

La Movilidad cotidiana
en las regiones urbanas de
Andalucía
La movilidad
según tipos de poblamiento

Documentos de trabajo

Iria Enrique Regueira

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.juntadeandalucia.es/institutodeestadisticaycartografia

La Movilidad cotidiana
en las regiones urbanas de
Andalucía
La movilidad
según tipos de poblamiento



Instituto de Estadística y Cartografía de Andalucía
CONSEJERÍA DE ECONOMÍA, INNOVACIÓN, CIENCIA Y EMPLEO

Índice

1. Introducción	3
1.a. Encuesta social 2011: Movilidad en las regiones	3
2. La Planificación Estadística y Cartográfica en 2011	9
2.a. Características generales de la población según tipo de poblamiento	9
2.b. Características temporales y espaciales de los desplazamientos en día laborable según tipo de poblamiento	17
2.c. Motivos de desplazamientos en día laborable según tipo de poblamiento	25
2.d. Modos de transporte principales según tipo de poblamiento	31
3. Usuarios habituales del transporte público	38
4. Conclusión	39
5. Anexo	40

1. Introducción

Uno de los factores que condicionan el comportamiento de la población, en lo que respecta a la movilidad cotidiana de la población, está relacionado con la estructura urbana del espacio en el que se reside. El tipo de poblamiento se agrupa básicamente en zonas urbanas compactas y dispersas. De estas, las primeras tienen en general una mayor accesibilidad a todos aquellos puntos de oferta de bienes y servicios, bien porque estos se encuentran a escasa distancia o bien porque la disponibilidad de medios de transporte es más variada y completa. Sin embargo, la población residente en áreas dispersas se encuentra ante una realidad muy diferente, y está condicionada en gran medida a realizar casi todos sus desplazamientos utilizando el medio de transporte privado. Es lógico pensar que cierta densidad de poblamiento tendrá asociada una determinada pauta de movilidad frecuente. Igual que las características socio-económicas como relación con la actividad, cargas familiares... crean ciertas necesidades (motivos) de desplazamientos y condicionan la elección de ciertos modos de transporte. Cabe esperar que los individuos que residen en poblamientos compactos presenten unas elecciones o patrones característicos en términos de movilidad distintos de aquellos individuos residentes en poblamientos dispersos. Por esta razón el tipo de poblamiento se considera una variable relevante en el análisis de la movilidad. Los datos recogidos en la encuesta social 2011 sobre Movilidad en las regiones urbanas de Andalucía permiten estudiar con información estadística actual este aspecto de la movilidad en las regiones urbanas de Andalucía.

1.a Encuesta social 2011: Movilidad en las regiones urbanas de Andalucía.

Objetivo

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 espacios de frecuentación cotidiana a los que se ha denominado regiones urbanas de Andalucía. Para ello proporciona información de los desplazamientos que se producen en distintos momentos (días laborables y fines de semana) y que están ligados a distintos ámbitos espaciales (desplazamientos dentro de las regiones urbanas, y fuera de la provincia de residencia).

Ámbito territorial de la encuesta¹

Las regiones urbanas de Andalucía

Para cumplir con los objetivos de la encuesta se ha delimitado el 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.

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

¹ Este punto desarrolla documentación e información técnica elaborada por Serafín Ojeda Casares

- 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 Andalucía² en los que se utilizó como fuente estadística el Censo de Población y Viviendas de 2001, en el que a partir de preguntas específicas se tiene información del municipio de residencia y del municipio de trabajo.
- Pertener 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.

