

MOVILIDAD RESIDENCIA-TRABAJO Y CARACTERÍSTICAS SOCIODEMOGRÁFICAS DE LA POBLACIÓN ESPAÑOLA. UN ESTUDIO DE SUS RELACIONES A TRAVÉS DEL CENSO DE 2001

Santiago Roquer Soler

Universitat Rovira i Virgili (Tarragona)

RESUMEN

La introducción en el Censo de 2001 de una pregunta sobre el lugar de trabajo permite dividir a la población ocupada en dos tipos: la población que vive y trabaja en el mismo municipio (movilidad interna) y la que trabaja en una localidad distinta de donde vive (movilidad externa). El presente estudio, dedicado al conjunto de la población española, analiza las relaciones e influencias que existen entre la movilidad y una serie de características sociodemográficas y territoriales tales como el sexo, la edad, el estado civil, el nivel de estudios, las actividades de la población, la nacionalidad, el tamaño del municipio de residencia y la Comunidad Autónoma, partiendo de la hipótesis, que los resultados confirman, de que la movilidad no es homogénea sino que varía en función de las diversas características analizadas.

Palabras clave: España, censo de 2001, movilidad residencia-trabajo, población ocupada, características de la población.

SUMMARY

The introduction in the 2001 Census of a question about workplace enables the employed population to be divided into two types: those that live and work in the same municipality

Fecha de recepción: junio 2006.

Fecha de aceptación: septiembre 2007.

(internal mobility) and those that live and work in different municipalities (external mobility). The present study, which focuses on the whole of the Spanish population, analyses the relations and influences that exist between mobility and a variety of sociodemographic and territorial characteristics such as sex, age, marital status, educational level, the activities of the population, nationality, the size of the municipality of residence and autonomous region, on the basis of the hypothesis, which the results confirm, that mobility is not homogeneous but varies as a function of the various characteristics analysed.

Key words: Spain, 2001 census, commuting, employed population, population characteristics.

I. INTRODUCCIÓN: SUPUESTOS TEÓRICOS Y PLANTEAMIENTOS METODOLÓGICOS

La información que hace posible el estudio de la movilidad residencia-trabajo tiene ya una cierta tradición en algunas comunidades autónomas, donde su base han sido algunas preguntas relativas a la cuestión, introducidas por las respectivas Comunidades Autónomas en el Censo o Padrón, o a través de otras fuentes, normalmente encuestas sobre territorios urbanos. Pero no ha sido hasta el último Censo de 2001 que se han introducido para todos los municipios españoles una serie de preguntas que lo hacen posible para todo el territorio español (Gozálvez 2005, Roquer, Blay 2002).

En concreto, el Censo de 2001 introdujo 4 preguntas relativas a la movilidad residencia-trabajo (o residencia estudio). La primera de ellas interrogaba sobre el lugar de trabajo. Una segunda hacía referencia al medio de transporte utilizado habitualmente. Finalmente existían otras dos preguntas: el número de viajes diarios y el tiempo empleado en el desplazamiento.

Con la información procedente de estas preguntas, se puede llevar a cabo el estudio de la movilidad residencia-trabajo desde muy diversos puntos de vista (autosuficiencia laboral, establecimiento de mercados de trabajo, medios de transporte utilizados, tiempo empleado, etc.). Dentro de este amplio campo, el presente estudio se centra en el análisis de la población ocupada según el tipo de movilidad que realiza (interna o externa) en combinación con una serie de variables que, a nuestro entender, influyen o al menos se relacionan con estos dos tipos de movilidad.

Para llevar a cabo este estudio interesa únicamente la pregunta relativa al lugar de trabajo, en combinación, claro está, con otras serie de características de la población ocupada. El enunciado de la pregunta sobre el lugar de trabajo era la siguiente: «¿Dónde está su lugar de trabajo o estudio?» y ofrecía 5 posibles respuestas: a) en el propio domicilio, b) en varios municipios, c) en el propio municipio, d) en otro municipio, en cuyo caso había que señalar qué municipio y en qué provincia; y e) en otro país (señalando también de cuál se trataba). La suma de las respuestas a) y c) corresponde a personas que viven y trabajan en el propio municipio y, en consecuencia, da lugar a lo que se denomina habitualmente **movilidad interna o no movilidad**. Mientras que las otras tres respuestas corresponderían a la **movilidad externa**. Mediante esta sencilla distinción vamos a desarrollar el presente estudio, intentando conocer si existen diferencias significativas entre la población que realiza movilidad interna y la que la hace externa en función de una serie de variables sociodemográficas (edad, sexo, estado civil, nivel de estudios, profesión, rama de actividad y nacionalidad.)

y las posibles explicaciones de estas diferencias. De modo más breve y tan sólo como una primera aproximación se han incluido dos variables territoriales: el tamaño demográfico del municipio y la movilidad por Comunidades Autónomas.

Cada una de las variables estudiadas puede tener su propia explicación para estas diferencias, que ya desarrollaremos en el apartado correspondiente. Sin embargo, a nivel general debe señalarse que estas diferencias son motivadas por unas mismas causas, aquellas que favorecen o perjudican la movilidad. Con todas las excepciones que se quiera, no cabe duda que el desplazamiento fuera de la propia localidad de residencia supone un mayor tiempo de desplazamiento, la necesidad de utilización de un medio de transporte, sea público o más comúnmente privado, la mayor dificultad de compaginar la vida familiar y la laboral, un número mayor de horas fuera del hogar, ya que difícilmente se puede partir la jornada con una interrupción a mediodía que permita comer en casa, etc. Por lo tanto, esta suma de factores hace que determinados colectivos sean más propensos o tengan más posibilidades de llevar a cabo estos desplazamientos externos y de ahí la importancia de estudiar este comportamiento diferencial y analizar sus causas. Así se hará en cada una de las variables antes señaladas.

Como indicábamos anteriormente, el procedimiento a seguir consiste en combinar las dos variables de la movilidad, interna y externa, con una serie de características de la población ocupada que se pueden extraer del Censo de población, referidas, en el presente estudio, al conjunto de la población española. El procedimiento para cruzar la información de la movilidad con las otras características se ha hecho mediante la novedosa y muy interesante opción de «crear tablas» que ofrece la web del INE (<http://www.ine.es>), que permite crear tablas específicas diseñadas por el propio solicitante.

Obtenida la información deseada, metodológicamente el estudio de la relación entre la movilidad y cada una de las diferentes características se ha hecho del mismo modo: se han calculado en primer lugar los valores absolutos de los dos tipos de movilidad, que en concreto arrojan los datos siguientes: 10.187.909 personas que trabajan en el propio municipio (movilidad interna) y 6.141.804 personas que trabajan en un municipio distinto al de su residencia (movilidad externa). Cada uno de los dos movimientos se ha reducido a 100 y se ha calculado el porcentaje que cada una de las categorías de la característica estudiada representaba sobre cada una de las dos movilidades. Así, si se trataba del nivel de estudios, se ha calculado, por ejemplo, el porcentaje que las personas de estudios superiores representan en la movilidad interna (19,3%) y en la externa (22,9%). Si esta variable no tuviese significación arrojaría el mismo valor (o muy similar) en una movilidad y la otra, en tanto que si hay diferencia indica un cierto comportamiento desigual de la población en función de su nivel de estudios, que es lo que se pretende demostrar. Al mismo tiempo, para medir la intensidad de las diferencias obtenidas, se ha calculado el grado de variación entre una movilidad y otra en cada una de las categorías de la característica estudiada, dándole a la movilidad interna el valor 100. Así, en el ejemplo que se acaba de poner la variación sería de 118,7, es decir, la movilidad externa es un 17% superior a la que la correspondería si tuviese la misma importancia porcentual que tiene la interna. Evidentemente cuanto mayor sea la variación supondrá un comportamiento más desigual de la movilidad en la característica estudiada.

Debemos señalar también que, junto al estudio relativo al conjunto de la población, en la mayoría de las características estudiadas se ha desagregado la población por sexo, con una especial dedicación a los resultados entre el grupo femenino, ya que muy a menudo ha arrojado unos valores relativamente distintos a los del conjunto de la población. Por el contrario, los resultados de los varones no se han trabajado separadamente ya que son muy similares a la media de la población, lo cual es bastante lógico si se tiene en cuenta que la ocupación masculina representa las 2 terceras partes del empleo total. También se ha contemplado la distinción por grupos de edad en aquellos casos en que se ha considerado que su influencia podía ser importante a la hora de explicar los resultados.

II. LAS DIFERENCIAS POR SEXO: LA MAYOR MOVILIDAD EXTERNA MASCULINA

Vamos a trabajar a continuación los resultados obtenidos en las distintas variables estudiadas, empezando por una distinción muy sencilla, pero muy significativa, como es la de la diferencia de comportamiento entre hombres y mujeres. Como ya se ha indicado con anterioridad, según los datos del Censo de 2001, en España había algo más de 16,3 millones de personas ocupadas, de las cuales unos 10 millones eran hombres y unas 6,2 millones, mujeres (cuadro 1). Este desequilibrio ya conocido en la tasa de actividad tiene su reflejo en la movilidad residencia-trabajo. En efecto, mientras que entre los varones el 41,5% trabaja en una localidad diferente de la de residencia, entre las mujeres la cifra es tan sólo del 31,3%, es decir 10 puntos menos. Se trata de una diferencia considerable que indica bien a las claras las distintas condiciones y posibilidades laborales de unos y otras (cuadro 1).

Cuadro 1
LA MOVILIDAD POR SEXO

	total ocupados	Mov. Interna	% interna	Mov. Externa	% externa
VARONES	10089575	5901372	58,5	4188203	41,5
MUJERES	6240318	4286537	68,7	1953781	31,3
TOTAL	16329893	10187909		6141984	

Fuente: web INE: Censo 2001. Elaboración propia.

¿Cuáles son las razones de este comportamiento desigual? La primera residiría en el distinto rol que hombres y mujeres han venido desarrollando en nuestra sociedad. Son muy mayoritariamente las mujeres las que suelen hacerse cargo de los trabajos relacionados con la familia, especialmente el cuidado de los hijos, aunque también de familiares mayores, de manera que si quieren compaginar la actividad laboral con la familiar su capacidad de movilidad queda reducida (Clos, 1986). En todo caso, en la medida en que este fenómeno afecta especialmente a las mujeres casadas, vamos a corroborarlo más adelante, cuando se estudie la relación entre movilidad y estado civil.

