeramente deficitarios. En este sentido, la comarca muestra una situación claramente diferente de la que existe en la primera corona metropolitana (en especial en l'Horta Oest y Nord), excedentaria de empleos, al haber atraído actividades productivas de diverso tipo como partícipe de la centralidad de la ciudad de Valencia.

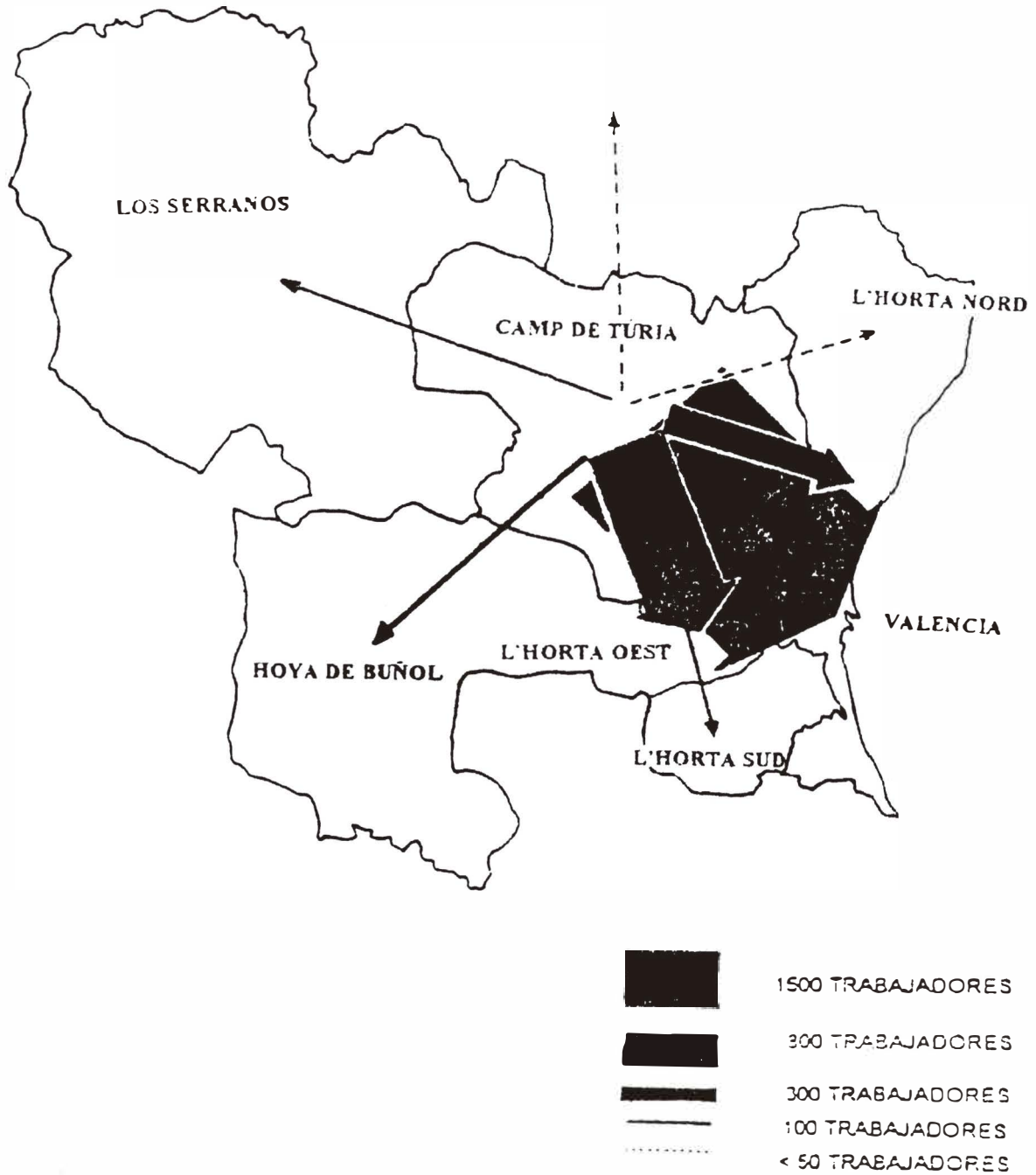
La movilidad laboral de la comarca del Camp de Túria es, pues, el resultado de la desigual localización de actividades productivas, pero sobre todo de la integración funcional con el A.M.V. Así, aparecen índices de equilibrio funcional superior a 1 en los municipios más próximos al A.M.V., que se han beneficiado del proceso de descentralización industrial: Náquera, Pobla de Vallbona y Benaguasil; mientras que en el resto aparecen déficits. Pero, más que a acusados déficits o excedentes de empleo, la elevada movilidad del área debe verse en el contexto de la integración funcional de la misma en el A.M.V.

*La estructura de los flujos intercomarcales.*—Considerando las cifras globales de movilidad diaria intercomarcal, el flujo principal de salida desde el Camp de Túria es hacia la ciudad de Valencia. Dicho flujo constituye el 39'07 % del total de las salidas desde esta comarca. Sin embargo, el flujo de entrada es prácticamente igual desde Valencia que desde el resto de l'Horta, alrededor del 27 % del total de las entradas para el caso de Valencia y un punto superior en el caso del resto de l'Horta (figura 2a). Los flujos de entrada desde el A.M.V. (Valencia y las comarcas que constituyen l'Horta) suponen más de la mitad (el 55'97 %) de las entradas totales que recibe la comarca. Los flujos de salida hacia el A.M.V.

