La Movilidad cotidiana en las regiones urbanas de Andalucía

La movilidad según distintos perfiles socioeconómicos

Documentos de trabajo

Serafín Ojeda Casares



Instituto de Estadística y Cartografía de Andalucía Pabellón de Nueva Zelanda, C/ Leonardo Da Vinci, 21 Isla de la Cartuja 41092- Sevilla Sede San Gregorio C/ San Gregorio, 7 41004-Sevilla Teléfono: 900 101 407

www.juntade and alucia.es/instituto de esta distica y cartografia

La Movilidad cotidiana en las regiones urbanas de Andalucía

La movilidad según distintos perfiles socioeconómicos



Índice

| 1. Introducción | 5 |
|--|----|
| 2. Ámbito territorial de la encuesta. Las regiones urbanas de Andalucía | 6 |
| 3. Análisis de resultados. La movilidad cotidiana según los distintos perfiles socioeconómicos | 7 |
| Perfil 1. Empleados con jornada completa sin carga familiar | 12 |
| Perfil 2. Empleados con jornada completa con carga familiar | 15 |
| Perfil 3. Empleados con jornada parcial sin carga familiar | 19 |
| Perfil 4. Empleados con jornada parcial con carga familiar | 21 |
| Perfil 5. Desempleados sin carga familiar | 24 |
| Perfil 6. Desempleados con carga familiar | 28 |
| Perfil 7. Estudiantes | 30 |
| Perfil 8. Jubilados, incapacitados e inactivos menores de 65 años | 34 |
| Perfil 9. Jubilados, incapacitados e inactivos mayores de 65 años | 37 |
| Perfil 10. Labores del hogar sin carga familiar | 39 |
| Perfil 11. Labores del hogar con carga familiar | 43 |
| 4. Conclusiones | 46 |
| Bibliografía | 48 |
| Índice de figuras | 49 |

1. Introducción

Las importantes transformaciones que la sociedad andaluza ha experimentado en los últimos años hacen necesario contar con instrumentos que permitan comparar esta realidad con las de otros espacios y realizar un seguimiento de los cambios.

El Instituto de Estadística y Cartografía de Andalucía ha impulsado para tal fin una serie de actividades estadísticas, entre las que se encuentra la Encuesta Social, incardinada en uno de los objetivos generales del Plan Estadístico de Andalucía 2007-2012: incidir en el conocimiento de los cambios sociales producidos en Andalucía. Este modelo de encuesta está diseñado con el propósito de recoger información social de carácter específico en distintas ediciones de la misma, así como un grupo de variables sociales básicas que se han desarrollado en el seno de un grupo de trabajo de EUROSTAT (Oficina de Estadística de la Comunidad Europea).

La "Encuesta social 2011: Movilidad en las regiones urbanas de Andalucía" se ajusta a este modelo y se encuadra dentro del objetivo específico de suministrar información sobre las dinámicas y pautas de movilidad física de la población que reside en lo que se ha denominado regiones urbanas de Andalucía, contribuyendo de tal forma a atender la necesidad de información estadística "conocer el nivel de cobertura de las necesidades de infraestructuras de la comunicación y el transporte de los municipios andaluces y demás entes o aglomeraciones urbanas supramunicipales del territorio andaluz" identificada en el Plan Estadístico de Andalucía 2007-2012.

El comportamiento de la sociedad cambia y uno de los aspectos en los que más se aprecia este cambio es en la movilidad, sobre todo la cotidiana, la movilidad diaria. Cuando los modos de transporte aún no se habían generalizado, la población trabajaba y realizaba sus compras cerca de su lugar de residencia, casi siempre dentro de su mismo municipio. Con la generalización del transporte público y, sobre todo, del transporte privado, ese espacio se agranda: la población ya no trabaja y compra sólo en su municipio, sino que acude a trabajar, estudiar, comprar, al cine, al teatro, etc. a cualquiera de los municipios de la región urbana en la que reside. Ése es ahora su espacio de movilidad cotidiana. Se habla de un "espacio de vida colectivo" con alta frecuencia de movimientos y se define movilidad cotidiana como la movilidad de alta frecuencia en este espacio.

La "Encuesta social 2011: Movilidad en las regiones urbanas de Andalucía" intenta dar una panorámica general del fenómeno de la movilidad para el territorio andaluz. centrándose en los desplazamientos que se desarrollan en estos espacios de frecuentación cotidiana a los que se han denominado regiones urbanas de Andalucía. Todo ello se analiza con el concurso de un conjunto de variables sociodemográficas estandarizadas que permiten relacionar la materia de estudio con las características de la población y del territorio.

La encuesta sigue las pautas habituales en los estudios de movilidad al recabar

información sobre el número de desplazamientos realizados, el motivo por el que se realizó cada uno de ellos, el modo de transporte utilizado, la hora de salida y el tiempo invertido en cada desplazamiento. Esto permite la comparabilidad con otros estudios similares.

Adicionalmente, esta encuesta es pionera al incorporar preguntas referentes a la localización del punto de origen y destino de cada uno de los desplazamientos realizados por las personas encuestadas. Para ello se han aplicado las nuevas tecnologías de la información, en este caso sistemas de información geográfica (SIG), lo que ha permitido georreferenciar cada uno de los puntos de origen y destino. Se ha desarrollado al efecto una aplicación informática específica, mediante la cual los encuestados, con la ayuda del encuestador, han podido especificar en un entorno cartográfico accesible la localización exacta o, en su caso, aproximada del punto de origen y de destino de cada uno de los desplazamientos que realizaron en el día de referencia.

Así pues, la encuesta permite recoger la información necesaria para conocer tendencias en las pautas de movilidad de las personas, distancias recorridas en cada uno de los desplazamientos, distancias totales y distancias medias, así como la concentración de zonas de destino, según motivos o según modo de transporte utilizado. Asimismo, el análisis de la información permite construir modelos de tipología de grupos sociales en función de los recorridos realizados y de sus pautas habituales de movilidad. Se puede establecer en este caso el comportamiento prototipo de trabajadores, estudiantes, inactivos, jubilados, personas dedicadas a las labores del hogar, etc.

2. Ámbito territorial de la encuesta. Las regiones urbanas de Andalucía

Para cumplir con los objetivos de la encuesta se ha delimitado un ámbito territorial objeto de estudio donde se producen los principales desplazamientos de movilidad cotidiana dentro del territorio andaluz y que se ha denominado regiones urbanas de Andalucía. Se han definido un total de nueve regiones: Almería, Bahía de Cádiz–Jerez, Campo de Gibraltar, Córdoba, Granada, Huelva, Jaén, Málaga y Sevilla. La delimitación de cada una de las regiones se ha realizado definiendo cuáles son los municipios que la componen.

Para que un municipio haya entrado a formar parte de estos ámbitos tiene que cumplir con al menos uno de los siguientes criterios:

Tener flujos de movilidad intensa intermunicipal. Para establecer los municipios en los que se producen flujos de movilidad intensa, se han utilizado estudios previos realizados por el Instituto de Estadística y Cartografía de Andalucía¹ en los que se utilizó como fuente estadística el Censo de Población y Viviendas de

¹ Feria, J. M. y Susino, J. (2005): *Movilidad por razón de trabajo en Andalucía 2001*. Sevilla, Instituto de Estadística de Andalucía

2001, en el que a partir de preguntas específicas se tiene información del municipio de residencia y del municipio de trabajo.

Pertenecer a alguna aglomeración urbana. Los Planes de Ordenación del Territorio de las Aglomeraciones Urbanas en Andalucía (POTAU) son documentos de ordenación en los que se establecen dichos ámbitos, partiendo de criterios de homogeneidad territorial y de la consolidación de estos espacios en procesos de configuración recientes. Las regiones urbanas han incluido todos los municipios pertenecientes al ámbito de actuación de los Planes de Ordenación del Territorio de las Aglomeraciones Urbanas en Andalucía, estén éstos aprobados, en fase de tramitación o de redacción.

Se han incluido también los municipios que se contemplan dentro del ámbito de trabajo del Plan de Ordenación del Territorio del Campo de Gibraltar (Cádiz), Plan de Ordenación del Territorio de la Costa del Sol Occidental (Málaga) y del Plan de Ordenación del Territorio del Poniente de la provincia de Almería.

Pertenecer a una red metropolitana de transporte público que facilite los flujos de movilidad intensa. Se incluyen aquellos municipios que forman parte de alguno de los Consorcios de Transportes Metropolitanos de Andalucía o bien que su transporte interurbano forme parte de los servicios del consorcio correspondiente.

De este modo, el número de municipios y de habitantes que incluye cada región urbana se recoge en la siguiente tabla:

| Tabla 1. Regiones urbanas en Andalucía | | | | | | | |
|--|------------|----------------|--|--|--|--|--|
| Región urbana | Municipios | Población 2011 | | | | | |
| Almería | 19 | 508.657 | | | | | |
| Bahía de Cádiz-Jerez | 12 | 807.793 | | | | | |
| Campo de Gibraltar | 7 | 267.062 | | | | | |
| Córdoba | 16 | 398.762 | | | | | |
| Granada | 50 | 566.830 | | | | | |
| Huelva | 21 | 398.584 | | | | | |
| Jaén | 14 | 218.264 | | | | | |
| Málaga | 32 | 1.294.982 | | | | | |
| Sevilla | 50 | 1.543.901 | | | | | |
| Total de las regiones urbanas | 221 | 6.004.835 | | | | | |
| Total de Andalucía | 771 | 8.424.102 | | | | | |

3. Análisis de resultados. La movilidad cotidiana según los distintos perfiles socioeconómicos

La encuesta ha permitido obtener datos de las características generales de la población en relación a las pautas de movilidad diaria. La situación socioeconómica de la población; activos, empleados y desempleados; inactivos, estudiantes, jubilados y personas dedicadas a labores del hogar; influye de una forma determinante en el tipo de actividades que realiza en su vida cotidiana y en gran medida condiciona también

su comportamiento en relación a sus necesidades de desplazarse. Las personas en general tiene una obligación, una necesidad o un deseo de realizar una determinada actividad que en muchos casos conlleva la acción de desplazarse para poder realizar éstas.

En el estudio de la movilidad cotidiana es interesante realizar un acercamiento a un elemento básico de análisis que es el desplazamiento. Éste se entiende como el traslado de un lugar a otro distinto al de origen, definido por algún motivo, que es el que justifica la necesidad de trasladarse. Los desplazamientos se realizan utilizando cualquier modo de transporte, incluyendo entre éstos el traslado a pie, aunque éstos últimos no han sido considerados como desplazamientos si tienen una duración inferior a los cinco minutos². En un estudio de este tipo se toma información de cuál es el lugar de partida del desplazamiento, el de destino, la hora de inicio y la hora de llegada. A partir de estos parámetros se conoce cuál es la distancia recorrida y el tiempo que se ha invertido en recorrer esa distancia. Se tienen en cuenta también otros dos aspectos fundamentales en el análisis de los desplazamientos como son el motivo por el que se realiza éste y el modo de transporte utilizado.

Con respecto al motivo, hay que tener en cuenta, como se especifica en la definición dada anteriormente, que ninguna persona realiza un desplazamiento si no tiene un motivo para llevarlo a cabo y éstos están directamente relacionados con las actividades que realizan las personas de una forma cotidiana, en el día a día. Estas actividades son evidentemente muy variadas, pero se pueden sintetizar en actividades para ir al lugar de trabajo, ir al lugar de estudios, realizar compras, llevar o traer a los niños, cuestiones médicas, visitas a familiares o amigos, actividades de ocio, etc. Estos aspectos están íntimamente ligados al perfil socioeconómico en el que puede encuadrarse a cada una de las personas de referencia, ya que la pertenencia a cada uno de ellos condiciona, como ya se ha comentado, la actividad cotidiana que realizan, destacando unas y descartando otras. Estas actividades inciden en las pautas de movilidad de las personas que las realizan.

De la misma manera, es importante fijarse en el modo de transporte que se utiliza para realizar el desplazamiento. La pertenencia a un perfil socioeconómico influye también en la tendencia a la utilización de un modo de transporte u otro. La edad, el sexo, la relación con la actividad, la tipología del lugar de residencia, etc. tienen su influencia en el modo de transporte que habitualmente se utiliza. Hay tendencias marcadas en la decisión de utilizar uno u otro, que van relacionadas con el grupo del que se forma parte y con el motivo por el que se realiza el desplazamiento.

Los parámetros que se han utilizado para establecer los distintos perfiles parten de los grandes grupos socioeconómicos, añadiendo a cada uno de éstos otras variables que condicionan las pautas de movilidad. Éstas se centran fundamentalmente en la

² La exclusión de este tipo de movimientos se ajusta a la metodología utilizada por la encuesta Movilia (Informe general de los resultados de Movilia 2006; pp. 20), realizada por el Ministerio de Fomento en el año 2006 y que analiza la movilidad de la población a nivel nacional, presentando también datos desagregados por comunidad autónoma y provincias

existencia o no de cargas familiares o la variable edad para el caso de los jubilados e inactivos. Ambas variables condicionan la movilidad en todos los aspectos analizados, ya que la pertenencia a un grupo o a otro marca las pautas de comportamiento relacionadas con la actividad cotidiana.