Otra posible explicación se relacionaría con las ocupaciones mayoritariamente femeninas: ciertas ramas industriales y, sobre todo, las terciarias (administración, educación, sanidad, servicios sociales, servicio doméstico, etc.), en las que, como se verá más adelante, predomina la movilidad interna (Clos 1986). Ahora bien, surge inmediatamente la pregunta de si el tipo de actividad es el que da lugar a una menor movilidad externa (al tratarse, por ejemplo, de ocupaciones muy abundantes en las ciudades grandes, donde la movilidad externa es menor) o la movilidad externa es menor porque la ejercen mayoritariamente las mujeres. Intentaremos responder en parte a esta cuestión cuando se trabajen las ramas de actividad y las profesiones.

A nuestro entender, hay todavía algún otro hecho relacionado con la actividad que puede influir claramente en la movilidad. Por un lado estaría el número de horas diarias trabajadas, de manera que cuando se tratase de $\frac{1}{2}$ jornada o similar el desplazamiento largo quedaría mucho menos justificado. En este sentido es sabido que estos trabajos son más habituales entre las mujeres, lo que explicaría su mayor movilidad interna. Por otro lado, puede darse el caso de que, en el caso de una pareja, la actividad femenina tenga con frecuencia una remuneración menor, o que simplemente sea percibida como una actividad secundaria.

Una última explicación residiría en el uso de distintos medios de transporte. Aunque seguramente la diferencia es cada vez menor, no cabe duda que todavía existen menos mujeres con carnet de conducir y, por otro lado, cuando en una familia existe un solo coche las probabilidades de que sea la mujer la usuaria habitual pueden ser bastante escasas. Obsérvese en todo caso, la concatenación de las distintas explicaciones que se podrían resumir en el hecho, o simplemente la percepción, de que la actividad de la mujer es menos importante para el grupo familiar, lo que no favorecería los desplazamientos largos.

III. MOVILIDAD Y EDAD: UNA MAYOR MOVILIDAD EN LOS ADULTOS JÓVENES

Otra de las características habituales en los estudios sobre la diferenciación de la movilidad es la que hace referencia a la edad. Los datos correspondientes al conjunto de España confirman bastante los resultados obtenidos en otros estudios (Artís, 1998, Clos, 1986, Díaz Muñoz, 1989, Hanson & Hanson, 1981, etc.).

Tal como puede observarse en la figura 1, donde hemos representado la población ocupada en grupos de 5 años, la movilidad externa sobresale claramente en los grupos de edad de los adultos jóvenes, en concreto entre 20 y 39 años, con especial relevancia en la población que se encuentra en el tramo de los 25 a los 34 años (véase también cuadro 2). En torno a los 40 años, los dos tipos de movilidad se muestran casi equilibrados, mientras que en los últimos años de vida laboral aparece un importante predominio de la movilidad interna. Así pues, se observa una clara relación entre la edad y la movilidad, de manera que a más edad menor movilidad externa. Existe en todo caso una clara excepción; se trata del grupo de 16-19 años, un grupo cuantitativamente bastante pequeño y en el que predomina la movilidad interna. Esta excepción viene explicada, a nuestro entender, porque una parte de estos jóvenes aún no poseen licencia para conducir y, en consecuencia, ven limitada su movilidad.

Cuadro 2
MOVILIDAD POR EDAD: POBLACIÓN TOTAL

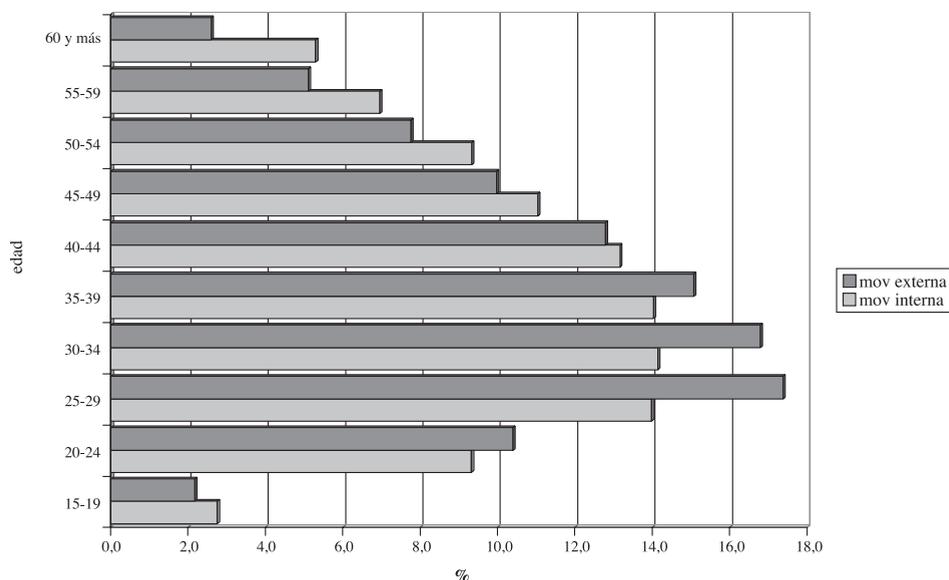
edad	1) mov interna	2) mov externa	Variación= (2/1)*100
15-19	2,8	2,2	79,0
20-24	9,3	10,4	111,6
25-29	14,0	17,4	124,3
30-34	14,1	16,8	118,7
35-39	14,0	15,1	107,4
40-44	13,2	12,8	97,1
45-49	11,0	10,0	90,4
50-54	9,3	7,8	83,2
55-59	7,0	5,1	73,4
60 y más	5,3	2,6	49,1
TOTAL	100,0	100,0	

Fuente: Web INE: Censo 2001. Elaboración propia.

Dejando al margen la excepción ya señalada, ¿cuáles son las razones que explican el predominio de la movilidad externa entre los adultos jóvenes? La respuesta tiene que ver, en primer lugar, con la mayor movilidad laboral de estos colectivos, ligada a los contratos precarios pero también a una mayor voluntad de esta población por buscar los empleos y condiciones laborales más atractivas, mejor remuneradas, etc. Otra explicación a considerar, sobre todo en los grupos de 20 a 30 años, podría estar relacionada con la permanencia de estos jóvenes en el domicilio de sus padres. Finalmente, otra explicación a la mayor movilidad de las personas entre 20 y 40 años se puede relacionar con el hecho de que esta población es la protagonista principal de la opción residencial en chalets y viviendas adosadas, que, como es bien sabido, afecta a muchos núcleos periféricos de las grandes ciudades (e incluso de las de tipo medio y pequeño), convirtiéndose en auténticas ciudades dormitorio, que diariamente ven desplazarse a una parte considerable de sus ocupados residentes hacia los centros terciarios de las ciudades y hacia polígonos industriales o logísticos de municipios periféricos, más o menos próximos.

El análisis desagregado por sexo y edad, confirma los resultados observados en el conjunto de la población con algún matiz. En concreto, si nos centramos en las mujeres ocupadas, (no ofrecemos el gráfico de los varones pues es muy similar al de la población total) podemos observar que el contraste movilidad interna/externa se da en los mismos grupos de edad, pero con el importante matiz de que las diferencias son más acusadas (figura 2). Así, por ejemplo, los dos grupos donde las diferencias en favor de la movilidad externa son más elevadas (25-29 y 30-34) la variación en la población total arroja unos valores de 124,3 y 118,7, en tanto que en las mujeres las variaciones son respectivamente de 140,1 y de 123, 4. No resulta fácil encontrar una explicación muy plausible a este hecho. Una primera explicación, que intentaremos comprobar cuando trabajemos el

Figura 1
MOVILIDAD POR EDAD (POBLACIÓN TOTAL)



Fuente: Web INE. Censo de 2001. Elaboración propia.

estado civil, podría deberse a que en las edades jóvenes son mucho más abundantes las solteras, que no se verían condicionadas por la mayoría de las razones que explican la menor movilidad externa de las mujeres, presentadas ya en el apartado anterior. Pero esta explicación no parece suficiente. Creemos que en los últimos años están cambiando muy considerablemente las actividades laborales femeninas, con una muy importante presencia, por ejemplo, de mujeres jóvenes con título universitario que ejercen profesiones bastante bien remuneradas, un hecho que, como se verá más adelante, favorece más la movilidad externa. Si esto es así, cabe prever, para el futuro una progresiva equiparación de la movilidad entre varones y mujeres.

IV. LAS DIFERENCIAS SEGÚN EL ESTADO CIVIL: MÁS MOVILIDAD EXTERNA ENTRE LAS SOLTERAS

En los dos apartados anteriores se ha hecho mención al papel que el estado civil puede jugar en la mayor o menor movilidad externa, muy especialmente en el caso de las mujeres. A continuación vamos a intentar verificar esta hipótesis. Ahora bien, la correcta verificación de la misma requiere necesariamente presentar los resultados desagregados por edad, ya que, como es sobradamente conocido, el estado civil está muy vinculado a la edad; así, por ejemplo, una alta movilidad externa de los solteros podría ser debida únicamente a que, como ya sabemos, esta movilidad es más elevada entre los adultos jóvenes, donde la presencia de

solteros es todavía abundante. La combinación entre el estado civil y la edad se ha hecho en grupos de 10 años, lo que supone un número menor de grupos, pero que, al mismo tiempo, son suficientemente homogéneos para que sus resultados sean significativos.