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

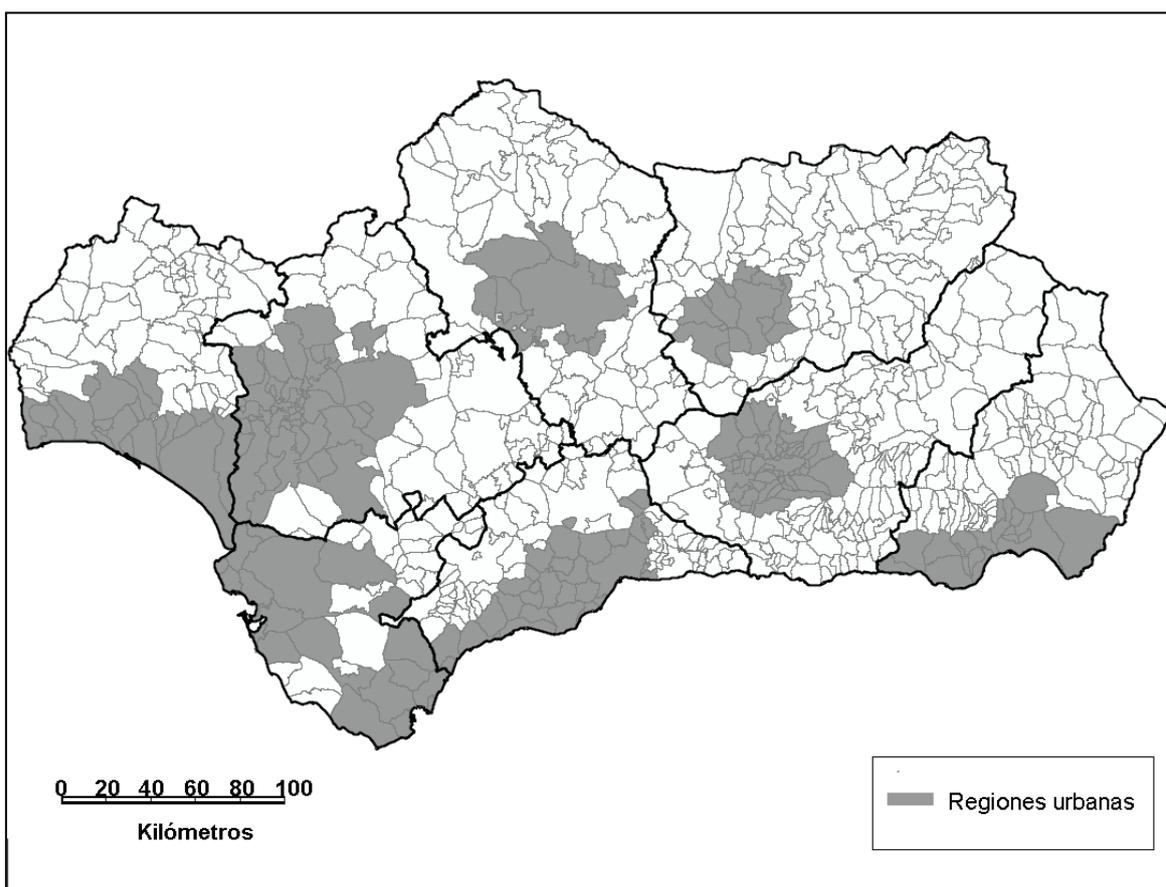
De este modo, el número de municipios y de habitantes que incluye cada región urbana se recoge en la siguiente tabla:

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

² Feria, J. M. y Susino, J. (2005): *Movilidad por razón de trabajo en Andalucía 2001*. Sevilla, Instituto de Estadística de Andalucía.

Regiones urbanas en la encuesta de movilidad cotidiana



Tipos de poblamiento

El territorio de las aglomeraciones urbanas de movilidad intensa de Andalucía se ha dividido, según sus características urbanas, en compacto o disperso, creándose posteriormente un estrato intermedio, que responde a un territorio ambiguo en el que es difícil delimitar la consideración territorial de los mismos.

Una de las novedades en el enfoque territorial de esta encuesta está relacionada con la definición de densidad de población en el territorio. Para su cálculo se ha tomado la población de cada una de las secciones censales en las que residen las personas informantes de la encuesta y se ha puesto en relación con su superficie de uso eminentemente residencial.

La delimitación de los distintos espacios parte del concepto de densidad de población, en el que se ponen en relación el número de persona que habitan un espacio con la superficie, expresada en kilómetros cuadrados, que ocupa ese espacio.

La sección censal es la menor unidad territorial para la que se puede disponer de información sobre número de habitantes y superficie. Para las secciones censales se dispone de información estadística oficial y de ámbito nacional. Es una unidad territorial que se establece y delimita con criterios operativos para la realización de trabajos de campo en operaciones estadísticas, en concreto el censo electoral, y que se define fundamentalmente por criterios de volumen de electores. El tamaño medio de una sección ronda los 1.500 electores y no suele sobrepasar los 3.500. Así cuando, debido al crecimiento urbano, el tamaño demográfico de una de estas unidades territoriales es alto se divide modificándose su delimitación territorial. Por tanto la unidad de análisis "sección censal" no garantiza ninguna homogeneidad en cuanto a características socioeconómicas o demográficas de los individuos que la conforman, ni

uniformidad alguna en lo referente a la urbanización o conformación del territorio que cubra esta sección.