---

<sup>7</sup> El índice de equilibrio funcional (job ratio) es la relación entre el número de puestos de trabajo existentes en el municipio y la población ocupada residente en el municipio. Valores superiores a 1 indican superavits de oferta en relación a la población residente y capacidad de atracción del municipio.

**LA FORMACIÓN DE UNA SEGUNDA CORONA METROPOLITANA...**



**FIGURA 2a.**—*Movilidad laboral intercomarcal. Valores absolutos. Origen Camp de Túria. Elaboración propia a partir de datos del censo de población, 1991*

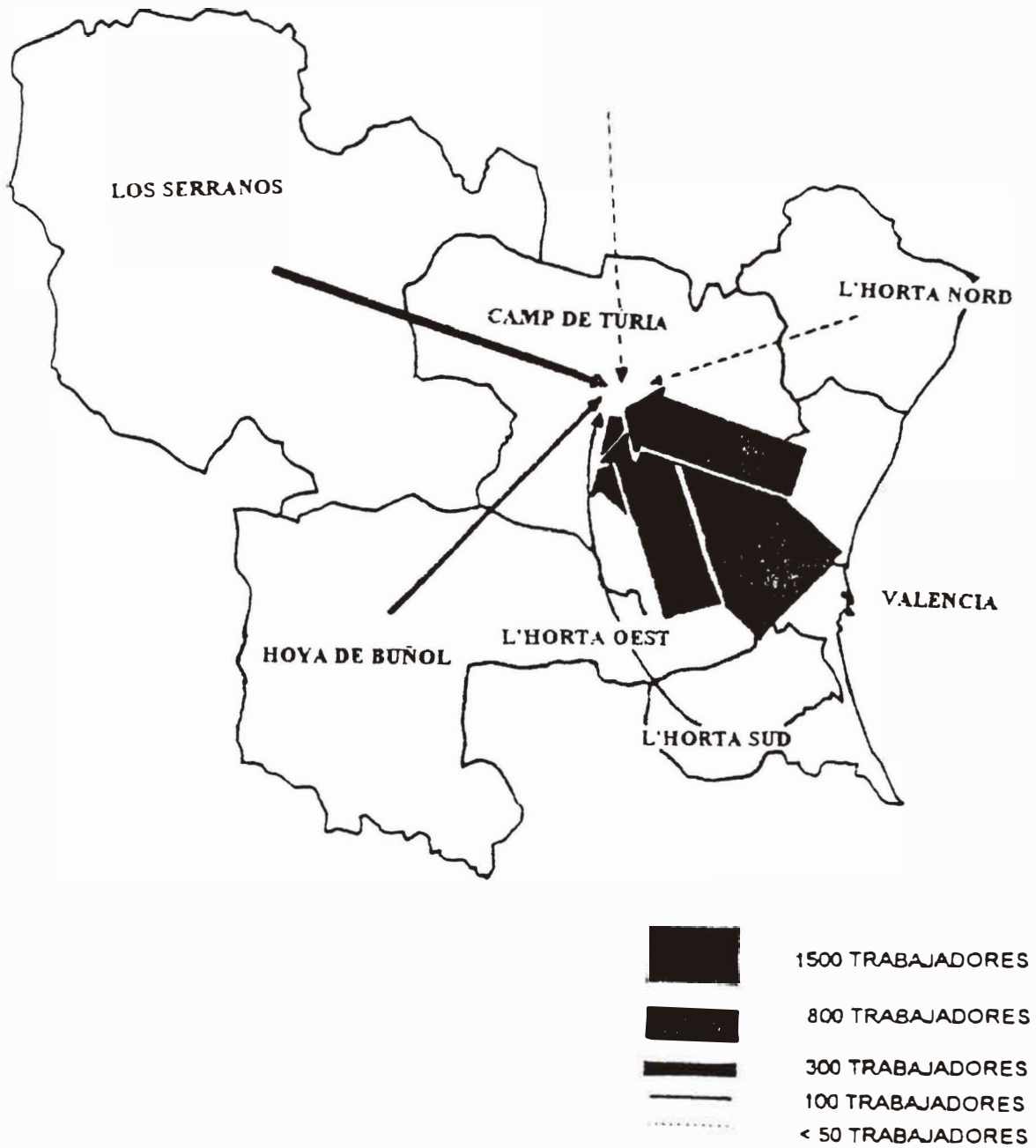
*J. SALOM, E. DELIOS, M.<sup>a</sup> D. PITARCH, J. PÉREZ y J. M. ALBERTOS*

---

también representan un alto porcentaje (el 60'96 %). Estas cifras indican un elevado grado de relación entre estos dos ámbitos territoriales. Esta dependencia es mayor en los hombres (el 63'34 % de los varones residentes en el Camp de Túria que trabajan fuera de esta comarca lo hacen en el A.M.V., y el 59'35 % de los residentes en el A.M.V. que trabajan fuera de la misma lo hacen en el Camp de Túria), que en las mujeres (el 55'03 % de las mujeres residentes en el Camp de Túria que trabajan fuera de su comarca lo hacen en el A.M.V. y el 47'22 % de las residentes en el A.M.V. que trabajan fuera de la misma lo hacen en el Camp de Túria), aunque el grado de relación entre ambas áreas geográficas sigue siendo, en ambos casos, muy elevado.