Cuadro 3
MOVILIDAD POR ESTADO CIVIL Y EDAD (POBLACIÓN TOTAL)

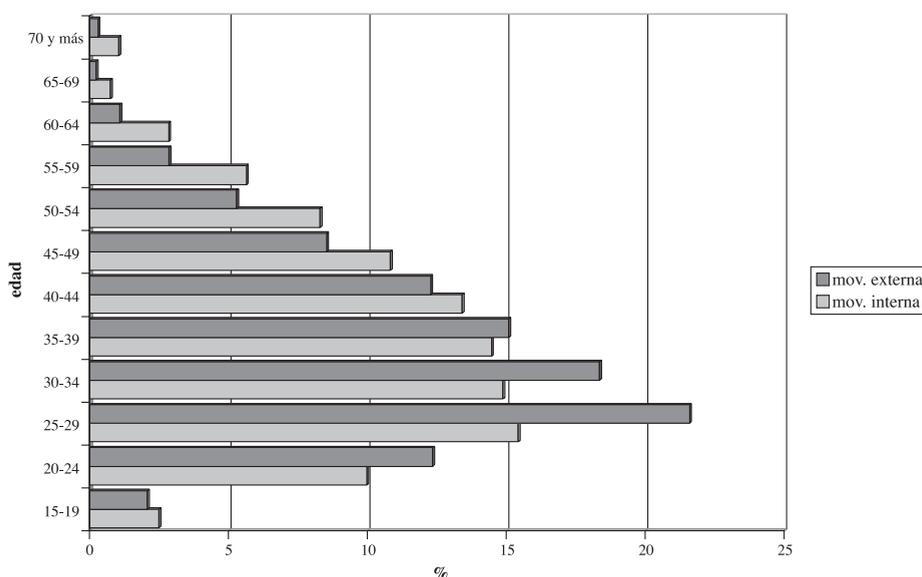
Edad		Solteros	Casados	Viudos	Divor. y Sep.
16-24	interna	93,8	5,9	0,02	0,3
16-24	externa	94,7	5,1	0	0,2
variación:	interna=100	101,0	86,4	0,0	66,7
25-34	interna	55,5	41,5	0,2	2,8
25-34	externa	56,1	41,4	0,2	2,3
variación:	interna=100	101,1	99,8	100,0	82,1
35-44	interna	19,7	72,6	0,9	6,8
35-44	externa	18,5	74,8	0,6	6,1
variación:	interna=100	93,9	103,0	66,7	89,7
45-54	interna	11,9	78,7	2,3	7,1
45-54	externa	9,8	81,8	1,6	6,8
variación:	interna=100	82,4	103,9	69,6	95,8
55 y más	interna	10,5	77,7	7,5	4,3
55 y más	externa	7,4	83,6	4,4	4,6
variación:	interna=100	70,5	107,6	58,7	107,0
Todas las edades	interna	36	57,7	1,7	4,6
Todas las edades	externa	38,6	56,6	0,8	4
variación:	interna=100	107,2	98,1	47,1	87,0

Fuente: web INE: Censo 2001. Elaboración propia.

Los resultados relativos al conjunto de la población (cuadro 3) demuestran un peso bastante bajo del estado civil como factor de explicación de las diferencias en la movilidad, incluso con contrastes entre los grupos de edad. En efecto, si atendemos al conjunto de la población, es decir la suma de todas las edades, se observa un ligero predominio de la movilidad externa entre los solteros y, lo contrario, aunque aún de modo más débil, entre los casados (los valores de los otros estados civiles son casi irrelevantes). Pero estos resultados son el fruto del influjo de la edad, ya que el predominio de la movilidad externa entre los solteros se da únicamente en los 2 primeros grupos, mientras que a partir de 44 en adelante predomina la movilidad interna. Lo contrario ocurre con los casados, siempre con unas variaciones muy débiles. Todo ello nos lleva a la conclusión, como señalábamos más arriba, de que el estado civil influye muy poco en las diferencias de comportamiento en la movilidad residencia-trabajo.

Ahora bien, esta afirmación relativa al conjunto de la población sin distinción por sexo, queda fuertemente matizada cuando atendemos únicamente al grupo de las mujeres.

Figura 2
MOVILIDAD POR EDAD: MUJERES



Fuente: Web INE. Censo de 2001. Elaboración propia.

En efecto, si se hace el cálculo para todas las edades conjuntamente aparece un fuerte predominio de la movilidad externa entre las solteras (variación de 120), mientras que en las casadas, la predominancia corresponde a las que no se mueven de su municipio de residencia (variación de 90). Ahora bien, se puede alegrar que estos valores son consecuencia del efecto edad, ya que hay muchas más solteras en las edades jóvenes, que es donde se concentran la mayoría de las ocupadas. Así es en parte, pero la observación de los resultados desagregados por grupos de edad sigue dando en todos los casos un predominio de la movilidad externa, aunque ciertamente con unas variaciones más modestas. Conviene destacar que las variaciones más altas se dan en los grupos de edad de 25-34 y de 35-44, justamente las edades en que las los hijos son aún pequeños y requieren una mayor atención. Por lo tanto aquí sí se observa la importancia del estado civil como factor explicativo de las diferencias en la movilidad femenina, de manera que las explicaciones planteadas en el apartado sobre la diferenciación por sexos quedan bastante confirmadas.

V. LA RELACIÓN ENTRE EL NIVEL DE ESTUDIOS Y LA MOVILIDAD

El nivel de estudios parece jugar un papel importante a la hora de explicar las diferencias en la movilidad. Ello es así por la estrecha relación que en la actualidad existe entre la profesión y el nivel de estudios. La hipótesis a verificar sería que existe una relación directa entre el nivel de estudios y la movilidad externa, de manera que serían las personas con mayor

nivel de instrucción los más propensos a la movilidad a mayor distancia. Vamos a verificar estos supuestos para el caso español según el Censo de 2001. Ahora bien, como en los casos anteriores el análisis del nivel de estudio se hará en combinación con la edad (en grupos de 10 años), ya que se supone que, en la medida en que la proporción de los distintos niveles de estudios es muy distinta en los diversos grupos de edad (mucho más proporción de universitarios y de personas con estudios secundarios entre los grupos más jóvenes), ello podría enmascarar los resultados.

Cuadro 4
MOVILIDAD DE LAS MUJERES POR ESTADO CIVIL Y EDAD

Edad		Solteras	Casadas	Viudas	Divor. y Sep.
16-24	interna	91	8,4	0	0,6
16-24	externa	92,7	6,9	0	0,4
variación:	interna=100	101,9	82,1	0,0	66,7
25-34	interna	51,1	44,4	0,3	4,2
25-34	externa	55,1	41,5	0,2	3,2
variación:	interna=100	107,8	93,5	66,7	76,2
35-44	interna	19,4	69,4	1,6	9,6
35-44	externa	21,6	67,9	1,3	9,2
variación:	interna=100	111,3	97,8	81,3	95,8
45-54	interna	14	71	4,5	10,5
45-54	externa	14,6	69,7	4,1	11,6
variación:	interna=100	104,3	98,2	91,1	110,5
55 y más	interna	14,4	63,3	15,9	6,4
55 y más	externa	15	62,4	13,7	8,9
variación:	interna=100	104,2	98,6	86,2	139,1
Todas edades	interna	36,4	53,9	3	6,7
	externa	44	48,5	1,6	5,9
variación:	interna=100	120,9	90,0	53,3	88,1

Fuente: Web INE: Censo 2001

La división del nivel de instrucción se ofrece en las tablas del INE a través de dos clasificaciones: por un lado existe una división en 5 grupos denominados grados y otras más extensa en 10 categorías. Aquí se va a utilizar una división también en 5 grupos, pero algo distinta la del INE, mediante la suma de algunas de las categorías de la clasificación extensa. Nuestra clasificación será la siguiente: 1) «Analfabetos y sin estudios». Se trata de sumar en un solo grupo los dos primeros de las clasificaciones del INE ya que, aparte de evitar un grupo muy pequeño como es el de los analfabetos, para los expertos en educación se consideran casi equivalentes; son los denominados analfabetos funcionales; 2) «Estudios Primarios». Equivale al llamado primer grado en las dos clasificaciones del INE y corresponde a una escolarización hasta los 10-12 años, correspondiendo a la actual primaria, así como el

antiguo certificado de estudios primarios. 3) «Estudios secundarios- 1er nivel». Agrupa a las personas con la ESO actual, el antiguo graduado escolar de la EGB, el bachillerato elemental y similares, por tanto una escolarización hasta los 14-16 años. 4) «Estudios secundarios-2º nivel». Corresponde a la secundaria post-obligatoria actual (Bachillerato, Formación profesional de 1er y segundo grado), el BUP, COU y FP de hace pocos años y los más antiguos estudios de bachiller superior o similar). Estos grupos 3 y 4 de la presente clasificación aparecen unidos en un solo grupo en La clasificación corta del INE, el «segundo grado». Éste constituye un grupo muy numeroso y, a nuestro entender, muy heterogéneo, pues incluye personas que tan sólo han cursado los estudios obligatorios con otros que han continuado bastante más tiempo. De ahí que se haya preferido separarlos, teniendo en cuenta, además, que creemos que el comportamiento en cuanto a movilidad puede ser algo dispar. 5) «Estudios superiores». Se corresponde exactamente con el grupo con en la clasificación por grados corresponde a los estudios de tercer grado. Agrupa las personas con diplomatura, licenciatura y doctorado. Aunque en la clasificación extensa aparecen desagregados, se ha preferido mantenerlos unidos, ya que en términos de movilidad creemos que su comportamiento puede ser bastante similar, más en un momento en que la clasificación en diplomaturas y licenciaturas tal como hoy la conocemos va a desaparecer.

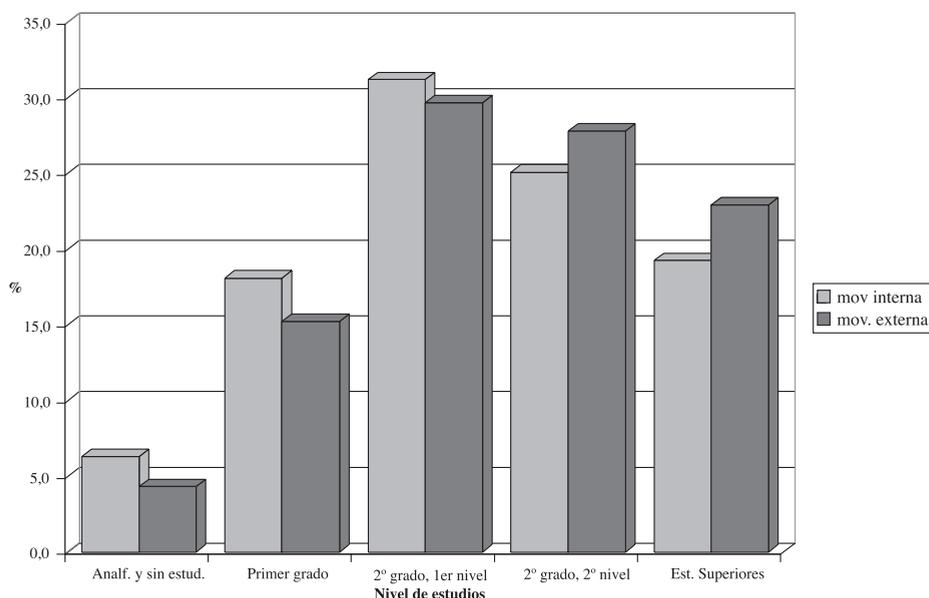
Tras justificar la clasificación de los niveles de instrucción, vamos a intentar verificar la hipótesis ya señalada de que la movilidad externa guarda una relación directa con el nivel de estudios. Empezando por el conjunto de la población, sin desagregar por edad y sexo, esta hipótesis aparece plenamente confirmada, tal como puede apreciarse en la figura 3 (ver más adelante cuadro 6). Se aprecia una correlación muy clara entre el nivel de estudios y la movilidad. Obsérvese que cuanto mayor es el nivel de instrucción, mayor es la proporción de población que se desplaza fuera de su municipio de residencia, con unas variaciones muy significativas, cuyos extremos vienen representados por las personas sin estudios, que con una variación de 68,3 indica un fuerte predominio de la movilidad interna, hasta un valor de 119,1 entre los universitarios, que indica lo contrario aunque con una intensidad algo menor.

