

# Población y espacios urbanos

## Editores

Isabel Pujadas Rúbies  
Jordi Bayona Carrasco  
Arlinda García Coll  
Fernando Gil Alonso  
Cristina López Villanueva  
Dolores Sánchez Aguilera  
Tomás Vidal Bendito



**XII CONGRESO DE LA  
POBLACIÓN ESPAÑOLA**  
Población y espacios urbanos

Barcelona  
8, 9 y 10 de Julio de 2010

Facultat de Geografia i Història  
de la Universitat de Barcelona



UNIVERSITAT DE BARCELONA



Facultat de Geografia i Història



Departament de  
Geografia Humana. UB



Grupo de Población



Centre d'Estudis Demogràfics



**Diputació  
Barcelona**



Generalitat de Catalunya  
**Departament de Política Territorial  
i Obres Públiques**



Generalitat de Catalunya  
**Institut d'Estadística  
de Catalunya**

Vicerektorat de Relacions  
Internacionals UB

© 2011, Edición: Departament de Geografia Humana de la UB y Grupo de población de la AGE; Isabel Pujadas Rúbies, Jordi Bayona Carrasco, Arlinda García Coll, Fernando Gil Alonso, Cristina López Villanueva, Dolores Sánchez Aguilera y Tomás Vidal Bendito.

ISBN: 978-84-694-2666-1.

## **POBLACIÓN Y ESPACIOS URBANOS**

<b>Primera Parte .....</b>	<b>12</b>
<b>Ciudad y territorio: nuevas dinámicas espaciales.</b>	
<i>José María Feria Toribio .....</i>	<b>13</b>
<b>Ciudad y territorio, nuevas dinámicas espaciales. Comentario de los artículos.</b>	
<i>Julio Vinuesa Angulo .....</i>	<b>53</b>
<b>Determinantes de la movilidad diaria por razón de trabajo en las áreas metropolitanas españolas.</b>	
<i>Juan Miguel Albertos Puebla y Julia Salom Carrasco.....</i>	<b>59</b>
<b>Movilidad cotidiana por motivos laborales en Andalucía. Estudio de caso: el Subbético cordobés.</b>	
<i>Gabriel Cano García, Francisca Ruiz Rodríguez y Jesús Ventura Fernández.....</i>	<b>77</b>
<b>Movilidad obligada de la población ocupada en España: la configuración de espacios de vida discontinuos.</b>	
<i>Olga De Cos Guerra, Pedro Reques Velasco y Ángela de Meer Lecha-Marzo .....</i>	<b>95</b>
<b>La evolución de las migraciones internas en España: un estudio de la distancia de las migraciones intermunicipales en las dos últimas décadas.</b>	
<i>Xavier Franch y Joaquín Recaño.....</i>	<b>109</b>
<b>Nuevas dinámicas territoriales en los espacios fronterizos hispano-lusos: el caso de las ciudades de Elvas y Badajoz.</b>	
<i>Jose Antonio Gutiérrez Gallego y José Manuel Pérez Pintor .....</i>	<b>127</b>
<b>Cambios residenciales y calidad de vida de los adultos-mayores en España.</b>	
<i>Raúl Lardies Bosque, Fermina Rojo Pérez, Gloria Fernández Mayoralas, M. Joao Forjaz y Pablo Martínez Martín.....</i>	<b>143</b>
<b>¿Vuelve el centro? Caracterización demográfica de los procesos de reurbanización en las metrópolis españolas.</b>	
<i>Antonio López Gay .....</i>	<b>163</b>
<b>La emigración con origen en las áreas metropolitanas andaluzas: el perfil de sus protagonistas.</b>	
<i>María José Morillo Rodríguez y Joaquín Susino Arbucias.....</i>	<b>181</b>
<b>Migraciones interiores y dispersión residencial de las ciudades medias en Cataluña (1992-2008)</b>	
<i>Isabel Pujadas Rúbies y Patricia Prats Boned.....</i>	<b>197</b>

La evolución de la distribución espacial de la población madrileña (1978-2000). De un modelo metropolitano clásico a un modelo de ciudad dispersa <i>José Miguel Santos Preciado, M<sup>a</sup> Victoria Azcárate Luxán, David Cocero Matesanz, Francisco Javier García Lázaro y Carmen Muguruza Cañas</i> .....	217
<b>Segunda Parte</b> .....	234
Transformaciones espaciales y procesos socio-demográficos en la ciudad. <i>Pedro Reques Velasco</i> .....	235
Transformaciones espaciales y procesos socio-demográficos en la ciudad:comentario de los artículos. <i>Carolina Montoro Gurich</i> .....	285
La metropolitización del territorio catalán: un análisis a partir de los espacios de vida de la población. <i>Joan Alberich González</i> .....	297
Las diferentes poblaciones en pequeñas capitales de provincia. Estudio de la ciudad de Soria. <i>Jesús María Bachiller Martínez</i> .....	313
Fuentes para el estudio de los cambios geodemográficos. El caso de la ciudad de Alicante. <i>Ernesto Cutillas Orgilés</i> .....	329
Espacio social y seguridad ciudadana en áreas urbanas: estudio de caso de la ciudad de Santander. <i>Olga de Cos Guerra y Gema Hernández García</i> .....	347
La apropiación de espacios: el caso del parque Cerro Almodóvar. <i>Elisa González Galán</i> .....	363
El equipamiento de residencias y centros de día para la tercera edad en la ciudad de Barcelona. <i>Magdalena Fuentealba Landeros y Miguel Rubiales Pérez</i> .....	377
Morfología y contenido de los hogares en los distritos de la ciudad de Barcelona. Distribución territorial heterogénea y composición diversa. Una aproximación a través del Padrón <i>Cristina López Villanueva</i> .....	395
El análisis dinámico del sistema residencial urbano, el caso de España <i>Juan Antonio. Módenes</i> .....	413

Medir la movilidad residencial intraurbana: Gentrification en un barrio de Granada. <i>Joaquín Susino Arbucias y Ricardo Duque Calvache</i> .....	431
<b>Tercera parte</b> .....	<b>447</b>
Como por arte de magia: visibilidad e invisibilización de la población inmigrada en la ciudad. <i>Andreu Domingo Valls</i> .....	449
Inmigración extranjera y espacios urbanos: Resumen de los artículos. <i>Josefina Domínguez Mujica</i> .....	467
Envejecimiento e inmigración en los espacios urbanos españoles. Un análisis a escala municipal. <i>José Antonio Aldrey Vázquez y Alejandro López González</i> .....	487
Inmigrantes marroquíes en municipios de Andalucía (2006-2008), Entre permanencia e inestabilidad. <i>Arón Cohen, Alberto Capote, Pablo Pumares, Dominique Jolivet, Carmen Carvajal y Verónica de Miguel</i> .....	505
Inmigración marroquí en espacios urbanos de Andalucía: factores que influyen en el tipo y en el régimen de tenencia de la vivienda. <i>Dominique Jolivet, Arón Cohen, Pablo Pumares y Alberto Capote</i> .....	525
Propuestas metodológicas para la cuantificación de los residentes no empadronados. Aplicación en la costa malagueña. <i>Carmen Carvajal Gutiérrez y Enrique Navarro Jurado</i> .....	541
Visibilidad y territorialización de la migración boliviana en Madrid, Barcelona y Buenos Aires. <i>Virginie Baby-Collin, Geneviève Cortes, Naïk Miret y Susana Sassone</i> .....	557
La combinación de técnicas cualitativas de análisis y su idoneidad para el estudio del retorno de los inmigrantes senegaleses residentes en Canarias <i>Ramón Díaz Hernández, Josefina Domínguez Mujica y Juan Manuel Parreño Castellano</i> .....	577
Inmigración en Toledo. Nuevos procesos de regeneración urbana. <i>María Angeles Rodríguez Domenech</i> .....	595
Pautas de localización de la inmigración marroquí en las ciudades andaluzas. <i>Amparo Ferrer Rodríguez y José Antonio Nieto Calmaestra</i> .....	609
Geografía del arraigo en el área metropolitana de Barcelona, 2006-2009 <i>Xavier Franch, Albert Sabater y Andreu Domingo</i> .....	627

La distribución y segregación espacial de la población extranjera en Madrid. <i>Enrique Pozo Rivera y Juan Carlos García Palomares</i> .....	651
El uso de técnicas cualitativas en la investigación de las actividades transnacionales de los inmigrantes. El caso de la inmigración marroquí en Canarias <i>Dirk Godenau y Juan Salvador León Santana</i> .....	667
La distribución espacial de la población inmigrante en dos ciudades medias. Alcalá de Henares y León. <i>María Jesús González y María Luisa de Lázaro</i> .....	685
Los inmigrantes extranjeros en las ciudades gallegas y sus centros asociativos. <i>Julio Hernández Borge</i> .....	703
Los espacios urbanos en las pautas de asentamiento y movilidad de la población inmigrante residente en Navarra. <i>Román Luzán Suescun y Dolores López Hernández</i> .....	719
La Inmigración rumana en la Comunidad de Madrid después de 20 años: circularidad y retorno. <i>Silvia Marcu</i> .....	737
Evolución reciente de la inmigración en el municipio de Murcia. <i>Ramón Martínez Medina y Encarnación Gil Meseguer</i> .....	753
El “Barcelonés Norte” en el inicio del boom inmigratorio, 2001. ¿Espacio urbano predestinado a la inmigración extranjera? <i>Antonio José Medina Cruz</i> .....	769
Aportes y limitaciones de la entrevista extensa para el análisis socioterritorial de la reagrupación familiar en España. <i>José Ramón Valero Escandell</i> .....	783
Inmigración extranjera y el proceso de suburbanización en las principales áreas urbanas españolas (1999-2008) <i>Jordi Bayona i Carrasco, Fernando Gil Alonso e Isabel Pujadas Rúbies</i> .....	801
Latinoamericanos en las grandes ciudades españolas. Concentración y segregación en el territorio <i>Daniela Vono y Jordi Bayona i Carrasco</i> .....	819
Técnicas cualitativas en los estudios de la población. <i>Àngels Pascual de Sans y Miguel Solana Solana</i> .....	837

## PRESENTACIÓN

El Grupo de Población de la Asociación de Geógrafos Españoles (AGE) comparece de nuevo, como cada dos años, ante la comunidad científica española para ofrecer sus reflexiones sobre algunos de los fenómenos demográficos de mayor interés y de más calado social. Con este motivo, publica las comunicaciones y ponencias presentadas al XII Congreso de la Población Española, celebrado en la Universidad de Barcelona en julio de 2010. Me cabe, como Presidente del Grupo de Población, el honor de hacer esta breve introducción al libro que recoge dichas contribuciones.

Como en las anteriores once ocasiones, este libro es el principal resultado del Congreso de la Población Española y lo es condicionado por varios factores sin los no entenderíamos su valor. No puedo, primero, dejar pasar esta ocasión para reconocer el extraordinario esfuerzo, y por ende los resultados obtenidos, que ha hecho el Departamento de Geografía Humana de la Universidad de Barcelona en su conjunto por sacar adelante esta iniciativa. Desde el momento en que se decidió en la Asamblea del Grupo, en la Universidad de León en 2008, que fuera organizado el Congreso por el Departamento de Geografía Humana se tuvo una clara conciencia de que esa era una apuesta segura. La maestría y reconocimiento científico de la Dra. Isabel Pujadas, como impulsora del Congreso, y de sus colaboradores, era la mejor garantía del éxito organizativo. Pero también lo era de su diseño científico, de su interés por engarzar algunos fenómenos demográficos en el ámbito urbano, contando, para ello, con la oportunidad de usar la ciudad de Barcelona como laboratorio, como marco en el que discutir, analizar y valorar los efectos de la demografía urbana actual. A la hora de decidir los grandes ámbitos en los que enmarcar el trabajo científico del Congreso, se fue consciente de que tanto las dinámicas territoriales que se producen en los espacios periurbanos, como las que tienen la ciudad en si como laboratorio donde se sustancian procesos demográficos nuevos, debían ser dos de las líneas argumentales de debate. No sólo, porque la inmigración en el espacio urbano, como no podría ser de otra manera, es otro referente esencial en el análisis de las dinámicas demográficas urbanas. Hoy se están gestando una multiplicidad de fenómenos territoriales y sociales en la ciudad relacionados con la llegada e incorporación de los inmigrantes al espacio urbano.

En su esfuerzo por ofrecer otras formas de aproximarse al estudio de esta realidad social, la población en el territorio, la organización del Congreso entendió necesaria la incorporación a su diseño de otras tres iniciativas, distintas a la presentación de comunicaciones y ponencias. Además de los pósters y de las excursiones por la ciudad y por el entrono metropolitano de Barcelona, el Congreso dedicó una sesión monográfica a reflexionar sobre la importancia y significado de la metodología cualitativa como complementaria al análisis de datos cuantitativo, en la idea estar utilizando un instrumento de enorme vigencia en los estudios sociales sobre la población, en la misma línea que lo están haciendo otros científicos sociales. También se ofreció un foro de discusión abierto, en forma de mesa redonda, sobre fuentes nuevas para el estudio de la población. Aunque el Censo, la Muestra Continua de Vidas Laborales o la Enquesta Demográfica 2007 sean fuentes oficiales del INE, del Ministerio de Trabajo y del Instituto de Estadística de Cataluña, respectivamente, el debate se desarrolló en torno a la metodología de elaboración y a las oportunidades que ofrecen para la investigación socio-demográfica. De la misma manera que, cada uno en su escala y grado de desarrollo, los microdatos censales IPUMS-Internacional y el Estudio Longitudinal ELES.

En un segundo lugar, quisiera dejar constancia de que este libro es también una apuesta decidida del Grupo de Población por continuar y aún profundizar en algunos de los aspectos demográficos de mayor relevancia para la sociedad española en cada momento. Esta sensibilidad ha quedado demostrada en los últimos congresos, no sólo en esta última actividad. Por hacer un breve incursión en esta idea convendría en este momento hacer una referencia a los congresos de Pamplona y León. En el primero se hizo un esfuerzo muy importante por desgranar la inmigración como el fenómeno más destacado en España en la segunda mitad de esta década, poniendo el énfasis en sus diversas manifestaciones, desde las migraciones interiores y sus impactos territoriales hasta los más claros impactos de la inmigración internacional. En el segundo se puso en enfoque en el estudio de las transformaciones de las estructuras demográficas, esencialmente en el envejecimiento de la población y sus efectos y en la despoblación territorial que afecta a amplias extensiones de las regiones españolas. Si hubiera que hacer otra valoración de las apuestas hechas por el Grupo de Población para dinamizar la investigación demográfica en España habría que coincidir en destacar otros cuatro aspectos esenciales. Uno es la mirada hacia las situaciones específicas de algunas

regiones españolas, aquéllas en las que se sitúa la universidad receptora del congreso. El otro es la apertura de la mirada de los investigadores a nuevas metodologías de análisis de la población y de presentación de resultados del análisis sociodemográfico, a través de talleres. En los últimos años ha sido frecuente encontrarse con otros investigadores sociales (sociólogos, antropólogos, demógrafos...) interesados en participar en los congresos del Grupo, en respuesta sin duda a la necesidad de compartir espacios de investigación bastante cercanos a los geógrafos. Los próximos congresos tendrán el reto de ampliar estas perspectivas. Finalmente, ha sido un acierto también el establecimiento de un reconocimiento, mediante un premio en metálico, a la valía de los trabajos realizados por jóvenes investigadores, que pretende fomentar no sólo la participación de éstos en los congresos sino sobre todo el fomentar la investigación excelente en aspectos socio-demográficos.

Este congreso celebrado en Barcelona será también, por último, un referente en el futuro por ser el primero en que se toma la decisión de hacer una apuesta por la edición digital de sus contenidos, una vez se ha garantizado la calidad de los contenidos por los filtros establecidos por el Comité Científico, primero a la hora de redactar los contenidos de referencia de las ponencias, segundo a la hora de aceptar resúmenes y comunicaciones y tercero al seleccionar las comunicaciones que son presentadas a discusión pública durante las sesiones del Congreso. En un momento en el que se está primando el establecimiento de procesos de referencia externa para asegurar la calidad de la investigación de cara a su valoración como elemento esencial en la construcción de la carrera docente e investigadora de los geógrafos, el Grupo de Población está decidido a profundizar en estos aspectos. Este libro electrónico cumple en ese sentido los estándares habitualmente requeridos para asegurar la valía científica de los resultados del Congreso. Aunque sea de menor importancia, los organizadores del Congreso y el Grupo de Población están asimismo de acuerdo en avanzar en la reducción de los costes de financiación y de almacenamiento de los libros resultantes de sus actividades, en sintonía con las condiciones que ofrece la tecnología actual, sin que por ello merme la calidad del producto elaborado.