Los flujos totales de salida de la comarca del Camp de Túria y los flujos que a ella llegan desde el exterior hacia y desde otras comarcas diferentes al A.M.V. son mucho más débiles (figura 2b) y se centran en las comarcas limítrofes del este y sur (los Serranos y la Hoya de Buñol), siendo los flujos mucho menos importantes con las otras comarcas también limítrofes (Camp de Morvedre y Alto Palancia). Las razones que explican este comportamiento son varias. En primer lugar, ambas comarcas presentan una oferta de empleo que es suplida, prácticamente en su totalidad, por sus residentes. En el caso de la comarca del Camp de Morvedre, Sagunto ejerce el papel de nodo hacia el que convergen los desplazamientos de su propia comarca dada la variedad y cantidad de oferta laboral existente. En segundo lugar, y muy relacionado con el punto anterior, la comarca de el Alto Palancia, con un elevado índice de envejecimiento de la población y carente de núcleos urbano-industriales importantes, ejerce una escasa capacidad de atracción de mano de obra. Sin embargo, la razón más importante que explica la dirección de los desplazamientos es la red de comunicaciones. Los tres ejes básicos de comunicación (la carretera local Valencia-Serra, la comarcal 234 y la carretera local paralela al Turia) constituyen los soportes físicos de unas rutas de tipo centrífugo (Hermosilla, 1993). Esta red de comunicaciones, con una estructura radial en torno a Valencia, dificulta la integración entre comarcas limítrofes favoreciendo los flujos hacia la capital. La vinculación entre las comarcas de la segunda corona metropolitana es, por ello, mucho más débil que entre cada una de esas comarcas y la primera corona. La comarca del Camp de Túria también es receptora de flujos, como ya se ha señalado anteriormente. Existen claras diferencias en la movilidad intercomarcal según la rama de la actividad económica y la profesión de los trabajadores que se desplazan.

**LA FORMACIÓN DE UNA SEGUNDA CORONA METROPOLITANA...**



**FIGURA 3b.—***Movilidad laboral intercomarcal. Valores absolutos. Destino Camp de Túria. Elaboración propia a partir de datos del censo de población, 1991*

*J. SALOM, E. DELIOS, M.<sup>a</sup> D. PITARCH, J. PÉREZ y J. M. ALBERTOS*

---

La movilidad de los ocupados en la industria representa el 25'96 % del flujo total de la movilidad intercomarcal (flujos de salida), y el 23'33 % de la población residente ocupada de la comarca (cuadro I) frente al 16'7 % de media de la Comunidad Valenciana. El área de movilidad diaria son las comarcas de l'Horta Nord, l'Horta Oest y Valencia. El A.M.V. recibe el 49'33 % de los flujos intermunicipales provenientes del Camp de Túria, los cuales se reparten casi a partes iguales entre la ciudad de Valencia (21'04 %) y el resto de l'Horta (28'29 %). La comarca de l'Horta, excluida Valencia, recibe un flujo superior al de la propia capital, hecho que no ocurre en ninguna de las demás actividades económicas. L'Horta Oest es la que mayor cantidad de población trabajadora recibe. Ello es debido a la localización de los empleos en el sector industrial: la mayoría de los polígonos industriales, naves o fábricas se encuentran en los municipios de la periferia de Valencia, como fruto de un proceso de deslocalización, concentración y segmentación de las actividades industriales. Por lo que respecta a los flujos desde el exterior, los provenientes del A.M.V. son los principales (4.112 personas, 2.024 desde la capital), suponiendo más de tres cuartos del total de estos flujos (el 85'99 %).

La movilidad de los trabajadores ocupados en la construcción es del 13'29 % de la movilidad intercomarcal, equivalente al 20'83 % de la población residente ocupada de la comarca (cuadro I). Esta movilidad es inferior a la media de la Comunidad Valenciana, donde el 17'8 % de los trabajadores en la construcción se desplazan hacia fuera de su comarca de residencia. Su área de movilidad diaria se centra fundamentalmente en la ciudad de Valencia, pues es la principal receptora de flujos, con el 61'54 % del total de movilidad intercomarcal del Camp de Túria que se convierte en un 88'46 % si consideramos el conjunto del A.M.V. Los flujos desde el exterior suponen el 10'78 % del total de los mismos (520 trabajadores). Ello es debido a que el Camp de Túria ofrece, en conjunto, poco excedente de empleo en este sector, debido a la importante movilidad interna por este concepto, consecuencia del dinamismo constructivo propio de la comarca. Cabe también destacar que la construcción es la actividad del Camp de Túria que presenta una mayor dispersión en cuanto a lugares de origen de los flujos desde el exterior, ya que sólo el 76'92 % de las entradas proceden del A.M.V., frente a más del 82 % en el resto de las actividades.

Por último, el 58'67 % de la movilidad intercomarcal está protagonizada por trabajadores del sector servicios (3.559 personas, de las que 3.056

### *LA FORMACIÓN DE UNA SEGUNDA CORONA METROPOLITANA...*

---

se dirigen hacia el A.M.V.). Esta cifra supone el 35'59 % de la población residente ocupada en la comarca (cuadro I). Teniendo en cuenta que la media de la movilidad intercomarcal de la Comunidad Valenciana en el sector servicios es del 16'1 % de la población residente ocupada, podemos considerar que el Camp de Túria presenta índices muy altos que suponen una elevada integración funcional con el área que le rodea. Las actividades de servicios son las que generan una mayor movilidad tanto en valores absolutos como relativos. El área de desplazamientos diarios se concentra en l'Horta Nord, l'Horta Oest y Valencia. La capital concentra la mayor parte de los flujos. Por otra parte, los flujos desde el exterior de ocupados en el sector servicios son casi la mitad de los flujos recibidos totales (el 47'84 %), la mayoría de los cuales proceden del A.M.V. (88 %), y en particular de Valencia (50'61 %). La mayor importancia cuantitativa del sector servicios unida a la especialización residencial de la comarca del Camp de Túria y también de la ciudad de Valencia explican estas cifras.