A grandes rasgo es interesante extraer una serie de datos para encuadrar el análisis. La población objeto de la encuesta está formada por las personas mayores de 16 años que residen en viviendas familiares dentro de los municipios que componen las regiones urbanas de Andalucía, lo que supone un total de cinco millones de personas. De éstos, casi el 60% del total conforman la población activa y el 40% son personas empleadas. El 18% son desempleados, el 23% jubilados, prejubilados e incapacitados, el 12% personas dedicadas a las labores del hogar y un 6% son estudiantes. Estos datos son referentes siempre a la población mayor de 16 años, dentro de las regiones urbanas de Andalucía y no pretenden ser una clasificación estadística oficial, sino remarcar los aspectos más generales de los perfiles de la población, ya que se considera que éstos son los aspectos clave que definen a la población en relación a las actividades que conllevan de una forma más destacada la necesidad de desplazarse. Se considera que el comportamiento que tiene la población en relación a la movilidad está muy íntimamente ligado al perfil socioeconómico en el que se puede encuadrar, matizándolo, como se ha comentado anteriormente, con algunos aspectos relativos a la existencia o no de cargas familiares y, en algunos casos, a la edad. Así, en función de estas características y del peso que estos grupos tienen sobre el total de la población objeto de estudio, se han establecido un total de once perfiles.

Se ha establecido el criterio de definir como personas con cargas familiares a todas aquellas que residen en una vivienda con algún miembro que sea menor o con alguna persona que tenga algún tipo de incapacidad física permanente, enfermedad o incapacidad física transitoria o bien algún impedimento físico que le impida desplazarse en su día a día, siempre y cuando ninguno de éstos fuera la persona informante.

Las personas que se encuadran en cada uno de estos perfiles organizan su actividad cotidiana siguiendo unos patrones de comportamiento similares a los de las personas que se encuentran en el perfil propio y distintos a los de las personas que se encuentran en otros grupo. Partiendo de ahí, los patrones de movilidad siguen también pautas similares y pueden ser clasificados, definidos y descritos de una forma clara.

Este análisis permite conocer con claridad cómo es el comportamiento general de la población y las pautas que sigue en relación al número de desplazamientos, motivos principales, distancias recorridas, tiempo invertido, franja horaria con mayor frecuencia en sus desplazamientos y los modos de transporte utilizados habitualmente.

| Perfil | Edad media (años) | | | Número | de persona desplazar | • | Número de desplazamientos | | |
|---|----------------------|---------|-------|-----------|-------------------------|------------------------|---------------------------|-----------|------------|
| | Hombres | Mujeres | Total | Hombres | Mujeres | Total | Hombres | Mujeres | Total |
| Empleados con jornada completa sin carga familiar | 42,6 | 42,5 | 42,6 | 417.599 | 282.866 | 700.464 | 1.374.844 | 876.210 | 2.251.054 |
| Empleados con jornada completa con carga familiar | 42,3 | 39,7 | 41,3 | 538.577 | 296.907 | 835.485 | 2.046.606 | 1.144.733 | 3.191.340 |
| Empleados con jornada parcial sin carga familiar | 38,1 | 41,2 | 40,0 | 51.868 | 100.380 | 152.248 | 144.184 | 291.170 | 435.354 |
| Empleados con jornada parcial con carga familiar | 36,4 | 38,5 | 37,9 | 49.812 | 145.082 | 194.894 | 165.307 | 563.452 | 728.759 |
| Desempleados sin carga familiar | 37,6 | 41,2 | 39,2 | 188.187 | 151.648 | 339.835 | 589.487 | 431.409 | 1.020.896 |
| Desempleados con carga familiar | 38,6 | 36,6 | 37,4 | 181.592 | 239.870 | 421.463 | 663.382 | 905.638 | 1.569.020 |
| Estudiantes | 19,6 | 21,0 | 20,3 | 200.057 | 197.724 | 397.781 | 602.280 | 677.388 | 1.279.668 |
| Jubilados, incapacitados e inactivos menores de 65 años | 55,4 | 48,6 | 52,8 | 157.596 | 98.946 | 256.542 | 480.603 | 302.301 | 782.905 |
| Jubilados, incapacitados e inactivos de 65 o más años | 73,7 | 76,1 | 74,6 | 293.965 | 157.119 | 451.084 | 762.464 | 390.253 | 1.152.717 |
| Labores del hogar sin carga familiar | | 63,0 | 63,0 | | 246.642 | 246.642 | | 627.580 | 627.580 |
| Labores del hogar con carga familiar | | 47,3 | 47,3 | | 158.654 | 158.654 | | 605.195 | 605.195 |
| Total regiones urbanas | 45,6 | 46,3 | 46,0 | 2.079.253 | 2.075.838 | 4.155.091 ³ | 6.829.158 | 6.815.330 | 13.644.488 |

| Perfil | | de desplaza os por pers | | Distancia media por desplazamiento (km) | | | Distancia media diaria (km) | | |
|---|---------|----------------------------|-------|--|---------|-------|-----------------------------|---------|-------|
| | Hombres | Mujeres | Total | Hombres | Mujeres | Total | Hombres | Mujeres | Total |
| Empleados con jornada completa sin carga familiar | 3,3 | 3,1 | 3,2 | 10,8 | 5,8 | 8,7 | 35,8 | 18,4 | 28,3 |
| Empleados con jornada completa con carga familiar | 3,8 | 3,9 | 3,8 | 8,9 | 5,5 | 7,5 | 34,1 | 21,5 | 29,1 |
| Empleados con jornada parcial sin carga familiar | 2,8 | 2,9 | 2,9 | 5,6 | 4,6 | 4,9 | 16,2 | 14,2 | 14,8 |
| Empleados con jornada parcial con carga familiar | 3,3 | 3,9 | 3,7 | 7,2 | 3,7 | 4,2 | 25,8 | 14,8 | 16,7 |
| Desempleados sin carga familiar | 3,1 | 2,8 | 3,0 | 6,0 | 3,8 | 5,0 | 18,2 | 10,8 | 14,6 |
| Desempleados con carga familiar | 3,7 | 3,8 | 3,7 | 3,7 | 3,2 | 3,4 | 14,0 | 12,3 | 13,0 |
| Estudiantes | 3,0 | 3,4 | 3,2 | 4,2 | 5,8 | 5,0 | 12,6 | 19,5 | 16,1 |
| Jubilados, incapacitados e inactivos menores de 65 años | 3,0 | 3,1 | 3,1 | 4,6 | 4,3 | 4,5 | 14,1 | 13,3 | 13,8 |
| Jubilados, incapacitados e inactivos de 65 o más años | 2,6 | 2,5 | 2,6 | 4,8 | 2,8 | 3,9 | 12,5 | 6,7 | 9,9 |
| Labores del hogar sin carga familiar | | 2,5 | 2,5 | | 3,9 | 3,9 | | 9,9 | 9,9 |
| Labores del hogar con carga familiar | | 3,8 | 3,8 | | 3,1 | 3,1 | | 12,2 | 12,2 |
| Total regiones urbanas | 3,3 | 3,3 | 3,3 | 7,3 | 4,3 | 5,7 | 24,1 | 14,2 | 18,8 |

Personas con más de 16 años, residente en alguno de los municipios de las regiones urbanas de Andalucía y que realiza desplazamientos de forma habitual

Tabla 2. Síntesis de los datos de movilidad cotidiana según perfiles socioeconómicos

| Perfil | | npo medio amiento (n | • | Tiempo medio diario (minutos) | | | |
|---|---------|-------------------------|-------|----------------------------------|---------|-------|--|
| | Hombres | Mujeres | Total | Hombres | Mujeres | Total | |
| Empleados con jornada completa sin carga familiar | 24,6 | 23,7 | 24,2 | 80,3 | 72,2 | 76,8 | |
| Empleados con jornada completa con carga familiar | 22,5 | 20,6 | 21,8 | 82,7 | 78,5 | 81,1 | |
| Empleados con jornada parcial sin carga familiar | 19,1 | 21,8 | 20,9 | 54,4 | 64,7 | 61,3 | |
| Empleados con jornada parcial con carga familiar | 23,4 | 18,6 | 19,7 | 78,9 | 72,2 | 73,3 | |
| Desempleados sin carga familiar | 21,2 | 22,1 | 21,6 | 67,8 | 60,8 | 64,4 | |
| Desempleados con carga familiar | 19,4 | 17,6 | 18,3 | 68,5 | 67,4 | 67,8 | |
| Estudiantes | 21,9 | 23,3 | 22,6 | 63,9 | 79,1 | 71,6 | |
| Jubilados, incapacitados e inactivos menores de 65 años | 23,2 | 22,0 | 22,7 | 69,5 | 68,9 | 69,3 | |
| Jubilados, incapacitados e inactivos de 65 o más años | 26,5 | 24,2 | 25,7 | 66,4 | 57,5 | 62,4 | |
| Labores del hogar sin carga familiar | | 22,1 | 22,1 | | 57,4 | 57,4 | |
| Labores del hogar con carga familiar | | 17,9 | 17,9 | | 67,7 | 67,7 | |
| Total regiones urbanas | 22,4 | 20,7 | 21,5 | 73,9 | 67,9 | 70,7 | |

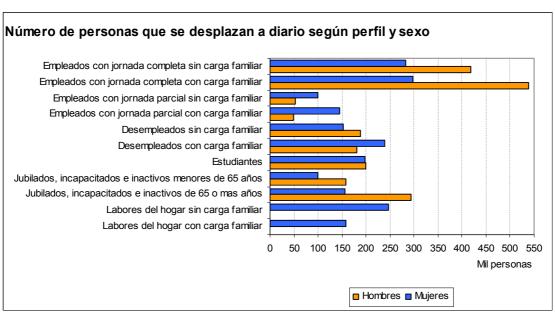


Gráfico 1

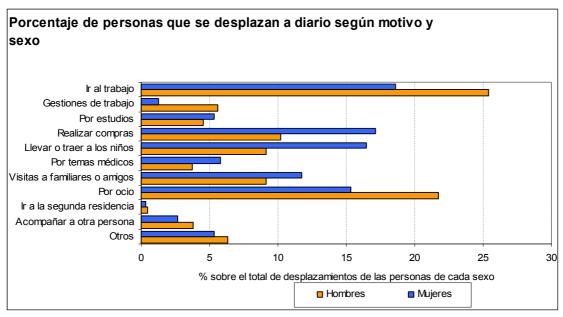


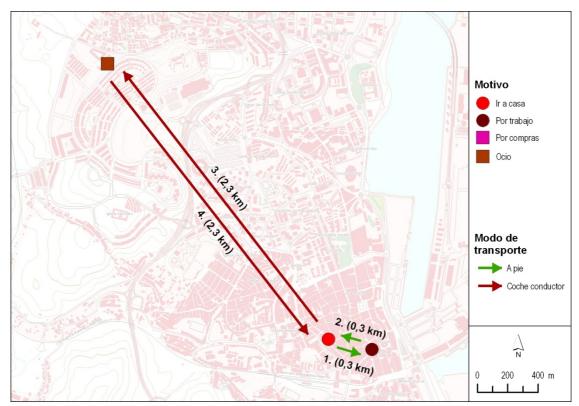
Gráfico 2

Perfil 1. Empleados con jornada completa sin carga familiar

- Hombre
- De unos 43 años
- Una media de 3,2 desplazamientos diarios
- Motivos principales de los desplazamientos: ir al trabajo, ocio y realizar compras
- Modos de transporte habitual: coche como conductor

Como se observa en los datos reflejados en las tabla 2, el grupo de personas con más peso dentro de los perfiles socioeconómicos es el de los empleados a tiempo completo, bien con cargas o sin cargas familiares. Habitualmente estas personas se trasladan a su lugar de trabajo a diario y normalmente de lunes a viernes en el intervalo horario de la mañana. Centrando el análisis en las personas encuadradas en el perfil 1, sin carga familiar, éste es un perfil formado por algo más de 700 mil personas que realizan a diario un total de 2,25 millones de desplazamientos, algo más de tres desplazamientos diarios como media. El mayor número de éstos tiene como destino el lugar de trabajo y una mayoría muy amplia de estas personas hace al menos un desplazamiento diario por este motivo. Así el 77% de la población encuadrada en este perfil realiza a diario desplazamientos cuyo motivo es ir al lugar de trabajo, con una media de 1,3 desplazamientos a este destino. Esto último es debido a la existencia de jornada laboral continua o partida. Una proporción, no muy grande, de estas personas no realizan desplazamientos a su lugar de trabajo y esto es debido a diversas causas: su jornada de trabajo no se incluye en su totalidad en la horquilla de los días laborables, por lo que no todos los días se desplaza a su lugar de trabajo, o bien porque para estas personas acudir a trabajar no conlleva desplazamiento, porque éste coincide con su lugar de residencia, o bien porque está muy cercano y se puede trasladar a pie en menos de cinco minutos, lo que no se ha considerado como

desplazamiento en este estudio. Como referencia, la mitad de los desplazamientos que realizan las personas del perfil 1, empleados con jornada completa sin carga familiar, son hacia su lugar de trabajo, el 52,1%, sin que haya diferencias apreciables en este sentido entre hombres y mujeres.

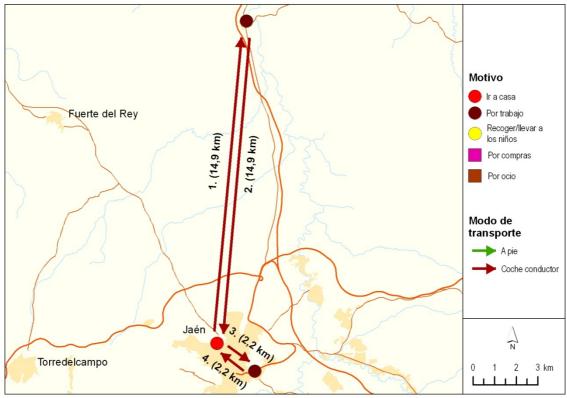


Perfil 1. Región urbana del Campo de Gibraltar. Hombre, mayor de 40 años. Cuatro desplazamientos. Motivos: Trabajo - Ocio. Modo de transporte: a pie - coche conductor

El resto de los desplazamientos los realizan estas personas por diversos motivos, aunque destacan los relacionados con actividades de ocio, sobre un 21% de la población, apreciándose un mayor número de desplazamientos por este motivo entre los hombres que entre las mujeres, y un 14% de las personas de este grupo se desplazan para realizar compras, siendo ésta una actividad marcadamente más femenina que masculina.