Por lo tanto, estimado lector, tienes en tus manos los resultados del XII Congreso de Población que esperamos sean de tu interés. En una secuencia lógica, nuestro agradecimiento debe comenzar por la Dra. Isabel Pujadas, del Departamento de

Geografía Humana de la Universidad de Barcelona, y por los restantes miembros del Comité de Organizador, y continuar por la Dra. M<sup>a</sup> Ángeles del Rincón, Decana de la Facultad de Geografía e Historia de la UB, y por el Dr. Carles Carreras, Vicerrector de Relaciones Internacionales de dicha universidad, que entendieron la importancia los temas de estudio ofertados como garantía en buena medida del éxito de toda convocatoria de congreso, lo que se confirmó con la participación de más de 120 investigadores inscritos que presentaron cerca de 40 comunicaciones y 14 pósters. En ese sentido, el esfuerzo organizativo se vio compensado con el interés que despertó entre los organismos financiadores, como el Ministerio de Ciencia y de Innovación, y las instituciones colaboradoras, como el grupo de investigación consolidado en Territorio, Población y Ciudadanía de la UB, el Centre d'Estudis Demogràfics (CED), el Departamento de Política Territorial y Obras Públicas de la Generalitat de Cataluña, la Diputación de Barcelona y el Instituto de Estadística de Cataluña. Sin su sensibilidad y apoyo la organización del Congreso y la edición de este libro no hubiera sido posibles. Finalmente hay que reconocer a todas las personas asistentes su interés por los temas sociodemográficos y su participación en las discusiones, siendo la garantía de que estos Congresos de Población tienen plena vigencia en el momento actual.

El Grupo de Población quiere hacer expresa manifestación de su agradecimiento a todas las personas e instituciones que hicieron posible que el XII Congreso de la Población Española tuviera la trascendencia que tuvo en Barcelona y queda dispuesto para iniciar el proceso de puesta en marcha del siguiente congreso. De nuevo empiezan ahora todas las tareas que nos comprometen a todos en la organización del siguiente Congreso. De su éxito no nos queda ninguna duda porque contamos con las personas adecuadas. Solamente nos cabe congratularnos de ello. Es nuestro compromiso y responsabilidad.

**Vicente Rodríguez Rodríguez**

Presidente del Grupo de Población de la AGE

## CIUDAD Y TERRITORIO: NUEVAS DINÁMICAS ESPACIALES



Fotografía: Isabel Pujadas

# CIUDAD Y TERRITORIO: NUEVAS DINÁMICAS ESPACIALES<sup>1</sup>

**José M<sup>a</sup> Feria Toribio**

Universidad Pablo de Olavide

[jmfertor@upo.es](mailto:jmfertor@upo.es)

## 1. Introducción

Aunque parezca ya un lugar común, hay que comenzar reiterando que la ciudad que habitamos y vivimos es una ciudad que en nada se parece, en su escala y configuración, a la que históricamente ha caracterizado a nuestro territorio y paisaje. La expansión física de los procesos de urbanización, no sólo como prolongación del casco histórico sino también “colonizando” con significativas discontinuidades espaciales, el espacio rural y otros núcleos de población de su entorno, y la evidente superación de los límites administrativos tradicionales, constituyen fenómenos en los que están inmersos en la actualidad más del sesenta por ciento de los habitantes de nuestro país y una proporción aún mayor de sus empleos y actividades económicas.

Probablemente es en los procesos metropolitanos donde de forma más clara y extendida, en lo que respecta a las sociedades modernas, se manifiesta la nueva condición de lo urbano y la auténtica escala y organización de la ciudad real contemporánea, dando lugar a procesos y estructuras espaciales relativamente complejos, que dependen tanto de las características singulares que cada realidad urbana posee –territorial, histórica, etc.- como de la intensidad y alcance de tales procesos, pero que en cualquier caso ofrecen como resultado la aparición generalizada de una nueva forma urbana claramente diferenciada de la ciudad tradicional compacta.

Muchas son las aproximaciones realizadas para definir, delimitar y explicar esta nueva ciudad metropolitana (Roca, 2004; Feria, 2004), pero pocas de ellas tienen la capacidad descriptiva y explicativa que concurren en aquella que se nutre del análisis de los diferentes componentes de la movilidad personal. Si entendemos la ciudad metropolitana como un ámbito unitario de mercado de trabajo y vivienda, “un espacio

---

<sup>1</sup> FERIA, J.M. (2011) “Ciudad y territorio: nuevas dinámicas espaciales” en PUJADAS, I. *et al.* (Eds.): *Población y Espacios urbanos*. Barcelona: Departament de Geografia Humana de la UB y Grupo de Población de la AGE, ISBN: 978-84-694-2666-1.

de vida colectivo” (Courgeau, 1988; Susino, 2003), se puede fácilmente colegir que es la movilidad de las personas que “viven” en ese espacio la variable fundamental para aproximarnos a dicha realidad (Bericat, 1994). Lógicamente, las variables y elementos de movilidad son numerosas, como por ejemplo, la movilidad residencial, por razón de trabajo, la de áreas de mercado, los flujos de bienes y servicios entre empresas, las derivadas de los equipamientos y servicios públicos, etc. Sin embargo, existe un cierto acuerdo generalizado en destacar la relevancia de la movilidad residencia-trabajo (commuting, en inglés) y la movilidad residencial<sup>2</sup> como factores fundamentales para el entendimiento de la dimensión y alcance de los nuevos procesos urbanos. Ello es así por un doble tipo de razones. Del lado más pragmático, porque constituyen variables sobre las que se puede disponer de información estadística relevante y manejable de una manera relativamente fácil y directa a través de los recuentos censales. De otro lado, en la dimensión más teórica, porque reflejan sintéticamente lo que es una parte fundamental del núcleo básico de los nuevos procesos urbanos: la separación y distribución espacial de las actividades de residencia y de trabajo (Harvey, 1989).

Lo que se pretende en las líneas que siguen es mostrar como dos componentes básicos de la movilidad personal, la movilidad residencia-trabajo y la movilidad residencial, contribuyen a modelar las nuevas dinámicas espaciales de los procesos urbanos, fundamentalmente aquellos de naturaleza metropolitana. Nuestro énfasis en todo caso se sitúa en identificar y evaluar la dimensión espacial de ambos tipos de movilidad, comprobando como se relaciona con la diversidad y complejidad de los actuales fenómenos metropolitanos. No entraremos en consecuencia en los determinantes sociales y económicos de dicha movilidad, que en todo caso es una línea de análisis posterior que para ser relevante debe partir de una correcta identificación de los diferentes tipos de movimientos.

Para realizar la tarea planteada se ha contado con la explotación de la matriz integral de movimientos intermunicipales (tanto residenciales como de residencia-trabajo) a escala de toda España que proporciona el Censo de Población de 2001, y que permite un análisis de detalle, comprobable por ejemplo en la cartografía de

---

<sup>2</sup> Llamamos movilidad residencial a todos aquellos cambios de residencia intermunicipales que no signifiquen otros cambios en el “espacio de vida” (Courgeau, 1988). Convencionalmente, asumiremos que los cambios de residencia en el seno de los ámbitos metropolitanos constituyen movilidad residencial, mientras que los restantes se considerarán movimientos migratorios.

movimientos intermunicipales, inalcanzable por el momento por cualquier otra fuente estadística, ya sea la EVR para la movilidad residencial o la encuestas Origen-Destino para la Residencia-Trabajo<sup>3</sup>.

## **2. La delimitación y dimensiones básicas del universo metropolitano español**

El primer paso, lógicamente, para poder abordar el análisis que aquí se propone es delimitar, con criterios coherentes, el universo urbano con el que vamos a tratar. En un artículo anterior se ha desarrollado con prolijidad el procedimiento y la metodología utilizada para llevar a cabo la delimitación del universo metropolitano español. Remitimos, en consecuencia, a él para todos aquellos que quieran conocer los detalles, criterios y características específicas del procedimiento de delimitación, así como las razones que justifican las decisiones tomadas a lo largo del mismo (Feria, 2008). Aquí nos limitaremos a plantear las cuestiones básicas del procedimiento, sin entrar a analizar o valorar los criterios y dimensiones utilizados.

El método aplicado es el convencional utilizado desde hace décadas por la Oficina del Censo de los Estados Unidos (Berry et alia, 1970; OMB, 1998) para la delimitación de las áreas metropolitanas estadísticas y que posteriormente ha sido utilizado también, con variantes específicas en otros países desarrollados (p.ej.: el caso francés (Julien, 2000); la experiencia italiana (Martinotti, 1991); la canadiense (Murphy, 2003) o la del grupo GEMACA (Cheshire and Gornostaeva, 2002) (ver Casado y Coombes, 2005), o más recientemente, para el conjunto de la Unión Europea, por Eurostat (Urban Audit, 2008)).

Tomando como variable definitoria la movilidad residencia-trabajo, el proceso de delimitación de áreas metropolitanas parte necesariamente, en esta metodología, de una identificación apriorística de los potenciales focos de constitución de las mismas a través de un tamaño mínimo de éste. Una vez identificado dicho foco se produce un proceso de adscripción al mismo de unidades espaciales estadísticas de base a través de un sencillo criterio de integración medido en términos de relación residencia-trabajo relativa entre los mismos. Posteriormente, se aplican otros criterios de Carácter

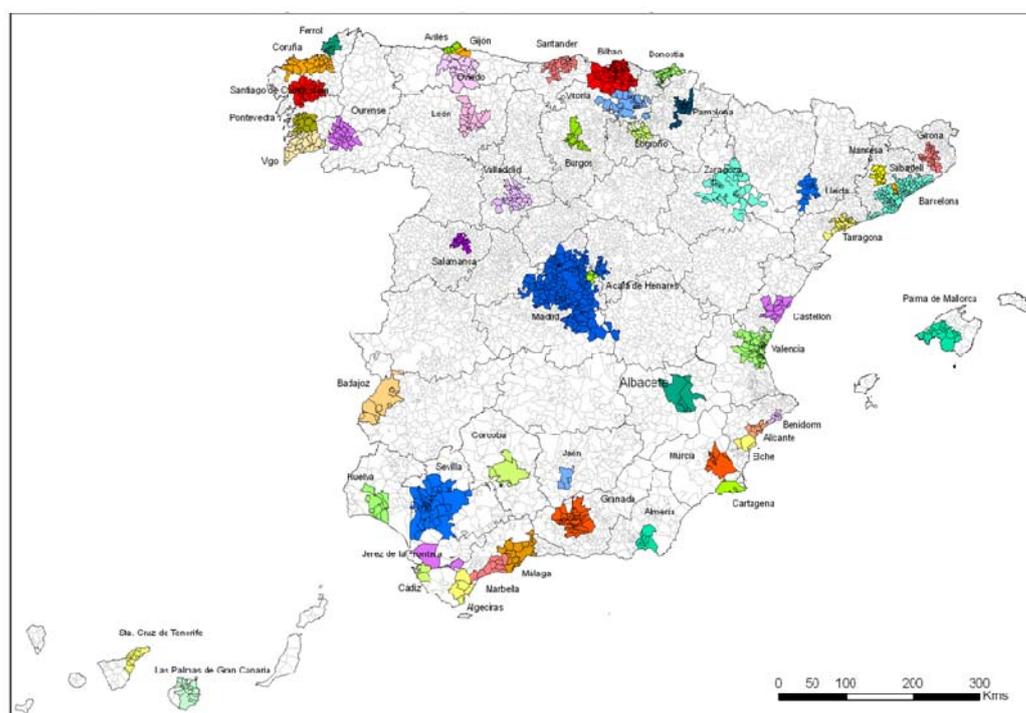
---

<sup>3</sup> Esta ponencia es fruto de los trabajos de los proyectos de investigación del Plan Nacional de I+D SEJ-1934-01-04, financiado por el Ministerio de Educación y Ciencia, y del cual el autor es el Investigador Principal y coordinador, así como del Proyecto (T 75/2006) del Programa Nacional de I+D Transportes 2006 del Ministerio de Fomento.

metropolitano, que fundamentalmente actúan como elementos de restricción y/o ponderación de las delimitaciones surgidas de la mera aplicación de los valores de movilidad residencia-trabajo. Básicamente, se trata de una metodología muy simple en términos formales, relativamente directa, y que se basa en una pauta de organización centralizada de la movilidad residencia-trabajo.

En nuestro caso, el tamaño mínimo requerido de los centros fue de 100.000 habitantes, aunque, en fases posteriores, se admitieron centros potenciales entre 50.000 y 100.000, siempre que la corona metropolitana superara los 50.000 habitantes. Por su parte, el umbral de integración se situó en el 20%, con un mínimo de flujo absoluto de 100 trabajadores o, alternativamente, del 15%, cuando el flujo era superior al millar de trabajadores. Sobre los ámbitos resultantes del proceso de adscripción, constituidos como los nuevos focos del área, se realizaron dos nuevas iteraciones sucesivas de adscripción hasta dar con la tomada como definitiva.

**Figura 1. Delimitación de las áreas metropolitanas españolas según la variable residencia-trabajo**



**Fuente: Elaboración propia a partir de los datos del Censo de Población de 2001.**

Finalmente, a las áreas resultantes se les aplicó el principio de coherencia espacial, eliminando los municipios sin contacto territorial con el área e incluyendo aquellos totalmente rodeados por la misma (Fig. 1).

**Tabla 1. Dimensiones básicas de las áreas metropolitanas españolas delimitadas**

	<b>ÁREA METROPOLITANA</b>	<b>Nº MUNICIPIOS</b>	<b>POBLACIÓN TOTAL</b>	<b>VIVIENDAS TOTALES</b>
1	MADRID-ALCALÁ HENARES	174	5.626.160	2.576.538
2	BARCELONA-SABADELL	131	4.404.599	2.104.255
3	VALENCIA	74	1.594.762	820.150
4	SEVILLA	49	1.369.708	574.391
5	BILBAO	93	1.131.564	483.157
6	OVIEDO-GIJÓN-AVILÉS	28	871.859	414.934
7	MÁLAGA	21	829.790	638.796
8	LAS PALMAS DE G. CANARIA	18	709.191	302.945
9	ZARAGOZA	31	684.490	319.161
10	BAHÍA CÁDIZ-JEREZ LA FRA.	6	581.502	243.850
11	VIGO	30	552.204	234.952
12	MURCIA	12	529.467	213.091
13	GRANADA	47	497.945	244.310
14	PALMA DE MALLORCA	20	473.363	249.385
15	CORUÑA	23	463.342	230.770
16	DONOSTI	28	431.696	187.131
17	STA. CRUZ DE TENERIFE	13	430.858	199.953
18	VALLADOLID	28	395.258	169.450
19	SANTANDER	29	388.734	172.837
20	ALICANTE	7	381.502	210.734
21	CÓRDOBA	5	327.788	139.707
22	TARRAGONA	29	316.638	217.841
23	CASTELLÓN	20	305.651	180.752
24	PAMPLONA	25	294.843	129.935
25	ELCHE	3	239.335	137.481
26	VITORIA	19	238.114	100.144
27	HUELVA	11	230.640	105.073
28	ALGECIRAS	6	213.737	93.522
29	LEÓN	20	203.400	106.630
30	SANTIAGO DE COMPOSTELA	18	201.332	91.425
31	CARTAGENA	2	199.227	107.419
32	SALAMANCA	19	194.567	100.339
33	ALMERÍA	8	190.950	89.644
34	OURENSE	25	178.732	98.761
35	BURGOS	15	175.282	81.636
36	MARBELLA	10	174.862	135.830
37	GIRONA	32	172.965	90.887
38	LOGROÑO	19	165.327	82.046
39	BADAJOS	10	163.922	71.412
40	EL FERROL	10	163.405	82.051
41	PONTEVEDRA	13	161.473	65.191
42	LLEIDA	23	158.089	76.805
43	ALBACETE	4	156.728	71.281
44	MANRESA	17	132.095	63.292
45	JAÉN	3	119.852	51.092
46	BENIDORM	7	104.884	93.080
	<b>TOTAL</b>	<b>1235</b>	<b>27.456.832</b>	<b>13.254.066</b>

**Fuente:** Elaboración propia a partir de los datos de los Censos de Población y Vivienda de 2001.

En total, el número de áreas metropolitanas delimitadas fue de 51, aunque a la hora de su consideración como tal, este número de redujo a 46 porque se llevó a cabo un proceso de agregación de áreas, en el que se vieron involucradas nueve de ellas, debido a que cumplían el doble requisito de contigüidad espacial y una interrelación del 10% en su condición de lugar de trabajo o de residencia. Son los casos, bastante obvios, de la de Alcalá de Henares, respecto a Madrid y la de Sabadell respecto a la de Barcelona y los menos evidentes, pero igualmente significativos de Bahía de Cádiz-Jerez de un lado y la “Y” (Oviedo-Gijón-Avilés) asturiana de otro. De cualquier manera, sobre estos casos

volveremos más adelante a la hora de analizar las formas básicas de organización y los niveles evolutivos de las áreas metropolitanas españolas.

En el cuadro adjunto se resumen las dimensiones básicas del sistema metropolitano español delimitado. Se incluyen tres variables: la población total; el número de municipios y el número total de viviendas, que nos pueden servir para caracterizar inicialmente este conjunto urbano.