Para terminar, haremos referencia a la movilidad de un grupo que presenta interesantes características distintivas: el personal de alta cualificación (profesionales, técnicos y directivos). Este grupo siempre presenta unas pautas de movilidad diferenciadas, caracterizada tanto por su mayor tendencia a trabajar fuera del municipio de residencia como a desplazarse a mayores distancias. La comarca del Camp de Túria permite observar claramente estas pautas (cuadro II). Como consecuencia de su especialización residencial en viviendas adaptadas a las nuevas preferencias residenciales de los segmentos de población con mayor poder adquisitivo, estas tendencias son más acusadas. La localización relativa respecto al A.M.V. y en especial a la ciudad de Valencia, gran centro de atracción para este tipo de profesionales, eleva especialmente las tasas de movilidad de este grupo. En dicha comarca, 1.434 personas (el 54'86 % de la población residente ocupada de esta categoría) calificadas como personal técnico, directivo y de alta cualificación se desplazan diariamente fuera de la comarca para trabajar, mientras que 1.078 llegan a ella. En la Comunidad Valenciana la media de la movilidad intermunicipal par este colectivo es sólo del 33'59 % de la población residente ocupada. Por otra parte, el A.M.V. supone el 90'63 % de los flujos desde el exterior que recibe el Camp de Túria de personal cualificado.

CUADRO II.—*Movilidad laboral. Valores absolutos. Personal cualificado (profesionales, técnicos y directivos)*

ORIGEN	DESTINO							
	CAMP DE TURIA	CAMP DE MORVEDRE	L'HORTA NORD	L'HORTA OEST	VALENCIA	L'HORTA SUD	LA HOYA DE BUÑOL	TOTAL
CAMP DE TURIA	303	14	105	231	821	32	20	
CAMP DE MORVEDRE	22	163	78	35	418	16	10	
L HORTA NORD	165	117	798	349	2445	75	36	
L HORTA OEST	126	33	206	912	2663	196	76	
VALENCIA	660	397	1870	3379	38721	1297	435	
L HORTA SUD	26	4	43	213	901	584	16	
LA HOYA DE BUÑOL	18	2	7	65	170	6	75	
<b>TOTAL</b>	<b>1320</b>	<b>730</b>	<b>3107</b>	<b>5184</b>	<b>46139</b>	<b>2206</b>	<b>668</b>	



## LA FORMACIÓN DE UNA SEGUNDA CORONA METROPOLITANA...

---

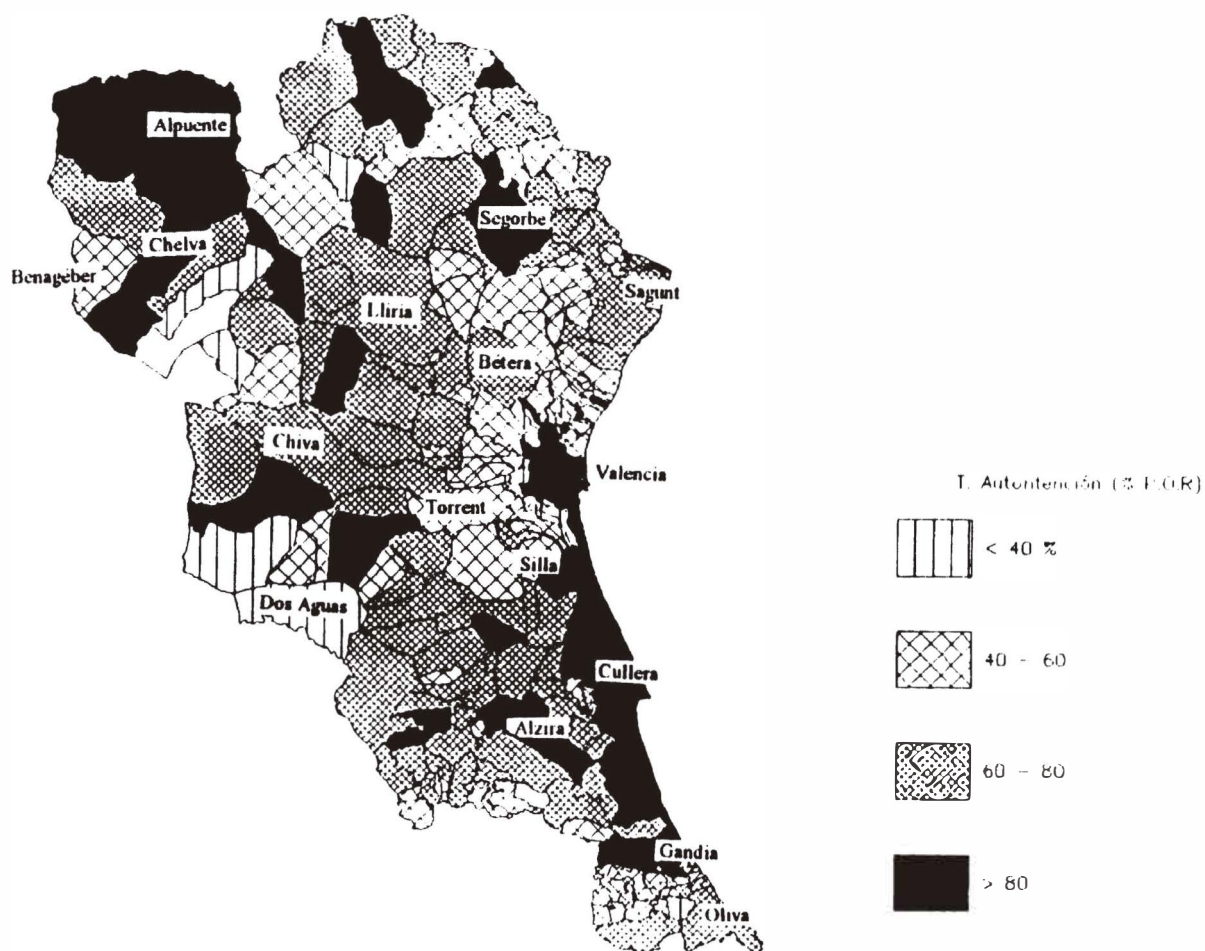
### *El Camp de Túria como segunda corona metropolitana: integración metropolitana y estructura comarcal*