Las personas encuadradas en este perfil realizan desplazamientos que tienen una distancia media de 8,7 km, incluyendo entre éstos los desplazamientos a casa. Es la más alta de todas las obtenidas para los distintos grupos socioeconómicos, pero esto es debido en gran medida a que los motivos ir al lugar de trabajo o por gestiones de trabajo son los que producen más desplazamientos intermunicipales o, incluso en algunos casos, interprovinciales. La distancia media total recorrida a diario es de algo más de 28 km, también muy alta. En este sentido son destacables las diferencias existente entre hombres y mujeres, ya que los primeros recorren distancias medias por desplazamiento más largas, 10,8 km frente a los 5,8 que recorren las mujeres. Los desplazamientos más largos están habitualmente motivados por gestiones de trabajo, visitas a familiares o amigos y por desplazamientos al lugar de trabajo.

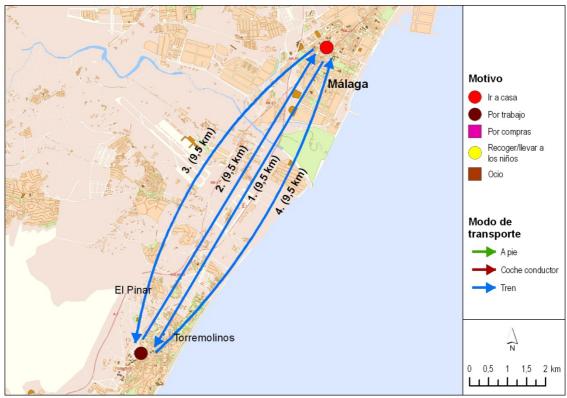
El tiempo medio invertido en cada desplazamiento es de 24 minutos, acumulando cada persona una media diaria de 77 minutos para realizar todos sus desplazamientos.



Perfil 1. Región urbana de Jaén. Hombre de 40 a 50 años. Cuatro desplazamientos. Motivos: ir al trabajo. Modo de transporte: coche conductor

Los modos de transporte utilizados marcan una tendencia también significativa, ya que se centran fundamentalmente en la utilización del vehículo privado, coche como conductor fundamentalmente, y los desplazamientos a pie, 58 y 23%, respectivamente. Las diferencias, dentro de las personas de este perfil, son importantes si se distinguen según tipología de poblamiento. Así, en las zonas dispersas es marcadamente más frecuente la utilización del transporte privado, coche y motocicleta con casi el 80%, que el público, que supera ligeramente el 1% de los desplazamientos. Esta tendencia se modifica en las zonas de poblamiento compacto⁴, donde aumentan los traslados a pie y se aprecia una mayor utilización del transporte público con algo más del 7%, cifra que aumenta para el caso de las mujeres que lo utilizan en un 11,5% de sus desplazamientos, frente al 4% de los hombres.

⁴ El poblamiento compacto se identifica con los conceptos de compacidad y densidad, términos con una referencia clara a un desarrollo urbano continuo y denso, aunque no se refiere sólo a la forma física de la ciudad, sino que implica una compacidad de funciones, una mezcla e interrelación de actividades, favorecidas por la densidad, que comparten un mismo tejido urbano



Perfil 1. Región urbana de Málaga. Mujer, de 20 a 30 años. Cuatro desplazamientos. Motivo: ir al trabajo. Modo de transportes: tren de cercanía

Perfil 2. Empleados con jornada completa con carga familiar

- Hombre
- De unos 42 años.
- Una media de 3,8 desplazamientos diarios
- Motivos principales de los desplazamientos: ir al trabajo, llevar o traer a los niños, realizar compras
- Modos de transporte: coche como conductor

Como se indica en un apartado anterior, se ha establecido el criterio de definir como personas con cargas familiares a todas aquellas que residen en una vivienda con algún miembro que sea menor o con alguna persona que tenga algún tipo de incapacidad física permanente, enfermedad o incapacidad física transitoria o bien algún impedimento físico que le dificulte desplazarse en su día a día, siempre y cuando ninguno de éstos fuera la persona informante.

La existencia de cargas familiares condiciona de una forma muy clara la actividad cotidiana de las personas y con ello modifica las pautas de movilidad. Esta dinámica no se aprecia sólo para este perfil, sino que se irá observando en todo el análisis que se va a ir realizando en este trabajo. El perfil 2 es el más numeroso de todos los establecidos en este estudio con 835 mil personas, el 20% de la población residente en municipios de las regiones urbanas de Andalucía y estas personas realizan algo más de tres millones de desplazamientos diarios. Es significativo observar que en la

comparación con el comportamiento de las personas del perfil anterior, hay un aumento significativo en el número medio de desplazamientos que en este caso se eleva a 3,8. Estas personas realizan en líneas generales el mismo número medio de desplazamientos hacia el lugar de trabajo, 1,3, que las personas que no tiene cargas familiares, ya que en esos aspectos la dinámica en relación a la necesidad de acudir al puesto de trabajo es similar en ambos casos. Pero las diferencias son significativas si se pone en relación con la totalidad de desplazamientos que hace cada persona, ya que éstos aumentan del mismos modo que aumenta la variabilidad de los motivos por los que se hacen los desplazamientos. Así, el 77% de estas personas realiza desplazamientos para ir al lugar de trabajo, suponiendo éstos el 42% con respecto a la totalidad de los que realizan las personas de este perfil. Es significativa la diferencia entre hombres y mujeres, ya que ir a trabajar significa para los hombre un 44% de sus desplazamientos, frente al 38% del total realizado por las mujeres.

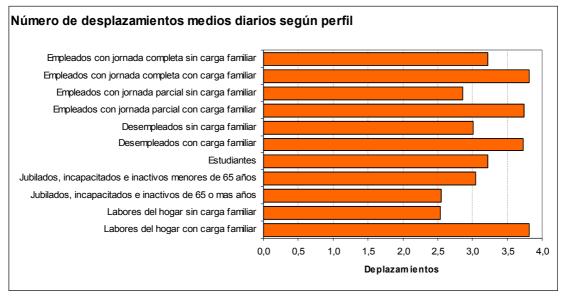
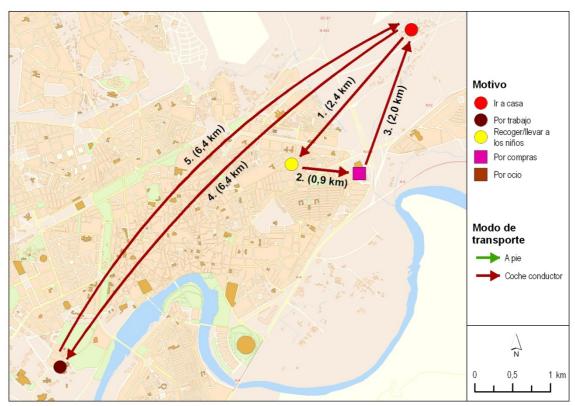


Gráfico 3

Hay que destacar que en este perfil los hombres suponen un 65% de la población, frente a al 35% de las mujeres, 538 mil frente a 296 mil. Esto es debido a dos aspectos fundamentales: en líneas generales hay una tendencia en la sociedad por la que las mujeres con cargas familiares optan en ocasiones por reducir su jornada laboral para facilitar la conciliación de la vida laboral y familiar, por lo que dentro de este perfil, con jornada laboral completa, sea menor el número de mujeres y menos los desplazamientos totales que éstas llevan a cabo. Se observará en perfiles posteriores cómo hay una mayor presencia relativa de mujeres con cargas familiares en ocupaciones a tiempo parcial frente a empleos con jornada completa. Por otro lado en el reparto de actividades se aprecian también diferencia en los roles que cumplen las personas de ambos sexos. En este perfil como en el resto se puede observar cómo en función de la situación personal, fundamentalmente en lo relacionado con la existencia o no de cargas familiares, existe una cierta separación en los roles entre hombres y mujeres y por lo tanto en las pautas relacionadas con la movilidad. Mayor presencia en

general de los hombres en los desplazamientos relacionados con el ocio o mayor presencia en general de las mujeres en los desplazamientos relacionados con las compras, llevar o traer a los niños o las visitas a familiares o amigos.

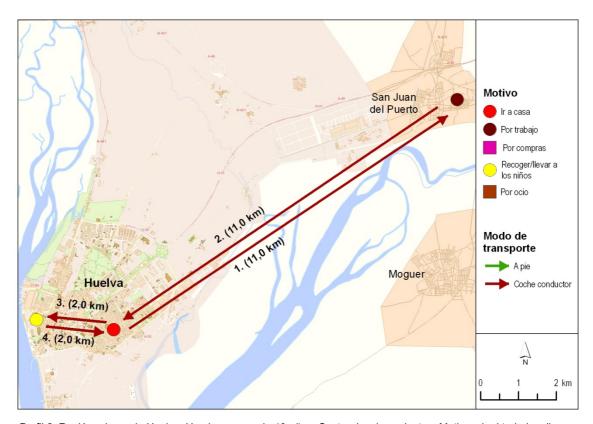
En el perfil 2, aparte de los desplazamientos motivados por ir al lugar de trabajo, destacan los motivados por compras y ocio, igual que en el caso anterior, pero tiene un peso muy importante los relacionados con llevar o traer a los niños. Estos es habitual en todos los perfiles con cargas familiares, como se irá comprobando en apartados posteriores. Así el 27% de las personas de este perfil realizan desplazamientos por este motivo. Pero es aún más significativo si el análisis se realiza observando el comportamiento diferenciado por sexos, ya que este porcentaje sube hasta el 36% en el caso de las mujeres y es de sólo un 22% si se trata de hombres. Esto muestra que en general las mujeres siguen prestando mayor atención a las obligaciones de carácter familiar que los hombres.



Perfil 2. Región urbana de Córdoba. Hombre mayor de 40 años. Cinco desplazamientos. Motivos: Llevar o traer a los niños – ir de compras – ir al trabajo. Modo de transporte: Coche conductor

Las distancias medias recorridas bajan suavemente en relación al perfil anterior, siendo en este caso de 7,5 km, aunque al ser mayor el número de desplazamientos las personas de este perfil recorren al día de media una distancia superior, 29 km. Siguen siendo notables las diferencias entre hombres y mujeres, 8,8 km de media en cada desplazamientos de los hombres frente a los 5,4 km de las mujeres. El tiempo invertido en cada desplazamiento es de casi 22 minutos, acumulando más de 80 minutos en los desplazamientos realizados a diario por las personas de este perfil.

En relación a los modos de transporte utilizados principalmente por las personas pertenecientes a este grupo hay que destacar que se aprecia un cambio sustancial en la tendencia a utilizar en mayor medida el transporte privado que en el caso de las personas del perfil anterior. La existencia de cargas familiares en la vivienda, es decir el de personas que son dependientes de alguna forma en cuanto a la movilidad, ocasiona cambios en la utilización del modo de transporte con el que realiza cada desplazamiento. Así el coche como conductor pasa a ser el modo de transporte utilizado en el 65% de los desplazamientos realizados por las personas de este perfil, siendo destacable que éste supera el 80% de los desplazamientos de las personas residentes en zonas de poblamiento disperso⁵ y llega a ser de un 87% en el caso de los hombres residentes en estas zonas, donde la utilización del transporte público por parte de estas personas es puramente testimonial y casi exclusivamente femenino. Los hombres de este grupo socioeconómico residentes en zonas de poblamiento disperso no utiliza el transporte público para realizar sus desplazamientos cotidianos.



Perfil 2. Región urbana de Huelva. Hombre mayor de 40 años. Cuatro desplazamientos. Motivos: ir al trabajo - llevar o traer a los niños. Modo de transporte: coche conductor

El poblamiento disperso es en ciertos aspectos coincidente con el concepto de urbanización difusa, que representa el ensanchamiento de la urbanización tradicional que se difunde o expande en el territorio de forma laxa y no polarizada. La generalización del vehículo privado permite habitar un territorio más extenso, pues se desvincula el lugar de residencia con el de trabajo, el de compra o el de ocio en relación directa a las mejoras y avances de las comunicaciones

Perfil 3. Empleados con jornada parcial sin carga familiar

- Mujer
- Edad media de 40 años
- Una media de 2,9 desplazamientos
- Motivos principales de los desplazamientos: ir al trabajo, realizar compras, ocio
- Modos de transporte habitual: coche como conductor

Este perfil no suma mucha población, un 3,7% sobre el total de la población objeto del estudio con algo más de 150 mil personas y 435 mil desplazamientos. El 66% son mujeres y el 34% hombres. Los miembros de este perfil conforman un grupo poblacional con características singulares que ilustran cómo las características de un grupo determinado definen las actividades cotidianas de las personas y, derivadas de ésta, determinadas pautas relacionas con la movilidad, aunque esto se observará con más claridad en el análisis del perfil 4.

En líneas generales este perfil pertenece a personas con una edad algo más baja que la de los dos perfiles anteriores, 40 años de media. Como norma este grupo de personas realiza desplazamientos para ir a su lugar de trabajo en una dinámica muy similar a los dos perfiles anteriores y por actividades relacionadas con este motivo se desplaza el 70% de las personas de este grupo y estos desplazamientos suponen un 40% de los realizados por miembros de este perfil, sin diferencias apreciables en este caso entre hombres y mujeres. El resto de los desplazamientos están fundamentalmente motivados por la realización de compras y por ocio en primer lugar, 21% y 19%, de los miembros de este perfil respectivamente y en menor medida por visitas a familiares o amigos. En general tampoco se aprecian diferencias destacables entre hombres y mujeres.