Cuadro 5
MOVILIDAD POR NIVEL DE INSTRUCCIÓN Y SEXO

	1: mov. interna	varones 2: mov. externa	variación: (2/1)*100	1: mov. interna	mujeres 2: mov. externa	variación: (2/1)*100
Analf. y sin estud.	6,9	5,0	72,7	5,6	2,9	51,8
Primer grado	20,2	17,9	88,9	15,3	9,5	62,2
2º grado, 1er nivel	32,8	32,6	99,2	29,0	23,5	81,1
2º grado, 2º nivel	24,0	27,1	112,7	26,6	29,4	110,6
Est. Superiores	16,1	17,4	108,2	23,6	34,7	147,2
	100	100		100	100	

Fuente: web INE: Censo 2001.

Figura 3
MOVILIDAD SEGÚN NIVELES DE INSTRUCCIÓN: POBLACIÓN TOTAL



Fuente: Web INE. Censo de 2001. Elaboración propia.

Si se realiza el análisis desagregadamente entre hombres y mujeres (cuadro 5), los resultados siguen siendo los mismos, aunque, una vez más y de forma ostensible, las diferencias en el grupo de las mujeres son bastante más acusadas, con una variación muy alta en los dos extremos del nivel de estudios (51,8 en el grupo de las sin estudios) y 147,2 en el de las universitarias. La explicación de la mayor diferenciación entre las mujeres procede, a nuestro entender, del influjo de la edad. Es bien sabido, y además se ha podido constatar en el apartado sobre la edad, que la mayoría de las mujeres ocupadas pertenecen a los grupos de adultas jóvenes, es decir entre 25 y 40 años, y como en estas edades son mayoría las mujeres con estudios secundarios o superiores, cuando se hace el cálculo con todas las edades el peso de estos grupos más numerosos acentúa el fenómeno.

Una situación relativamente similar podría ocurrir en el conjunto de la población. Es decir, dado que, como ya se ha visto, los adultos jóvenes son los más afectados por la movilidad externa y dado, a su vez, que los mayores niveles de instrucción se dan entre estos mismos grupos, podría ocurrir que la mayor movilidad externa de las personas con estudios secundarios post-obligatorios y de los universitarios fuese simplemente un efecto de esta doble circunstancia. A fin de despejar esta duda y ver de modo más claro el papel que el nivel de instrucción representa en los tipos de movilidad, se ha calculado la movilidad de modo desagregado por edad (cuadro 6). A la vista de los resultados que se observan en este cuadro, puede reafirmarse la influencia del nivel de instrucción sobre los dos tipos de movilidad.

Cuadro 6
MOVILIDAD POR EDAD Y NIVEL DE INSTRUCCIÓN

edad	Nivel de estudios	1: mov interna	2: mov externa	variación: (2/1) *100
16-24	Analf. y sin estud.	2,9	2,1	71,4
	1er grado	15,8	13,2	83,3
	2º grado 1er nivel	43,6	39,5	90,6
	2º grado, 2º nivel	30,4	34,4	113,2
	Est. Superiores	7,3	10,9	149,0
			100	100
25-34	Analf. y sin estud.	2,5	1,7	65,9
	1er grado	10,9	9,0	82,3
	2º grado 1er nivel	30,6	27,1	88,5
	2º grado, 2º nivel	31,9	32,5	102,1
	Est. Superiores	24,1	29,8	123,4
			100	100
35-44	Analf. y sin estud.	4,1	3,1	75,1
	1er grado	16,0	14,5	90,3
	2º grado 1er nivel	30,9	29,3	94,9
	2º grado, 2º nivel	27,1	28,1	103,9
	Est. Superiores	22,0	25,1	114,1
			100	100
45-54	Analf. y sin estud.	8,6	7,7	89,4
	1er grado	24,0	23,4	97,4
	2º grado 1er nivel	30,2	30,4	100,5
	2º grado, 2º nivel	18,4	19,9	107,9
	Est. Superiores	18,8	18,7	99,6
			100	100
55 y más	Analf. y sin estud.	19,8	16,8	85,0
	1er grado	31,6	30,4	96,2
	2º grado 1er nivel	22,8	25,2	110,2
	2º grado, 2º nivel	11,0	13,1	119,1
	Est. Superiores	14,7	14,5	98,3
			100	100
todas las edades	Analf. y sin estud.	6,3	4,3	68,3
	Primer grado	18,1	15,2	84,2
	2º grado, 1er nivel	31,2	29,7	95,1
	2º grado, 2º nivel	25,1	27,8	110,8
	Est. Superiores	19,3	22,9	119,1
		100	100	

Fuente: web INE: Censo 2001. Elaboración propia.

En efecto, en los grupos de edad que van 16 a 44 años se observa una secuencia perfecta en la que el valor de la movilidad externa aumenta conforme se sube de nivel de instrucción (incluso con variaciones bastante notables); sin embargo, en los dos últimos grupos de edad, existe una pequeña excepción correspondiente a las personas con estudios superiores cuya variación es casi nula y su valor es inferior al de las personas con estudios secundarios (los dos grupos), sin que sepamos encontrar una explicación muy clara para esta excepción. Sea como sea, esta pequeña excepción no rompe la tendencia general de una relación directa entre movilidad externa y nivel de instrucción, confirmándose, ahora sin ningún género de duda, la hipótesis señalada al principio del apartado.

VI. MOVILIDAD Y ACTIVIDAD ECONÓMICA.

El presente apartado se dedica al estudio de la relación que existe entre la movilidad territorial y el tipo de actividad económica que se ejerce, estudiándose ésta mediante las dos formas de clasificación, por ramas de actividad y por profesiones u ocupaciones.

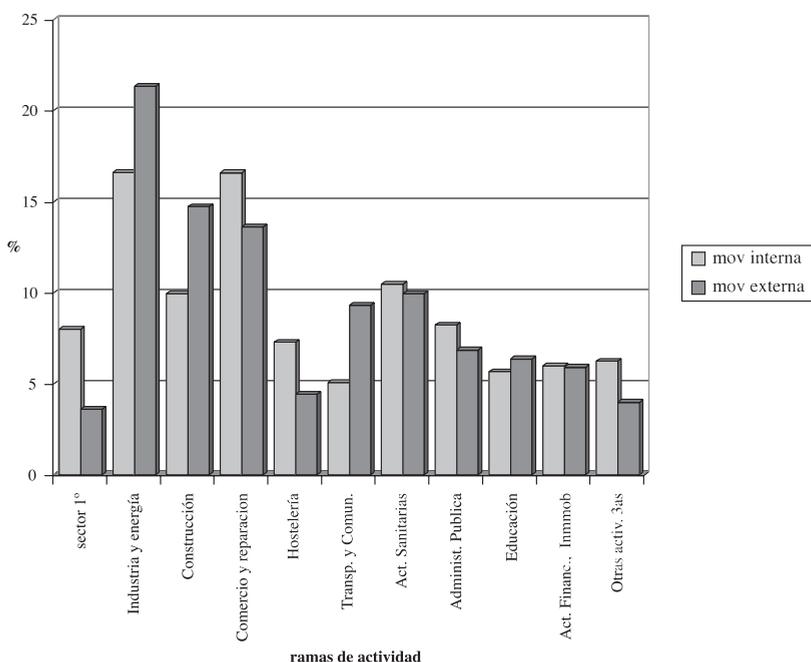
No cabe duda de que el tipo de actividad económica ha de jugar un papel importante a la hora de diferenciar el comportamiento en la movilidad residencia-trabajo y ello por diversas razones, unas ligadas a las propias características de la actividad, por ejemplo el transporte, otras por la ubicación de estas actividades, unas terceras en función de los emolumentos que se perciben, etc. (Díaz Muñoz, 1989, Solsona, 1989).

1. la diferenciación por ramas de actividad

Como es sabido, las actividades de la población se pueden presentar de dos modos distintos, mediante la llamada «Actividad de la empresa», que ha dado lugar a la llamada Clasificación Nacional de Actividades Económicas (CNAE-93) y por la profesión u ocupación que se ejerce, lo que se hace mediante la Clasificación Nacional de Ocupaciones (CNO-94). Ambas clasificaciones interesen en el presente estudio, ya que, si bien en algunos casos son relativamente similares, su concepción es bastante distinta y por lo tanto ambas merecen ser consideradas.

En el estudio de la actividad de la empresa se va a utilizar la «Clasificación a 1 letra de la CNAE», aunque de un modo algo más reducido. Esta clasificación de CNAE establece 17 grupos, que van de la letra A a la Q. En este estudio se han reducido a 11, mediante La agrupación de categorías muy pequeñas con otras más grandes, bastante afines y con un comportamiento similar en la movilidad, lo que se verificó mediante un ensayo previo de la movilidad interna y externa. Los grupos son los siguientes: 1) Sector primario (letras A y B), es el fruto de agrupar el muy reducido grupo de la pesca (sólo el 0,4% de la población ocupada) y el de agricultura y ganadería. 2) Industria y energía (letras C,D,E), producto de agregar al importante grupo de las Industrias manufactureras los muy reducidos de las Industrias extractivas (0,2%) y de la Energía y Agua (0,6%). 3) Construcción (grupo F). 4) Comercio y Reparación (grupo G). 5) Hostelería (grupo H). 6) Transportes y Comunicaciones (grupo I) . 7) Actividades financieras, Inmobiliarias y Servicios a las empresas (letras J y K). Son dos grupos que tradicionalmente habían ido unidos y que se han mantenido así por esta razón y porque presentan un mismo comportamiento en la movilidad (muy ligero predominio de la

Figura 4
MOVILIDAD POR RAMAS DE ACTIVIDAD: POBLACIÓN TOTAL



Fuente: Web INE. Censo de 2001. Elaboración propia.

movilidad interna). 8) Administración Pública (letra L); 9) Educación (letra M); 10) Actividades Sanitarias (letra N). 11) Otras actividades terciarias (letras O,P,Q), que incluye los grupos de Otras Actividades Sociales y de Servicios y el de Actividades de los hogares, ambos con un comportamiento muy similar, y el ínfimo grupo de los Organismos Extraterritoriales, que tan sólo representa el 0,01% del total de ocupados.