Resulta, pues, evidente, tanto por la elevada movilidad del área como por la orientación espacial de los flujos, que los procesos recientes de relocalización de funciones y actividades han conducido a la conversión del Camp de Túria en una segunda corona metropolitana. Sin embargo, los datos globales de movilidad están enmascarando marcadas diferencias internas en el grado de integración funcional con el A.M.V. En este sentido, la proximidad física de la primera corona ha facilitado los procesos de descentralización residencial y de actividades en la parte oriental y nororiental de la comarca, mientras que en la parte occidental la menor accesibilidad a la ciudad de Valencia y la proximidad de la capital comarcal, Llíria, ha permitido mantener una cierta organización funcional autónoma.

Estas diferencias se ven reflejadas en la tasa municipal de autocontención. Así, el mapa 3 permite distinguir claramente el nordeste de la comarca (Marines, Olocau, Serra, Náquera) que, junto con los municipios de Loriguilla, Benissanó y l'Elia, presentan una tasa de autocontención inferior al 50 % del resto de los municipios, que muestran tasas de autocontención superiores al 60 %. El grado de extroversión del municipio es máximo en el caso de núcleos pequeños que no se han beneficiado del proceso de descentralización industrial y en zonas especializadas en segundas residencias que se han convertido en primeras como consecuencia del proceso de descentralización residencial del A.M.V.

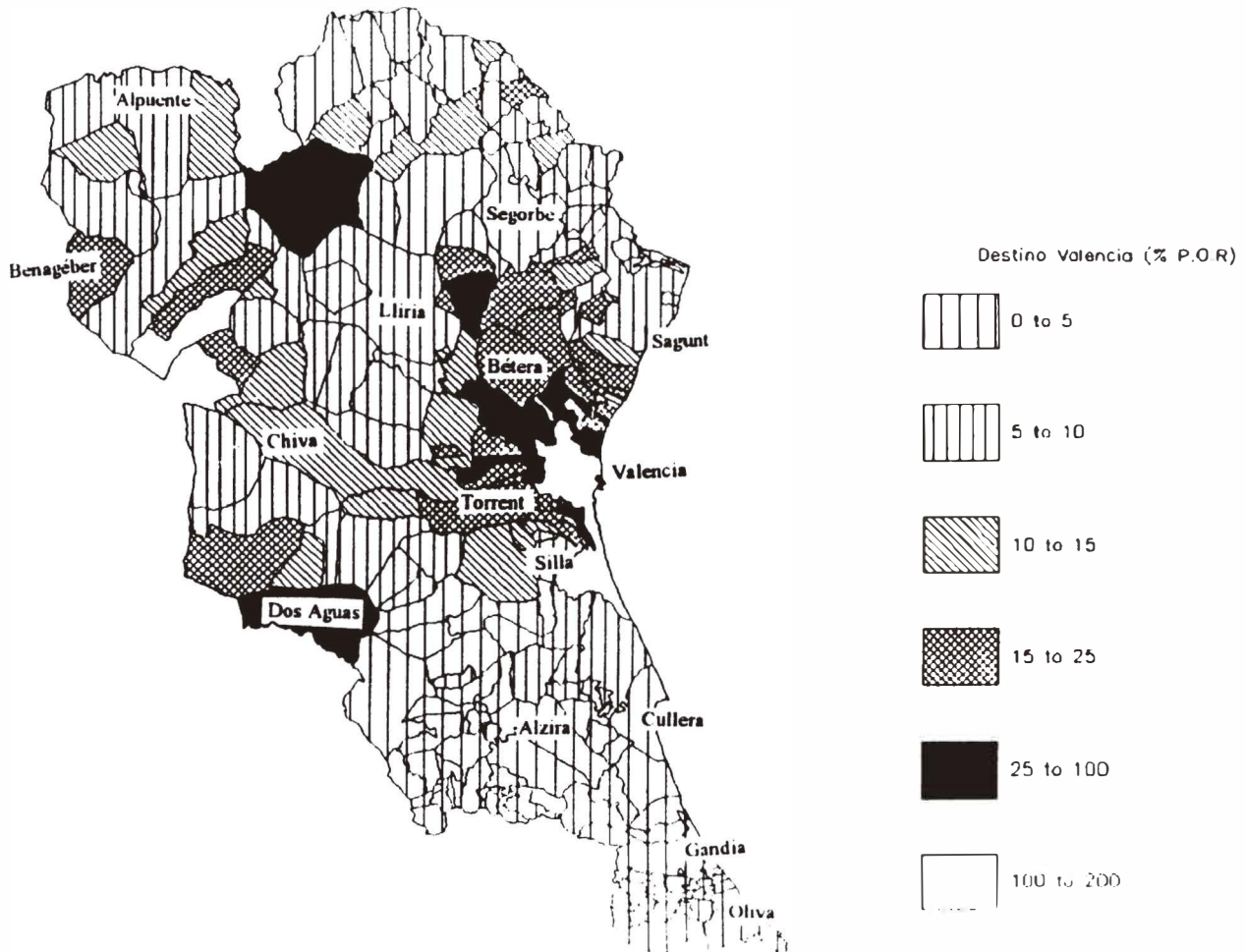
Esta diferenciación aparece más claramente al considerar el porcentaje de la población residente que se desplaza a la ciudad de Valencia: de acuerdo con este índice, el umbral del 15 % comentado en páginas anteriores permite distinguir claramente dos áreas, según la mayor o menor proximidad al A.M.V. En la zona más próxima, compuesta por los municipios de Marines, Olocau, Serra, Náquera, Bétera, l'Elia y Loriguilla, más del 15 % de la población activa se desplaza diariamente a la ciudad de Valencia a trabajar, una intensidad de relación similar (figura 4) a la existente en la primera corona metropolitana. Casos excepcionales son los de l'Elia y Olocau, con casi una tercera parte de la población activa desplazándose diariamente a Valencia. Si tenemos en cuenta el modelo polinuclear de la actividad industrial, habría que incluir en este área de máxima intensidad de relaciones los municipios de Ribarroja, la Poble de