Como puede comprobarse, las 46 áreas delimitadas incluyen un total de 1234 municipios, con casi 27 millones y medio de habitantes y algo más de 13 millones de viviendas. Significativamente, los resultados son extraordinariamente semejantes, a pesar de las sustantivas diferencias metodológicas, entre tales resultados y los presentados por otros autores (Serrano, 2007). En efecto, frente a los 46 aquí definidos, dicho autor plantea 43 y ambas engloban en torno a 27 millones de habitantes, lo que en consecuencia confirma que más del 60% de la población española puede considerarse como metropolitana. Distinto es el caso en relación a la propuesta que elabora el Ministerio de Vivienda, siguiendo una larga tradición de interés por estas cuestiones. El Atlas Estadístico de las Áreas Urbanas de España (Ministerio de Vivienda, 2007) plantea en el escalón superior de la jerarquía urbana un conjunto de Grandes Áreas Urbanas a partir del umbral de población –al igual que EUROSTAT- de 50.000 habitantes. En total aparecen 83 de tales grandes áreas urbanas, de las cuales 64 son plurimunicipales, siendo estas últimas calificadas por dicho estudio como las auténticas “aglomeraciones metropolitanas españolas”. La diferencia surge del hecho de que las delimitaciones contempladas no son el fruto de la aplicación de unos criterios homogéneos y consistentes en todas ellas, sino el resultado, bien de la propuesta de cada una de las Comunidades Autónomas que poseen delimitaciones siguiendo sus propios y variados criterios, o subsidiariamente, de la aplicación directa por parte del Ministerio de variables (densidades de población, dinámica del parque de viviendas, redes de transporte existentes, etc.) de las que no aparecen claramente explícitos los valores umbrales utilizados (op. cit., pp. 31-32). En ese mismo sentido, Nel.lo, en su estudio sobre las grandes ciudades españolas en el umbral del siglo XXI (2004), utiliza para las siete áreas metropolitanas seleccionadas, criterios de delimitación administrativa. En ambos casos, la comparación con la delimitación aquí establecida nos muestra que esta última es -en todos los casos, pero en diferente proporción- de

mayor dimensión que las antes citadas, lo cual en definitiva permite afirmar que la ciudad metropolitana real, funcional, siempre va por delante, en términos de extensión y tamaño poblacional, de la administrativa.

En todo caso, lo que interesa resaltar para el tema aquí abordado, el de la relación entre la movilidad personal, residencial y por motivo de trabajo, y los procesos de urbanización metropolitanos, es que efectivamente, tales delimitaciones constituyen un referente espacial inmejorable, en la medida en que puede garantizarse que incluyen la inmensa mayoría de los movimientos que se califican como tales. Es decir, muy pocos movimientos que traspasen dichas delimitaciones podrían considerarse movilidad residencial -sin otros cambios en el espacio de vida-, mientras que difícilmente podrá haber migraciones -cambio en el conjunto del espacio de vida- en el seno de la misma. A partir de ahí, por tanto, considerando los cambios intermunicipales de residencia en el seno de -con origen y destino en- las áreas metropolitanas, como movilidad residencial dentro de un mercado unitario de vivienda y trabajo, se puede abordar como dicha movilidad, junto con la cotidiana por razón de trabajo, moldea y organiza el territorio metropolitano y en consecuencia, los nuevas dinámicas espaciales a ellos asociados.

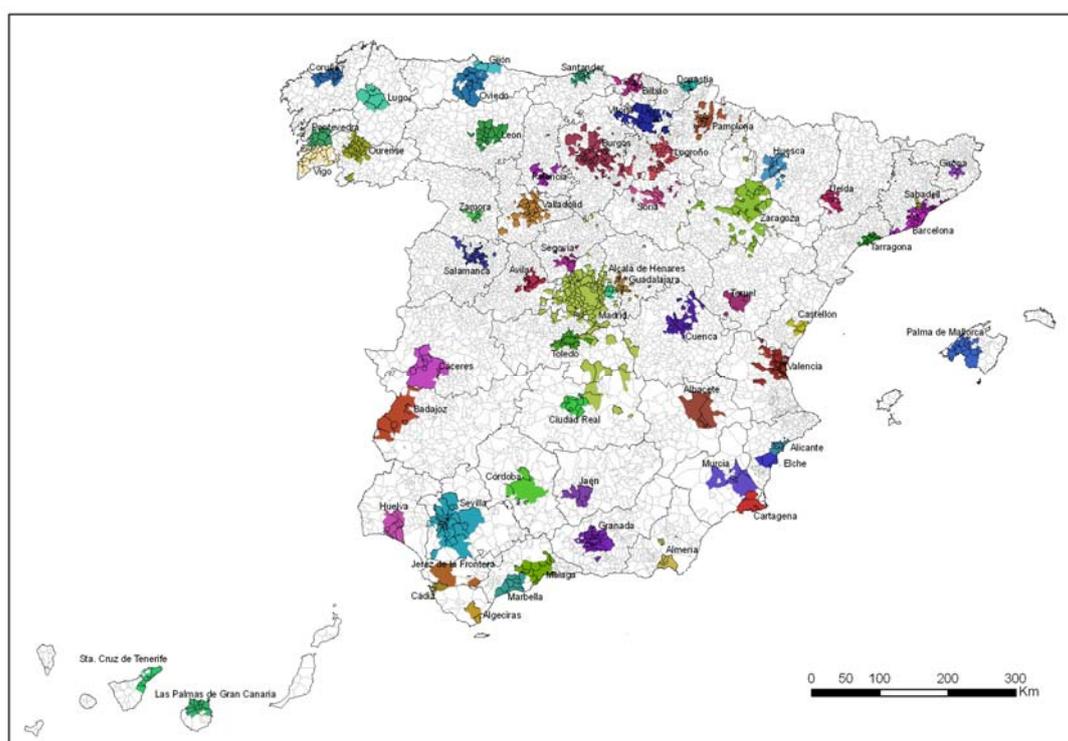
### **3. La escala creciente de los procesos de movilidad personal y, por tanto, de urbanización**

La primera y fundamental constatación de la que debe partirse, aunque obvia y sobradamente conocida, es que la movilidad intermunicipal por razón de trabajo constituye un proceso en continua expansión, que afecta cada vez a más personas, no sólo en términos relativos sino sobre todo en valores absolutos. En Andalucía, el porcentaje de ocupados que se desplazaba a otro municipio por razón de trabajo ha aumentado cerca de ocho puntos entre 1991 y 2001, pasando del 16% al 24% de la población ocupada, lo que significa que se duplicó en una década (un incremento del 106%) el número de personas que trabajaban en otro municipio (Feria y Susino, 2005). Este incremento absoluto y relativo tiene su correlato espacial en el aumento de escala de dicha movilidad que se traduce en aspectos tales como el continuo proceso de incorporación de nuevos municipios a las áreas metropolitanas constituidas o la aparición de algunas nuevas entre estas. De nuevo en el caso de Andalucía, con la aplicación de los mismos criterios de integración, se producía un incremento del 142% de municipios metropolitanos y la emergencia de tres nuevas áreas metropolitanas

(Feria y Susino, op.cit.). Ello por cierto ha llevado a la mayoría de los analistas y operadores estadísticos a incrementar significativamente el umbral mínimo de integración para la consideración de los municipios como metropolitanos y así en el caso de los Estados Unidos, el umbral ha pasado del 15% al 25% (OMB, 2000).

En el ejercicio de delimitación realizado para el conjunto de España, esta expansión espacial es claramente perceptible en el "moteado" de prácticamente la mayor parte del territorio, con especial significación en el caso del área de Madrid, que incluye municipios a más de un centenar de Kilómetro. de la ciudad central (Fig. 2).

**Figura 2. Municipios metropolitanos españoles de primera adscripción**

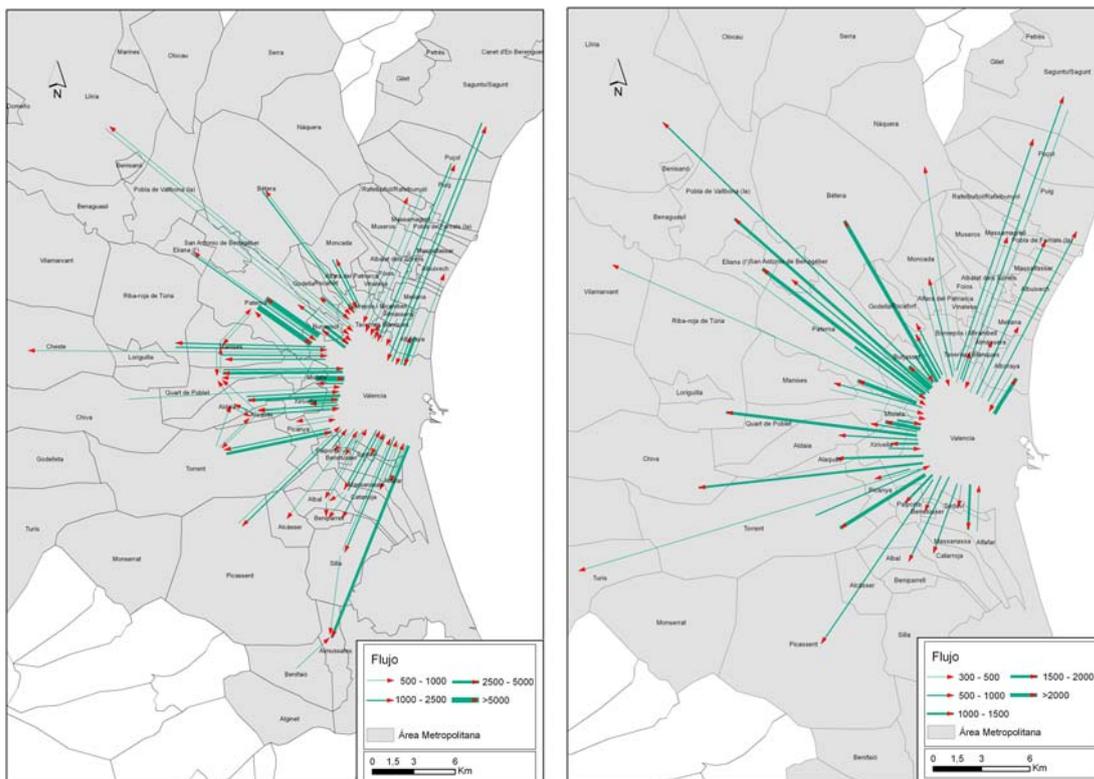


**Fuente: Elaboración propia a partir de los datos del Censo de Población de 2001.**

En cualquier caso, con ser esta cuestión extraordinariamente relevante, la materialización de esta movilidad en nuevas realidades urbanas no se consolida hasta que ella no va acompañada por significativos procesos de movilidad residencial. Y lo que se constata a partir de los datos analizados y cartografiados es que en el seno de las áreas metropolitanas definidas por la movilidad residencia-trabajo, la movilidad residencial tiende cada vez más a expandirse hasta los respectivos límites exteriores, consolidando con ello la organización funcional metropolitana y, a la vez, ampliando los procesos de urbanización (Geyer, 2002). En efecto, mientras la vinculación a través de

la movilidad residencia-trabajo no tiene porqué suponer proceso de urbanización (piénsese por ejemplo en la incorporación de mano de obra rural al mercado de trabajo metropolitano, que normalmente constituye el primer paso en la integración metropolitana), los flujos de movilidad residencial, suponen por su propia naturaleza, un incremento de la urbanización en su sentido físico. Por tanto, estamos hablando de un proceso de urbanización, que nada tiene que ver con desurbanización ni con contraurbanización (Champion y Fielding, 1992), sino, muy al contrario, con la expansión de los procesos urbanos a áreas y núcleos originalmente rurales –y en ocasiones muy lejanos-, que por esta razón acaban convirtiéndose en metropolitanos. El simple análisis de tasas de migración o crecimiento real, bien meramente por grupos de tamaño de población o bien incluso tomando como referencias delimitaciones restringidas, es el que puede dar lugar a ese serio error de apreciación.

**Figura 3. Flujos de movilidad resid.-trabajo (A) y residencial (B) en el área metrop. de Valencia**

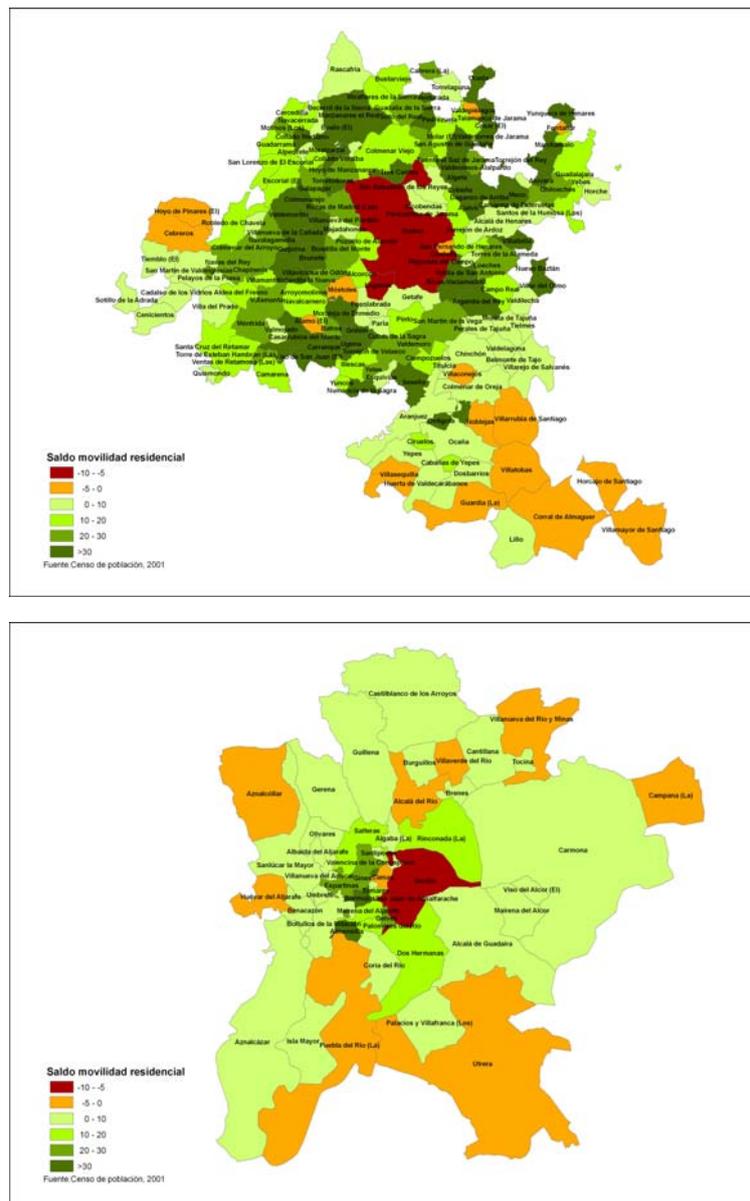


**Fuente: Elaboración propia a partir de los datos del Censo de Población de 2001.**

En ese sentido, resulta relevante el ejercicio de poner en relación las Figuras de organización espacial de la movilidad residencia-trabajo y de la movilidad residencial,

ya que permite constatar claramente que obedecen a un sistema unitario de funcionamiento urbano-metropolitano, aunque ambas tengan organizaciones e intensidades distintas.

**Figura 4 y 5. Tasas de saldo de movilidad residencial en las áreas metropolitanas de Madrid y Sevilla**



**Fuente: Elaboración propia a partir de los datos del Censo de Población de 2001.**

Así, como se sabe, de manera general, mientras que la movilidad residencia-trabajo tiene una pauta dominante centrípeta, la movilidad residencial es fundamentalmente centrífuga. Esta caracterización irá matizándose, como se verá más

adelante, dependiendo de la dimensión, complejidad y estructura del área metropolitana en cuestión, pero en líneas generales siguen esa pauta invertida. Por otro lado, en cuanto a la intensidad de los flujos, también puede observarse que aún no siendo estrictamente comparables, los vínculos por movilidad residencial son menos intensos y de menor alcance espacial que los de movilidad residencia-trabajo, lo cual en todo caso corrobora que, en los sistemas metropolitanos, el/los mercado/s de trabajo se van constituyendo espacialmente con anterioridad a los de vivienda, lo cual no quiere decir que una vez consolidados tales sistemas, las determinaciones entre ambos mercados se inviertan.

Estos procesos también se visualizan de manera nítida si se representan cartográficamente las tasas de saldo residencial de las áreas metropolitanas, y en la que, de un lado, se constata que son las ciudades centrales y, en su caso, algunos municipios vecinos, los que soportan la mayor parte de los déficits en los balances residenciales metropolitanos, frente a una gran mayoría que presenta valores positivos. Es decir, son las ciudades centrales las que fundamentalmente “alimentan” el proceso de relocalización metropolitana.

De otro lado, también se observa la presencia, en los límites externos de las áreas metropolitanas, de municipios con balances residenciales negativos, lo cual nos está indicando que, aún cuando estos ya estén integrados en el área metropolitana a través de su vinculación a ésta como mercado de trabajo, todavía su papel en cuanto a la movilidad residencial metropolitana sigue siendo deficitario, o lo que es lo mismo, que prevalecen en ellos pautas espaciales de la movilidad residencial con dominante centrípeta. Este hecho se aprecia con claridad, por ejemplo, en el extremo sureste del área metropolitana de Madrid, con más de media docena de municipios pertenecientes a las provincias de Toledo y Cuenca, o en el área de Sevilla, en la que se dibuja una orla exterior que prácticamente rodea todo el ámbito delimitado, con balances residenciales metropolitanos negativos.