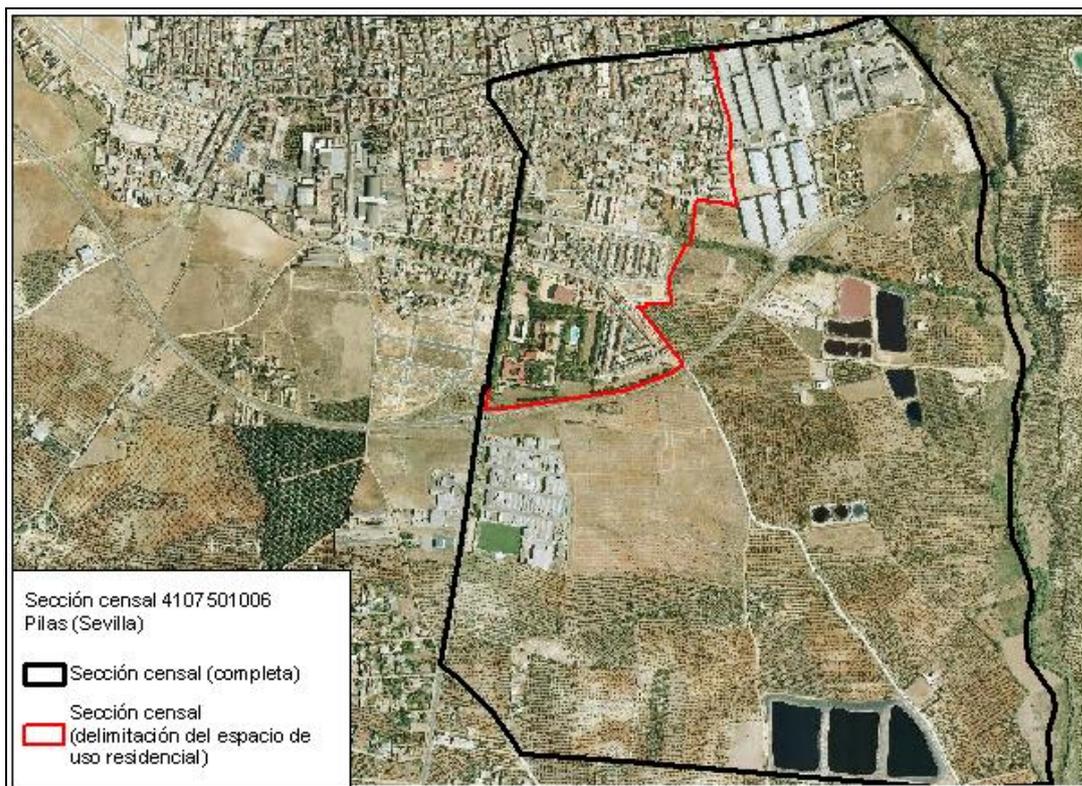
Por lo tanto previamente a los trabajos de campo, con el ánimo de ajustar al máximo posible la idea de densidad de población a la ocupación del territorio, se realizó un trabajo de delimitación de las secciones censales periféricas que en gran medida son muy extensas, estando habitadas en realidad sólo una parte de éstas. Para estas secciones se ha interpretado cuál es el espacio urbano de uso eminentemente residencial, considerando como tales también a los espacios libres urbanos, zonas verdes, zonas deportivas y similares. Se eliminan de esta consideración los espacios industriales y grandes parques comerciales y de negocios, ya que éstos tienen una consideración dentro de la estructura urbana diferente.

Realizada esta operación de delimitación del espacio urbano para cada una de las secciones censales que pertenecen a las aglomeraciones urbanas de movilidad intensa de Andalucía se realiza una operación de cálculo geométrico para obtener el dato exacto de la superficie residencial que corresponde a cada uno de los espacios delimitados. Obtenido este dato, se pone en relación con la población residente en cada una de las secciones censales, para así obtener el valor de densidad de población, expresada en habitantes por kilómetro cuadrado. Finalmente se delimitaron los siguientes intervalos de densidad de poblamiento:

- Espacio compacto (más de 5.000 hab / km²)
- Espacio intermedio (de 3.000 a 5.000 hab / km²)
- Espacio disperso (menos de 3.000 hab / km²)

Un ejemplo ilustrativo lo encontramos en la sección censal 4107501006 del municipio de Pilas en la provincia de Sevilla. Esta sección registraba en 2008 una población de 2.483 habitantes y una extensión de 2.399.302 m² (2,4 km²), es decir una densidad de 1.035 habitantes por kilómetro cuadrado, lo que podría considerarse como un valor bajo y el espacio tendría la consideración de disperso. Esto es así tomando la superficie total de la sección censal, si por el contrario restringimos la superficie al espacio residencial, donde habita la población de referencia, y se elimina el espacio de uso eminentemente agrícola o en este caso también industrial, los 2.483 habitantes se ponen ahora en relación con la superficie del espacio delimitado al efecto, que cuenta con una superficie de 410.049 m² (0,4 km²). La densidad resultante en este caso es de 6.058 habitantes/km², lo que hace que este espacio tenga la consideración de compacto, que se ajusta más a concentración real de la población en el territorio.

Sección censal 4107501006. Pilas (Sevilla)



Ámbito poblacional

La encuesta de Movilidad en las regiones urbanas de Andalucía tiene como población objeto de estudio 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.

Unidades de análisis

El elemento básico de análisis en el estudio de la movilidad cotidiana es el desplazamiento, definido como el traslado de un lugar a otro distinto al de origen debido a alguna necesidad o motivo. Estos desplazamientos se realizan utilizando modos de transporte variados; únicos o combinados, privados, públicos, a pie. Esta elección estará fuertemente condicionada por las características socioeconómicas del individuo, partiendo simplemente de la disponibilidad de coche, aunque el tipo de poblamiento también puede dibujar mapas de accesibilidad o frecuencia de ciertos medios de transporte.