*J. SALOM, E. DELIOS, M.ª D. PITARCH, J. PÉREZ y J. M. ALBERTOS*



**FIGURA 3.—Tasa de autocontención (% P.O.R.). Elaboración propia a partir de datos del censo de población, 1991**

**LA FORMACIÓN DE UNA SEGUNDA CORONA METROPOLITANA...**



**FIGURA 4.—Movilidad intermunicipal con destino Valencia. Datos totales. Flujo hacia Valencia (% población residente). Elaboración propia a partir de datos del censo de población, 1991**

*J. SALOM, E. DELIOS, M.<sup>a</sup> D. PITARCH, J. PÉREZ y J. M. ALBERTOS*

---

Vallbona y Benissanó, cuyo grado de dependencia respecto a la ciudad oscila entre el 10 y 15 %, pero que superan este umbral si tenemos en cuenta el conjunto de la comarca de l'Horta. La segunda área incluye los municipios más occidentales de la comarca y su grado de dependencia, inferior al de la primera corona metropolitana, es similar al de las comarcas de los Serranos, Camp de Morvedre, Hoya de Buñol y Ribera Baixa.

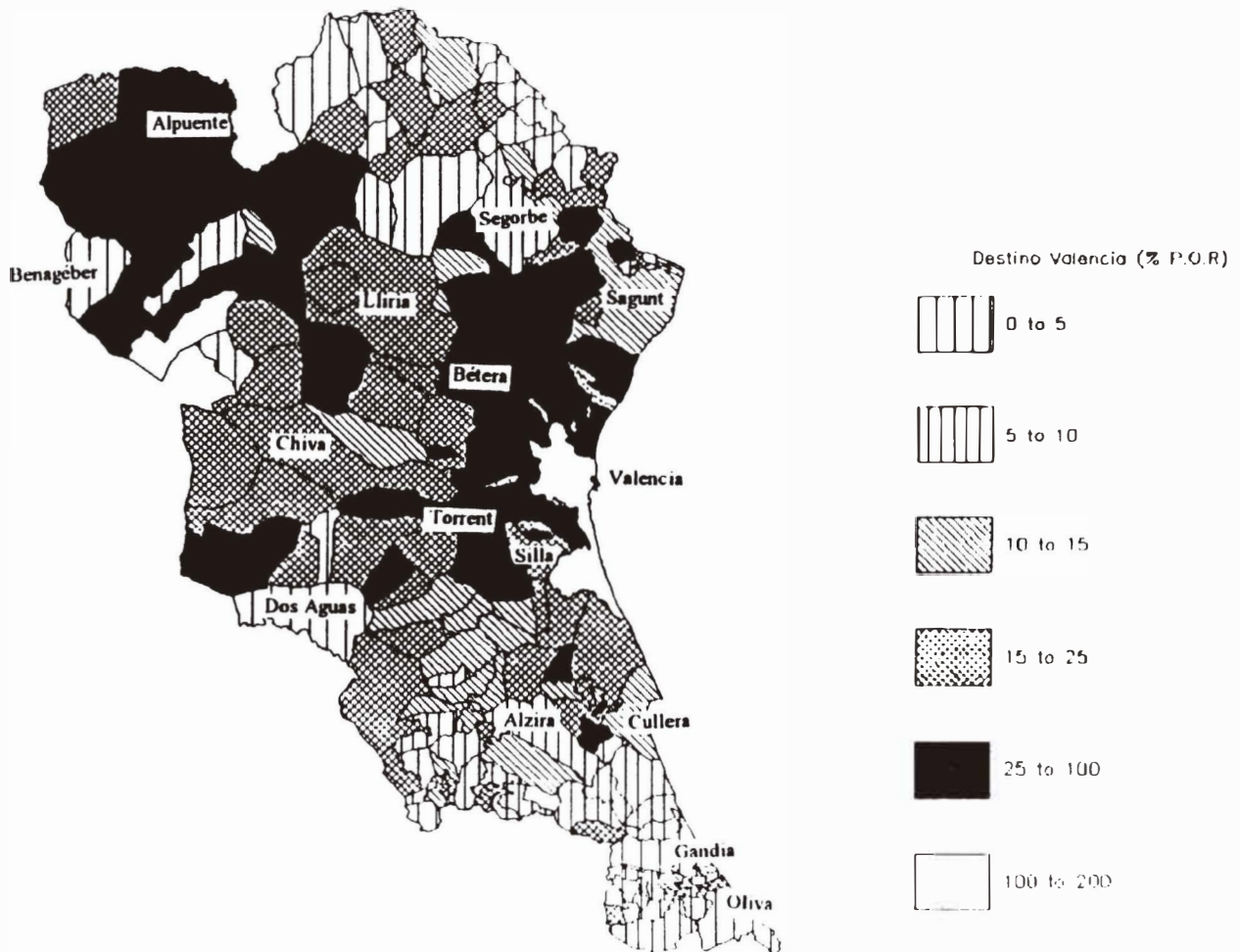
Esta pauta espacial se mantiene en todas las actividades económicas y categorías, aunque con distinta intensidad. Así, las relaciones con Valencia son sustancialmente más débiles en el caso de la industria, mientras que la máxima intensidad se da entre los profesionales cualificados y los trabajadores del sector servicios.