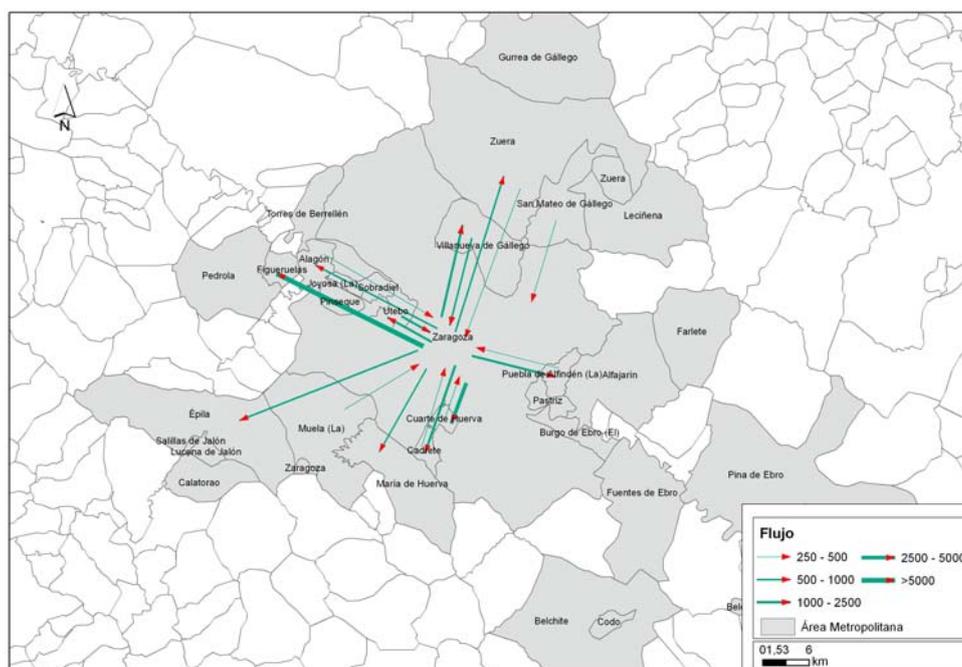
#### **4. Tipología de las formas básicas de organización de la movilidad metropolitana**

Frente a la visión convencionalmente asumida de que las áreas metropolitanas tienen una configuración organizativa básica y que las distinciones entre ellas se producen por el grado de evolución y madurez de las mismas, el análisis de las matrices de movilidad nos muestra diferentes situaciones estructurales de partida que dan lugar a

formas de organización claramente distintas, independientes en gran parte del nivel de madurez y evolución del área metropolitana en cuestión (Feria, 2010).

El modelo básico de organización metropolitana es el que surge de una ciudad central a partir de la cual se produce un fenómeno de crecimiento urbano que se extiende por el territorio más cercano y las más pequeñas ciudades de su entorno y que se suele denominar corona metropolitana. Este crecimiento se ha analizado mayoritariamente desde la perspectiva de la dinámica del crecimiento poblacional, estableciéndose en función de los balances de dicha dinámica, tanto en la ciudad central como en la corona, modelos de evolución del fenómeno metropolitano (Urbanización, suburbanización, desurbanización, etc) (Hall y Hay, 1980; Van den Berg, 1987, Champion, 2001). Como puede fácilmente entenderse, la dinámica del crecimiento poblacional de los diferentes componentes de un sistema urbano es el resultado de la combinación de múltiples procesos, entre ellos los que corresponden a la movilidad residencia-trabajo y a la movilidad residencial, por lo que para no extraer conclusiones desenfocadas o excesivamente simplificadoras, lo relevante es analizar en profundidad estas y otras variables asociadas para entender adecuadamente las dinámicas y procesos metropolitanos.

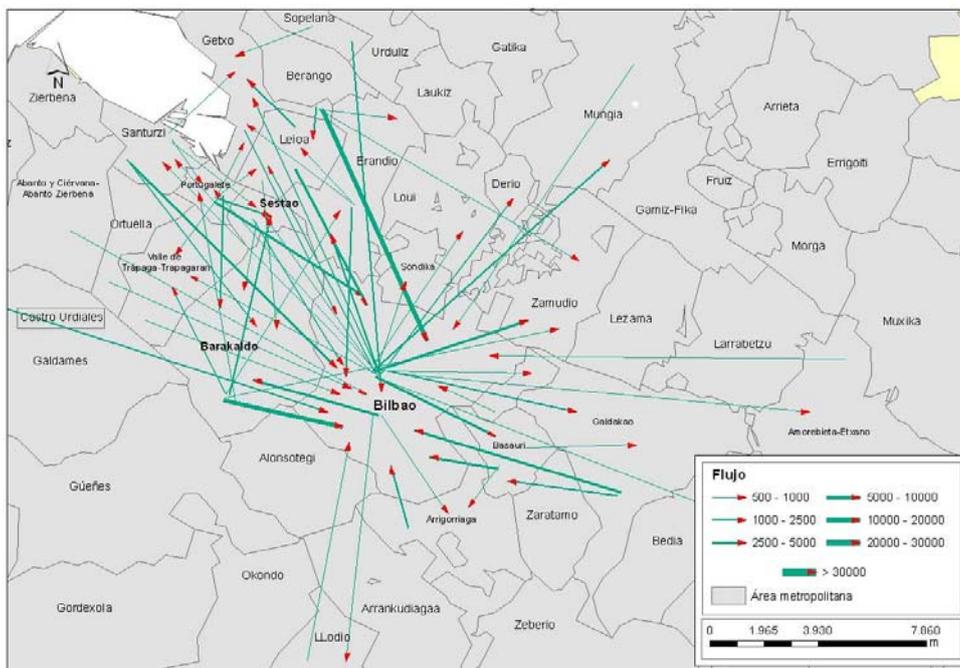
**Figura 6. Flujos de movilidad residencia trabajo de mayor dimensión en el área metropolitana de Zaragoza.**



**Fuente: Elaboración propia a partir de los datos del Censo de Población de 2001.**

En ese sentido, siendo como son las estructuras centralizadas el fenómeno dominante en las organizaciones metropolitanas, el modelo básico que se ofrece sobre él es el de una ciudad central como lugar de trabajo frente a una corona que recoge la descentralización residencial de la población, Ahora bien, los procesos son en su organización y desarrollo, algo más complejos incluso dentro de las mismas estructuras centralizadas. En primer lugar, porque hay excepciones a la pauta convencional de organización espacial de los dos tipos de movilidad -centrífuga, la residencial, centrípeta, la residencia-trabajo-. En efecto los análisis muestran que en estructuras centralizadas si bien la movilidad residencial tiene una dominante centrífuga en la inmensa mayoría de las ocasiones, en lo que se refiere a la movilidad residencia-trabajo, hay numerosos casos en que es dominante la componente centrífuga. El ejemplo más significativo es el de Zaragoza, en el que la gran dimensión del término municipal, unida a la presencia de importantes núcleos de actividad en municipios de la corona metropolitana hace que sean notablemente más fuertes los vectores de salida que los de entrada, aunque este proceso probablemente vaya atenuándose con el tiempo (Alonso et alia, 2010)(Fig.6).

**Figura 7. Flujos de movilidad residencia-trabajo en el área metropolitana de Bilbao**



**Fuente: Elaboración propia a partir de los datos del Censo de Población de 2001.**

En el caso de Bilbao (fig. 7), el proceso es más matizado con el debilitado eje industrial Baracaldo, Sestao, Portugalete, Getxo; que aunque ya no tiene la actividad que tuvieron en los años 60 y 70 del pasado siglo, todavía muestra su capacidad de atracción de movilidad desde el propio Bilbao y desde los municipios del entorno (Juaristi, 2003).

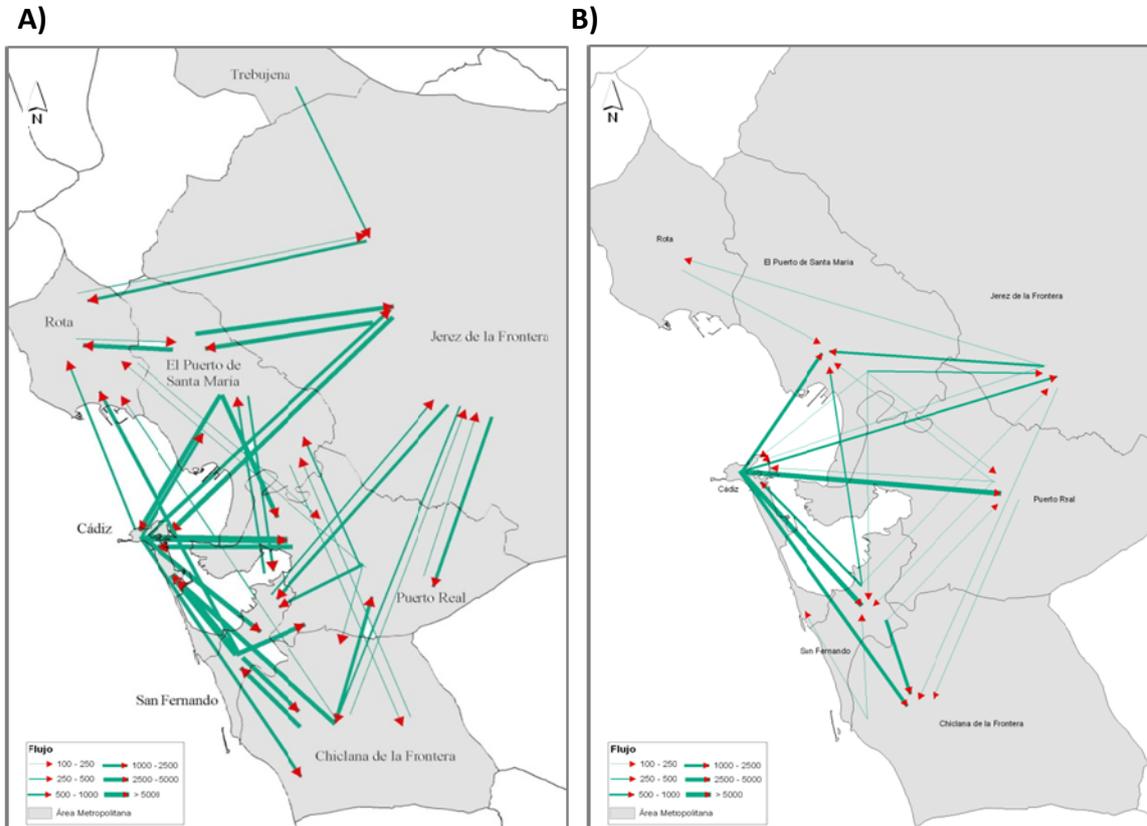
En segundo lugar, de forma general, en cuanto a su aparición y desarrollo, los análisis muestran que la movilidad residencia-trabajo es previa en el tiempo a la movilidad residencial; es decir, primero se constituye el área metropolitana como mercado de trabajo y, posteriormente, se va consolidando esta como mercado de vivienda. Esto se ha constatado claramente en el caso de las áreas metropolitanas andaluzas (Feria y Susino, 1996 y 2005; Feria, coord., 2008), en las que tanto la extensión espacial como la intensidad de la movilidad residencia-trabajo es mayor que la de la movilidad residencial, para cada una de las áreas metropolitanas delimitadas. También se puede constatar este hecho a través de un segundo fenómeno ya reseñado, cual es la presencia de municipios en las periferias de las áreas metropolitanas delimitadas con saldos residenciales negativos, expresión clara de que aún no se han incorporado al área metropolitana en su dimensión de mercado de vivienda. En cualquier caso, la precedencia en el tiempo de la movilidad por razón de trabajo movilidad no implica determinación de ésta sobre la movilidad residencial, y menos aún cuando el área metropolitana esté plenamente consolidada.

En definitiva, siendo como es la forma de organización dominante, las estructuras centralizadas, si se analizan en detalle, presentan características diferenciadas que no responden a un patrón común u homogéneo, sino que obedecen a procesos y estructuras de partida que varían en cada caso. Es importante, por ello, profundizar en sus concretas organizaciones y niveles de madurez para poder aprehender correctamente la verdadera estructura y naturaleza del universo metropolitano español y por ello, como se ha dicho, en el apartado siguiente se abordará el análisis de la evolución y complejidad de estas formaciones metropolitanas.

Pero como se ha dicho, junto al modelo convencional de dinámica y organización de la estructura centralizada, nos encontramos con modelos alternativos de pautas de organización de la movilidad que provienen de estructuras diferentes: reticulares y polinucleares. Hay varios ejemplos en nuestro país, pero tres de ellos son especialmente

significativos: Bahía de Cádiz-Jerez, entre las reticulares (Feria, 2001) y la Y asturiana y Málaga-Marbella entre las polinucleares.

**Figura 8. Flujos de movilidad residencia-trabajo (A) y residencial (B) en el área metropolitana de Bahía de Cádiz- Jerez**

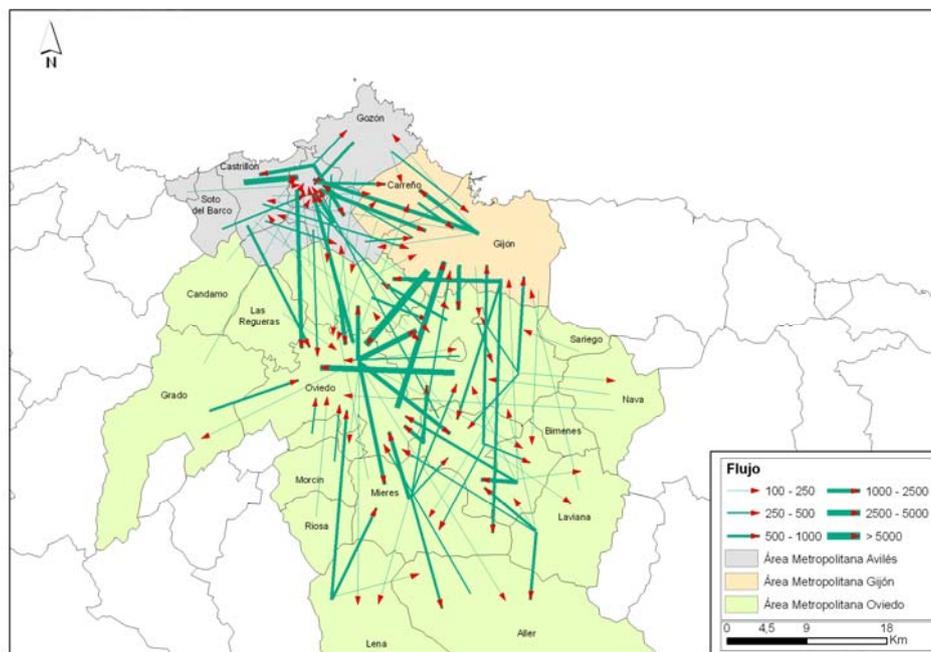


**Fuente: Elaboración propia a partir de los datos del Censo de Población de 2001.**

En el caso de Bahía de Cádiz-Jerez, lo que nos encontramos es un modelo excepcional debido en gran parte a la singularidad del sistema de asentamientos histórico del ámbito, con dos ciudades de más de 100.000 habitantes, otras tres entre esta cantidad y 50.000 y dos más entre 25.000 y 50.000. Sobre este potente sistema de asentamientos de base histórica se desarrolla una estructura de relaciones bastante compleja, en la que lo que se refiere a la movilidad residencia-trabajo, aparece un núcleo central en torno a la Bahía, compuesto por los municipios de Cádiz, Puerto Real, San Fernando y Puerto de Santa María, de intensa interrelación y con especialización dominante de los dos primeros como lugares de trabajo y de los segundos como lugar de residencia. En torno a este núcleo, una corona externa, conformada por Chiclana, Jerez y Rota se vincula con papeles diferenciados al ámbito, concretamente Chiclana, como extensión funcional del eje Cádiz-San Fernando; Jerez

como polo de actividades terciarias y base residencial y Rota como lugar de trabajo, por la localización en su término de una gran base militar. Sin embargo, en cuanto a la movilidad residencial, la organización espacial se resuelve de una manera muy cercana al modelo convencional centralizado, con un municipio, Cádiz, que alimenta la mayor parte de los flujos de salida y que tiene balances negativos con la totalidad de los municipios del área. Jerez, en cambio, el otro gran municipio del ámbito presenta prácticamente un saldo cero, producto de su balance favorable con Cádiz, pero negativo con el resto.