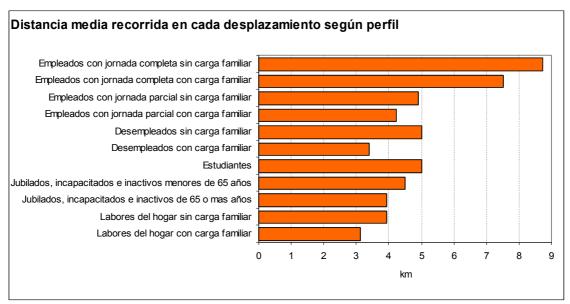
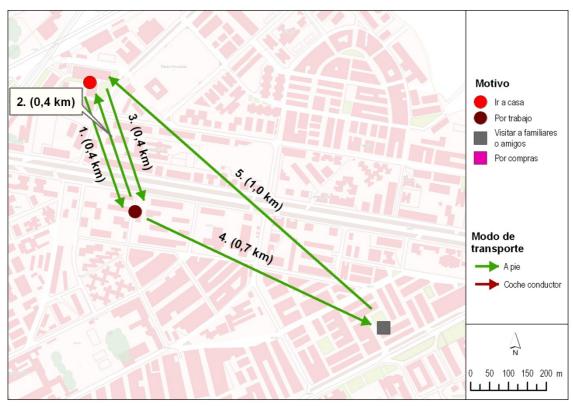


Gráfico 4

En cuanto a los modos de transporte utilizados, se puede hablar de una cierta heterogeneidad. Así, los traslados en coche como conductor no están tan presentes

como en los dos casos anteriores, 37% en este caso, aunque sigue siendo muy importante la utilización del transporte privado, y en este sentido es interesante destacar el dato del 16% de personas que se traslada en coche como acompañante, cifra derivada del fuerte componente femenino de este perfil. Los desplazamientos a pie o bicicleta son más altos que los visto hasta ahora con el 31% de los desplazamientos. La utilización del transporte público en las zonas dispersas sigue siendo testimonial y el traslado en coche como conductor sube en estas zonas a cifras del 65% sobre el total de los desplazamientos.

La distancia media recorrida baja de una forma muy sensible ya que no llega a los 5 km para cada uno de los desplazamientos, muy por debajo de los datos referentes a los dos perfiles anteriores. Esta tendencia es aún más apreciable en los datos sobre la distancia media total recorrida por las personas de este grupo, que no llega a los 14 km, frente a los 29 y 28 km de los dos perfiles anteriores de personas empleadas con jornada completa.



Perfil 3. Región urbana de Córdoba. Mujer, de 40 a 50 años. Cinco desplazamientos. Motivo: ir al trabajo - visitar a familiares o amigos. Modo de transportes: a pie

Estas diferencias se deben principalmente a una razón muy determinada. En general el motivo que conlleva desplazamientos más largos, y con una diferencia muy amplia, es el de las gestiones de trabajo. Entre otras cosas este motivo es el que más desplazamientos intermunicipales conlleva, con el consiguiente aumento en las distancias y se restringe casi en exclusiva a las personas con jornada laboral completa. Se reduce mucho entre las personas con jornada parcial y, por supuesto desaparece en los otros perfiles, de personas activas desempleadas o inactivas.

El tiempo medio por desplazamiento es de 21 minutos, similar a los de los grupos de empleados con jornada completa, aunque el tiempo medio total desciende a algo más de una hora, 61 minutos.

Perfil 4. Empleados con jornada parcial con carga familiar

- Mujer
- Edad media de 38 años
- Una media de 3,7 desplazamientos diarios
- Motivos principales de los desplazamientos: recoger o llevar a los niños, ir al trabajo e ir de compras
- Modos de transporte habitual: coche como conductor

Este perfil tampoco es numeroso, 4,7% de la población total, con 195 mil personas y 728 mil desplazamientos diarios, y hay que destacar que tiene un marcado carácter femenino. Hay muchas más mujeres que hombres, llegando a ser éstas casi un 75% de la población total de este perfil. Esta tendencia tiene su origen por un lado en que cuando el mercado laboral ofrece contratos a tiempo parcial acude para cubrirlos en mayor medida a la población femenina que a la masculina. Y por otro lado hay aspectos sociológicos muy presentes en la población, que conllevan una mayor predisposición por parte de las mujeres a la elección de jornadas parciales. Esto se debe fundamentalmente a la necesidad de hacer lo posible por conciliar la vida familiar y laboral, bien por la atención a hijos menores o bien para atender a familiares con cualquier otro tipo de dependencia, y estas tareas, como se ha comentado anteriormente, siguen siendo más femeninas que masculinas. Esto se refleja en que este es un perfil en el que el peso relativo de los desplazamientos para ir a trabajar es el menor de todos los perfiles formados por personas empleadas, 67% de las personas de este grupo realizan a diario desplazamientos a su lugar de trabajo, y esto supone sólo un 33% de los desplazamientos realizados por estas personas.

Por oto lado, éste es un perfil de población más joven que los anteriores, no llega los 38 años de edad media, y es sólo superado, en cuanto a su juventud, por el de los estudiantes y el de los desempleados con cargas familiares.

Se habla aquí de una población que invierte una jornada reducida, menos horas que en otros casos, a las tareas laborales y el resto de la jornada habitual la ocupa con una serie amplia de actividades y de desplazamientos, condicionada en gran medida al hecho de tener cargas familiares, que precisamente son las que en general condicionan la jornada laboral reducida para la atención de las personas dependientes con las que comparte vivienda. Este es un perfil con un alto número medio de desplazamientos, que llega a ser de 3,7. En este aspecto coincide con el resto de perfiles formado por personas con cargas familiares, tal y como se puede apreciar en el gráfico 3.

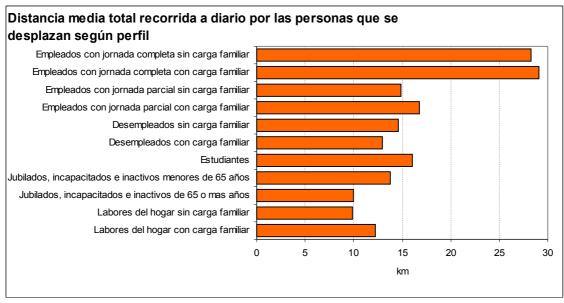


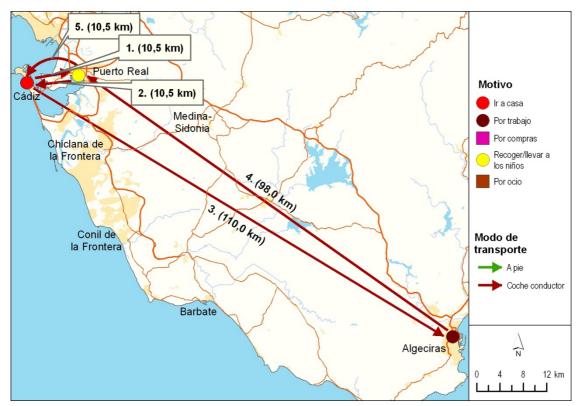
Gráfico 5

Este perfil posee también una variedad importante de motivos por los que se realizan los desplazamientos. Destaca que alrededor del 34% de la población de este grupo socioeconómico realiza algún desplazamiento relacionado con el motivo de llevar o traer a los niños, pero es importante el número de personas que se desplazan por motivos de compras, 19%, así como por ocio y visitas a familiares o amigos, con casi un 18% en ambos casos. Contando el número de desplazamientos realizados, los que se realizan para ir al lugar de trabajo suponen sólo un tercio de los desplazamientos, 33,4%, lo que se equipara con los que realizan motivados por llevar o recoger a los niños, con un peso del 26%. Este último motivo sube hasta casi el 30% en el caso de las mujeres y supone sólo un 15% en el de los hombres.

Hay que tener en cuenta que éste es un perfil de personas donde las obligaciones relacionadas con la actividad laboral no ocupan tanto tiempo de la jornada cotidiana y las cargas familiares obligan a realizar otra serie de actividades, que en muchos casos condicionan la necesidad de realizar desplazamientos encadenados para llevar a cabo varias actividades consecutivas. La distancia media por desplazamiento es algo superior a los 4 km, acercándose a los 17 los kilómetros que como media recorren estas personas cada día, el más alto de todos los perfiles analizados en este estudio, si se excluyen los de las personas con jornada laboral completa (ver gráfico 5).

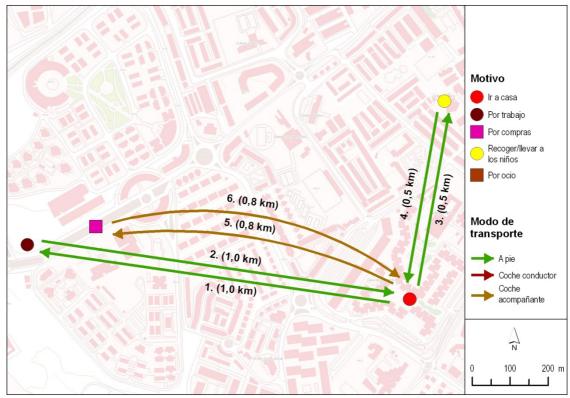
Hay que destacar la fuerte diferencia que existe en las distancias recorridas por los hombres y la mujeres dentro de este perfil, ya que los primeros recorren distancias medias de 7,8 km frente a los 3,9 que recorren de media las mujeres en cada uno de sus desplazamientos. En cuanto a las distancias medias totales los hombres de este grupo socioeconómico recorren 26 km diarios y las mujeres no llegan a los 15 km.

El tiempo medio empleado en cada desplazamiento es algo inferior a los casos anteriores, 20 minutos, aunque el tiempo medio total es superior a los de las personas empleadas con jornada parcial sin carga familiar, 73 minutos, ya que el número medio de desplazamientos es mayor.



Perfil 4. Región urbana Bahía de Cádiz-Jerez. Mujer de 30 a 40 años. Cinco desplazamientos. Motivos: llevar o traer a los niños - ir al trabajo. Modo de transporte: coche conductor

Los modos de transporte utilizados son en gran medida similares a los del perfil anterior, el perfil 3, con la salvedad evidente de que en este caso existe la presencia de las cargas familiares, que inciden en el comportamiento de la población. En líneas generales, derivado de esto, la tendencia es al aumento de la utilización del coche como conductor, en unos valores en torno al 46% de los desplazamientos realizados. Dato superior al del perfil anterior, aunque lejos de llegar a los que se obtienen en los perfiles de personas empleadas con jornada laboral completa. Esto último se debe a que el perfil 4 es eminentemente femenino y este es un aspecto que se refleja en las pautas de utilización de los distintos modos de transporte, por las diferencias existentes entre hombres y mujeres en la utilización de los distintos modos de transporte. Existe una reducción en la utilización del transporte público, que prácticamente desaparece en las zonas de poblamiento disperso.



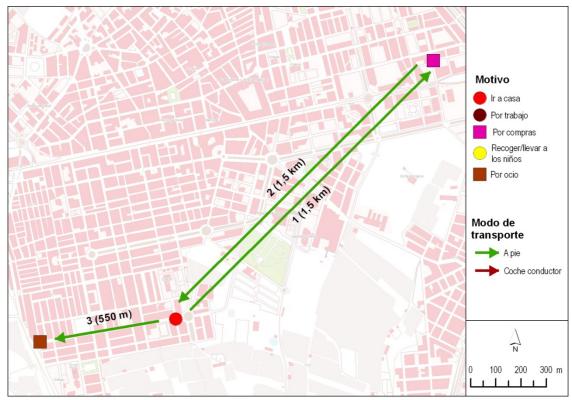
Perfil 4. Región urbana de Sevilla. Mujer de 20 a 30 años. seis desplazamientos. Motivos: ir al trabajo – llevar o traer a los niños – ir de compras. Modo de transporte: a pie – coche acompañante

Perfil 5. Desempleados sin carga familiar

- Hombre o mujer
- Edad media de 39 años
- Una media de 3,0 desplazamientos diarios
- Motivos principales de los desplazamientos: ocio, visitar a familiares o amigos, realizar compras
- Modos de transporte: a pie, en coche como conductor

Empiezan a partir de aquí todos aquellos perfiles que no están condicionados, de una forma tan clara como en los descritos hasta ahora, por la necesidad de acudir al lugar de trabajo. Esto los convierte en perfiles con algunos rasgos de mayor heterogeneidad, puesto que desaparecen los desplazamientos motivados por la actividad laboral, que hasta ahora significaban valores superiores al 40% y que en alguno de los perfiles llega a superar el 50% de los desplazamientos realizados. La condición de desempleado tiene ciertos aspectos característicos de la situación laboral en la que se encuentran estas personas. No existe una actividad cotidiana fija común para todas las personas de este grupo que condicione la movilidad, como es el caso de la necesidad de trasladase por motivos de trabajo.