La movilidad diaria de los profesionales cualificados no puede considerarse un fenómeno estrictamente metropolitano, ya que estos profesionales han mostrado siempre una mayor tendencia a la movilidad y a unos desplazamientos más largos por término medio. Por tanto, su ámbito espacial de referencia se suele asimilar al de la prestación de servicios especializados (figura 5): el umbral del 15 % es superado por prácticamente todos los municipios de las comarcas de la Hoya de Buñol y el Camp de Túria, pero también por muchos municipios de los Serranos y la Ribera Alta y Baixa. Asimismo, es posible encontrar porcentajes superiores al 25 % en un amplio número de municipios entre los que se encuentran algunos del Camp de Túria.

Finalmente, la movilidad de los trabajadores industriales debe ponerse en relación con el modelo polinuclear de la localización industrial dentro del A.M.V. En efecto, una parte importante de los empleos industriales del área está localizada en la primera corona metropolitana, especialmente en l'Horta Oest, por lo que en algunos municipios del Camp de Túria (Náquera, Bétera, Ribarroja, Loriguilla) la dependencia respecto a aquella comarca es superior a la existente respecto a la ciudad central. Por otra parte, el proceso de descentralización industrial de Valencia ha alcanzado a algunos municipios del Camp de Túria (el caso de la Pobla de Vallbona es el más significativo), por lo que estos nuevos centros de empleo atraen un número significativo de los flujos totales, tanto de su propia comarca como del A.M.V.

Como era de esperar, el proceso de integración metropolitana no ha dejado de afectar a la función de los centros comarcales y a la estructura funcional de la comarca (figura 6). Si tomamos los flujos de trabajadores

**LA FORMACIÓN DE UNA SEGUNDA CORONA METROPOLITANA...**



**FIGURA 5.—Movilidad intermunicipal con destino Valencia. Profesionales cualificados. Flujo hacia Valencia (% población residente). Elaboración propia a partir de datos del censo de población, 1991**



---

*LA FORMACIÓN DE UNA SEGUNDA CORONA METROPOLITANA...*

---

como un indicador de dependencia funcional, la comarca del Camp de Túria se presenta altamente desestructurada. Así, en todos los municipios de la comarca, salvo en Benissanó y Casinos, el primer destino de los desplazamientos laborales diarios es la ciudad de Valencia. Por otra parte, la capital comarcal tradicional, Llíria, ni siquiera logra centralizar los segundos flujos del conjunto de su comarca, que debe compartir con otros municipios de dentro y fuera de la comarca (Benaguasil, Bétera, la Poblada de Vallbona, l'Elia; también Paterna, Burjassot, Quart...), sobre todo en el caso de los profesionales cualificados y la industria. Por tanto, su ámbito de influencia, aunque incluye algunos municipios de la Serranía, queda sustancialmente mermado.

El análisis topológico de los primeros y segundos flujos,<sup>8</sup> excluyendo la ciudad de Valencia (Nystuen-Dacey, 1961), nos permite definir la existencia de tres sistemas en el área, dos de ellos con centro en el exterior de la comarca. Los tres sistemas tienen respectivamente como centro Paterna (Serra, Náquera, Bétera, Poblada de Vallbona, l'Elia), Manises (Ribarroja y Loriguilla) y Llíria (Alcublas, Casinos, Benissanó, Olocau, Benaguasil, Vilamarxant, Bugarra, Pedralba, Gestalgar, e incluyendo Villar y Sot de Chera). Este último cuenta con un pequeño subsistema centrado en Benaguasil. Por tanto, este análisis confirma el hecho de que la mitad oriental de la comarca ha pasado a formar parte del Área Metropolitana de Valencia, gravitando hacia centros situados fuera de la comarca del Camp de Túria y pertenecientes a l'Horta Oest.

Al realizar este mismo tipo de análisis por actividades económicas, resalta la capacidad de atracción de trabajadores industriales que tienen Llíria y Benaguasil sobre la Serranía, la importancia relativa de Llíria a escala comarcal como centro de concentración de empleos de servicios, y la gran complejidad que presentan los flujos en el sector de la construcción, con la coincidencia de múltiples centros de atracción en la mitad oriental de la comarca (l'Elia, Ribarroja, Bétera, etc.). Finalmente, la orienta-

---

<sup>8</sup> Seguimos la metodología empleada por Nunes (1986) para el análisis de las jerarquías territoriales definidos por los flujos de movilidad diaria. Esta tiene en cuenta el porcentaje que supone la principal relación externa de cada municipio respecto al total de la población residente. Esto permite definir las relaciones básicas que se establecen entre municipios y es un indicador eficaz para determinar el grado de integración del territorio y la amplitud del área de influencia de los centros urbanos. El cálculo del porcentaje permite además ponderar el grado de integración, obviamente superior cuanto mayor sea el peso relativo de la población que se desplaza.