Los resultados de combinar esta clasificación con la movilidad aparecen reflejados en la figura 4 y el cuadro 7. La observación de ésta demuestra que la movilidad externa es proporcionalmente predominante en las dos ramas del sector secundario, mientras que en el sector primario ocurre exactamente lo contrario. La considerable preeminencia de la movilidad externa de las actividades secundarias puede explicarse por dos razones: a) Por el predominio de los puestos de trabajo masculinos en estas ramas; b) Por la tendencia cada vez más evidente de la ubicación de la industria en unos pocas zonas, especialmente en las periferias de las ciudades, pero también en ciertos municipios rurales, lo que obliga a importantes desplazamientos desde los centros residenciales (la propia ciudad central, los municipios suburbanos especializados en la función residencial, la mayoría de los municipios rurales) hacia estos reducidos núcleos industriales. En definitiva, es un efecto de la polarización industrial.

Cuadro 7
MOVILIDAD POR RAMAS DE ACTIVIDAD

Ramadas de actividad	POBLACIÓN TOTAL			MUJERES		
	mov interna	mov externa	variación: interna=100	mov interna	mov externa	variación: interna=100
sector 1º	8,0	3,6	45,1	5,3	2,6	48,7
Industria y energía	16,6	21,3	128,5	11,8	14,8	125,3
Construcción	9,9	14,7	148,0	2,3	2,1	92,9
Comercio y reparación	16,6	13,6	82,0	19,5	15,9	81,5
Hostelería	7,3	4,4	60,8	8,2	6,5	79,9
Transp. y Comun.	5,1	9,3	184,1	3,4	5,1	148,8
Act. Financ., Inmmob	10,5	9,9	95,0	11,9	12,9	108,1
Administ. Publica	8,2	6,8	83,2	8,5	7,7	90,8
Educación	5,7	6,4	112,4	8,5	12,3	144,2
Act. Sanitarias	6,0	5,9	98,9	10,3	12,8	124,5
Otras activ. 3as	6,2	4,0	63,9	10,4	7,4	71,1
TOTAL	100	100		100	100	

Fuente: Web INE: Censo de 2001. Elaboración propia.

Por lo que respecta a las ramas del sector terciario, se dan diversas situaciones, aunque con un ligero predominio proporcional de la movilidad interna. Esta es claramente predominante en las ramas del Comercio y Reparaciones y en el de la Hostelería. Creemos que la explicación de este hecho se debe a la atomización empresarial en las dos ramas, de manera que estos pequeños empresarios suelen crear sus negocios en la propia localidad de residencia, e incluso cerca de donde viven cuando se trata de ciudades grandes, y si el negocio lo crean fuera, tarde o temprano procuran acercar la residencia al mismo. La razón de este comportamiento puede tener diversas explicaciones (la búsqueda de una clientela entre las personas conocidas, la percepción de que el negocio está más controlado si se vive cerca, etc.), aunque la longitud de los horarios comerciales parece la más relevante. En cuanto a la actividad de Transportes y Comunicaciones, resulta absolutamente lógico el predominio de la movilidad externa. Por último, por lo que respecta a los servicios propiamente dichos las diferencias porcentuales entre los dos tipos de movilidad son muy escasos, de manera que se puede hablar casi de equilibrio.

Una vez más el resultado entre el grupo femenino demuestra una mayor intensidad en las diferencias e incluso algún comportamiento bastante singular (cuadro 7). Se mantiene el predominio de la movilidad externa en las ramas industriales, pero no en el pequeño grupo de la construcción, que resulta prácticamente equilibrado. En el sector terciario las diferencias son más acusadas; por un lado, se da un notable predominio de la movilidad interna en el Comercio y la Hostelería mientras que, por el otro, existe un mayor porcentaje de la movilidad externa en servicios tales como los educativos, los sanitarios e incluso los financieros, inmobiliarios, etc. Creemos que esta mayor movilidad externa en estos grupos se ha de rela-

cionar con el hecho de que son sectores con una abundante presencia de universitarias que, como ya se ha visto, son más proclives a una mayor movilidad externa.

2. la diferenciación por grupos profesionales

El estudio de la relación entre el grupo profesional u ocupacional y la movilidad resulta muy interesante ya que, como es sabido, la clasificación por ocupaciones tiene un notable componente social, es decir existe una cierta jerarquización laboral o, dicho de otro modo, los grupos profesionales van ligados a un cierto nivel económico. Dado que, como se ha señalado al principio, parece que la movilidad externa se justifica más cuanto mayor es el rendimiento económico que se obtiene de una determinada actividad, cabe plantear la hipótesis de una mayor movilidad externa en los grupos de la parte alta de la pirámide ocupacional. Para efectuar el análisis se ha utilizado la clasificación a un dígito de la Clasificación Nacional de Actividades Económicas de 1994, que establece 10 grupos que se han respetado sin ninguna modificación, ya que si bien el grupo de Profesionales de las Fuerzas Armadas es muy reducido, no resulta nada fácil sumarlo a ninguno de los otros grupos. Los demás son suficientemente amplios y específicos para mantenerlos sin ninguna modificación (véase cuadro 8 y figura 5).

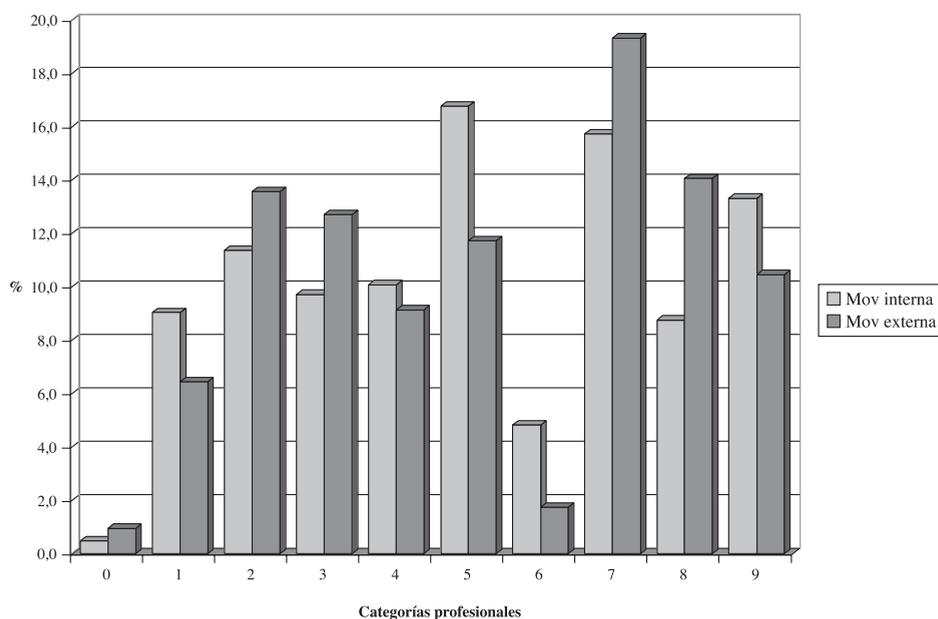
Cuadro 8
LA MOVILIDAD POR GRUPOS PROFESIONALES

Grupo profesional	POBLACIÓN		TOTAL	variación: interna=100	MUJERES		
	Mov interna	Mov externa			Mov interna	Mov externa	variación: interna=100
0	0,5	0,9	199,0	0,2	0,4	232,0	
1	9,0	6,4	71,3	7,5	4,7	62,5	
2	11,4	13,5	119,4	14,0	21,4	152,9	
3	9,7	12,7	130,8	10,7	14,7	137,5	
4	10,1	9,1	90,7	14,4	16,0	111,0	
5	16,8	11,7	69,8	23,9	19,5	81,6	
6	4,8	1,7	36,1	2,7	0,8	28,7	
7	15,7	19,3	122,8	5,3	4,3	81,0	
8	8,7	14,0	160,6	5,4	6,1	113,0	
9	13,3	10,4	78,5	16,0	12,2	76,3	
	100	100		100,0	100,0		

Fuente: web INE. Censo de 2001. Elaboración propia.

Grupos profesionales: 0: Fuerzas Armadas; 1: Dirección de las empresas y de las administraciones públicas. 2: Técnicos y profesionales científicos e intelectuales 3: Técnicos y profesionales de apoyo. 4 - Empleados de tipo administrativo. 5: Trabajadores de los servicios de restauración, personales, protección y vendedores. 6 - Trabajadores cualificados

Figura 5
MOVILIDAD POR GRUPOS PROFESIONALES: POBLACIÓN TOTAL



Fuente: Web INE. Censo de 2001. Elaboración propia.

en la agricultura y en la pesca. 7 - Artesanos y trabajadores cualificados de las industrias manufactureras, la construcción, y la minería. 8 - Operadores de instalaciones y maquinaria, y montadores. 9 - Trabajadores no cualificados.

De la observación de ambos, el primer hecho que llama la atención es que las diferencias entre los dos tipos de movilidad son más elevadas entre las profesiones que las que se han observado en las ramas de actividad. El mayor carácter «social» de esta clasificación puede estar en la base de esta diferencia. Aquí no hay prácticamente ningún tipo equilibrado. Por lo que respecta a la movilidad externa, esta domina muy fuertemente en el grupo de los operadores de maquinaria y montadores, un hecho absolutamente previsible, pues en este grupo se encuentran los conductores. Aparte de este grupo peculiar, se observa una elevada movilidad externa en los trabajadores cualificados de la industria y la construcción, en clara correspondencia con lo observado en las ramas de actividad que ocupan a estos profesionales, y en los dos grupos de los profesionales y técnicos. Hay que recordar que los profesionales y técnicos son personas con estudios universitarios, de manera que se reproduce la alta movilidad externa de las personas con estos estudios, ya observada con anterioridad. Por otro lado, la alta movilidad externa de estos grupos confirma la hipótesis de una mayor propensión a la movilidad externa de las personas con salarios o beneficios más elevados. La explicación de este comportamiento puede residir, en primer lugar, en una opción residencial fuera de las

grandes ciudades, en zonas de urbanismo horizontal, lo que obliga a un desplazamiento hacia los centros terciarios de la ciudad o, complementariamente, hacia polígonos industriales. También cabe pensar en una mayor accesibilidad al automóvil privado (posesión de varios en una misma familia) etc.