Algo más del 8% de la población mayor de 16 años y que realiza desplazamientos cotidianos pertenece a este grupo, 340 mil personas que realizan algo más de un millón de desplazamientos, lo que supone una media de 3 desplazamientos diarios. Las actividades son más variadas, que en los casos anteriores, aunque con unos patrones también marcados. Los motivos principales por los que la población de este perfil se desplaza están encabezados por el ocio, con un 37% de las personas, aunque con más presencia en esta actividad por parte de la población masculina, ya que el caso de los hombres el 45% de éstos realizan desplazamientos por actividades relacionadas con el ocio. Este es debido a un patrón todavía existente de que la mujer tiene más dedicación a las labores del hogar que el hombre, que se ve, aún hoy, menos obligado a realizar estas tareas y dedica más tiempo al ocio que la mujer. En esta misma línea los siguientes motivos por los que se desplazan estas personas son el de las visitas a familiares y amigos y las compras con un perfil más femenino que masculino. Las mujeres insertas en la población activa, aunque desempleadas, dedican su falta de actividad profesional a labores del hogar, atención de la casa, compras y visitas a la familia, mientras que los varones en esta misma situación, combinan estas actividades aunque con una mayor presencia de las actividades de ocio, que en el caso de las mujeres. Así, el 27 y el 25% de las personas desempleadas sin cargas familiares realizan desplazamientos por visitas a familiares o amigos y por compras, respectivamente.



Perfil 5. Región urbana de Almería. Mujer de 50 a 60 años. Tres desplazamientos. Motivos: realizar compras – ocio. Modo de transporte: a pie

Analizando el comportamiento por sexos en relación a los motivos por los que se desplazan estas personas, se observan pautas de una clara diferenciación por géneros, derivado de ciertas pervivencias de los distintos roles que se juegan en función de esta condición. Así las personas que están desempleadas no tienen la

obligación de desplazarse a su lugar de trabajo y reparten su jornada diaria en actividades distintas. La mujer dedica una mayor parte de su tiempo a atender sus labores domésticas, mientras que el hombre no se siente tan obligado a realizar estas tareas de la casa y dedica más parte de su tiempo a actividades de ocio. De este modo, el 46% de las hombres de este perfil realizan a diario desplazamientos por ocio, frente al 28% de las mujeres. Y el 19% de los hombres realizan desplazamientos para realizar compras frente al 32% de las mujeres.

Hay que realizar también un análisis del motivo de desplazamiento identificado como "otros", que en este perfil tiene una presencia significativa, por encima del resto de los motivos no mencionados aquí y más significativa que en el resto de los perfiles. Casi un 20% de la personas de este grupo realizan desplazamientos por este motivo. Este hecho se debe en gran medida a las actividades relacionadas con la realización de gestiones diversas y de búsqueda de empleo, que ocupan parte de la actividad cotidiana de estas personas activas aunque desempleadas.

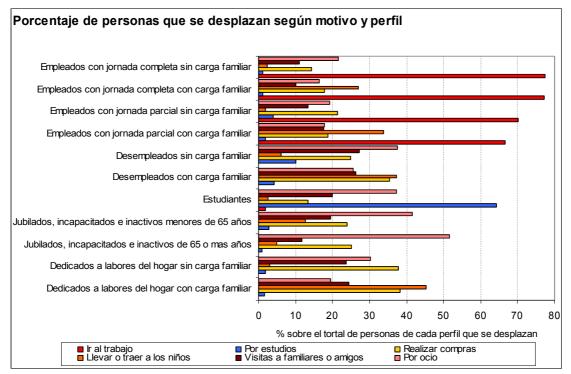
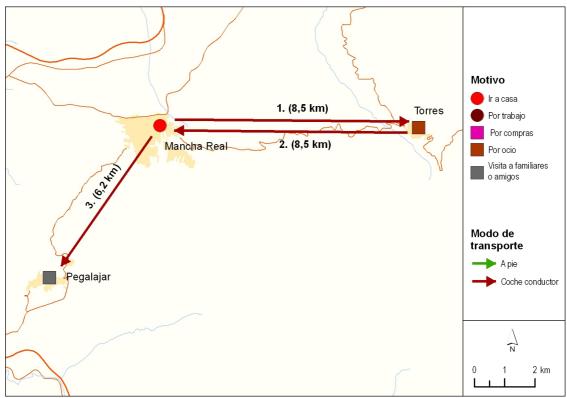


Gráfico 6

Por otro lado, las personas que pertenecen a este grupo recorren una distancia media en cada desplazamiento de 5 km y suman un total de 14,6 km de distancia media total en sus recorridos diarios. Estos datos están en la media de los desplazamientos realizados por la totalidad de la población objeto de estudio, independientemente del perfil al que pertenece. El elemento más destacable vuelve a ser el de las diferencias entre hombre y mujer donde, ya que los primeros, como suele ser habitual, realizan generalmente desplazamientos más largos, 6 km frente a los 3,8 km que recorren las mujeres como media. Esto también tiene su repercusión en la suma total de la distancia total recorrida a diario, puesto que los hombres recorren un total de 18 km como media frente a los 10,7 que recorren las mujeres.

El modos de transporte principal pasa a ser para las personas de este perfil el de ir a pie, con casi el 40% de los desplazamientos, seguido del modo coche como conductor con un tercio de los desplazamientos realizados. Empieza aquí el descenso del peso del coche como conductor como modo de transporte principal, algo que se ha ido repitiendo hasta ahora en todos los perfiles de personas empleadas y empieza tomar mucho peso la realización de los desplazamientos en modo de transporte no motorizado. Esta tendencia se va potenciando en los perfiles donde desaparece la obligación de ir a trabajar, ya sea porque se trata de personas desempleadas o bien inactivas en general. Se unen varias causas principales para explicar esta tendencia; la no disponibilidad de vehículo privado, la reducción de las distancias que se recorren, que en algunos casos permiten realizar los desplazamientos a pie y también el aumento de la edad media de las personas en alguno de los casos, lo que conlleva que muchos de ellos, sobre todo mujeres, no hayan conducido nunca, o que con el tiempo se haya ido abandonando la costumbre de conducir el coche. Esta tendencia se ve muy corregida en los casos en los que existen las cargas familiares. La utilización del transporte público es poco significativa y representa sólo algo más del 4% de los desplazamientos.



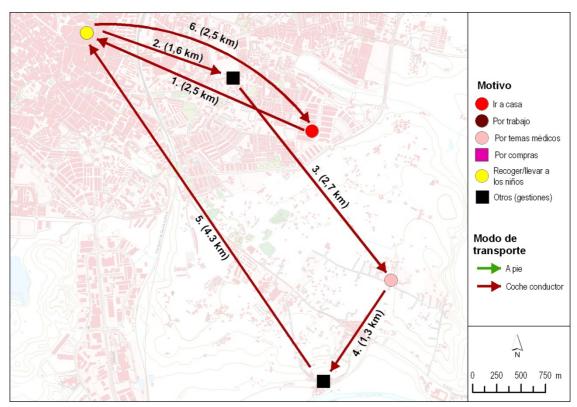
Perfil 5. Región urbana de Jaén. Hombre de 20 a 30 años. Tres desplazamientos. Motivos: ocio - visitar a familiares o amigos. Modo de transporte: coche conductor

Perfil 6. Desempleados con carga familiar

- Mujer u hombre
- Edad media de 37 años
- Una media de 3,7 desplazamientos diarios
- Motivos principales de los desplazamientos: llevar o recoger a los niños, realizar compras, ocio, visitar a familiares o amigos
- Modos de transporte: a pie, coche como conductor

Algo más del 10% de la población, 420 mil personas, está encuadrada dentro de este perfil y realizan un total de un millón y medio de desplazamientos diarios. Son muchos los puntos en los que coinciden las características de este perfil con lo descrito en el apartado anterior, ya que en gran medida las situaciones son coincidentes, aunque aumenta de forma significativa el número medio de desplazamientos que realiza cada una de estas personas, ya que pasa de 3,0 a 3,7. Excluyendo el de los estudiantes, éste es el grupo de personas más jóvenes, 37,4 años de edad media. El elemento más significativo es el de la presencia de las cargas familiares con la consiguiente modificación de ciertas pautas de comportamiento en la actividad cotidiana. Gran parte de esas cargas familiares se corresponden con la presencia de niños en la vivienda a los que de alguna forma hay que atender. De este modo llevar y recoge a los niños pasa a ser el primero de los motivos que originan que las personas realicen desplazamientos. El 37% de las personas pertenecientes a este perfil socioeconómico, 45% en el caso de las mujeres, realizan algún desplazamiento por este motivo suponiendo el 27% de los desplazamientos que realizan las personas de este perfil. Estas personas realizan 268 mil desplazamientos por este motivo. La situación de desempleo motiva que la no presencia de obligaciones de asistir al puesto de trabajo modifique las actividades cotidianas y no condicione de la misma forma la realización de tareas relacionadas con la organización familiar, que en el caso de las personas con empleo. Así, el segundo motivo por el que las personas de este perfil se desplazan está relacionada con las compras. El 35% de las personas de este perfil se desplazan por este motivo.

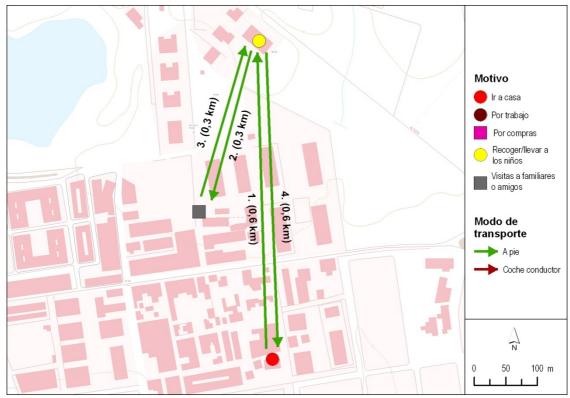
En un segundo nivel aparecen un grupo de tres motivos por los que se desplazan las personas desempleadas con cargas familiares que en todos los casos afectan a sendos porcentajes equivalentes, en torno al 25%. Es el caso de los desplazamientos para visitar a familiares o amigos, por ocio y por otros motivos. El número de desplazamientos realizados por motivos de ocio, que sigue siendo fundamentalmente masculino, cae significativamente con respecto a las personas del perfil anterior, desempleados sin cargas familiares, pasando del 37,5 al 25,7% el número de personas de cada uno de estos perfiles que realizan desplazamientos por este motivo. Es significativo también el fuerte peso que tienen, como en el perfil anterior, los desplazamientos clasificados con el motivo "otros", fundamentalmente entre los hombres, debido a la realización por parte de los desempleados de un buen número de tareas de gestión cotidiana, entre las que se encuentran también, como en el perfil anterior, las relacionadas con la búsqueda de empleo.



Perfil 6. Región urbana Bahía de Cádiz-Jerez. Mujer de 30 a 40 años. Seis desplazamientos. Motivos: llevar o traer a los niños - temas médicos - otros (gestiones). Modo de transporte: coche conductor

La distancia media recorrida en cada desplazamiento es una de las más reducidas, 3,4 km, siendo casi inexistentes las diferencias entre hombres y mujeres. La razón fundamental de esta media sea baja reside en el hecho del fuerte peso de los desplazamientos para llevar o recoger a los niños. En gran medida éstos son dirigidos al centro escolar, que en muchas ocasiones se encuentra cerca del domicilio familiar. De hecho estos desplazamientos, que suponen en este perfil un 37% de todos los realizados, cuentan con una distancia media de 1,8 km, valor que incide en la bajada de la media general de las distancias recorridas en cada desplazamiento por las personas de este perfil. La distancia media total recorrida es también baja, 13 km en total. Por otro lado, el tiempo medio para cada desplazamiento es de 18 minutos, de los más bajos de todos los perfiles, aunque el tiempo total invertido a diario para desplazarse está en una media que supera la hora, 67 minutos.

Los modos de transporte utilizados quedan muy igualados entre ir a pie y el coche como conductor, aunque teniendo más peso el primero de estos modos de transportes, 43% frente al 39%. Estos datos continúan en la línea de lo comentado en el apartado dedicado al perfil 5 donde se explica la tendencia en la menor utilización del coche privado y mayor número de desplazamientos realizados a pie, pero claramente matizado en este caso por la existencia de las cargas familiares, que conlleva mayor utilización del coche como conductor. La presencia del transporte público es también muy reducida.



Perfil 6. Región urbana de Málaga. Mujer de 30 a 40 años. Cuatro desplazamientos. Motivos: llevar o traer a los niños - visitar a familiares o amigos. Modo de transporte: a pie

Perfil 7. Estudiantes

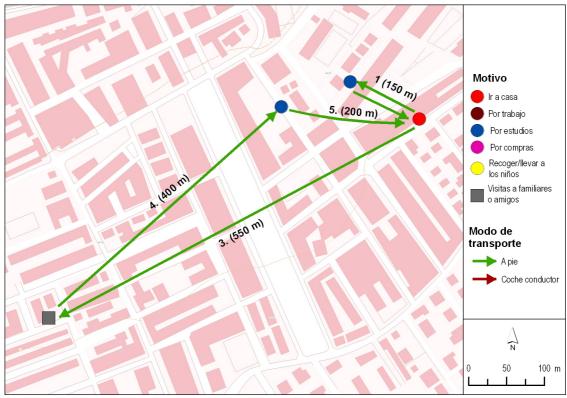
- Hombre o mujer
- Edad media de 20 años
- Una media de 3,2 desplazamientos diarios
- Motivos principales de los desplazamientos: ir al lugar de estudios, ocio, visitar a familiares o amigos
- Modo de transporte habitual: a pie/bicicleta, coche acompañante, coche conductor y transporte público

Este es un perfil en gran medida condicionado por la edad de las personas que pertenecen a este grupo socioeconómico, entre los 16 años, límite mínimo para ser persona informante en esta encuesta sobre movilidad en las regiones urbanas de Andalucía, y los algo más de 20 años a los que generalmente se finaliza la formación reglada y se abandona la condición de estudiante, al pasar a formar parte de la población activa, como empleado o como demandante de empleo.