Por esto, podríamos agrupar la información que proporciona la encuesta de Movilidad en las regiones urbanas de Andalucía de la siguiente manera:

- Información referida a características del individuo que influyen en su movilidad: Edad, sexo, actividad, renta, tenencia o no de coche, carné de conducir, disponibilidad de garaje, tipo de vivienda, tipo de poblamiento de residencia...
- Información referida a los desplazamientos que realizan los individuos: Duración media de los desplazamientos, distancia media de los

desplazamientos, tiempo total empleado en desplazamientos a lo largo de un día, distancia total, franjas horarias en las que se desarrollan los desplazamientos, motivo del desplazamiento, modo de transporte empleado...variables relativas a la movilidad **efectiva**.

Los desplazamientos se realizan utilizando cualquier modo de transporte, incluyendo entre éstos el traslado a pie. Con el ánimo de facilitar la comparabilidad con estudios similares (MOVILIA)³ no se han tenido en cuenta los desplazamientos de menos de 5 minutos realizados a pie en explotaciones anteriores de la encuesta de Movilidad en las regiones urbanas de Andalucía. Sin embargo en este informe sobre movilidad según tipo de poblamiento se han incluido, dado que cabe esperar patrones diferenciados en estos desplazamientos en función de la densidad de poblamiento.

³ Encuesta de Movilidad de las Personas Residentes 2006/2007 realizada por el Ministerio de Fomento, con el objetivo de obtener información suficiente que permita el conocimiento de las pautas de movilidad de la población residente en España en viviendas familiares, sus características y sus determinantes.

La Encuesta de Movilidad se organizó en dos fases diferenciadas. La primera fase tuvo como finalidad principal estudiar las características de la movilidad "cotidiana", obteniéndose información sobre: Movilidad realizada a lo largo de un día laborable y de un día de fin de semana. En esta encuesta los desplazamientos de menos de 5 minutos a pie no se contabilizan como desplazamientos. La segunda fase tuvo como objetivo principal estudiar la movilidad de larga distancia y la movilidad que implica pernoctación en una localidad distinta a la de residencia.

2. Análisis de resultados. La movilidad cotidiana según tipo de poblamiento

La encuesta de movilidad cotidiana en regiones urbanas de Andalucía ha permitido obtener datos de las características generales de la población en relación a las pautas de movilidad diaria. El tipo de poblamiento en el que residen los individuos condiciona principalmente su comportamiento en relación con sus desplazamientos y los medios elegidos para estos. No cabe duda que otras características como la situación socioeconómica de la población; activos, empleados y desempleados; inactivos, estudiantes, jubilados... influyen de forma determinante en el tipo de actividades que realizan los individuos en su vida cotidiana y condiciona también su comportamiento en relación con los desplazamientos. Es por esto que en el estudio de la movilidad según tipo de poblamiento se presentan inicialmente las características demográficas y socioeconómicas de la población residente en cada tipo de poblamiento. Posteriormente, con el ánimo de indagar hasta qué punto las diferencias se deben al tipo de poblamiento o a factores socio-económicos o demográficos característicos de la población residente en cada tipo de poblamiento, se ha analizado la encuesta no sólo para las clasificaciones de poblamiento sino según variables cruzadas demográficas y socioeconómicas, para entender por ejemplo si el tipo de poblamiento imprime patrones de comportamiento distintos en un estudiante, en una mujer...

En el primer apartado 2.a definiremos el perfil de la población residente por tipos de poblamiento, en función de características referidas principalmente al individuo y a su vivienda.

A continuación, los apartados 2.b a 2.d, se dedican al estudio de los parámetros que tipifican los desplazamientos según tipo de poblamiento y características del individuo: la distancia recorrida, el tiempo que se ha invertido en recorrer esa distancia, el motivo por el que se realiza el desplazamiento, el modo de transporte utilizado, el motivo por el que se usa un modo y no otro alternativo. Estos apartados tendrán como principal unidad de análisis el desplazamiento y en todo momento hará referencia a la movilidad cotidiana en día laborable.

Por último al final del informe, en el punto tres, se menciona brevemente el perfil de usuarios frecuentes del transporte público según tipo de poblamiento. Esta información se refiere a individuos y está recogida en el cuestionario como un bloque diferenciado, aparte de la movilidad cotidiana en día laborable, por esto se presentan los datos en un punto aparte de los resultados principales.

Los datos que se presentan en este documento son explotaciones específicas realizadas para este estudio a partir de los microdatos de la encuesta, incluyendo en el análisis los desplazamientos de menos de 5 minutos realizados a pie.

2.a Características generales de la población según tipo de poblamiento

A grandes rasgos es interesante extraer una serie de datos para contextualizar el análisis de la movilidad. La población objeto de la encuesta está formada por las personas de 16 años y mayores 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, más del 78,5% del total residen en poblamientos compactos, el 12% en poblamientos dispersos y el 9,5% restante en poblamientos intermedios. El peso de los tipos de poblamientos también difiere por

regiones urbanas pues hay regiones urbanas que presentan un poblamiento más concentrado frente a otras con poblamiento más disperso y esto desde luego imprime soluciones diferentes a las necesidades de movilidad.

Por esto en la presentación de los resultados del análisis se muestran inicialmente unas tablas sintetizando las características generales que parecen definir perfiles poblacionales distintos según tipo de poblamiento y podrían afectar al comportamiento que tiene la población en relación con la movilidad.