**Figura 9. Flujos de movilidad residencia-trabajo en el ámbito de las áreas metropolitanas de Oviedo-Gijón-Avilés**

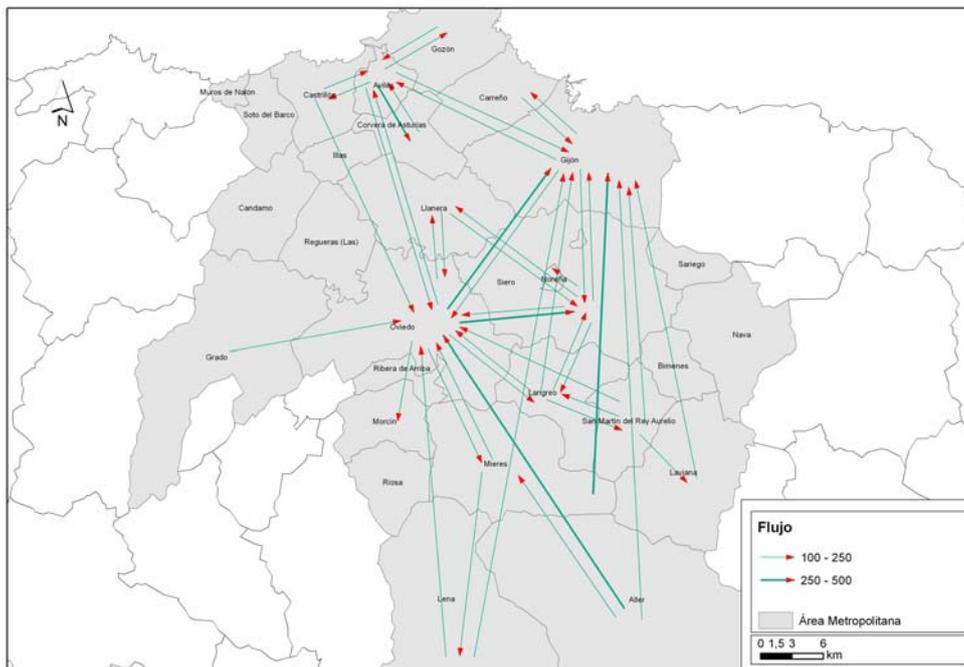


**Fuente: Elaboración propia a partir de los datos del Censo de Población de 2001.**

Habitualmente, la aparición de formaciones metropolitanas polinucleares surge de la combinación de áreas metropolitanas individuales, que alcanzan un alto nivel de interrelación entre ellas. Para ello, lógicamente, debe haber una clara contigüidad espacial y un cierto equilibrio entre ellas, de tal forma que no se produzca una absorción de un área por otra, con lo cual desaparecería la condición de polinuclear de la organización. Todas estas condiciones se cumplen, como puede verse en la Fig. 9, en el caso del área central asturiana. Aunque existe una cierta diferencia de tamaño demográfico entre, de un lado, Gijón y Oviedo, que superan los 200.000 habitantes, y

Avilés, del otro, que no llega a los 90.000; la fuerte especialización de este último como lugar de empleo industrial facilita su condición de centro metropolitano (Cortizo, 2001). Junto a ello, las intensas relaciones entre los tres centros así como las dobles e incluso triples vinculaciones de los municipios de las coronas ayudan a consolidar la nítida organización polinuclear del espacio central asturiano.

**Figura 10. Flujos de movilidad residencial en el ámbito de las áreas metropolitanas de Oviedo Gijón-Avilés**



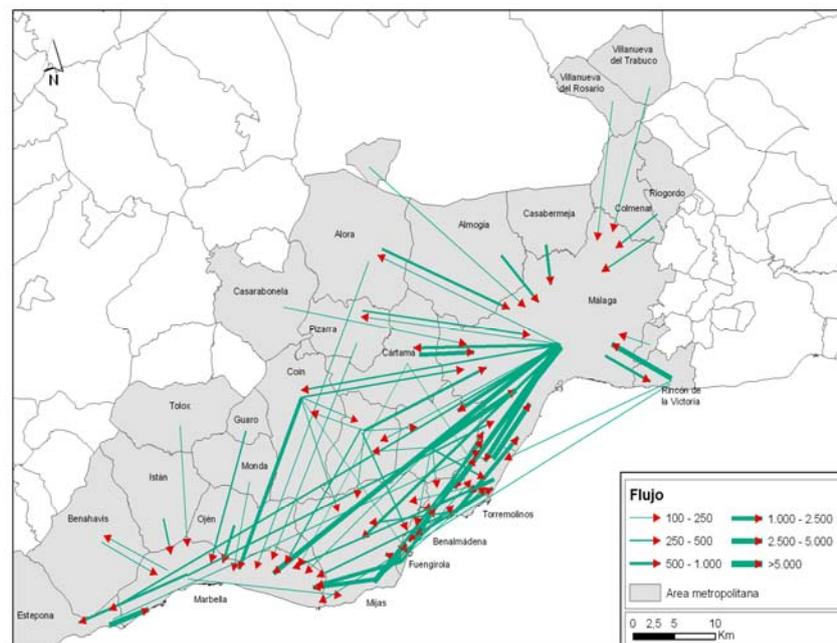
**Fuente: Elaboración propia a partir de los datos del Censo de Población de 2001.**

Pero es en lo que respecta a la movilidad residencial donde este ámbito presenta una pauta relativamente excepcional, comenzando por el hecho de que, al contrario que en la casi totalidad de las áreas metropolitanas, aquí son mayoría los municipios con balances residenciales negativos. Por tanto, lo que se observa, en un contexto de una débil intensidad de la movilidad residencial, no es tanto un proceso de descentralización sino de desplazamiento territorial de la población, en la que como hemos dicho una parte mayoritaria tiene balances negativos a favor del sector nororiental de la aglomeración, fundamentalmente, en términos absolutos, Gijón y Siero y, en términos relativos, Llanes. De acuerdo con ello, nos encontramos con una ciudad central con balances residenciales positivos, hecho muy poco frecuente en los procesos metropolitanos, a lo que se unen las otras dos ciudades centrales con balances negativos

muy bajos, inferiores en términos relativos a los de muchos municipios de sus respectivas coronas.

Málaga-Costa del Sol Occidental, por su parte, presenta una organización polinuclear ciertamente especial, con dos grandes polos (Málaga y Marbella) y una charnela central, constituida por Benalmádena, Fuengirola y Mijas –con unos 120.000 habitantes–, que se vincula indistintamente a ambas áreas metropolitanas (Fig. 11). El continuo urbanizado costero en toda esta zona y la fuerte capacidad de Marbella como lugar de trabajo contribuyen a una compleja e intensa pauta de interrelaciones en el conjunto de ámbito, que precisamente tiene su mayor singularidad, de un lado, en la condición deficitaria de Málaga en relación a la movilidad residencia-trabajo ya que predominan los vínculos de salida fundamentalmente en dirección a la costa del Sol Occidental y de otro en la compleja pauta de organización espacial de la movilidad residencial, muy alejado del modelo de descentralización convencional.

**Figura. 11** Flujos de movilidad residencia-trabajo en el área metropolitana de Málaga-Marbella



Fuente: Elaboración propia a partir de los datos del Censo de Población de 2001.

## 5. Los diferentes grados de complejidad de la organización de la movilidad personal en las áreas metropolitanas

Si el análisis en detalle del conjunto de áreas metropolitanas ha mostrado que no existe un único modelo en cuanto a las pautas de organización espacial básica de los dos

tipos de movilidad personal, más relevantes son aún las condiciones y características de desarrollo tanto de la movilidad residencial como de la residencia-trabajo en función de la dimensión, grado de evolución y complejidad del área metropolitana en cuestión, de tal manera que se puede establecer una asociación evidente y directa entre ambos fenómenos, como intentaremos mostrar en las líneas que siguen.

### **5.1 Características de la movilidad en las áreas metropolitanas incipientes o en proceso de conformación**

Del análisis de partida se puede diferenciar un conjunto de ámbitos que puede catalogarse como de *áreas metropolitanas incipientes o en proceso de conformación*. Las áreas metropolitanas incipientes son ámbitos en los que los procesos metropolitanos están en una fase de inicio y tienen una limitada materialización tanto en los flujos residencia-trabajo como en la propia urbanización del territorio. La razón básica para ello es la escasa entidad poblacional y funcional de la ciudad central o el sistema de asentamientos del ámbito, que no posibilitan procesos metropolitanos significativos. Es la situación de la mayoría de las áreas metropolitanas con una población inferior a los 200.000 habitantes, y en la que la ciudad central suele aglutinar más de cuatro quintas partes de dicha población, como por ejemplo Benidorm, Jaén, Albacete, Lleida, Badajoz, Logroño, Burgos, Salamanca u Ourense. Pero también se da otro tipo de casos, en los que la ausencia de procesos metropolitanos detectables a través de la movilidad residencia trabajo se debe a la gran dimensión del término municipal de dicha ciudad central. Córdoba, Cartagena y Elche son buenos ejemplos de ello. Los tres municipios, con más de 200.000 habitantes, cuentan con un amplio término municipal, lo que hace que una gran parte de los procesos de crecimiento metropolitano y suburbanización residencial y de actividades se produzcan en el seno del mismo.

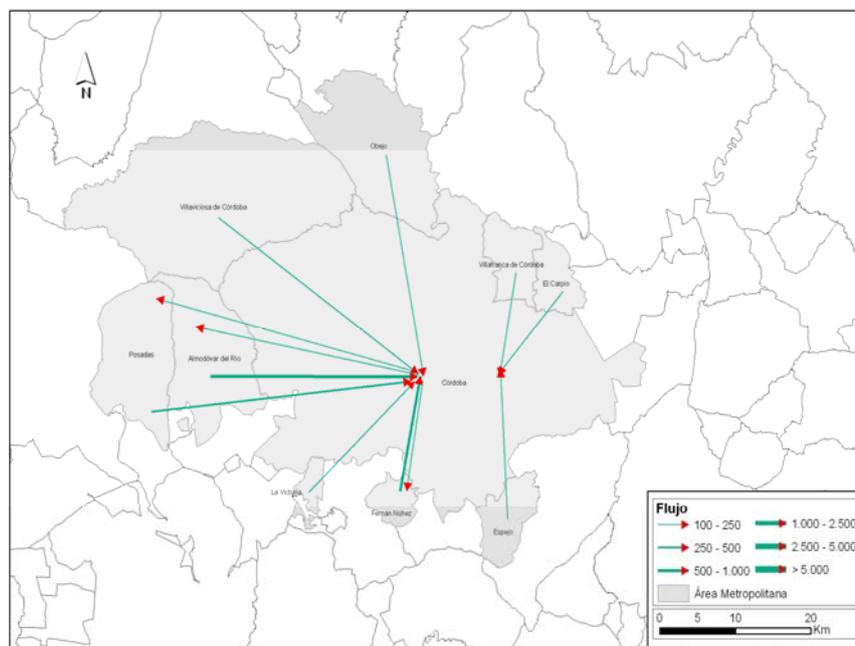
En realidad, se trata más que de áreas metropolitanas con todos sus atributos, de mercados locales de trabajo de dimensión urbana (Casado, 2000), ya que la movilidad residencial en ellas es prácticamente inexistente e incluso todavía en algunos casos predominan procesos de concentración urbana propios de las primeras fases del crecimiento urbano (Hall y Hay, op. cit).

Dentro de este conjunto, pueden distinguirse un segundo grupo que correspondería a áreas metropolitanas en proceso de conformación, en los que la

movilidad residencia-trabajo tiene ya una presencia significativa –hay flujos que superan el millar de trabajadores- y empieza a aparecer, aunque todavía de manera débil, una cierta movilidad residencial. Constituyen un grupo casi tan numeroso como el anterior, y en él se incluyen áreas metropolitanas con diferentes características y configuraciones.

Entre estas también se encuentran algunas que a pesar de contar con una ciudad central relativamente pequeña, que a veces no llega a los 100.000 habitantes, han desarrollado una corona metropolitana que iguala el peso de la misma, como por ejemplo en Girona, Marbella, la reticular de Bahía de Algeciras y las gallegas de Santiago de Compostela y El Ferrol.

**Figura 12. Flujos de movilidad residencia-trabajo en el área metropolitana de Córdoba**



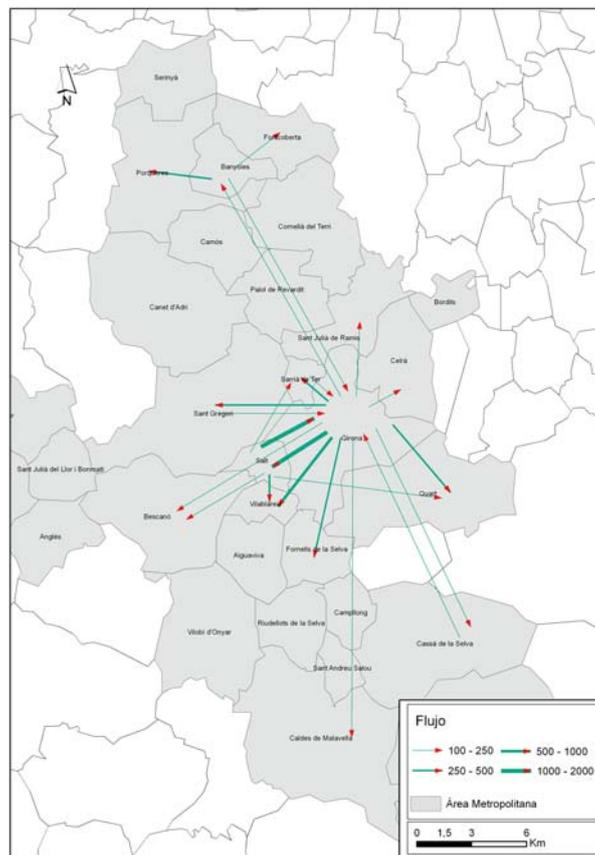
**Fuente: Elaboración propia a partir de los datos del Censo de Población de 2001.**

Sin embargo, la configuración más extendida es la que nos encontramos en áreas como las de Huelva o León –Figura 13-, que representan un buen ejemplo de ámbitos metropolitanos en proceso de conformación. Cuentan con una ciudad central entre 100.000 y 250.000 habitantes (Tarragona, Castellón, Pamplona, Vitoria, Almería, Ourense, que desarrolla una corona metropolitana relativamente extensa pero con vinculaciones todavía no intensas, excepto con algún municipio contiguo como es el

caso de Palos en Huelva o San Andrés de Rabanedo en León, que actúan más como continuidades de la ciudad central que como nuevos ejes de desarrollo urbano.

La no muy excesiva entidad general de los flujos, la dirección dominante de estos en dirección a la ciudad central, el escaso tamaño y ritmo de crecimiento de las coronas, que indican unos procesos todavía mínimos de desarrollos residenciales metropolitanos, son las características más significativas de estas áreas metropolitanas en procesos de conformación; que por otro lado muestran que, junto al grupo anterior y al menos en España, los procesos iniciales de metropolitanización están marcados, mucho antes que como mercados unitarios de vivienda, por su constitución como mercados de trabajo.

**Figura 13. Flujos de movilidad residencial en el área metropolitana de Girona**



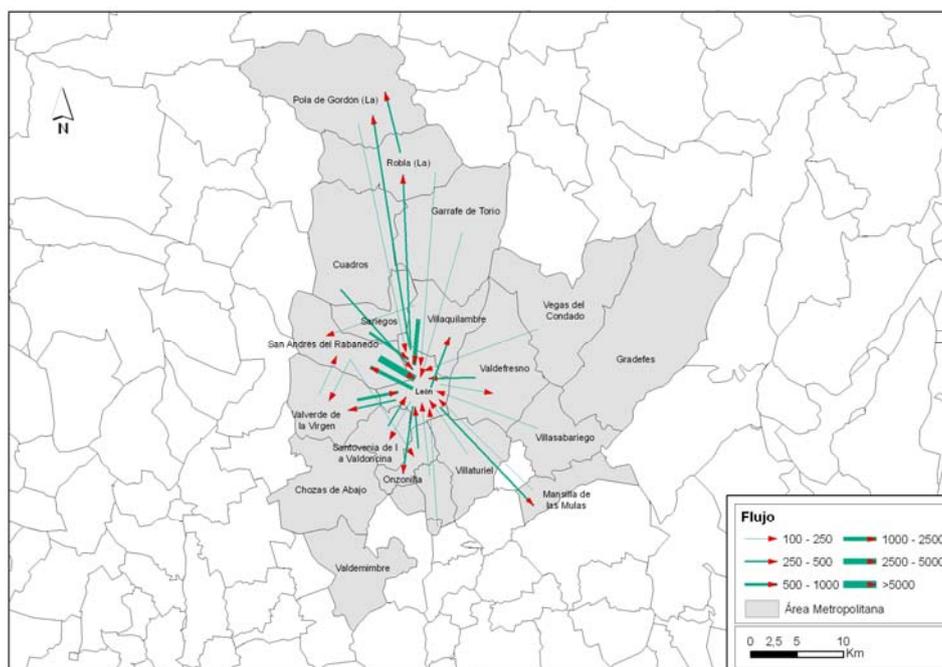
Fuente: Elaboración propia a partir de los datos del Censo de Población de 2001.

## 5.2 La intensificación y diversificación espacial de la movilidad en las áreas metropolitanas consolidadas.

Cuando los procesos metropolitanos se consolidan, aparece con claridad, el modelo de organización espacial dominante que es el centralizado en el sentido de que

es la ciudad central, a través tanto de su condición de receptor de flujos de trabajadores de la corona como de su desconcentración residencial, la que da lugar al proceso de expansión metropolitana. Pues bien, como es obviamente comprensible, la complejidad de las formas de organización espacial de la movilidad residencial va aumentando conforme es mayor la dimensión y madurez del área metropolitana. Así, en unas primeras fases, aunque estén consolidados los flujos centrípetos residencia-trabajo, la pauta que dibujan los flujos de movilidad residencial es de débil intensidad centrifuga, escaso alcance espacial e incluso presencia de dominantes centrípetas en los municipios más alejados.