Casi el 10% de la población objeto de este estudio, 400 mil personas, pertenecen al perfil de estudiante y realizan un total de 1,28 millones de desplazamientos. Es un perfil muy definido y las actividades cotidianas de estas personas están muy delimitadas por la propias características de su situación socioeconómica. Se entiende que una persona es estudiante cuando su labor principal está dedicada a esta actividad, aunque pueda realizar otras tareas. Así, en los dos perfiles anteriores, los de los desempleados, los desplazamientos motivados por llegar al centro de trabajo son inexistentes, mientras que aquí sí existe presencia de esos traslados, aunque en un número muy reducido, que apenas supera el 1%.

En el caso inverso los desplazamientos por motivos de estudio en los perfiles que van del 1 al 6, población activa empleada o desempleada, son muy escasos, menos del 2%, excepción hecha del perfil de las personas desempleadas sin carga familiar, donde estos desplazamientos suben a unos porcentajes cercanos al 7%.

Al centrar el análisis en las actividades realizados por los estudiantes hay que aclarar que por su edad cursan las enseñanzas postobligatorias, es decir enseñanza secundaria de segunda etapa, bachillerato y enseñanzas profesionales, así como las enseñanzas postsecundarias no superiores y los estudios superiores. Estas enseñanzas se caracterizan por horarios lectivos menos rígidos que los de las enseñanzas obligatorias, lo que en algunos casos pueda condicionar las actividades cotidianas y por lo tanto los desplazamientos derivados de éstas, ya que este tipo de estudiantes no están obligados, por el horario de clase, a asistir a su lugar de estudios todos los días laborables. Hay que tener en cuenta también que las entrevistas de la encuesta se realizaron en un período que va desde mediados del mes de septiembre hasta finales del de noviembre, por lo que algunas semanas de entrevistas coinciden con período no lectivo y con el inicio del curso académico, lo que ha incidido en cierta medida en los datos de la encuesta, ya que en estos casos la rutina diaria tardó unas cuantas semanas en normalizarse y verse reflejada en los datos recogidos.

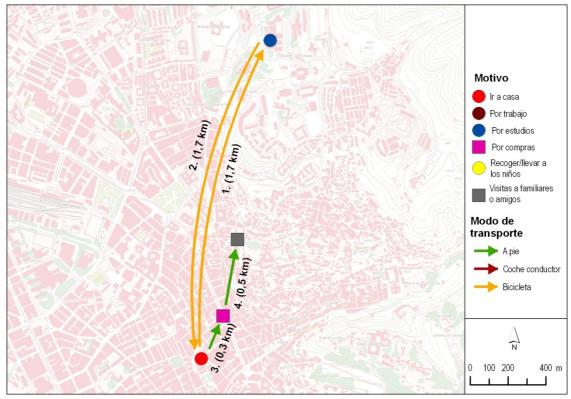


Perfil 7. Región urbana de Almería. Mujer menor de 20 años. Cinco desplazamientos. Motivos: Estudios - visitar a familiares o amigos. Modo de transporte: a pie

En líneas generales los desplazamientos que realizan los estudiantes se centran en tres motivos esencialmente. El primero de ellos es el de ir al lugar de estudios, actividad que realiza a diario el 65% de las personas pertenecientes a este grupo, con 280 mil desplazamientos diarios, 37% de los desplazamientos totales, seguido de las actividades de ocio, casi un 40% de la población, con un 24% de los desplazamientos y las visitas a familiares o amigos. Esta última actividad la realizan cotidianamente el 20% de los estudiantes.

Las personas de este grupo socioeconómico realizan una media de desplazamientos diarios, el valor más alto de todos los perfiles que no cuentan con cargas familiares. Es un grupo que en general no tiene unas obligaciones muy marcadas de desplazarse, como ocurre habitualmente con las personas que deben acudir a su lugar de trabajo o que tienen cargas familiares. Es un perfil con ciertas obligaciones relacionadas con la movilidad, pero con una amplia flexibilidad. Pero sí son personas que poseen una tendencia clara a moverse, a realizar desplazamientos, debido a las propias peculiaridades del perfil y de sus actividades formativas, así como de la casi inexistencia de obligaciones de carácter familiar.

Un aspecto que es importante reseñar es el hecho de que éste es el perfil donde se aprecian menores diferencias en el comportamiento por sexos, siendo muy similar la presencia de hombres y mujeres en los motivos por los que se desplazan unos y otros. Se observan sólo ciertas diferencias en una mayor presencia de hombres en desplazamientos por motivo de ocio que en el caso de las mujeres, pero mínima.



Perfil 7. Región urbana de Granada. Hombre de 20 a 30 años. Cuatro desplazamientos. Motivos: Estudios - realizar compras – visitar a familiares o amigos. Modo de transporte: bicicleta privada – a pie

En cuanto a los modos de transporte que utilizan las personas que pertenecen a este perfil, es interesante destacar que este es el grupo más heterogéneo en cuanto a los modos utilizados. Destaca el traslado a pie o en bicicleta, con el 44% de los desplazamientos, seguido del coche como acompañante, o el coche como conductor. En estos dos últimos casos se observa una fuerte cultura de compartir vehículo, bien para acudir al lugar de estudios, bien para sus actividades de ocio. Uno de los miembros del grupo dispone de vehículo privado y los otros, que no disponen de éstos, aprovechan los desplazamientos de aquéllos. Destaca también que este colectivo es el de las personas que más utilizan proporcionalmente el transporte público, con un valor que supera el 15%. Todos estos aspectos característicos de los estudiantes, relación a los modos de transporte fundamentalmente de que es un colectivo con una edad corta, y escasos ingresos económicos, donde es habitual que haya casos de personas que aún no tienen permiso de conducción o no disponen de vehículo privado. A esto se une, en el caso de los más jóvenes, el que sea habitual residir cerca de lugar de estudios, ya que es frecuente que la enseñanza secundaria se realice en centros públicos o concertados cercanos al domicilio familiar, lo que facilita los traslados a pie.

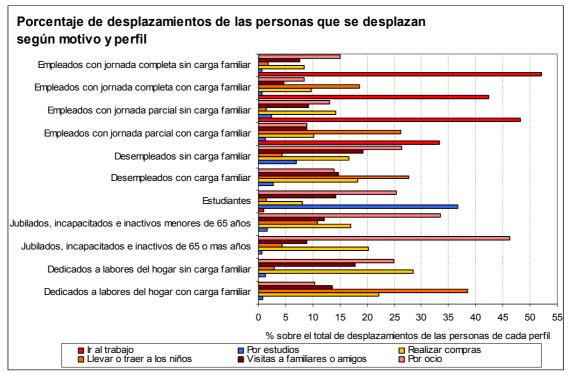


Gráfico 7

La distancia media de cada uno de los desplazamientos es de 5 km, y la distancia media total que recorren a diario es de 16 km. En ambos casos éstos son de los valores más altos de entre todos los perfiles que se analizan en este estudio, si se excluyen los de los empleados a tiempo completo, de los que ya se ha comentado el motivo de que sus desplazamientos tengan unos recorridos tan altos. Hay que tener

en cuenta que en líneas generales en este perfil se puede hablar fundamentalmente de dos grupos. El primero es el de estudiantes no universitarios, que acuden diariamente a un instituto, que en un porcentaje importante de casos, como ya se ha comentado, se encuentra cerca de la vivienda habitual. En estos casos la media de las distancias recorridas desciende. El segundo grupo es el de los estudiantes universitarios. Éstos cursan estudios muy especializados y tienen que acudir a sus correspondiente centros de formación, que se localizan en lugares muy concretos de las ciudades principales, no siempre cerca del lugar de residencia habitual del estudiante, y en un número importante de casos en municipios diferentes. Aparte de esto, el de estudiantes es un perfil de personas en gran medida acostumbradas a recorrer distancias largas para realizar el resto de sus desplazamientos habituales, ocio y visitar a familiares o amigos.

En relación al tiempo invertido en la realización de los desplazamientos, los estudiantes invierten habitualmente unos 22 minutos de media en cada uno de ellos, un valor muy similar al que aparece para cada uno de los perfiles analizados, aunque es interesante destacar los casi 72 minutos que invierten estas personas en la suma total de desplazamientos que como media realizan a diario. Éste es un valor muy alto, que es sólo superado por las personas que pertenecen a los perfiles de personas empleadas con jornada completa.

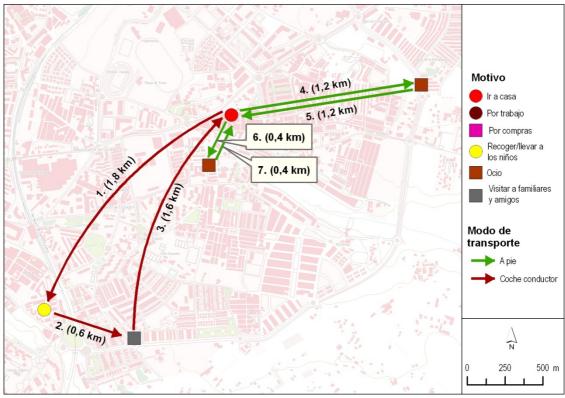
Perfil 8. Jubilados, incapacitados e inactivos menores de 65 años

- Hombre
- Edad media de 53 años
- Con una media de 3,1 desplazamientos diarios
- Motivos principales de los desplazamientos: ocio, realizar compras, temas médicos, visitas a familiares o amigos
- Modos de transporte habitual: a pie, coche como conductor

En este perfil se han incluido a las personas jubiladas, pre-jubiladas, retiradas del negocio, incapacitadas permanentes o personas inactivas por otros motivos, que todavía no han cumplido los 65 años. Se han separado estas personas, jubilados e inactivos, que no son estudiantes o personas dedicadas a las labores del hogar, en dos grupos de edad, porque aunque la mayoría de estas personas son mayores de 65 años, por la propia dinámica del mercado laboral, se considera interesante analizar los diferentes comportamientos, fundamentalmente en las personas que son inactivas, pero en edades no altas.

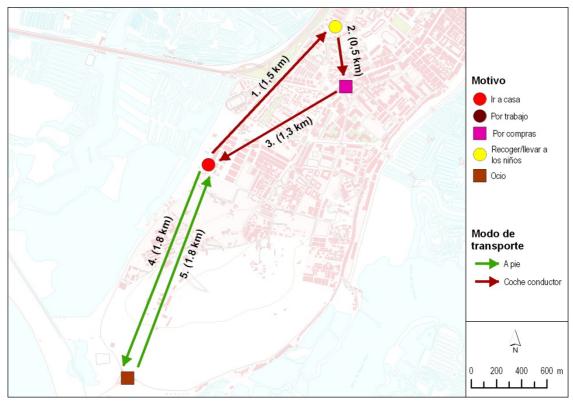
Este es un grupo formado por 257 mil personas, 6,7% de la población objeto de este estudio, que realizan 783 mil desplazamientos cada día laborable. Es un perfil eminentemente masculino, ya que está formado por un 61% de hombres y un 39% de mujeres. La edad media es de 53 años. Es conveniente comentar que por la propia definición del perfil, para el cálculo de esta media no aparece ninguna persona mayor de 65 años.

Las actividades que realizan las personas que se incluyen en este grupo se centra fundamentalmente en unos cuantos grupos en relación a los motivos por los que realizan desplazamientos y hay dos que destacan sobre los demás y suponen la mitad de los que realizan dentro de sus actividades cotidianas. Así el motivo principal está relacionado con las actividades de ocio. El 42% de la población perteneciente a este perfil se desplaza por este motivo, actividad mucho más masculina que femenina, ya que esto supone el 50% de los hombres frente al 27% de las mujeres. El 34% de los desplazamientos realizados por las personas de este grupo tienen como motivo el ocio. El segundo motivo es el de realizar compras, que es un tipo de desplazamiento realizado por el 24% de las personas de este grupo socioeconómico y supone el 17% de los desplazamientos realizados por las personas de este perfil, desplazamientos que realizan con más frecuencia las mujeres que los hombres. En un segundo nivel los motivos por los que se desplazan las personas de este perfil están, por este orden, las visitas a familiares y amigos, temas médicos, que aparece por primera vez como motivo relevante, y llevar o traer a los niños. Estos tres últimos motivos tienen una presencia, cada uno de ellos, de entre un 10 y un 13% de los desplazamientos realizados por las personas del perfil 8, jubilados, incapacitados e inactivos menores de 65 años, y lo realizan entre un 12 y un 20% de las personas de este perfil.



Perfil 8. Región urbana Bahía de Cádiz-Jerez. Hombre de 60 a 70 años. Siete desplazamientos. Motivos: llevar o traer a los niños - visitar a familiares o amigos - ocio. Modo de transporte: coche conductor - a pie

El número de desplazamientos medio diarios es de 3,1. Empiezan a partir de ahora los perfiles socioeconómicos donde la movilidad es, en algunos aspectos, algo menor que en los casos vistos anteriormente. En el perfil 8 la distancia media recorrida en cada desplazamiento es de 4,5 km, y la distancia media total recorrida en un día es de 16 km. Ambas cifras están en una línea muy similar a los visto en otros perfiles anteriores, excepción hecha de los empleados con jornada completa. Las diferencias existentes entre ambos sexos son inapreciables en este caso.



Perfil 8. Región urbana Bahía de Cádiz-Jerez. Hombre de 60 a 70 años. Cinco desplazamientos. Motivos: llevar o traer a los niños - realizar compras - ocio. Modo de transporte: coche conductor - a pie

El modo de transporte principal es el traslado a pie o en bicicleta, con el 45% de todos los desplazamientos realizados por las personas pertenecientes a este perfil socioeconómico. Es interesante destacar que aquí aparecen una serie de desplazamientos donde el hecho de desplazarse es la actividad que se está realizando. No se realiza un traslado para acudir a un lugar por algún motivo, es decir, para realizar alguna actividad en ese lugar de destino, sino que el motivo es el propio desplazamiento, el paseo, y en algunos casos, en núcleos urbanos no muy grandes, existen espacios, planificados o generados de forma espontánea, que son utilizados frecuentemente por estas personas para realizar esta actividad. Es lo que en determinada literatura es conocida como la "ruta del colesterol". Independientemente de lo comentado, éste es un grupo donde todavía es relativamente frecuente la utilización como modo de transporte del coche como conductor, ya que es utilizado por el 35% de las personas de este perfil. Son personas que disponen de permiso de conducción y de vehículo privado y aún no han empezado a renunciar a conducir por cuestiones derivadas de la edad. El resto de los modos de transporte no son significativos.