Las variables que se presentan a continuación permiten una primera caracterización del perfil de población en los distintos tipos de poblamiento.

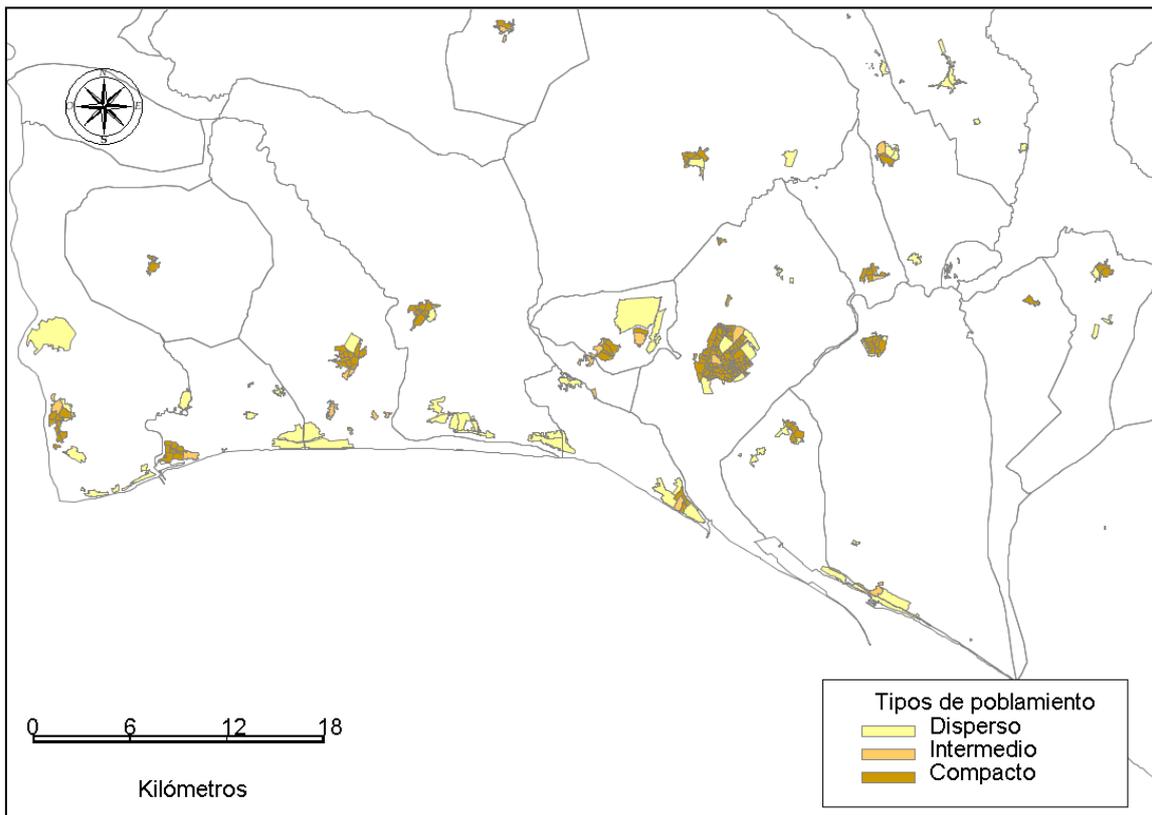
Tabla1: Distribución de la población de más de 16 años según tipo de poblamiento por región urbana (% horizontales)

Región urbana	Tipo de poblamiento		
	Disperso	Intermedio	Compacto
Almería	9%	11%	81%
Bahía de Cádiz	12%	9%	79%
Campo de Gibraltar	13%	15%	72%
Córdoba	13%	7%	80%
Granada	14%	15%	71%
Huelva	14%	7%	79%
Jaén	11%	3%	86%
Málaga	17%	9%	74%
Sevilla	7%	9%	84%