**Figura 14. Flujos de movilidad residencia-trabajo en el área metropolitana de León**

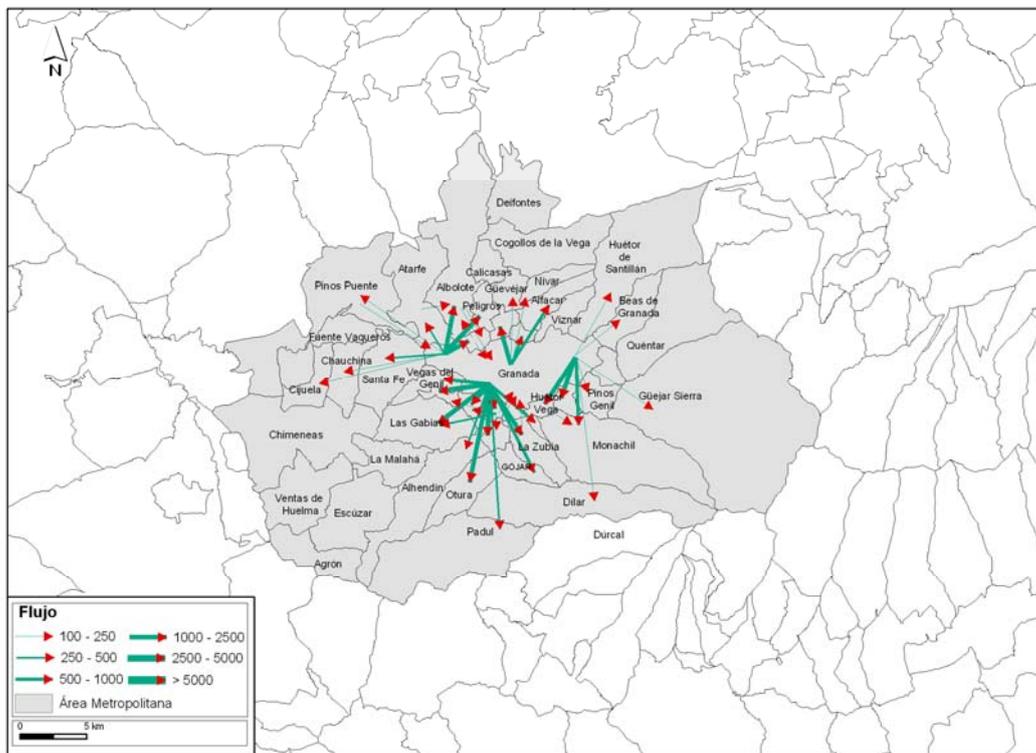


**Fuente: Elaboración propia a partir de los datos del Censo de Población de 2001.**

Ahora bien, conforme aumenta la dimensión y madurez del fenómeno metropolitano, los flujos descentralizadores van haciéndose más intensos y de mayor alcance espacial, desapareciendo los municipios con dominante centrípeta excepto en los confines del área metropolitana. El proceso es el que convencionalmente se ha calificado como de suburbanización, en la medida en que la pauta de flujos provoca, mediante una intensa movilidad residencial, la pérdida de habitantes de la ciudad central en beneficio de su entorno circundante, sin que sean apreciables otros procesos significativos de cambio residencial en el seno del área. El ámbito de Granada es un

excelente ejemplo de esta fase de organización espacial metropolitana (Susino, 2003). Con una ciudad central que no alcanza los 250.000 habitantes, posee una corona - constituida por más de 40 municipios- que ya en el momento actual le supera en población, cuando en los inicios de los procesos metropolitanos en el ámbito, a finales de los 60, la proporción de una y otra eran, respectivamente, del 80% y del 20%. Se trata además de un proceso de desconcentración casi exclusivamente residencial, en el que la ciudad central aparece como referente casi absoluto de los orígenes de la movilidad residencial y de los destinos de la movilidad residencia trabajo, de tal manera que el dibujo que muestra la representación de dichas movilidades es extraordinariamente simple en sus dos directrices dominantes.

**Figura 15. Flujos de movilidad residencial en el área metropolitana de Granada**

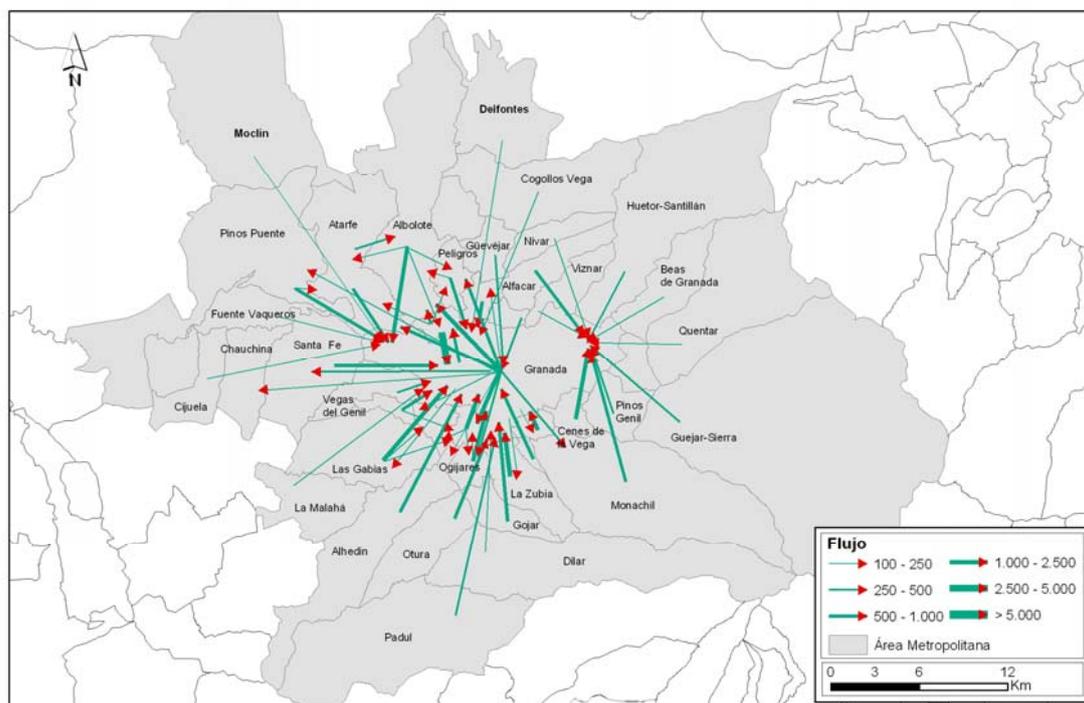


**Fuente: Elaboración propia a partir de los datos del Censo de Población de 2001.**

Sin embargo, cuando el área metropolitana tiene una cierta dimensión –en nuestro país, ello puede situarse en torno al millón de habitantes- y madurez en su dinámica evolutiva, las pautas de movilidad residencial y, en consecuencia, de organización espacial, dejan de ser tan simples y unidireccionales para hacerse mucho más complejas. Este hecho se manifiesta fundamentalmente en una función más activa del conjunto de la corona metropolitana, que deja de ser exclusivamente un mero receptor

pasivo de la descentralización procedente de la ciudad principal, para empezar a jugar un papel significativo en el conjunto de movimientos residenciales. Con ello se inicia la trayectoria hacia la constitución de la ciudad metropolitana, la cual se caracteriza -al igual que en la ciudad tradicional- porque los diversos componentes territoriales del área metropolitana se imbrican entre sí en las diferentes funciones y relaciones urbanas. Es en las áreas metropolitanas de Valencia, Sevilla y Bilbao donde claramente se manifiestan las características mencionadas de madurez y complejidad estructural. Las tres se refieren a áreas metropolitanas con más de un millón de habitantes, en los que además la corona supera en población a la ciudad central -salvo por escasas décimas porcentuales en el caso de Sevilla-, lo que implica consiguientemente, de una parte, un consolidado proceso de movilidad residencial metropolitana y, de la otra, unos muy intensos vínculos de relación residencia-trabajo, entre los que se cuentan por decenas

**Figura 16. Flujos de movilidad residencia-trabajo en el área metropolitana de Granada.**

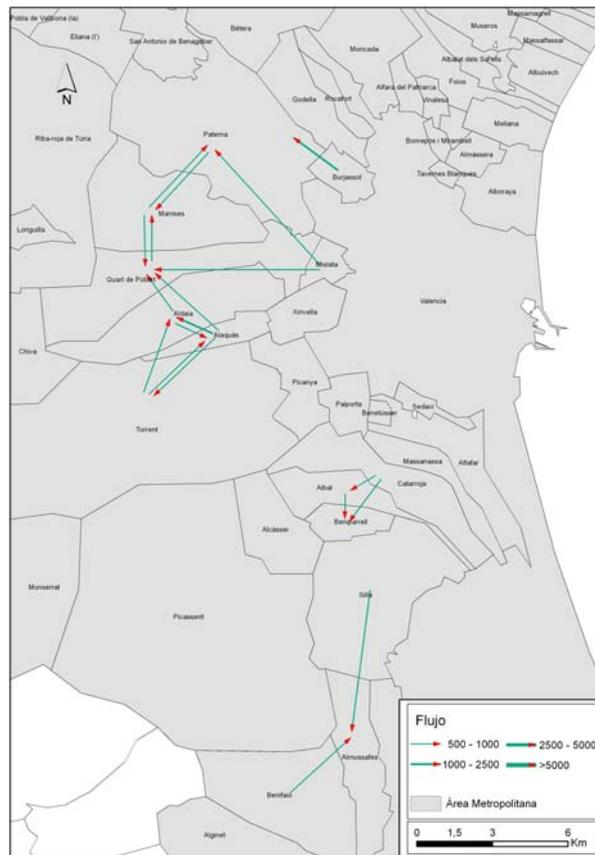


**Fuente: Elaboración propia a partir de los datos del Censo de Población de 2001.**

los flujos que superan el millar de trabajadores. Pero siendo este hecho significativo de por sí, lo relevante para caracterizar a estas áreas metropolitanas es la pauta de organización espacial de esta movilidad, que ya no se restringe a la convencional bidireccional centro-corona, sino que afecta a sectores y espacios en el seno de la propia

corona. Ya se han explicado algunas de esas pautas de movilidad en el caso del área metropolitana de Bilbao, fundamentalmente en lo que se refiere al antiguo cinturón industrial de la ría de Nervión, hoy en profundo proceso de reconversión de actividades. En Valencia, aparte del consolidado ámbito de trabajo en torno a Sagunto, que históricamente ha tenido un cierto grado de autonomía por su perifericidad, aparecen otros más contiguos en el sector noroeste de la primera corona (Quart de Poblet, Manises, Godella, Mislata, etc) y otro al sur, encabezada por Catarrosa (Salom et alia, 1997). Más recientemente constituidos, en la segunda corona aparecen otros ámbitos de organización intrametropolitanas tanto en dirección noroeste (LLiria) como en la suroeste, con municipios de la Ribera Alta (Salom y Casado, 2007).

**Figura 17. Flujos de movilidad residencia-trabajo en la corona del área metropolitana de Valencia.**



**Fuente: Elaboración propia a partir de los datos del Censo de Población de 2001.**

No es tan potente el proceso de descentralización en Sevilla, donde la referencia básica sigue siendo la ciudad central –de los 27 flujos que superan el millar, 26 tiene como origen o destino el municipio de Sevilla-, pero también aparecen consolidados como ámbitos de descentralización de los lugares de trabajo, dos sectores de la primera

corona metropolitana: la vertiente oriental del Aljarafe (Mairena, San Juan de Aznalfarache, Tomares y Camas) y el sector que corresponde al eje de Los Alcores, fundamentalmente con Alcalá de Guadaíra y Dos Hermanas, que constituyen el segundo polo de actividad del área metropolitana, una función que ya estaba presente desde el inicio de la configuración de la misma, pues por ellos se extendía el Polo de Desarrollo, pero que ahora asiste a un proceso de intensificación y diversificación.

Desde el punto de vista de la movilidad residencial dos son los procesos más visibles en este nivel de desarrollo metropolitano. De un lado, algunas partes de la corona, -en su inmensa mayoría, las primeras en incorporarse a las dinámicas metropolitanas- y que suelen constituir la orla contigua a la ciudad central, empiezan a desarrollar las mismas pautas de comportamiento residencial que ésta, con procesos de descentralización hacia sectores más periféricos del área metropolitana, e incluso, en aquellos en los que los procesos están más avanzados, saldos residenciales metropolitanos negativos. Así, por ejemplo, en el área metropolitana de Bilbao nos encontramos con esa situación en los municipios industriales de la margen izquierda del Nervión (Baracaldo, Sestao Portugalete, Santurce); en Valencia con algunos municipios contiguos al central (Quart de Poblet, Silla o Alfafar) y en Sevilla con un par de municipios del Aljarafe (Camas y San Juan de Aznalfarache). Pero con ser significativo este hecho, lo más relevante es que está acompañado por la formación de submercados de vivienda en estos mismos sectores, como hemos podido mostrar en otra investigación (Feria y Susino, 2006). Así, como muestra la Fig. 17, donde están representados los movimientos residenciales exclusivamente en el seno de la corona metropolitana de Sevilla, se comprueba que tanto en la cornisa del Aljarafe como, algo más débilmente, en el eje de Los Alcores, existen vínculos internos de interrelación que indican un proceso de expansión y descentralización metropolitana claramente consolidado si lo analizamos conjuntamente con las pautas de movilidad residencia-trabajo.

Junto a ello, empiezan a desarrollarse movimientos centrípetos corona-municipio central, pero que ahora tienen una naturaleza claramente distinta a los tradicionales. No se trata aquí de movimientos a la ciudad desde áreas rurales relativamente lejanas o periféricas, sino que son los municipios más cercanos a aquella y los más poblados del área metropolitana los que sustentan este proceso centrípeto, indicando de esta manera que se trata de una movilidad exclusivamente urbana, en su mayor parte vinculada a

movimientos de retorno ligados al cambio en el ciclo de vida familiar (Rossi, 1955), pero en el que también empiezan a jugar un papel otros factores (Frey, 2002; López Gay, 2008) y que son especialmente visibles en las grandes áreas metropolitanas españolas.

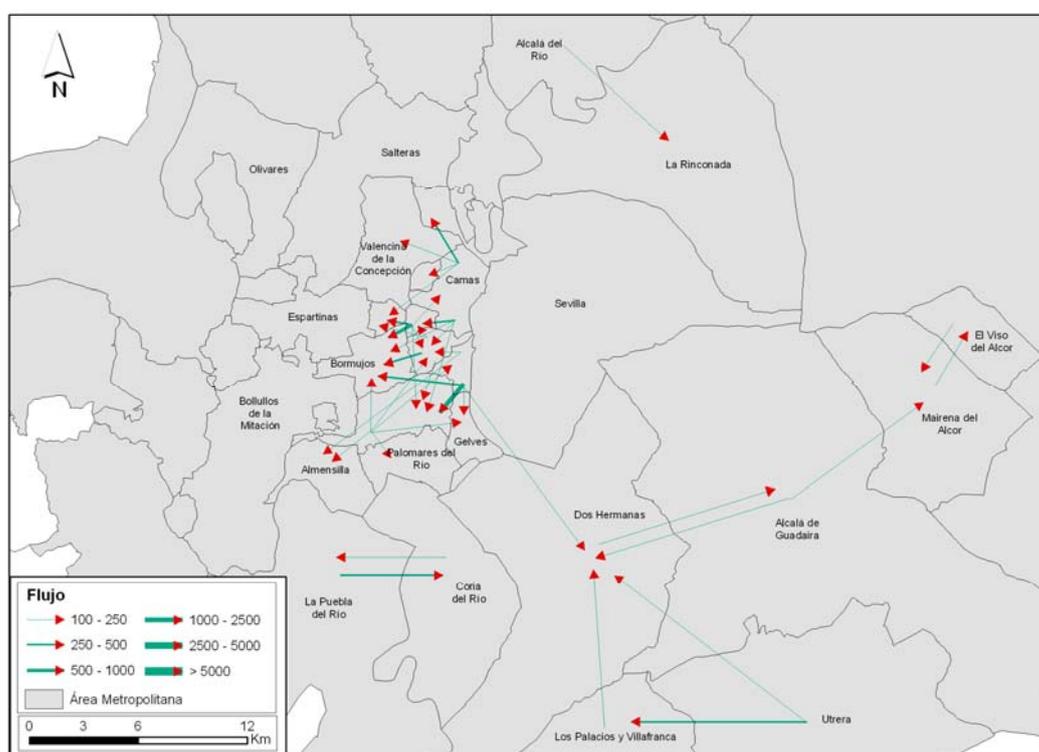
### **5.3 Hacia regiones metropolitanas complejas: La constitución de ámbitos internos de organización espacial en el seno de las áreas metropolitanas.**

Todos los procesos espaciales vinculados a la movilidad personal y los efectos que ello conlleva en el plano tanto físico como funcional de la nueva ciudad tienen su máxima expresión, lógicamente, en las dos regiones metropolitanas españolas. En primer lugar, y como condición necesaria, por su dimensión, que en el caso de Madrid supera los cinco millones y medio de habitantes y en el de Barcelona se sitúa en torno a los cuatro y medio, incluyendo en ambos casos a más de un centenar largo de municipios, es una de las razones para su consideración como regiones metropolitanas (Castells, 1991). Así, la extensión y escala de los procesos urbanos asociados a estos ámbitos alcanza varios miles de kilómetros cuadrados, superando límites administrativos provinciales, especialmente en el caso de Madrid, en el que los fenómenos metropolitanos se han instalado con fuerza en las provincias contiguas de Guadalajara y Toledo y, en menor medida, en otras tres circundantes.