*J. SALOM, E. DELIOS, M.ª D. PITARCH, J. PÉREZ y J. M. ALBERTOS*

---

ción preferente de los flujos de personal de alta cualificación hacia los núcleos de la primera corona metropolitana muestra la ausencia en la comarca de centros importantes para este tipo de empleos, con la posible excepción de Bétera.

### *Conclusiones*

Los desplazamientos diarios residencia-trabajo según el censo de 1991 muestran el elevado grado de interrelación que existe entre las comarcas del Camp de Túria y l'Horta. Los datos señalan, pues, que los procesos de descentralización industrial y residencial que vienen teniendo lugar en el área desde los años 70 han culminado con la integración del Camp de Túria, o al menos de la parte oriental de la comarca, en una segunda corona metropolitana.

Cualitativa y cuantitativamente el proceso de integración metropolitana responde, ante todo, a la descentralización residencial que ha experimentado la ciudad de Valencia y afecta, sobre todo, a las actividades de servicios y al personal altamente cualificado. La movilidad de los trabajadores industriales muestra, por el contrario, un modelo espacial mucho más complejo, debido a que la descentralización de las actividades industriales del A.M.V. ha creado, además de los importantes centros situados en l'Horta Oest, algunos centros de atracción en la propia comarca del Camp de Túria.

Como consecuencia de este proceso de integración la comarca ha perdido su integridad funcional, disgregándose en dos áreas funcionales: una oriental plenamente integrada en la corona metropolitana, y una occidental que tiene como centro comarcal a Lliria, si bien la capacidad de organización de este núcleo es notablemente reducida, incluso en la parte occidental de la provincia.

### BIBLIOGRAFÍA

- CASTELLS, M. (1978): *City, Class and Power*, Londres, McMillan.
- CASTANER I VIVAS, M. (1992): «Una nova dimensió de la xarxa urbana de Catalunya. Àrees de cohesió», tesis doctoral, mimeo, Universitat Autònoma de Barcelona, Departament de Geografia.



## LA FORMACIÓN DE UNA SEGUNDA CORONA METROPOLITANA...

---

- COOMBES, M. G. *et al.* (1979): «Daily urban systems in Britain: from theory to practice», *Environment and Planning A*, vol. 11, pp. 565-574.
- DAVIES, W. K. D. y MUSSON, T. C. (1978): «Spatial Patterns of Commuting in South Wales, 1951-1971: A Factor Analysis Definition», *Regional Studies*, 12, pp. 353-366.
- DEMATTEIS, G. (1991): «Sistemi locali nucleari e sistemi a rete. Un contributo geografico all'interpretazione delle dinamiche urbane», en BERTUGLIA, C. S. y LA BELLA, A.: *Il sistemi urbani*, Franco Angeli.
- GENERALITAT DE CATALUNYA (1992): *Projecte de Pla territorial general de Catalunya*, Departament de Política Territorial i Obres Públiques, Direcció General de Planificació i Acció Territorial.
- HERMOSILLA PLA, J. (1993): *El Camp de Túria y la Hoya de Buñol-Chiva, Accesibilidad, industria y segunda residencia*, Departament de Geografia, Universitat de València.
- JORDAN GALDUF, J. M. (1988): «La integración del Camp de Túria y la Hoya de Buñol-Chiva en el espacio económico de Valencia», *I Congreso de Historia de la Ciudad de Valencia*, t. I., Ponencia 2.3.
- NUNES, J. (1986): «Aproximació a l'estructura de l'Àrea Metropolitana de Barcelona: les relacions d'intensitat diària», *Documents d'Anàlisi Geogràfica*, nn. 8-9, pp. 71-90.
- NYSTUEN, J. D. y DACEY, M. F. (1961): «A graph theory interpretation of nodal regions», *Papers of the Regional Science Association*, vol. 7, n. 29, pp. 29-42.
- O'CONNOR, K. y MAHER, C. A. (1979): «Change in the Spatial Structure of a Metropolitan Region: Work-Residencia Relationships in Melbourne, 1961-1971», *Regional Studies*, 13, pp. 361-380.
- O'CONNOR, K. (1980): «The analysis of journey to work, patterns in human geography», *Progress in Human Geography*, 4.4., pp. 475-499.

**RESUMEN.**—La movilidad laboral diaria entre el lugar de residencia y el de trabajo se ha incrementado notablemente en los últimos años como consecuencia no sólo del desarrollo de los medios de transporte y el cambio en la demanda de residencia, sino también debido a la deslocalización de las actividades productivas y a la formación de nuevas áreas industriales y, por lo tanto, de empleo. En el presente artículo se analizan las pautas espaciales de la movilidad por motivos laborales en el caso del Área Metropolitana de Valencia, en particular de una de la comarcas que la integran, el Camp de Túria, donde se ha producido un notable incremento de la relación funcional con la capital y con el resto del área.

**PALABRAS CLAVE.**—Movilidad diaria. Área Metropolitana. Ciudad real. Flujo laboral. Comunidad Valenciana.