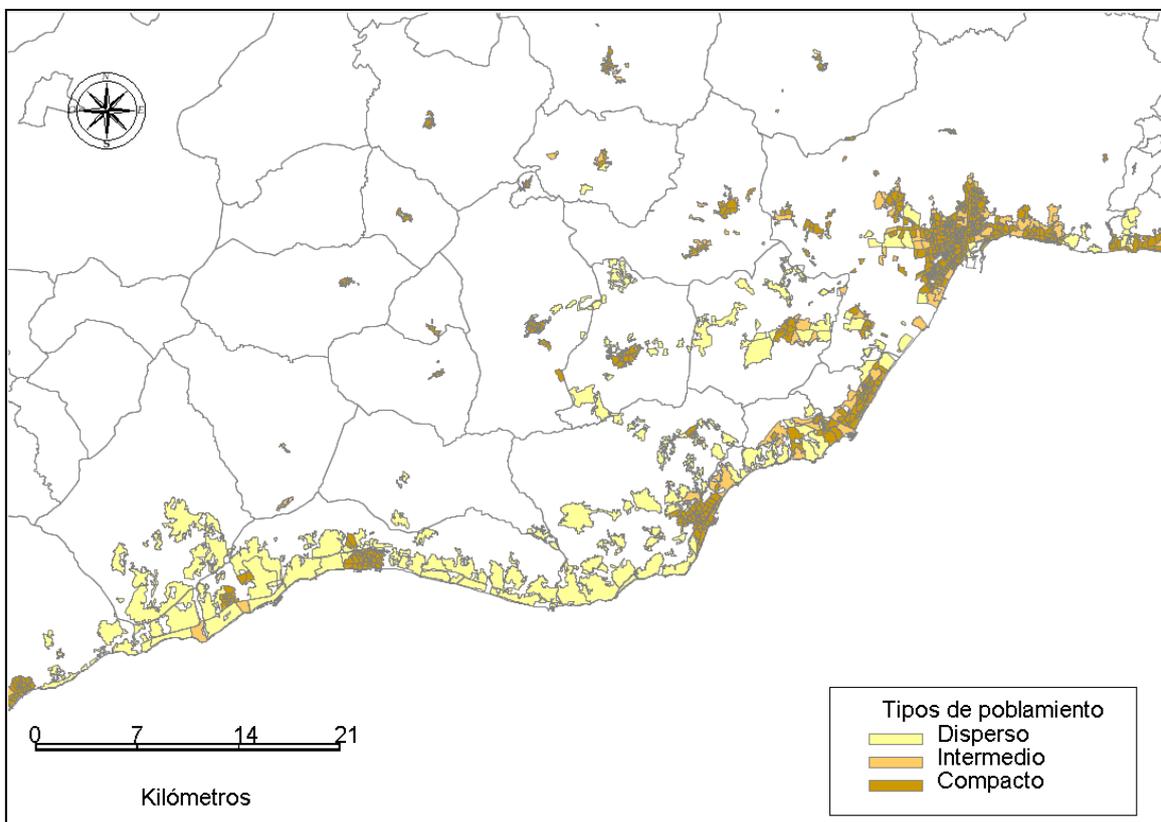
Se observa que la población reside mayoritariamente en poblamientos compactos en las regiones urbanas de Andalucía. En función de la distribución de la población en poblamientos dispersos e intermedios podemos agrupar las regiones urbanas en dos grupos:

- Alta representación de poblamientos dispersos frente a baja representación poblamientos intermedios, en este caso se encuentran: Huelva, Málaga, Jaén y Córdoba.
- Representación más o menos uniforme de ambos poblamientos, como sucede en: Sevilla, Bahía de Cádiz, Campo de Gibraltar, Almería y Granada.

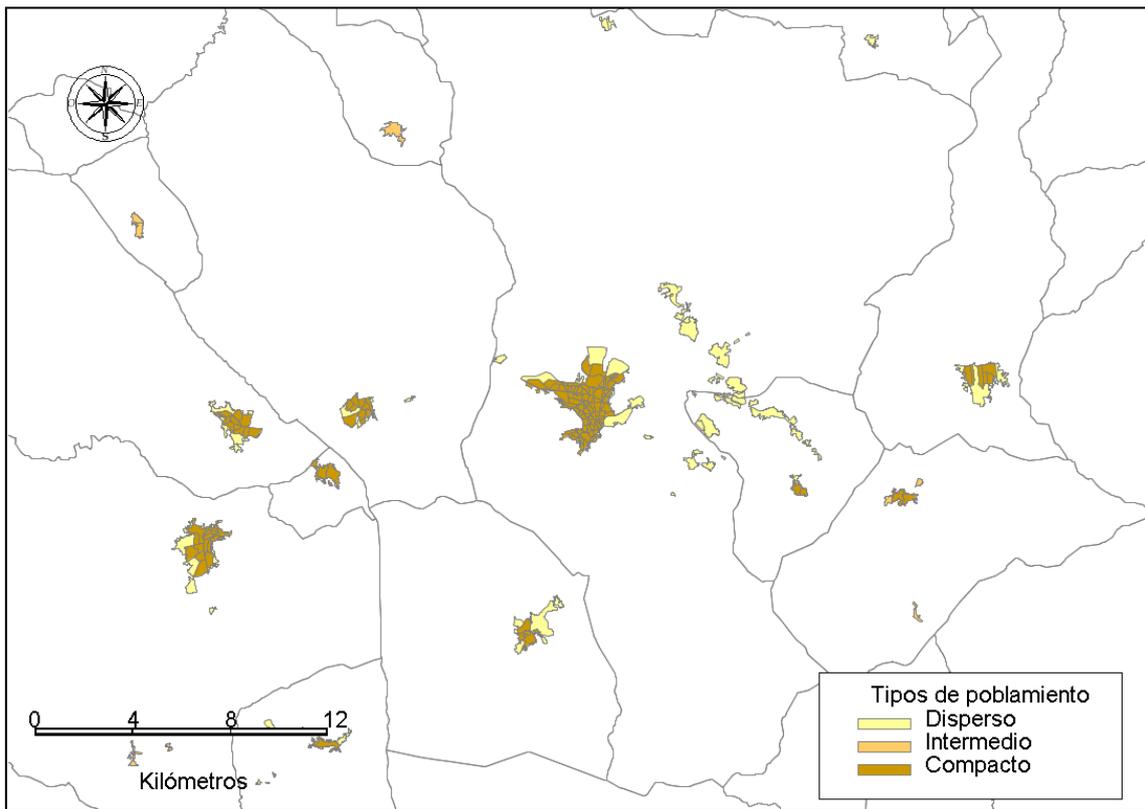
Secciones censales región urbana de Huelva según tipos de poblamiento