Pero con ser relevante el factor de su dimensión, su categorización como región metropolitana viene dada sobre todo por su conformación estructural. Por una lado, la intensidad de las interrelaciones metropolitanas, medida por ejemplo en centenares de flujos intermunicipales de movilidad residencia-trabajo que superan el millar de trabajadores y varias decenas que superan los diez mil (lo que impide su representación conservando los mismos umbrales que en el resto de áreas metropolitanas españolas), y por otro, la también intensa pero sobre todo compleja organización espacial de la movilidad residencial, con predominio de los vínculos centro corona, con la emergencia de nítidas subáreas en el seno de cada una de ellas, explican la configuración de estos ámbitos como una región metropolitana policéntrica conformada por una gran y extensa área metropolitana principal que engloba a su vez un conjunto de pequeñas áreas secundarias.

No se trata ya, como en el tipo anterior, de específicos submercados de vivienda y trabajo en el seno del área metropolitana, sino de auténticas áreas consolidadas con todos los atributos de los procesos metropolitanos. Ya, en la propia aplicación del modelo de delimitación de áreas metropolitanas, aparecen en la periferia de cada una de ambas áreas metropolitanas, una más pequeña pero con todas las características de cualquier área metropolitana: Alcalá de Henares en Madrid y Sabadell en Barcelona. Ambas tienen un municipio central que superan los 100.000 habitantes y lo que es más importante, un conjunto de municipios que se vinculan al mismo como primera referencia, por encima incluso de la ciudad central de la región metropolitana.

**Figura. 18. Flujos de movilidad residencial en la corona del área metropolitana de Sevilla.**

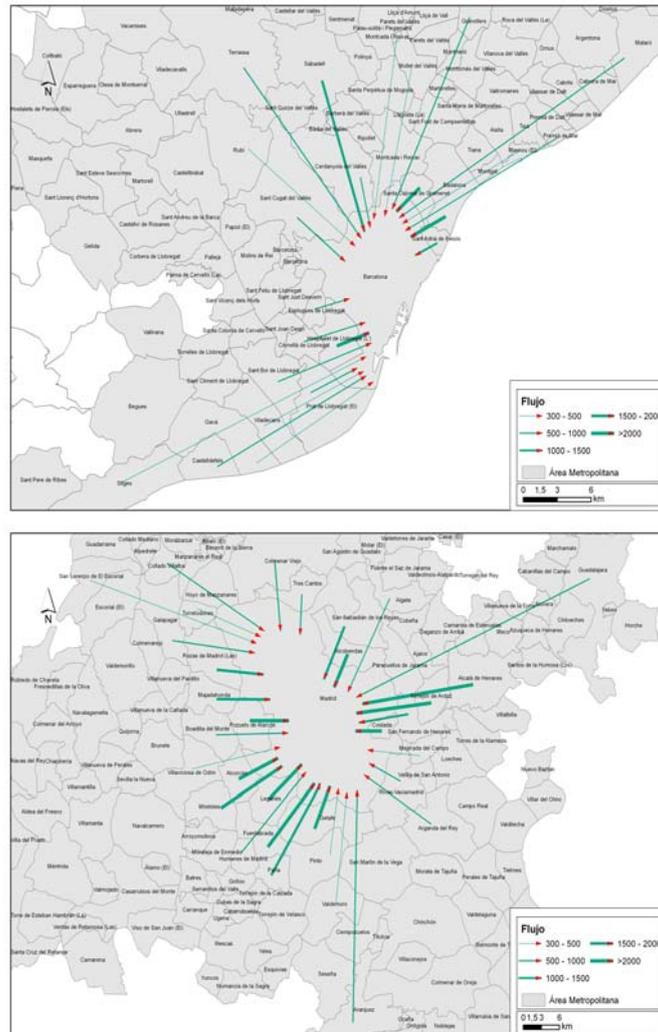


**Fuente: Elaboración propia a partir de los datos del Censo de Población de 2001.**

Sin embargo, las evidencias obtenidas permiten avanzar aún más en el deslinde de la estructura espacial metropolitana tal como esta se materializa a través de la movilidad personal, y que aparecen cuando sectores enteros de la corona metropolitana presentan pautas propias de organización espacial, con flujos significativos en diferentes direcciones, no sólo centrífugos o centrípetos. Cuando se dan tales circunstancias es cuando se puede afirmar que el área metropolitana se ha consolidado como un ámbito

de funcionamiento integral del espacio urbano, a la vez global y con subunidades internas.

**Figura 19. Flujos de movilidad corona-ciudad central en las áreas metropolitanas de Barcelona y Madrid.**



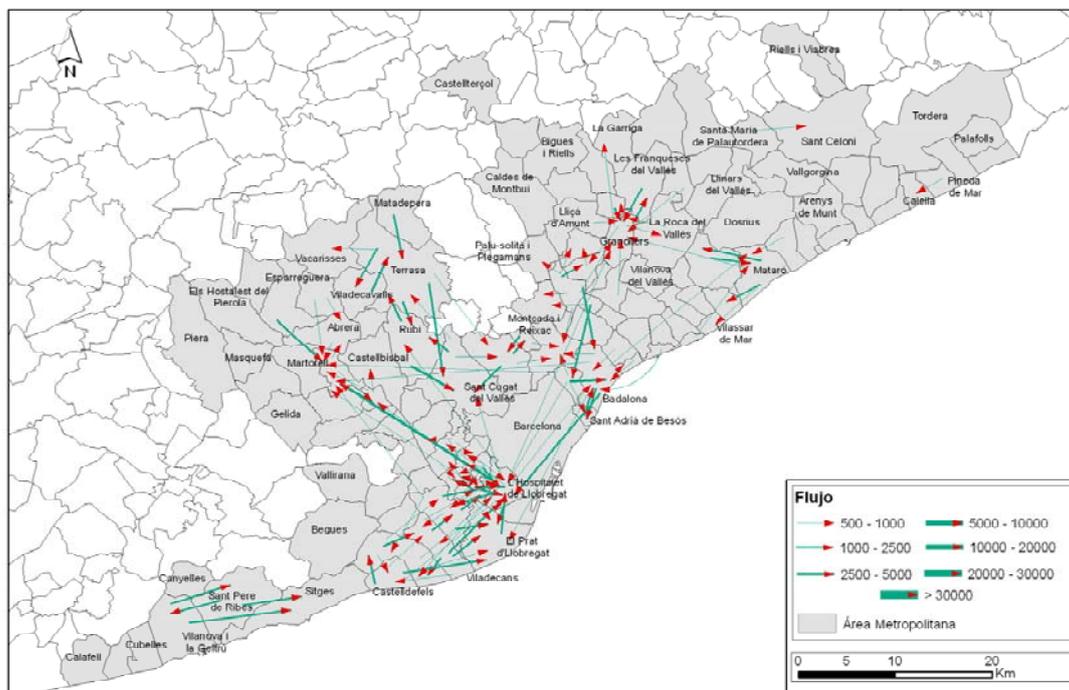
**Fuente: Elaboración propia a partir de los datos del Censo de Población de 2001.**

En efecto, la pauta de organización espacial de la movilidad residencial en el seno de la corona, lejos de ser multidireccional o simplemente errática, también conforma modelos espaciales legibles, que denotan unos principios de funcionamiento relativamente estables. Tales principios son, fundamentalmente, el de cercanía y el de similitud en el espacio residencial, de tal manera que los movimientos residenciales en la corona se ajustan en su inmensa mayoría a municipios colindantes o próximos y con características semejantes en lo que se refiere a las características de su espacio urbano

y su contexto territorial. Se repiten así unas pautas que ya han sido analizadas en el interior de los espacios urbanos de la ciudad tradicional, y en los que se ha constatado la preferencia, de los que buscan nueva residencia, por ámbitos cercanos en los que puedan mantenerse referencias funcionales, formales y simbólicas, del espacio de vida (Frey, 1978; Bonvalet y Fribourg, 1990; Módenes, 1998).

Como es comprensible estos procesos sólo aparecen con nitidez cuando la dimensión y complejidad del área metropolitana es muy elevada. En el caso de España, estas características solo la poseen las dos metropolitanas de rango continental, Madrid y Barcelona.

**Figura 20. Flujos de movilidad residencia-trabajo en la corona del área metropolitana de Barcelona.**

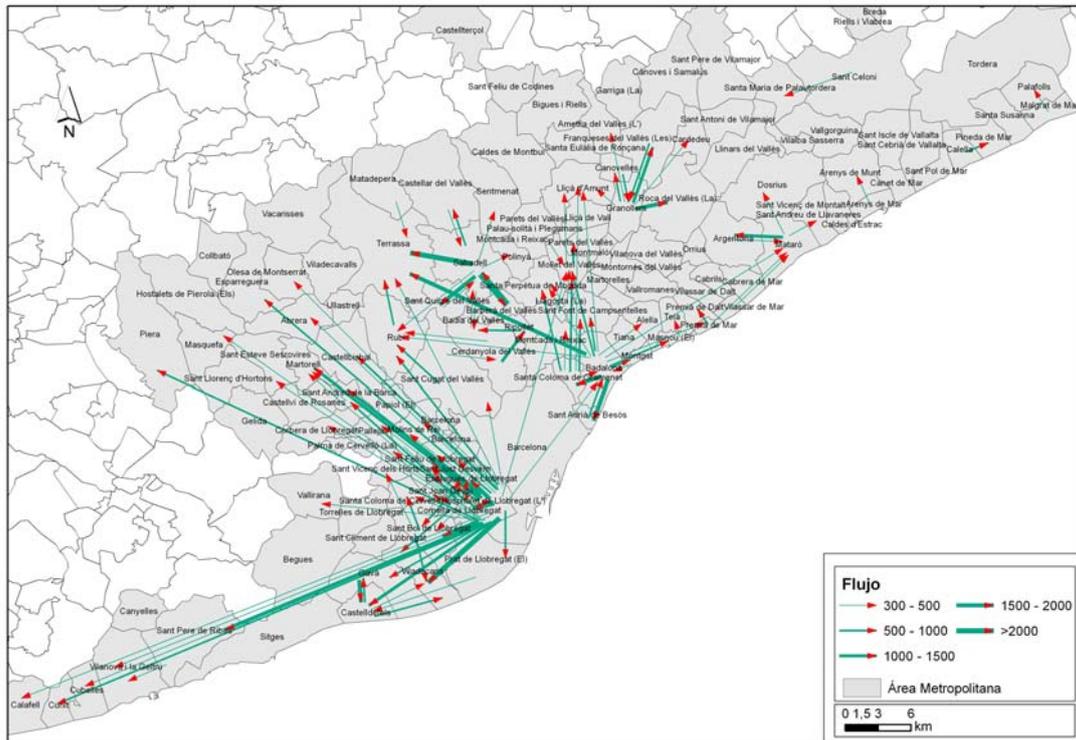


**Fuente: Elaboración propia a partir de los datos del Censo de Población de 2001.**

En Barcelona, por su parte, el modelo de región metropolitana con un conjunto de pequeñas áreas es aún más nítido si se visualiza a través de los flujos de movilidad residencia-trabajo (Fig. 19). La particular configuración geográfica del ámbito, con las sierras litorales que separan el eje de urbanización costero del interior y la existencia en este ámbito de ciudades industriales históricas favorece la emergencia de estas pequeñas áreas metropolitanas en torno a la ya mencionada de Sabadell pero también a Martorell

y Granollers (Nel.lo et alia, 2002; Boix, 2004). La franja costera sin embargo aparece como un eje de interrelación potente, pero lineal, que se debilita conforme nos alejamos de la ciudad central y sin que aparezcan centros de articulación secundarios a no ser el de Mataró.

**Figura 21. Flujos de movilidad residencial intracorona en el área metropolitana de Barcelona**



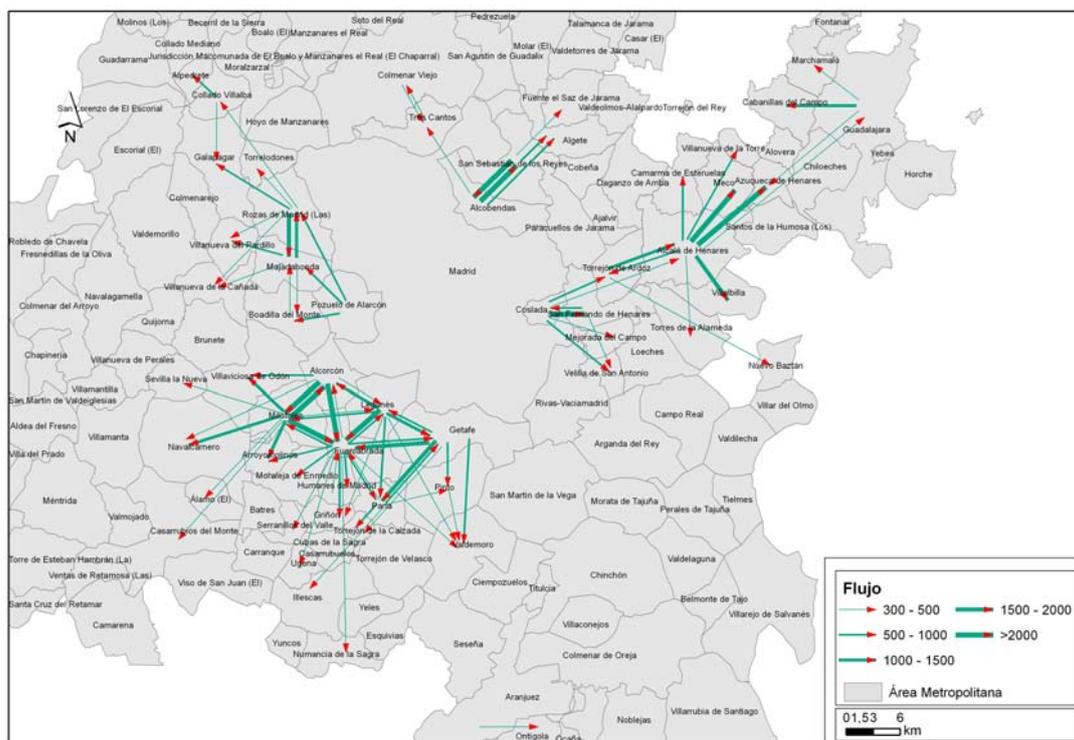
**Fuente: Elaboración propia a partir de los datos del Censo de Población de 2001.**

El modelo dibujado por los movimientos residenciales en el seno de la corona pierde, sin embargo, una cierta nitidez por la fuerza que tienen los procesos descentralizadores procedentes de municipios como Hospitalet y Badalona, y que en realidad no son sino una prolongación material y funcional de la ciudad central y por tanto de sus comportamientos de movilidad residencial (Pujadas, 2009; Pujadas y García, 2005). Si hacemos abstracción de ellos, se comprueba una cierta articulación en torno a los subcentros tradicionales del área metropolitana, como Sabadell, Mataró, Granollers o Terrasa. Lo específico en este caso, es que mientras todos estos municipios tienen una fuerte capacidad centralizadora respecto a sus entornos próximos en lo que se refiere a la movilidad residencia-trabajo, en relación a la movilidad residencial sus papeles son menos nítidos, ya que mientras los tres primeros observan un cierta

dominante descentralizadora, Terrasa actúa como foco receptor de movilidad residencial.

Por su parte, en el caso de Madrid, en lo que respecta a la movilidad residencia-trabajo (estudiado en profundidad por el grupo de Gutiérrez Puebla; *vid.*:García Palomares, 2008), aparece con claridad la fortaleza del corredor del Henares como eje de movilidad residencia-trabajo, y más recientemente otros ámbitos, uno al sur de la provincia e incluyendo a municipios de La Sagra toledana y otro al Norte, con Alcobendas-Tres Cantos, este último más especializado como lugar de trabajo (García Palomares y Gutiérrez Puebla, 2007).