A favor de la misma hipótesis señalada, aunque en sentido inverso, estaría la baja movilidad externa de los trabajadores no cualificados, de los trabajadores de la agricultura y la pesca e incluso de los trabajadores de la restauración, los servicios personales y del comercio, un grupo con salarios medios también bastante modestos. En cambio existe una clara excepción, como es la de la baja movilidad externa de los directivos de las empresas y de la administración pública. No se encuentra una clara explicación a esta aparente anomalía, aunque conviene recordar que dentro de este grupo se encuentran muchas personas que rigen un pequeño negocio con algún asalariado (comercio, hostelería, servicios varios, etc.), cuyo status no se corresponde con el que habitualmente se atribuye a los directivos, y que además, como ya se ha señalado en el estudio de las actividades, suelen buscar su residencia cerca de sus pequeños negocios.

El análisis de la movilidad femenina confirma los resultados para el conjunto de la población, pero con mayor intensidad en las diferencias y con algún comportamiento distinto (cuadro 8). Así, por ejemplo, las mujeres presentan proporcionalmente más movilidad interna que externa en el grupo de las trabajadoras de la industria y, en cambio, ocurre lo contrario entre las administrativas. Sin embargo, lo más destacable es la muy alta propensión a la movilidad externa entre los dos grupos de las profesionales y técnicas. La razón de este comportamiento, observado anteriormente entre las universitarias, además de las razones ya señaladas para el conjunto de la población, ha de relacionarse fundamentalmente con el hecho de que, por sus mayores ingresos, pueden encargar las tareas domésticas a otras personas, lo que les permite una mayor movilidad.

VII. LA MOVILIDAD SEGÚN LA NACIONALIDAD

Desde hace unos años asistimos en nuestro país a un incremento muy notable de la mano de obra extranjera. Aunque en el año 2001 el fenómeno no tenía aún la intensidad actual ya era suficientemente importante como para merecer una breve consideración en nuestro estudio.

Una primera distinción muy sencilla entre población española y población extranjera demuestra una mayor propensión de la primera a la movilidad externa. En concreto, según los datos del Censo de 2001, en los ocupados españoles la proporción es aproximadamente de 2 personas que residen y trabajan en el propio municipio por cada una que trabaja fuera de su municipio de residencia (en concreto 62% frente a 38%), mientras que entre los extranjeros la proporción es casi de 3 internos por cada externo (71,1 frente a 29,8). Las razones de estas diferencias son diversas aunque bastante interrelacionadas entre sí. En primer lugar hay que destacar la cuestión profesional: como es bien sabido una parte importante de la mano de obra extranjera ha venido a cubrir los puestos de trabajo peor remunerados y que requieren una formación menos elevada, unos puestos que, como ya se ha visto, tienden a dar una menor movilidad externa. Al mismo tiempo, esta población presenta globalmente un menor poder adquisitivo, posee una ratio menor de vehículo propio, tiende a vivir más en

los barrios modestos de los núcleos urbanos y no en las periferias periurbanas de viviendas unifamiliares más costosas, etc., factores todos ellos que influyen claramente en una menor movilidad externa.

Ahora bien el retrato que se acaba de hacer es sin duda el mayoritario, pero no todos los trabajadores extranjeros responden a este patrón. Junto a esta mano de obra de nivel modesto, existen unos trabajadores altamente cualificados, vinculados a las grandes empresas, a las multinacionales y que son el reflejo de la competencia global por los profesionales más valiosos. Una forma de aproximación a estas diferencias laborales puede hacerse a través de la nacionalidad de estos trabajadores. Con todas las excepciones que se quiera, es evidente que la mayoría de los trabajadores ciudadanos de la Unión Europea deben presentar un perfil profesional similar (e incluso superior en ciertos casos) al de los españoles y lo mismo cabe decir, y seguramente de modo más claro, de los norteamericanos (es decir estadounidenses y canadienses)¹. Por el contrario, entendemos que la mayoría de los ciudadanos del resto de Europa y de las otras grandes regiones mundiales responden más al perfil de los trabajadores de cualificación baja o media ya señalado. Si eso es así, cabe suponer una mayor movilidad externa en los europeos comunitarios y en los norteamericanos y más baja en los africanos, latinoamericanos y asiáticos. Estas supuestas diferencias aparecen reflejadas en el cuadro 9, donde se ha prescindido de la población española y por lo tanto sólo se reflejan las diferencias entre la población de nacionalidad extranjera (figura 6).

Cuadro 9

LA MOVILIDAD DE LA POBLACIÓN EXTRANJERA POR NACIONALIDAD (GRANDES REGIONES)

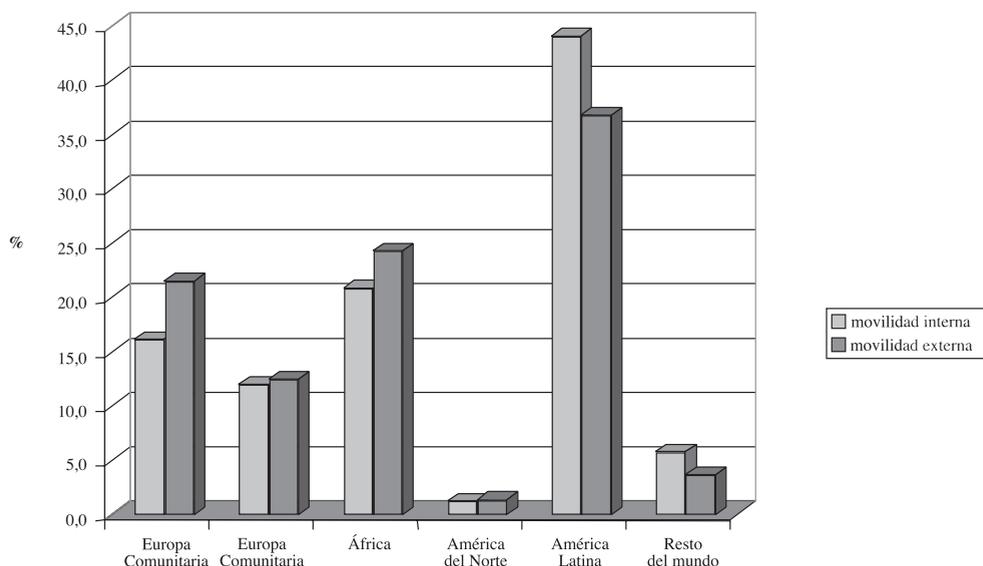
Nacionalidad por grandes regiones	POBLACIÓN TOTAL			MUJERES		
	movilidad interna	movilidad externa	variación: interna=100	movilidad interna	movilidad externa	variación: interna=100
Europa Comunitaria	16,1	21,5	133,4	16,0	23,9	149,1
Europa no comunitaria	12,0	12,4	103,6	11,7	12,6	108,1
África	20,9	24,3	116,1	10,2	10,8	105,8
América del Norte	1,2	1,4	110,0	1,4	1,7	127,0
América Latina	44,0	36,8	83,6	55,8	48,0	86,0
Resto del mundo	5,8	3,7	64,1	4,9	2,9	59,3
TOTAL	100	100		100	100	

Fuente: web INE: Censo 2001. Elaboración propia.

Los resultados confirman la hipótesis planteada aunque con algún matiz importante. Como se esperaba, la mayor variación en la proporción de la movilidad externa con respecto a la interna se da en la población comunitaria y también, aunque menos en la norteameri-

1 Recuérdese que en 2001 la Unión Europea era la de los 15 miembros, no la de los 25 actuales.

Figura 6
MOVILIDAD DE LA POBLACIÓN EXTRANJERA POR NACIONALIDAD (GRANDES REGIONES)



Fuente: Web INE. Censo de 2001. Elaboración propia.

cana. En la misma línea y en sentido inverso, son remarcables las diferencias a favor de la movilidad interna entre los ciudadanos latinoamericanos y los asiáticos, donde el predominio porcentual de la movilidad interna es muy elevado. Hay dos casos, sin embargo, que se salen del planteamiento señalado, el de los europeos no comunitarios (casi equilibrados) y, sobre todo, el de los ciudadanos de países africanos, que muestran una movilidad externa superior a la media. La única explicación que se nos ocurre es la elevada presencia de ciudadanos africanos, muy mayoritariamente marroquíes, en la rama de la construcción, un sector que, como ya vimos, tiende a una importante movilidad externa.

Atendiendo únicamente a la población femenina extranjera, los resultados son bastante similares a los de la población total, con algo más de variación, como en otras variables estudiadas. Quizás el hecho más llamativo es el retroceso de la movilidad externa entre las mujeres africanas, lo que confirmaría la atribución a la construcción, una rama genuinamente masculina, de la alta movilidad externa general de la población de nacionalidad africana.

VIII. LAS DIFERENCIAS TERRITORIALES DE LA MOVILIDAD: UNA BREVE APROXIMACIÓN

Como ya se ha señalado al principio, el presente artículo se ha centrado en el conjunto de la población española, de manera que no se abordan de modo exhaustivo las diferencias territoriales, que sin duda han de ser importantes, tanto si se tienen en cuenta las unidades

politico-administrativas (comunidades autónomas, provincias, etc.), como en relación con el grado de urbanización, la intensidad del fenómeno metropolitano, etc. Sobre estos aspectos estamos trabajando en el momento presente, de manera que existe la intención de mostrar estos resultados de modo pormenorizado y extenso en próximos trabajos. Ahora bien, a modo de una primera aproximación a los contrastes territoriales, se ofrecen, en este último apartado, dos ejemplos: el análisis de las diferencias en función del tamaño del municipio y los contrastes por Comunidades Autónomas.

1. Las diferencias según el tamaño del municipio

Los trabajos pioneros sobre los llamados movimientos pendulares señalaban que se trataba de un fenómeno esencialmente urbano y propio, sobre todo, de las grandes áreas metropolitanas. Sin negar que la intensidad del fenómeno sigue siendo mayor en éstas, no cabe duda que la movilidad residencia-trabajo está afectando en nuestro país a todos los municipios, incluidos los rurales, aunque probablemente con ciertas especificidades y tal vez diferencias según el grado de urbanización de la Comunidad autónoma donde se encuentren. A partir, pues, del supuesto de que la movilidad residencia-trabajo se está produciendo en todos los territorios, se trata de ver en este apartado si existen diferencias en la movilidad en función del tamaño del municipio de residencia. Se ha establecido un solo grupo para los municipios rurales (menos de 2000 habitantes), dos grupos para los semiurbanos o intermedios y 5 grupos para los urbanos.