Perfil 9. Jubilados, incapacitados e inactivos mayores de 65 años

- Hombre
- Edad media de 75 años
- Con una media de 2,6 desplazamientos diarios
- Motivos principales de los desplazamientos: ocio, realizar compras
- Modos de transporte habitual: a pie

Este es un perfil formado por 450 mil personas, el 11% de la población total objeto de este estudio. Estas personas realizan a diario un total de algo más de un millón cien mil desplazamientos, lo que hace que la media de desplazamientos realizados por cada persona sea de 2,6, de las cifras más bajas de todos los perfiles socioeconómicos establecidos en este estudio. Es un perfil con una fuerte presencia masculina, el 65% de estas personas son hombres, lo que hace que el comportamiento general de este perfil posea una serie de características que lo definen en esta línea. El fuerte peso masculino de este perfil contrasta con el hecho de que se está hablando de un grupo de edad, por encima de los 65 años, con mayor presencia de mujeres que de hombres en la globalidad de la población.



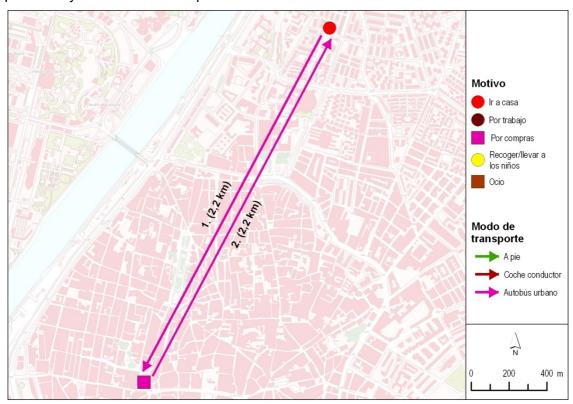
Perfil 9. Región urbana de Granada. Hombre mayor de 80 años. Dos desplazamientos. Motivo: ocio. Modo de transporte: a pie

Son personas actualmente inactivas, pero que en la casi totalidad de los casos han sido, tiempo atrás, miembros de la población activa, pero que precisamente por la edad que poseen proviene de épocas en las que la población activa era principalmente masculina. Las mujeres de este grupo de edad han sido en un número importante amas de casa, no activas desde el punto de vista de la estadística laboral, y continúan

siendo amas de casa actualmente, por lo que no se encuadran en este perfil y sí en alguno de los perfiles de personas dedicadas a las labores del hogar.

Las personas de este perfil cuentan con dos características fundamentales, que las definen, son inactivos desde el punto de vista laboral y cuentan con una edad elevada, 75 años de media. Esto último condiciona en gran medida las cuestiones relativas a la movilidad, limitándolas. No suelen tener cargas familiares y en algunos casos son ellas las personas dependientes y por lo tanto son la carga para algunos de los miembros de su familia.

Los motivos por los que se desplazan se restringe a una serie de actividades muy concretas, entre las que destacan el ocio. El 52% de las personas de este perfil realizan desplazamientos de este tipo, lo que supone el 46% de todos los que realizan estas personas. El segundo motivo es el de realizar compras, con el 25% de las personas y el 20% de los desplazamientos.



Perfil 9. Región urbana de Sevilla. Hombre de 70 a 80 años. Dos desplazamientos. Motivo: compras. Modo de transporte: autobús urbano

Son en general desplazamientos muy cortos y casi siempre realizados a pie. En el caso del ocio gran parte de estos desplazamientos son similares a los realizados por las personas del perfil anterior, donde el desplazamiento, el paseo, es la actividad en si. Existe en este caso también un gran peso de las actividades de paseo, de ruta del colesterol. Del resto de los motivos por los que se desplazan estas personas son destacables los relacionados con temas médicos y los de visita a familiares o amigos, aunque con un peso porcentual sensiblemente inferior a los dos motivos primeros.

Las distancias recorridas, como se ha comentado anteriormente, son cortas y no llegan a los cuatro kilómetros de media los recorridos en cada uno de los desplazamientos realizados, pero sobre todo es interesante destacar que la suma total de desplazamientos no llega a los diez kilómetros recorridos en un día, las más baja de todos los perfiles socioeconómicos de este estudio.

Los modos de transporte utilizados son fundamentalmente el traslado a pie, utilizado en el 67% de todos los desplazamientos, el más alto de todos los perfiles, y una pequeña utilización del coche como conductor con el 15% de los casos. Son personas mayores que no tienen permiso de conducción, este dato es más frecuente que en edades más jóvenes, no tienen vehículo privado a su disposición o bien cada vez conducen menos debido a causas derivadas de la edad.

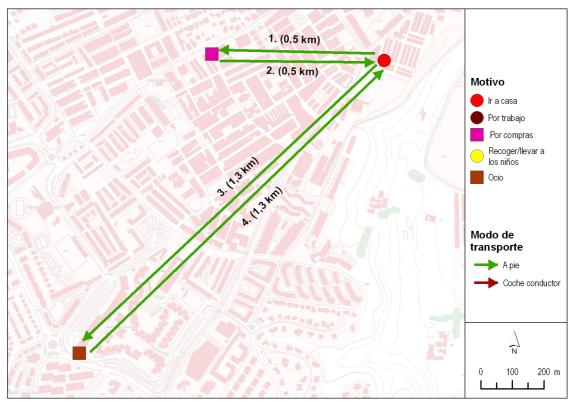
Perfil 10. Labores del hogar sin carga familiar

- Mujer
- Edad media de 63 años
- Con una media de 2,5 desplazamientos diarios
- Motivos principales de los desplazamientos: realizar compras, ocio, visitas a familiares o amigos, temas médicos
- Modos de transporte habitual: a pie, coche como acompañante

La dedicación a las labores del hogar es un papel asignado tradicionalmente a la mujer dentro de un matrimonio convencional compuesto por marido, mujer e hijos. Esta persona tiene como ocupación principal el trabajo en el hogar con los quehaceres cotidianos, tales como el cuidado de los hijos, la limpieza de la casa, la compra, la cocina, y otras tareas similares. Es un trabajo que no conlleva contraprestación salarial y estas personas no forman parte de la población activa. Son inactivos desde el punto de vista de las estadísticas del mercado de trabajo.

Hasta bien entrada la segunda mitad del siglo XX, el papel fundamental que se le asignaba a la mujer, sobre todo después de contraer matrimonio, era el de la dedicación a las labores del hogar. El hombre quedaba excluido de estas tareas. Los cambios sociológicos que en gran parte de las sociedades occidentales se han ido produciendo en el último tercio del siglo XX y en los inicios del XXI, han conllevado una paulatina incorporación de la mujer al mercado laboral, por lo que disminuye porcentualmente el número de personas dedicadas en exclusividad a las tareas domésticas.

Este rol se ha ido modificando, pero no desaparece totalmente y actualmente significa un 12,5% de la población total. Teniendo en cuenta que es un perfil casi exclusivamente femenino, es significativo destacar que más del 20% de las mujeres mayores de 16 años y residentes en las regiones urbanas de Andalucía están dentro de esta clasificación.



Perfil 10. Región urbana de Sevilla. Mujer de 70 a 80 años. Cuatro desplazamientos. Motivos: realizar compras ocio. Modo de transporte: a pie

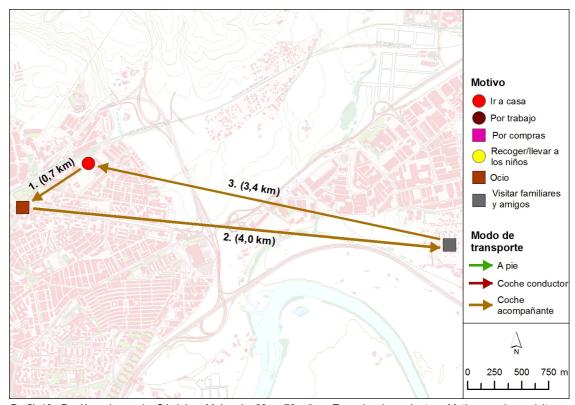
Una parte de esta población pertenece a personas mayores herederas de esta tradición del reparto de papeles entre hombres y mujeres, aunque otra parte pertenece a mujeres más jóvenes, que han optado por esta actividad por razones diversas, que en muchos casos están relacionadas con la salida temporal del mercado de trabajo durante los años de crianza de los hijos. Estos aspectos coinciden con lo que ya se comentó en el apartado de análisis del perfil 4, donde se apreciaba el mayor porcentaje de mujeres con empleos a tiempo parcial, relacionado con la conciliación de la vida laboral y familiar.

La distinción entre personas con o sin cargas familiares se lleva a cabo porque en estos casos las actividades cotidianas sufren ciertos cambios e influye por tanto en las pautas de movilidad. Las personas dedicadas a las labores del hogar sin cargas familiares responden fundamentalmente a mujeres con edades medias por encima de los 60 años, que en gran medida sí tuvieron esas cargas en el pasado y que éstas han ido desapareciendo al ir creciendo los hijos. Puede que éstos sigan viviendo en el hogar familiar, pero ya no son dependientes, desde el punto de vista de la movilidad. La no incorporación a la población activa y su continuación con las labores del hogar puede tener causas diversas, que son difíciles de delimitar en este estudio.

En el perfil 10, personas dedicadas a las labores del hogar sin carga familiar, se contabilizan un total de 247 mil personas⁶, que realizan 628 mil desplazamientos

⁶ La condición de persona dedicada a las labores del hogar forma parte de una actividad autopercibida. No hay un registro administrativo que recoja el número de personas que pertenece a esta condición y es la persona

diarios, lo que supone una media de 2,5 desplazamientos por persona y día. Ésta es la media de desplazamientos más baja de todos los grupos socioeconómicos analizados en este estudio. Es un perfil exclusivamente femenino, puesto que no hay ningún hombre que en la encuesta declare que su situación en relación a la actividad laboral sea la de dedicarse a las labores del hogar y la media de edad es alta, 63 años, derivado de lo que ya se ha comentado en el párrafo anterior.



Perfil 10. Región urbana de Córdoba. Mujer de 60 a 70 años. Tres desplazamientos. Motivos: ocio - visitar a familiares o amigos. Modo de transporte: coche acompañante

Las desplazamientos de estas personas poseen una cierta heterogeneidad y se centran fundamentalmente en las actividades relacionadas con las compras, visitas a familiares o amigos y temas médicos.

Las compras es una actividad muy relacionadas con las labores del hogar y, ya que estas personas realizan su actividad principal en su lugar de residencia, y por lo tanto no tienen, en general, una obligación inexcusable de desplazarse, se puede considerar que éste sea el motivo principal por el que las personas de este perfil se desplazan por una actividad relacionada directamente con su ocupación. El 38% de las personas de este grupo socioeconómico se desplazan a diario para realizar compras, lo que supone el 29% de todos sus desplazamientos. El segundo motivo, el ocio, afecta al 30% de estas personas y supone el 25% de los desplazamientos. Estos datos, relativamente altos, son propios de personas como las de este perfil, que no tienen cargas familiares ni tampoco unas obligaciones regladas relacionadas con la actividad laboral.

encuestada la que se clasifica dentro de este sector

El tercer motivo por el que se desplazan las personas de este perfil es el de visitas a familiares o amigos. El 23% de estas personas se desplaza por este motivo, lo que significa la realización del 18% de los desplazamientos. Este tipo de actividad tiene en ciertos aspectos, fundamentalmente en las visitas a familiares, una fuerte componente femenina, ya que en las mujeres hay una mayor tendencia a estar pendiente de las relaciones familiares, actividad que en algunas ocasiones conlleva la realización de desplazamientos.

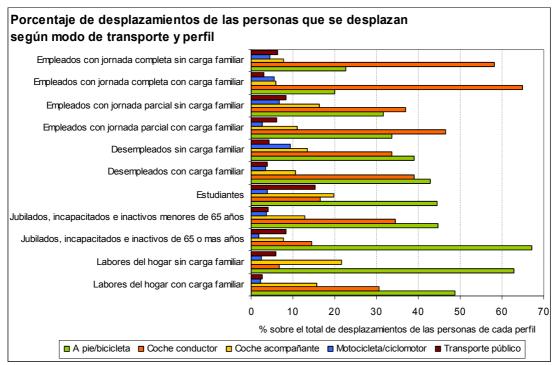


Gráfico 8

Otro motivo de peso para realizar desplazamientos por parte de las personas dedicadas a labores del hogar sin cargas familiares es el de actividades relacionadas con temas médicos. El 18% de las personas encuadradas en este perfil realiza a diario algún desplazamiento por motivos de este tipo, aspecto que está relacionado con la edad media de los componentes de este perfil, que es alta.

En cuanto a las distancias recorridas, las personas dedicadas a las labores del hogar sin cargas familiares realizan en general desplazamientos cortos, que no llegan a los 4 kilómetros de media y suman un total de 9,9 km de media en los recorridos que realizan a diario. Esta última cifra es la más baja de todas las obtenidas en este estudio, y similar a la de jubilados e inactivos mayores de 65 años. Estos datos denotan que la edad influye de una forma acusada en los comportamientos de la población, haciendo disminuir el número de desplazamientos medios y, sobre todo, las distancias que se recorren.