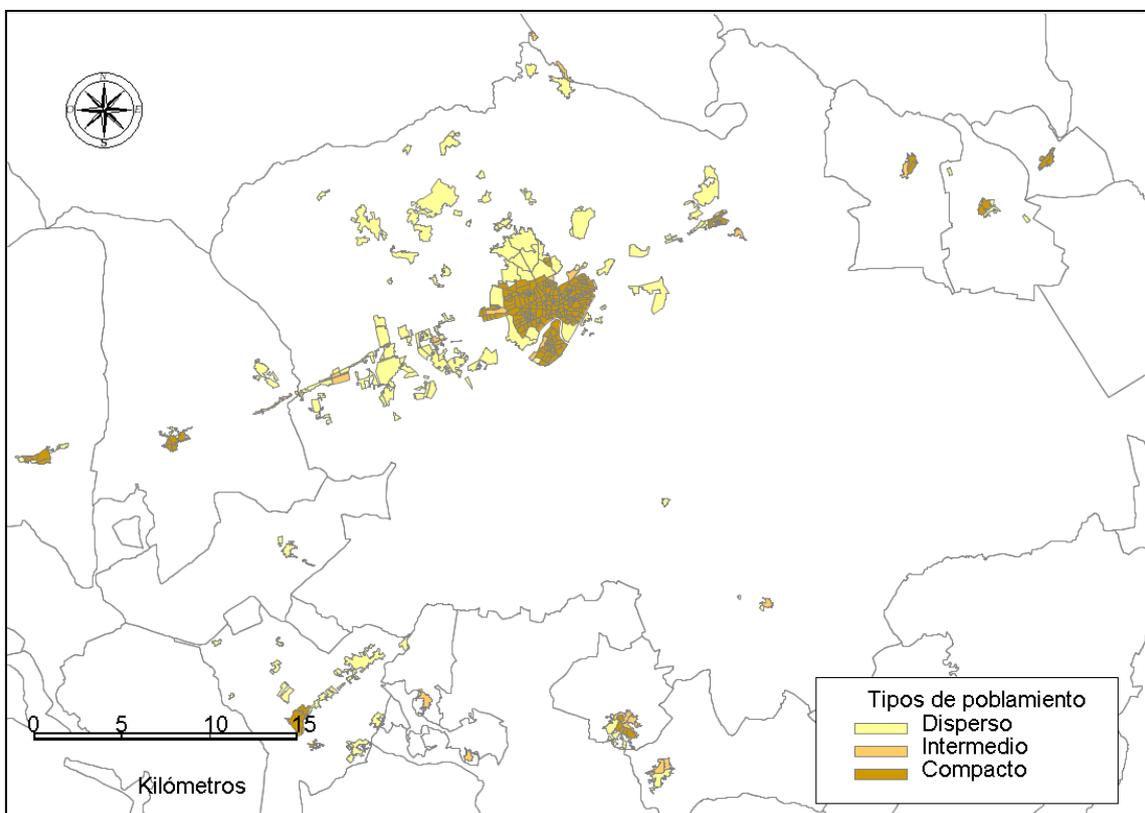
Secciones censales región urbana de Málaga según tipos de poblamiento