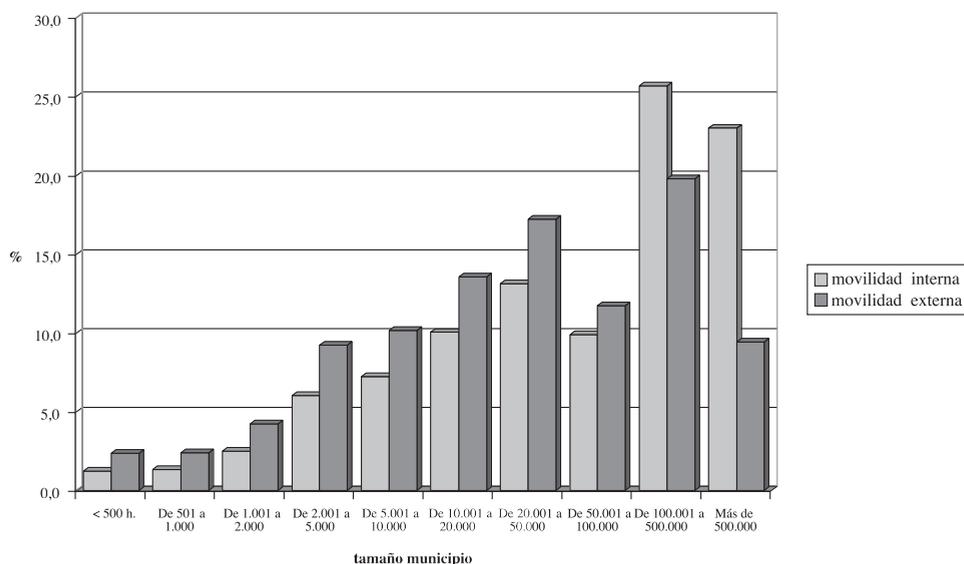
Cuadro 10
LA MOVILIDAD EN FUNCIÓN DEL TAMAÑO DEL MUNICIPIO DE RESIDENCIA

Tamaño del municipio de residencia	POBLACIÓN TOTAL			MUJERES		
	% mov interna	% mov externa	Variación: interna=100	% mov interna	% mov externa	Variación: interna=100
menos de 2.000 habs.	5,0	9,0	178,1	3,9	8,9	226,9
De 2.001 a 5.000 h.	6,0	9,2	152,8	5,4	8,9	164,9
De 5.001 a 10.000 h.	7,2	10,2	140,3	6,6	10,0	150,4
De 10.001 a 20.000 h.	10,0	13,6	135,0	9,6	13,5	141,2
De 20.001 a 50.000 h.	13,1	17,2	131,3	12,7	17,8	140,1
De 50.001 a 100.000 h.	9,9	11,7	118,5	10,1	12,1	119,9
De 100.001 a 500.000 h.	25,7	19,8	76,9	26,5	19,7	74,2
Más de 500.000 habs.	23,0	9,4	41,0	25,2	9,2	36,5
	100	100		100	100	

Fuente: web INE: Censo de 2001. Elaboración propia.

A la vista de los resultados del cuadro 10 y de la figura 7, puede afirmarse que, de todas las características estudiadas, ésta es la que ofrece una mayor diferenciación, lo que confirma la importancia que los hechos territoriales tienen en el fenómeno estudiado. Se observa que

Figura 7
MOVILIDAD EN FUNCIÓN DEL TAMAÑO DEL MUNICIPIO



Fuente: Web INE. Elaboración propia.

la intensidad de la movilidad externa guarda una clara relación inversa con el tamaño demográfico, de manera que cuanto menor es el municipio más importancia tiene la movilidad externa y viceversa. Nótese que todos los grupos de municipios, con la excepción de los dos más poblados (es decir los de más de 100.000 habitantes), ofrecen proporcionalmente un valor más elevado de movilidad externa que interna, mientras que en las grandes ciudades ocurre exactamente lo contrario, hasta el punto de que las poblaciones de más de 500.000 habitantes alojan el 23% de la población que realiza movilidad interna y sólo el 9,4% de la movilidad externa. Evidentemente, este hecho tiene una doble explicación: por un lado, el propio tamaño demográfico (si hay mucha población también habrá muchos puestos de trabajo, que en mayor o menor medida se cubrirán por los propios residentes) y, por el otro, el hecho de que estas ciudades son grandes centros de trabajo, de manera que no sólo absorben la mayoría de sus ocupados residentes, sino que ejercen una gran atracción sobre la periferia circundante. Dicho en términos de autosuficiencia laboral, estos grandes centros urbanos ofrecen con toda seguridad unos valores elevados tanto de autocontención como de autocupoación y, además, deben presentar un balance laboral, es decir la relación entre los puestos de trabajo localizados y la población ocupada residente, claramente favorable a los primeros.

Por lo tanto, la elevada movilidad interna de los grandes centros urbanos parece bastante normal. Más sorprendente podría parecer, en principio, la alta movilidad externa de los núcleos rurales y semiurbanos. La explicación a este fenómeno estriba básicamente en el hecho de que la inmensa mayoría de estos núcleos se están convirtiendo fundamentalmente

en centros residenciales, es decir en núcleos con mucha más población ocupada residente que puestos de trabajo, de manera que la mayoría de estos residentes se ve obligados a desplazarse fuera de su localidad para trabajar². Algunos estudios sobre la Comunidad Valenciana (Casado 2000) y sobre Aragón (Roquer en prensa) así lo demuestran, aunque convendrá estudiar hasta qué punto se da en todas las Comunidades autónomas.

Como se ha visto en la mayoría de características estudiadas en páginas anteriores, los resultados atendiendo sólo a las mujeres (cuadro 10), repiten las pautas que se acaban de señalar, pero de modo más acentuado, con diferencias tan considerables como las que observan en las residentes en núcleos rurales, que representan el 8,9 de todas las que hacen movilidad externa pero sólo el 3,9 de la movilidad interna. Esta gran diferencia hay que atribuirla, sin duda, a la gran escasez de empleos prioritariamente «femeninos» existentes en las zonas rurales.

2. Los contrastes por Comunidades Autónomas

La acentuada diversidad del territorio español en aspectos tales como la mayor o menor urbanización, la existencia o no de auténticas áreas metropolitanas, el tamaño y las características de los municipios (plurinucleares y muy extensos en ciertas zonas, pequeños y muy frecuentemente mononucleares en otras), la propia insularidad, la mayor o menor dinámica económica, etc., todo ello hace prever que las diferencias en los dos tipos de movilidad considerados han de ser bastante notables. Una muestra de ello puede verse al considerar las diferencias por Comunidades Autónomas (cuadro 11).

Como era previsible, las diferencias por Comunidades Autónomas son bastante considerables, tal como se aprecia en el grado de variación. En primer lugar, observamos que el predominio porcentual de la movilidad externa se corresponde de manera bastante clara con las Comunidades Autónomas más urbanizadas y con áreas metropolitanas más importantes, casos de Cataluña, Madrid y el País Vasco. Como excepción a esta regla, llama la atención el carácter casi equilibrado de la Comunidad Valenciana, zona muy urbanizada y con la muy importante área metropolitana de Valencia y otras como la de Alicante-Elche, etc. En sentido contrario, sorprende la alta movilidad externa de Navarra (con la segunda variación en importancia) y de Cantabria. La explicación de este hecho no parece sencilla, ya que puede deberse a diversos factores, entre ellos, su contigüidad al País Vasco, pues es sabido que las zonas limítrofes de estas dos provincias se han convertido en residencia de personas que trabajan en poblaciones vascas más o menos próximas. También podría atribuirse a un importante dinamismo económico de tipo industrial y, especialmente en el caso de Navarra, también habría que tener en cuenta el elevado número de municipios de muy pequeño tamaño, un hecho que sin duda favorece el aumento de la movilidad externa.

En sentido contrario, el mayor predominio de la movilidad interna, con claras variaciones por debajo de 100, se corresponde, en general, a las Comunidades Autónomas de carácter más agrario y rural, Aragón, Las dos Castillas, Extremadura, Murcia y Andalucía, aunque en

2 No se nos olvida, en todo caso, que una parte de esta supuesta movilidad, aunque difícilmente cuantificable, puede corresponder a los llamados pseudoresidentes, es decir personas empadronadas en una localidad donde tienen una segunda residencia, pero que en realidad viven habitualmente en otra (normalmente el centro urbano donde trabajan), de manera que la supuesta movilidad no es exactamente la de tipo diario que se atribuye a los commuters.

estas tres últimas, la gran extensión de muchos de sus municipios, a menudo con numerosas aldeas, pedanías, etc., debe enmascarar como movimientos internos intercambios entre diversas localidades de un mismo municipio. También en este grupo de fuerte predominio de la movilidad interna aparece algún caso bastante singular. Nos referimos, sobre todo, a Baleares, una comunidad muy dinámica económicamente, con la mayor renta per cápita de España, con un grado de urbanización notable, fenómenos todos ellos que parecerían favorecer una mayor movilidad externa. No sabemos hasta que punto la insularidad puede ser un factor explicativo, aunque si fuese así, debería darse también en Canarias, que presenta una situación casi de equilibrio. Tampoco resulta fácil explicar la alta movilidad interna de la Rioja. Obsérvese, sin embargo, que la mayoría de estas situaciones excepcionales corresponden a pequeñas comunidades uniprovinciales, de manera que una gran variación puede ser fruto de una escasa diferencia porcentual, de manera que sus resultados se han de tomar con ciertas reservas.

Cuadro 11
DIFERENCIAS DE LA MOVILIDAD POR COMUNIDADES AUTÓNOMAS

	POBLACIÓN			MUJERES		
	mov. interna	mov externa	variación:	mov. interna	mov externa	variación:
	%	%	interna=100	%	%	interna=100
Andalucía	17,4	11,9	68,5	15,6	10,3	66,0
Aragón	3,7	2,0	53,6	3,5	1,8	50,7
Asturias	2,4	2,2	91,6	2,5	2,0	80,0
Baleares	2,7	1,7	61,9	2,7	1,8	65,2
Canarias	4,2	4,3	101,5	4,1	4,7	113,6
Cantabria	1,1	1,5	132,6	1,1	1,4	121,3
Castilla y León	6,0	5,2	86,5	5,4	4,9	91,6
Castilla-La Mancha	4,3	3,5	81,2	3,6	2,8	75,9
Cataluña	15,1	20,9	138,9	16,6	22,9	137,5
Comunidad Valenciana	10,5	10,6	101,7	10,5	10,3	98,2
Extremadura	2,5	1,6	62,8	2,1	1,3	61,1
Galicia	6,2	6,5	104,7	6,8	6,4	94,6
Madrid	14,1	16,5	116,9	15,6	18,1	115,8
Murcia	3,5	2,0	57,0	3,3	1,6	49,4
Navarra	1,2	1,9	151,4	1,3	2,0	154,4
País Vasco	4,3	7,1	168,1	4,5	7,4	163,3
Rioja (La)	0,8	0,6	70,8	0,8	0,5	69,5

Fuente: web del INE. Elaboración propia

Nota: se ha prescindido de los resultados de Ceuta y Melilla, ya al existir un solo municipio y dada su separación física con la Península los resultados carecían de significación.