**Figura 22. Flujos de movilidad residencial intracorona en el área metropolitana de Madrid.**



**Fuente: Elaboración propia a partir de los datos del Censo de Población de 2001.**

Sin embargo, es en la pauta de despliegue de la movilidad residencial donde se observa con absoluta nitidez la constitución de Madrid como una nítida y desarrollada región metropolitana. En él aparecen con nitidez cuatro grandes sectores diferenciados territorialmente y de características distintas de despliegue espacial de la movilidad residencial. El primero de ellos corresponde al sector Norte, estructurado en torno a Alcobendas y San Sebastián de los Reyes, y es el más débil y reciente de todos, aunque

con unos elevados potenciales de crecimiento futuro. El segundo se desarrolla en torno al corredor del Henares, complementando -y vinculándose a él- su conformación como eje de actividad y empleo en el sector occidental de la corona. El tercero aparece en el sector Noroccidental y en este caso está ligado a su condición de espacio residencial suburbano de alto nivel del área metropolitana. Finalmente, el cuarto se configura en torno al sistema de ciudades del sector suroccidental de la corona (Alcorcón, Móstoles, Leganés, Fuenlabrada, Getafe y Parla). Es, con diferencia, el más desarrollado e intenso de todos, de tal manera que se puede hablar de un auténtico sistema reticular de ciudades en el seno de la corona metropolitana, perfectamente distinguible de los procesos generados a partir de la ciudad central.

Estos dos ejemplos nos llevan a la constatación de la existencia de sistemas de organización espacial en el interior de las áreas metropolitanas, como submercados territoriales tanto de vivienda como de trabajo, pero que en definitiva nos ofrecen, más allá de la simple visión de una estructura urbana constituida por un centro y una corona, la perspectiva de una región metropolitana polinuclear, compleja y diversa estructuralmente (Moreno y Vinuesa, 2009).

## **6. Conclusiones**

Nos encontramos en un periodo de transformaciones sustanciales en lo que se refiere a las formas y funciones urbanas y, consecuentemente, de la relación entre la ciudad y el territorio. Y es precisamente en los procesos metropolitanos donde más claramente se manifiestan estas transformaciones, no sólo por el hecho de que en estos ámbitos se concentre más del 60% de la población española y un porcentaje aún superior de su actividad y riqueza, sino sobre todo porque constituyen los territorios más sujetos a las nuevas dinámicas espaciales.

Significativamente, dos variables sociodemográficas, como son la movilidad residencia-trabajo y la movilidad residencial, constituyen elementos de primer orden para entender y explicar estos nuevos procesos espaciales. Y ello es así porque ambas variables son a la vez factores que explican la conformación y alcance de tales nuevos procesos como una manifiesta consecuencia de los mismos. Por tanto, una correcta aproximación a su dimensión y organización espacial es una condición necesaria para abordar con fundamento las nuevas dinámicas espaciales de la ciudad y el territorio.

La primera conclusión que puede deducirse de los análisis de los datos censales es que los procesos de urbanización, tal como estos se manifiestan a través de la movilidad residencia-trabajo y la movilidad residencial- son en España procesos en continua expansión territorial, abarcando cada vez territorios más extensos y lejanos, y mostrando en consecuencia unos espacios de vida, individuales y colectivos, sustancialmente mayores, aunque quizás más fragmentados. No existen, por tanto, sino más bien al contrario, evidencias de desurbanización o contraurbanización, por mucho que puedan detectarse una estructura cada vez más compleja y difusa de pautas de movilidad migratoria en el territorio (Feria, coord., 2008).

En el interior de estos espacios metropolitanos, la forma e intensidad que adquieren los dos tipos de movilidad dependen tanto de las características de partida del sistema de asentamientos y de la organización territorial como del tamaño y grado de evolución del fenómeno metropolitano. Lo que muestran los datos de manera fehaciente es que la movilidad residencia-trabajo es la primera en aparecer en los procesos metropolitanos, aunque quizás no podría hablarse de tales procesos hasta que no hubiera evidencias de movilidad residencial. En ese sentido, la movilidad residencial constituiría un factor más determinante en el alcance y conformación de las dinámicas espaciales metropolitanas, no sólo en el sentido de que es el principal condicionante de las decisiones de los actores sociales sino también porque es mediante la cual en definitiva se materializan las nuevas y concretas formas urbanas.

Por otro lado, en lo que se refiere a la organización espacial de ambos tipos de movilidad, junto a la constatación de la ya conocida pauta dominante centrípeta de la movilidad residencia-trabajo y la centrífuga de la residencial, también se evidencian excepciones significativas, fundamentalmente en la primera de ellas, en las que en determinados casos, debido al sistema de asentamientos de partida, a el tamaño y configuración del término municipal o a la implantación de grandes centros de actividad, la dirección dominante centrípeta se matiza o incluso se invierte. Mucho más excepcional –muy matizada en dos áreas polinucleares como la Y asturiana y Málaga-Marbella- sería el caso de inversión en lo que se refiere a la directriz centrífuga dominante de la movilidad residencial, que se ha mostrado como un proceso estructural, casi inmanente a la constitución metropolitana, concediendo con ello plena vigencia al significado etimológico original del término “metropolis” como ciudad-madre.

Pero más allá de dichas directrices dominantes, la representación y análisis de la matriz de flujos de movilidad en el seno de las áreas metropolitanas nos muestran una intensidad y complejidad creciente conforme es mayor el tamaño y el grado de evolución de cada una de ellas. Y así, si en las más pequeñas e inmaduras lo que predominan son los procesos antes reseñados, en las de mayor tamaño, especialmente en las diez primeras de la jerarquía urbana, lo que muestra dicha matriz de flujos es que la organización espacial de la movilidad se hace mucho más diversa y compleja, fundamentalmente en dos dimensiones relevantes: la aparición de flujos significativos más allá de las direcciones dominantes (p.ej.: flujos centrípetos en la movilidad residencial) y la constitución en el seno de la corona metropolitana de ámbitos identificables y relativamente autónomos de movilidad tanto de residencia-trabajo como residencial.

Es ya en estas circunstancias, cuando se puede afirmar que el área metropolitana se ha consolidado como un ámbito de funcionamiento integral del espacio urbano, a la vez global y con subunidades internas. Ese fenómeno es lo que ya podríamos denominar como ciudad metropolitana (Feria y Albertos, coords. 2010), un espacio urbano desplegado sobre un territorio plurimunicipal y un sistema de asentamientos numeroso, físicamente discontinuo pero funcionalmente vinculado entre sí como conjunto pero en el que, al igual que en la ciudad tradicional, podemos ya identificar ámbitos específicos de organización urbana con un relativo grado de autonomía. Y es a partir del pleno reconocimiento de esta nueva realidad urbana como podremos abordar con rigor muchos de los nuevos procesos y dinámicas sociodemográficas que están afectando a la sociedad española.

## **7. Bibliografía**

ALONSO, P. et alia (2010): “Mercados locales de trabajo en Aragón: Dinámicas de movilidad en la aglomeración de Zaragoza”. En Feria y Albertos (coords.): *La ciudad metropolitana en España. Procesos urbanos en los inicios del siglo XX*, pp. 321-353. Pamplona, Thomson Reuters.

BERICAT, E. (1994): *Sociología de la movilidad espacial. El sedentarismo nómada*. Madrid, Centro de Investigaciones Sociológicas.

- BERRY, B.; GOHEEN, P. y GOLDSTEIN, B. (1970): "Problems and Perspectives of defining the metropolis". En Berry, B. y Horton, F. (eds.): *Geographic Perspectives on Urban Systems*, págs. 250-276, Englewood Cliffs, Prentice Hall.
- BONVALET, C. y FRIBOURG, A.M. (1990): *Stratégies résidentielles*, Paris : P.U.F.
- BOIX, R. (2004): "Policentrismo y redes de ciudades en la región metropolitana de Barcelona". En Subirats, J. (coord.): *Redes, territorios y gobierno*, pp. 223-246. Barcelona, Diputació de Barcelona.
- CASADO, J.M. (2000): *Trabajo y territorio. Los mercados laborales locales en la Comunidad Valenciana*. Alicante, Universidad de Alicante.
- CASADO, J.M. y COOMBES, M. (2005): *The Delineation of 21st Century Local Labour Market Areas (LLMAs)*. Comunicación presentada en la 8th Nectar Conference, Las Palmas de Gran Canaria.
- CASTELLS, M. (1991): "Estrategias de desarrollo metropolitano en las grandes ciudades españolas: la articulación entre crecimiento económico y calidad de vida". En Borja et alia (eds.) *Las grandes ciudades en la década de los noventa*, págs. 17-64. Madrid, Ed. Sistema.
- CORTIZO, T. (2001): "La Asturias Central, de espacio urbano a ciudad. La movilidad laboral como método de definición, 1981-1996". En Castañer, Vicente y Boix (eds.): *Áreas urbanas y movilidad en España*, pp. 93-120. Gerona, Universidad de Gerona.
- COURGÉAU, D. (1988): *Méthodes de mesure de la mobilité spatiale. Migrations internes, mobilité temporaire, navettes*. París, Institut National D'Études Démographiques.
- CHAMPION, A. y FIELDING, T. (1992): *Migration processes and pattern. Volume 1: research, progress and prospects*. NewYork/Londres, Belhaven Press.
- CHAMPION A.G. (2001): "Urbanization, Suburbanization, Counterurbanization and Reurbanization". En R. Padisson (d): *Handbook of Urban Studies*. Londres: SAGE, 2001, pp. 143-161.
- CHESIRE, P. y GORNOSTAEVA, G. (2002): «Cities and regions: comparable measures requires comparable territoires ». *Cahiers de L'Aurif*, 135 ; pp. 13-21.
- FERIA, J.M. (2001): "Pautas estructurales diferenciadas de movilidad en las áreas metropolitanas andaluzas". En Castañer, M. et alia (eds.): *Áreas urbanas y movilidad en España*, pp. 121-140. Gerona, Universidad de Gerona.

FERIA, J.M. (2004): “Problemas de definición de las áreas metropolitanas en España”. *Boletín de la AGE* 38; 85-99.

FERIA, J.M. (coord.) (2008): *Migraciones y movilidad residencial en Andalucía*. Sevilla, Instituto de Estadística de Andalucía.

FERIA, J.M. (2008): “Un ensayo metodológico de definición de las áreas metropolitanas españolas a partir de la variable residencia-trabajo”. *Revista Investigaciones Geográficas*, 46; pp. 49-68.

FERIA, J.M. (2010): “La delimitación y organización espacial de las áreas metropolitanas españolas: Una perspectiva desde la movilidad residencia-trabajo”. *Rev. Ciudad y Territorio. Estudios Territoriales* (en prensa).

FERIA, J.M. y ALBERTOS, J.M. (coords.)(2010): *La ciudad metropolitana en España. Procesos urbanos en los inicios del siglo XX.* Pamplona, Thomson Reuters

FERIA, J.M. y SUSINO, J. (1996): *Movilidad por razón de trabajo en Andalucía*. Sevilla, Instituto de Estadística de Andalucía.

FERIA, J.M y SUSINO, J., (coords.)(2005): *Movilidad por razón de trabajo en Andalucía*. 2001. Sevilla, Instituto de Estadística de Andalucía.

FERIA, J. M. y SUSINO J.(2006): “La dimensión regional y los nuevos referentes espaciales de la movilidad migratoria”. En Leal, J. y Fernández Cordon, J.A. *Análisis territorial de la demografía española. 2006*, pp.319-360. Madrid, Fundación Abril Martorell.

FILION, B.; BUNTING; T., WARRINER, K. (1999): “The entrenchment of urban dispersion: residential preferences and location patterns in the dispersed city”. *Urban Studies* 36 (8), pp. 1317–1347.

FREY, W.H. (1978): “Mover`s life-cycle stage and choice of destination neighborhood: implications for the urban social structure”. En Clark et alia (eds.) *Population Mobility and Residential change. Studies in geography*. Evanston, Northwestern University, pp. 99-148

FREY, W.H. (2002): *City Families and Suburban Singles: an Emerging Household Story from Census 2000*. Washington D.C. :The Brookings Institution, Census 2000 Series

GARCIA PALOMARES, J.C. y GUTIÉRREZ PUEBLA, J. (2007): “Pautas de la movilidad en el área metropolitana de Madrid”. *Cuadernos de Geografía de la Universidad de Valencia*, nº 81-82; pp. 7-29.

- GARCÍA PALOMARES, J.M. (2008): *Los Desplazamientos al Trabajo en la Comunidad de Madrid*. Madrid, Fundación Sindical de Estudios. Ediciones GPS
- GEYER, H.S.(ed)(2002): *International handbook of urban system: studies of urbanization and migration in advanced and developing countries*. Cheltenham: Edward Elgar Publishing.
- GORDON, I.R. y VICKERMAN, R.W. (1982): “Opportunity, Preference and Constraint: An Approach to the Analysis of Metropolitan Migration”. *Urban Studies*, nº 19, pp. 247-261.
- HALL, P. & HAY, D. (1980): *Growth Centres in the European Urban Systems*. Londres, Heineman.
- HARVEY, D (1989): *The Condition of Modernity: An Enquiry into the Origins of Cultural Change*. Oxford and Cambridge, Basil Blackwell
- JULIEN, P. (2000): “Mesurer un universe urbain en expansion”. *Rev. Economie et Statistique*, nº 336; págs. 3-33.
- JUARISTI, J. (2003): “Jerarquía urbana y áreas de movilidad laboral. Tendencias en el País Vasco en la década de los 90”. En López Trigal, L.; Relea, C.; Somoza, J.: *La ciudad. Nuevos procesos, nuevas respuestas*, págs. 75-84. León, Universidad de León.
- LÓPEZ GAY, A. (2008): *Canvis residencials i moviments migratoris ren la renovació poblacional de Barcelona*. Col·lecció Tesis doctorals,CTESC. Generalitat de Catalunya, Barcelona.
- MARTINOTTI, G. (1991): “La población de la nueva morfología social metropolitana”. En Borja, J. et alia.: *Las Grandes ciudades en la década de los noventa*, págs. 65-141. Madrid, Ed, Sistema.
- MINISTERIO DE VIVIENDA (2007): *Atlas estadístico de las áreas urbanas de España. 2006*. Madrid, Centro de Publicaciones del Ministerio de Vivienda
- MÓDENES, J. A. (1998): *Flujos espaciales e itinerarios biográficos: la movilidad residencial en el área de Barcelona*. Tesis Doctoral. Departamento de Geografía, Universitat Autònoma de Barcelona.
- MORENO, A. y VINUESA, J. (2009): “Desequilibrios y reequilibrios intrametropolitanos: principios de evaluación”. *Revista Ciudad y Territorio. Estudios Territoriales*, nº160. pp. 233-262.

- MURPHY, P. (2003): "Preliminary 2006 Census Metropolitan Area and Census Agglomeration Definition". *Statistic Canada*, Geography Working Paper Series; 2003-02
- NELLO, O. (2004): "¿Cambio de siglo, cambio de ciclo?. Las grandes ciudades españolas en el umbral del siglo XXI". *Revista Ciudad y Territorio*, nº XXXVI (141-142); pp. 523-542.
- NELLO, O., LÓPEZ, J. y PIQUÉ, J.M.(2002): "Las redes emergentes de articulación del territorio en la región de Barcelona: un análisis de la movilidad obligada, 1986-1996". En Subirats, J. (coord.): *Redes, territorios y gobierno*, pp. 201-221. Barcelona, Diputació de Barcelona.
- OFFICE OF THE MANAGEMENT AND BUDGET (1998): "Alternatives approaches to Defining Metropolitan and Nonmetropolitan Areas". *Federal Register*, Vol. 63, nº 244; págs. 70526-70561.
- OFFICE OF THE MANAGEMENT AND BUDGET (2000): "Standards for Defining Metropolitan and Micropolitan Statistical Areas". *Federal Register*, Vol. 65, nº 249; págs. 82228-82238.
- PUJADAS, I. (2009): "Movilidad residencial y expansión urbana en la Región Metropolitana de Barcelona, 1982-2005". *Revista Scripta Nova*; vol. XIII, nº 290.
- PUJADAS, I. y GARCÍA, A. (2005): "Movilidad residencial y polarización social: la diferenciación social de los nuevos espacios residenciales en la Región Metropolitana de Barcelona" [CD-rom], *Espacios públicos, Espacios privados. Un debate sobre el territorio*. XIX Congreso de Geógrafos Españoles, Santander.
- ROCA, J. (2004): "La explosión urbana: presente y futuro de las metrópolis". *Ciudad y Territorio. Estudios Territoriales*, nº 141-2; pp. 501-503.
- ROSSI, P.H. (1955): *Why Families Move: A Study in the Social Psychology of Urban Residential Mobility*. Nueva York. Free Press
- 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". *Revista Ciudad y Territorio*, nº XXIX (112), pp. 335-356.
- SALOM, J. y CASADO, J.M. (2007): "Movilidad cotidiana y Mercados Locales de Trabajo en la Comunidad Valenciana. 1991-2001". *Boletín de la AGE*, nº 44; pp. 5-28.
- SERRANO, J.M. (2007): "Progresiva polarización demográfica de las aglomeraciones urbanas en España dentro de sus ámbitos provinciales". *Geographicalia*, nº 51; pp.29-57.

SUSINO, J. (2003): *Movilidad residencial. Procesos demográficos, estrategias familiares y estructura social*. Granada (Tesis Doctoral inédita).

URBAN AUDIT (2008): [www.urbanaudit.org](http://www.urbanaudit.org)

VAN den BERG, L. (1980): *Urban Europe: An Study of Growth and Decline*. Oxford, Pergamon Press.