Los modos de transportes utilizados establecen también unas pautas muy definidas para las personas de este perfil. El hecho de ser prioritariamente mujer y mayor condiciona la forma de moverse. Casi el 63% de los desplazamientos se realizan a pie. Está el caso de los desplazamientos para realizar compras, normalmente relacionadas con la actividad doméstica cotidiana y que suelen hacerse en comercios cercanos al lugar de residencia, lo que permite que puedan realizarse habitualmente a pie. En los desplazamientos con motivo ocio, como se ha comentado en algún apartado anterior, en muchos casos el propio desplazamiento es la actividad de ocio. Son los paseos del colesterol.

El segundo modo de transporte, y también destacable, es el de coche como acompañante, que se utiliza en casi el 22% de los desplazamientos. Es el porcentaje más alto de utilización de este modo de transporte en todos los perfiles analizados. El tipo de persona que pertenece a este grupo socioeconómico es el de una mujer que en general posee unos datos muy bajos de tenencia del permiso de conducción, por cuestiones relacionadas con el rol que jugaba la mujer algunas décadas atrás, lo que evidentemente condiciona la forma de desplazarse. En este sentido es interesante destacar que los desplazamientos realizados en coche como conductor no llegan al 7%, muy por debajo con respecto a los resultados que hacen referencia a los otros grupos socioeconómicos analizados en el presente estudio.

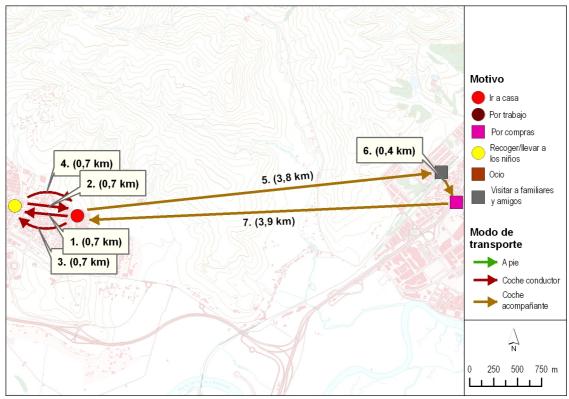
Perfil 11. Labores del hogar con carga familiar

- Mujer
- Edad media de 47 años
- Con una media de 3,8 desplazamientos
- Motivos principales de los desplazamientos: recoger o llevar a los niños, realizar compras, visitar a familiares o amigos y ocio
- Modo de desplazamiento habitual: a pie; coche como conductor, coche como acompañante

Dentro de este perfil se encuentran casi 160 mil personas, que realizan algo más de 600 mil desplazamientos cada día, es decir 3,8 desplazamientos diarios como media. Es uno de los grupos menos numerosos de todos los analizados, ya que supone sólo el 3,8% de la población total, mayores de 16 años residentes en regiones urbanas de Andalucía. Está formado casi exclusivamente por mujeres, como el perfil anterior, aunque la edad media es sensiblemente inferior, alrededor de los 47 años. Se comenta también en ese apartado que estas personas han optado por esta actividad durante los años de crianza de los hijos, aunque en otros casos es una opción que se toma por la permanencia del rol tradicional de la mujer en la sociedad.

Con respecto a los motivos por los que se desplazan estas personas existe también una amplia heterogeneidad, aunque marcada de una forma muy clara por una serie de motivos relacionados con las características propias del perfil que se ha definido. Así, gran parte de las cargas familiares pertenecen a hijos pequeños, que son dependientes desde el punto de vista de la movilidad. De esta forma destaca que el 45% de las personas de este perfil realizan desplazamientos relacionados con llevar o traer a los niños, lo que supone casi el 39% de los desplazamientos que se realizan.

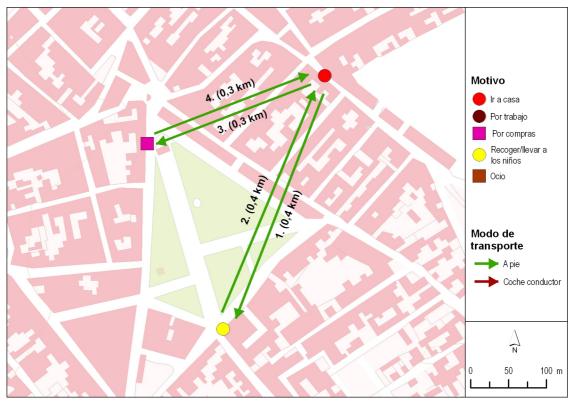
Aparte de lo comentado, el resto de los desplazamientos tiene un comportamiento muy parecido al de las personas del perfil anterior, salvo que disminuyen los motivados por actividades de ocio, que en este caso afecta a un porcentaje de personas que no alcanza el 20% de la población, sólo el 10% de los desplazamientos. Sin embargo tienen el mismo peso los desplazamientos realizados por compras, que lo llevan a cabo a diario algo más del 24% de las personas de este grupo, con el 22% de los desplazamientos. También son similares los desplazamientos para visitar a familiares o amigos, ya que alrededor del 24% de las personas dedicadas a labores del hogar con cargas familiares realiza desplazamientos por motivos de este tipo.



Perfil 11. Región urbana del Campo de Gibraltar. Mujer de 30 a 40 años. Siete desplazamientos. Motivos: llevar o traer a los niños - visitar a familiares o amigos - realizar compras. Modo de transporte: coche conductor - coche acompañante

Las distancias recorridas por estas personas definen un tipo de desplazamiento en general corto, de algo más de tres kilómetros como media para cada uno de los desplazamientos. Esto viene motivado en gran medida por el hecho de que el 60% de los desplazamientos que se realizan dentro de este perfil son para llevar o traer a los niños y para realizar compras. En general los primeros tienen como destino el centro escolar, que frecuentemente se encuentra cerca del lugar de residencia, lo que conlleva recorrer distancias cortas. El segundo de los motivos, el de las compras, está normalmente relacionado, como en el perfil anterior, con la actividad doméstica cotidiana y se realiza habitualmente en comercios que se encuentran también cercanos al lugar de residencia.

Haciendo referencia a la distancia media total recorrida a diario por las personas de este grupo la cifra asciende a algo más de 12 kilómetros. Ésta es de la más bajas de todas las analizadas, pero sensiblemente superior a la del grupo anterior, sin cargas familiares, ya que se pasa de 9,9 a 12,2 km. Hay que señalar que en este sentido el grupo de personas dedicadas a labores del hogar con cargas familiares se caracteriza por realizar trayectos cortos, pero en un número elevado de trayectos como media diaria.



Perfil 11. Región urbana de Huelva. Mujer de 40 a 50 años. Cuatro desplazamientos. Motivos: llevar o traer a los niños - realizar compras. Modo de transporte: a pie

Los modos de transporte habitual son fundamentalmente el traslado a pie y el coche privado. El primero es utilizado en el 49% de los desplazamientos, debido en gran medida a lo comentado en algún párrafo anterior en relación a la cercanía de los lugares de destino. El segundo es utilizado en el 46% de los casos, 30,7% como conductor y 15,6% como acompañante, que no es, proporcionalmente hablando, muy alto en el primer caso y sí lo es en el segundo. Esto es debido al fuerte componente femenino de las personas que pertenecen a este grupo socioeconómico. En los datos generales, derivados de la encuesta de movilidad cotidiana, se observa que la mujer suele disponer de permiso de conducción en menor medida que los hombres. Tendencia que se repite en la disponibilidad de coche privado, que es también menor en la mujer con respecto al hombre. Por otro lado, es también característico de las mujeres la mayor utilización del modo de transporte privado, coche o motocicleta, como acompañante en mayor medida que como conductora.

De todos modos, las diferencias de las personas de este perfil con respecto a las del grupo anterior se centran fundamentalmente en una mayor utilización del coche como conductor, motivado fundamentalmente por las diferencias de edad. La mayor presencia de mujeres más jóvenes conlleva un mayor número de personas con permiso de conducción y mayor disponibilidad de vehículo privado. Las cargas familiares, como ya se ha ido viendo en casos anteriores dentro de este estudio, conlleva una mayor utilización del transporte privado motorizado.

4. Conclusiones

El estudio desarrollado en este trabajo realiza un análisis exhaustivo del comportamiento de la población en relación a sus actividades de movilidad en función de una serie de variables de carácter socioeconómico.

La población, dependiendo de la situación en la que se encuentra, sigue pautas de comportamiento con una cierta homogeneidad. La pertenencia a cada uno de estos grupos socioeconómicos condiciona, como ya se ha comentado, las actividades cotidianas que realizan, destacando unas y descartando otras. Estas actividades inciden en las pautas de movilidad de las personas que las realizan y gran parte de estas tareas obligan a las personas a desplazarse desde un punto hasta otro para poder llevarlas a cabo.

A grandes rasgos, los aspectos que inciden de una forma más determinante en las pautas de movilidad son la situación en relación a la actividad laboral o profesional. Ser activos o inactivos condiciona de una forma muy clara las actividades cotidianas. Dentro de cada uno de estos dos grandes grupos se distinguen otros que también van a condicionar, matizándolos, los patrones de actividad y por tanto también los de movilidad.

Así, dentro de los activos, la primera clasificación que se realiza es entre empleados y desempleados. De tal forma que los primeros ocupan una parte muy importante de su jornada permanenciendo en el lugar de trabajo y lo habitual es que tengan que realizar al menos un desplazamiento diario hacia ese lugar. Estos aspectos se verán matizados fundamentalmente por la duración de la jornada laboral, a tiempo completo o parcial. El segundo gran grupo dentro de los activos es el de los desempleados, que al no tener obligaciones de asistencia al lugar de trabajo habitualmente realizan otro tipo de actividades y de desplazamientos.

Entre las personas inactivas las tareas cotidianas suelen tener un carácter más variado y están condicionadas fundamentalmente por el tipo de situación de inactividad en la que se encuentran: estudiantes, jubilados, incapacitados o personas dedicadas a las labores del hogar.

Todos estos aspectos comentados en los párrafos anteriores quedan matizados de una forma muy clara por la existencia o no de cargas familiares o bien en algunos casos por el grupo de edad al que pertenecen. El primer aspecto incide de una forma

muy clara en las pautas de movilidad, haciendo aumentar el número de desplazamientos y la mayor utilización del transporte privado motorizado en detrimento del transporte público y de los desplazamientos a pie o en bicicleta.

En líneas generales se ha podido ir observando a lo largo de este estudio que las personas realizan un mayor número de desplazamientos sí se encuentran dentro de los grupos de personas con empleo y en los de las personas que cuentan con cargas familiares. Además se comprueba también que en el primero de los casos la distancia recorrida en cada uno de los desplazamientos es mayor que en el resto de los perfiles socioeconómicos.

Es importante destacar también los distintos roles que en general juegan dentro de la sociedad tanto los hombres como las mujeres. Se refleja fundamentalmente en la relación con la actividad laboral y profesional, así como con las cargas familiares. En el primer caso se habla de actividades más masculinas o más femeninas, en relación con el sector productivo en el que se encuadra la actividad ejercida, ya que existe una segregación por género, debido a la mayor presencia masculina en la industria y la construcción y una mayor presencia femenina en los servicios. También es interesante tener en cuenta el tipo de jornada, completa o parcial, más masculina la primera y más femenina la segunda. Todos estos aspectos, por motivos diversos, condicionan la movilidad.

Por otro lado, la existencia de cargas familiares es una situación que afecta más a las mujeres que a los hombres, ya que éstas asumen más tareas relacionadas con las gestiones domésticas y atención a las personas dependientes dentro del ámbito familiar. Es significativo observar los porcentajes de los motivos por los que se desplazan los hombres y las mujeres, ya que los primeros se desplazan más que las mujeres para ir al lugar de trabajo y por ocio, mientras que las mujeres se desplazan más que los hombres para llevar o traer a los niños, para realizar compras y para visitar a familiares o amigos.

Bibliografía

- BERICAT ALASTUEY, E. Sociología de la movilidad espacial: el sedentarismo nómada. Madrid: Centro de Estudios Sociológicos, 1994.
- FERIA TORIBIO, J.M., SUSINO ARBUCIAS, J. Movilidad por razón de trabajo en Andalucía. 2001. Sevilla: Instituto de Estadística de Andalucía, 2005.
- FERIA TORIBIO, J.M. Migraciones y movilidad residencial en Andalucía. 1991-2001. Sevilla: Instituto de Estadística de Andalucía, 2008.
 - Ministerio de Fomento: "Informe de resultados de la Encuesta Movilia 2006", 2006.
 - Disponible en web: http://www.fomento.gob.es/NR/rdonlyres/2D1D40A2-3417- 4C74-AF3FD22D3A161F96/110679/Movilia20062007.pdf
- OJEDA CASARES, S. Equidad Territorial en Andalucía. Sevilla: Instituto de Estadística de Andalucía, 2008.

Índice de figuras

- Tabla 1. Regiones urbanas en Andalucía
- Tabla 2. Síntesis de los datos de movilidad cotidiana según perfiles socioeconómicos
- Gráfico 1. Número de personas que se desplazan a diario según perfil y sexo
- Gráfico 2. Porcentaje de personas que se desplazan a diario por motivo y sexo
- Gráfico 3. Número de desplazamientos medios diarios según perfil
- Gráfico 4. Distancia media recorrida en cada desplazamiento según perfil
- Gráfico 5. Distancia media total por persona y día según perfil
- Gráfico 6. Porcentaje de personas que se desplazan según motivo y perfil
- Gráfico 7. Porcentaje de desplazamientos según motivo y perfil
- Gráfico 8. Porcentaje de desplazamientos según modo de transporte y perfil