Señalemos, por último, que, a diferencia de lo que se ha visto en las demás características estudiadas, el análisis desagregado de la movilidad femenina no muestra en este caso apenas diferencia respecto a la movilidad del conjunto de la población (cuadro 11).

IX. CONCLUSIONES

Tras el análisis efectuado a lo largo de las páginas precedentes se está en condiciones de afirmar la validez general de la hipótesis planteada al inicio del estudio, según la cual la movilidad residencia-trabajo varía, en su distinción entre interna y externa, en función de una serie de variables tanto de tipo sociodemográfico como territorial (aunque en este caso se haya hecho sólo un estudio somero que requerirá una mayor profundización en trabajos posteriores). Dicho de otro modo, la población muestra un comportamiento desigual en su movilidad residencia-trabajo en función de las diversas variables estudiadas. Sentada la validez general de planteamiento teórico, el estudio ha señalada también una serie de diferencias o matices en los aspectos estudiados que pasamos a señalar a continuación:

- a) En primer lugar se ha podido observar que el grado de relación entre los dos tipos de movilidad y las distintas características estudiadas es bastante dispar, de manera que la variación entre la movilidad externa e interna es bastante más acusada en unas características que en otras. Por lo que respecta a las variables sociodemográficas, la edad, el sexo, el nivel de estudios y el grupo profesional parecen ser las características más significativas, es decir aquellas donde se dan unas variaciones más elevadas. Así pues, las variables con un mayor carácter social o socioeconómico parecen ser las que más influencia ejercen en el comportamiento desigual de la población en materia de movilidad.
- b) Por otro lado, en el interior de cada característica, son los grupos extremos, cuando existe una cierta gradación, los que muestran una mayor diferenciación entre los dos tipos de movilidad. Así ocurre, por ejemplo, de modo claro en el nivel de instrucción y en los grupos profesionales, y también con algún matiz en la edad. En el nivel de instrucción se producen variaciones bajas en los grupos de menor nivel, lo que indica predominio muy alto de la movilidad interna, mientras que se dan altos valores en los de nivel superior, lo que indica un claro dominio porcentual de la movilidad externa. Lo mismo ocurre en los grupos profesionales, claro predominio de la movilidad interna en los de baja cualificación profesional y viceversa. El caso de la edad es algo más peculiar, con un predominio relativo de la movilidad externa entre los adultos jóvenes (20-39 años), lo que puede ser reflejo de unos niveles profesionales más elevados, pero puede mostrar también una mayor precariedad laboral.
- c) Un tercer hecho muy significativo ha consistido en comprobar las importantes diferencias de las variaciones en las dos características territoriales, lo cual demuestra el peso que el espacio geográfico, con un importante componente social, ejerce sobre el comportamiento de la población en lo que a movilidad residencia-trabajo se refiere. Efectivamente, las dos variables analizadas muestran unas variaciones bastante acentuadas, sensiblemente por arriba o por abajo del valor 100. Pero, al mismo tiempo, llama la atención una cierta contradicción aparente entre ellas; en efecto, como ya se ha dicho, son en general las Comunidades con un mayor componente urbano las que muestran variaciones claramente superiores a 100, lo que indica una movilidad externa porcentualmente mayor, pero al mismo tiempo se ha verificado que son los habitantes de los municipios de pequeño tamaño demográfico los que muestran una mayor propensión a la movilidad externa y viceversa.

- d) En cuarto lugar se ha tenido ocasión de constatar la existencia de relaciones e influencias mutuas entre las diversas características estudiadas. El papel de la edad y el sexo es relevante, de ahí que se haya realizado la desagregación correspondiente en muchos casos. Pero la relación no se queda ahí, sino que parecen existir también otras relaciones entre las variables, algunas muy evidentes, como el que se da entre el nivel de instrucción y los grupos profesionales, y otras más débiles o de más difícil demostración.
- e) Finalmente, se ha podido comprobar, en la línea de otros numerosos estudios, la especificidad de la movilidad femenina en las diversas características estudiadas, y ello en tres aspectos: En primer lugar se ha constatado la menor facilidad que encuentra la mujer para ejercer el empleo en lugares alejados de su lugar de residencia, es decir, una movilidad externa proporcionalmente bastante menor que la que se da entre los varones. En segundo lugar, se ha observado un comportamiento diferente al del conjunto de la población en algún aspecto, por ejemplo en el estado civil, en algunas actividades económicas, etc. Finalmente, un hecho muy significativo es que entre las mujeres las diferencias entre la movilidad externa e interna aparecen más acentuadas en casi todas las características estudiadas, es decir se dan unas variaciones más alejadas de 100. Ello indica que los factores que explican el comportamiento desigual se acentúan más en el trabajo femenino, como muestra, seguramente, de una mayor disparidad en las condiciones de empleo.

En resumen, las características sociodemográficas y territoriales estudiadas influyen, con mayor o menor intensidad, en la distinta movilidad residencia-trabajo de la población y de modo especial las variables de tipo territorial y aquellas sociodemográficas con un mayor acento social. En definitiva la posibilidad de un desplazamiento externo (con lo que supone de un mayor tiempo de desplazamiento, la necesidad de utilización de un medio de transporte, comúnmente privado, la mayor dificultad de compaginar la vida familiar y la laboral, un número mayor de horas fuera del hogar, etc.), resulta más habitual o más factible para los varones respecto a las mujeres (y entre éstas, las solteras respecto a los otros estados civiles), para los adultos jóvenes, para las personas con un mayor nivel de instrucción y con una profesión mejor remunerada, para los españoles respecto a los extranjeros y, en general, para las personas que viven en las Comunidades Autónomas con un mayor grado de urbanización, aunque con la aparente contradicción, que intentaremos aclarar en un análisis pormenorizado por CCAA, de que sean los habitantes de los municipios rurales quienes proporcionalmente llevan a cabo más movilidad externa.

BIBLIOGRAFÍA

- AJENJO, M. y SABATÉ, M. (2004): «El impacto de los movimientos migratorios sobre la movilidad habitual por trabajo en Cataluña», *Scripta Nova*, nº 158.
- AJENJO, M, ALBERICH, J. I MEDINA (2006): /Mobilitat habitual i espais de vida a Espanya. Una aproximació a partir del Cens de 2001/, (Web: <http://www.fundacióabertis.org/>)
- ARTÍS, J. y otros (1998): *Análisis de los factores determinantes de la movilidad territorial en Cataluña 1986-1991*. Barcelona, Eds. Universitat de Barcelona, Divisió de Ciències Jurídiques, Econòmiques i Socials.

- CASADO DÍAZ, J.M. (2000): *Trabajo y territorio: los mercados laborales locales de la Comunidad valenciana*, <http://publicaciones.ua.es/publica/fichael.aspx?Cod=LD8479085398>
- CLOS, I. (1986): «El viatge de treball a Barcelona i entorn». *Documents d'Anàlisi Geogràfica*, n° 8-9, págs. 27-36.
- DÍAZ MUÑOZ, A. (1989): «Movilidad femenina en la ciudad. Notas a partir de un caso». *Documents d'Anàlisi Geogràfica*, n° 14, págs. 219-239.
- DÍAZ MUÑOZ, M.C. RODRÍGUEZ MOYA, J.M^a y GARCÍA PALOMARES, J.C. (en prensa): «Desplazamientos laborales y género en la Comunidad de Madrid a partir del Censo de población de 2001. Algunas consideraciones temáticas y metodológicas», Comunicación presentada al X Congreso de la Población Española; Pamplona, junio de 2006.
- GOZÁLVEZ PÉREZ, V. (2005): «Novedades en el Censo de la Población de España de 2001», *Cuadernos geográficos de la Universidad de Granada*, n° 36, págs. 15-33.
- GUTIERREZ PUEBLA, J. y GARCÍA PALOMARES, J.C. (en prensa): «Movilidad laboral en las nuevas periferias metropolitanas de Madrid», Comunicación presentada al X Congreso de la Población Española; Pamplona, junio de 2006.
- HANSON, S. y HANSON, P. (1981): «The Travel-Activity Patterns of Urban Residents: Dimensions and Relationships to Socio-demographic Characteristics», *Economic Geography*, vol. 57, págs. 332-347.
- HANSON, S. (1982): «The determinants of Daily Travel-Activity Patterns: Relative location and Socio-Demographic Factors», *Urban Geography*, vol 3, págs. 179-202.
- HANSON, S. y PRATT, G. (1995): *Gender, Work and Space*, Nueva York, Routledge.
- MÒDENES, J. A. (2004): «Movilidad residencial, trabajo y vivienda en Europa», *Scripta Nova*, vol. II, n° 159.
- MÓDENES, J.A. (2006): «Movilidad espacial: uso temporal del territorio y poblaciones vinculadas», Ponencia presentada al X Congreso Población, Pamplona (web:<http://www.ced.uab.es:16080/jamodenes/documentos/Ponencia%20Modenes%20Pamplona06.p>)
- PALM, R.I. y PRED, A.R. (1985): «Una perspectiva geográfico-temporal de los problemas de desigualdad de las mujeres», en GARCÍA RAMON, M.D. (ed.): *Teoría y método en la geografía humana anglosajona*, Barcelona, Ariel.
- ROQUER, S. y BLAY, J. (2002): «el Censo de población de 2001: análisis y valoración de los principales cambios introducidos», *Revista de Geografía*, 2^a época, n° 1, págs. 107-118.
- ROQUER, S. (en prensa): «La población vinculada como fuente para el estudio de la movilidad residencia-trabajo. Aplicación al caso de Aragón», Comunicación presentada al X Congreso de la Población Española; Pamplona, junio de 2006.
- SABATÉ, A. (1986): «Movilidad espacial, migraciones y desplazamiento de la mujer», en GARCÍA BALLESTEROS. A. (coord.) *El uso del espacio en la vida cotidiana*, UAM, págs. 225-231.
- SALOM, J. DELIOS, E. (1998): «La movilidad laboral femenina en el País Valenciano: los factores sociales y laborales en las diferencias por género», *Cuadernos de Geografía*, 64, págs. 485-511.
- SOLSONA, M. (1989): «El problema de la medición del trabajo de la mujer», *Documents d'Anàlisi Geogràfica*, n° 14, págs. 149-169.