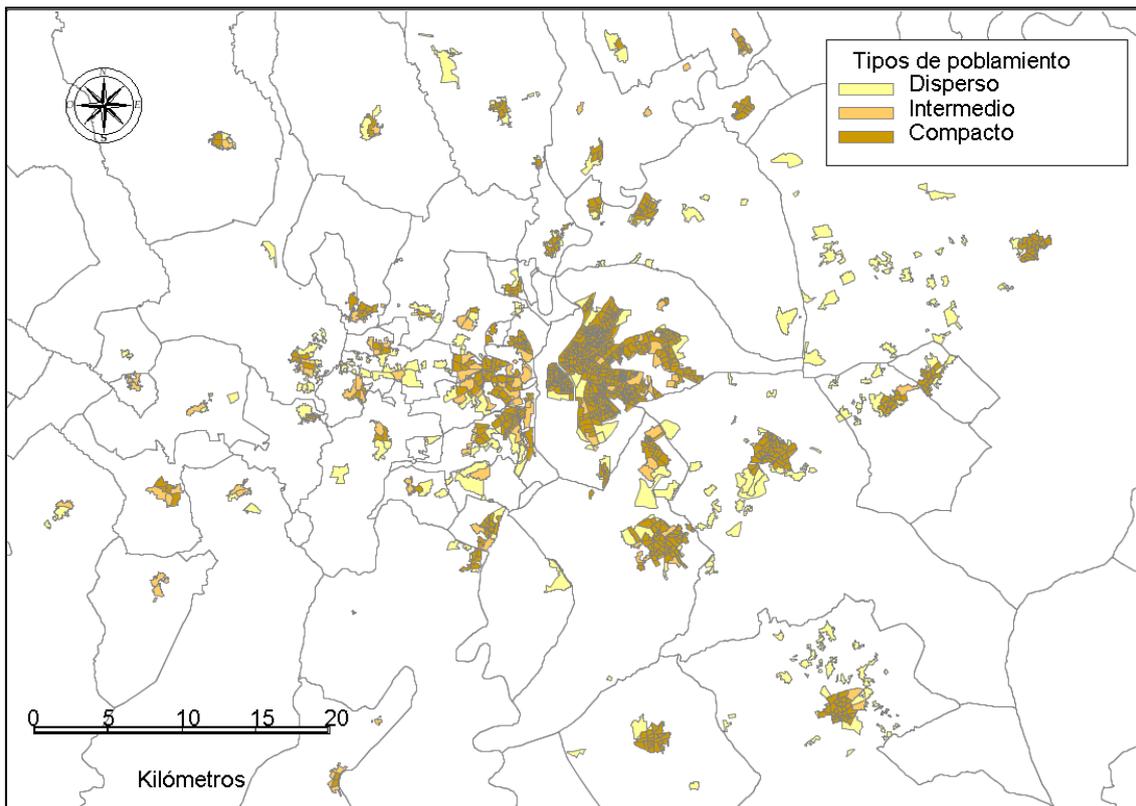
Secciones censales región urbana de Jaén según tipos de poblamiento



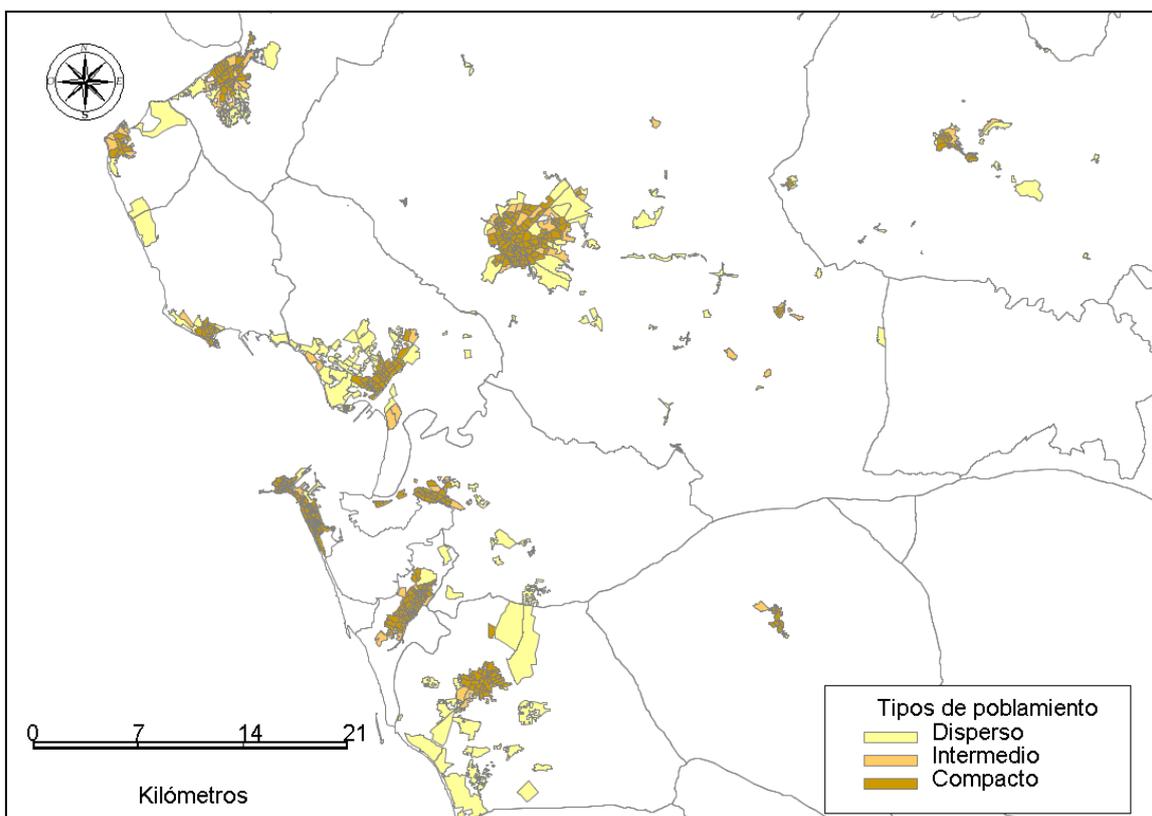
Secciones censales región urbana de Córdoba según tipos de poblamiento



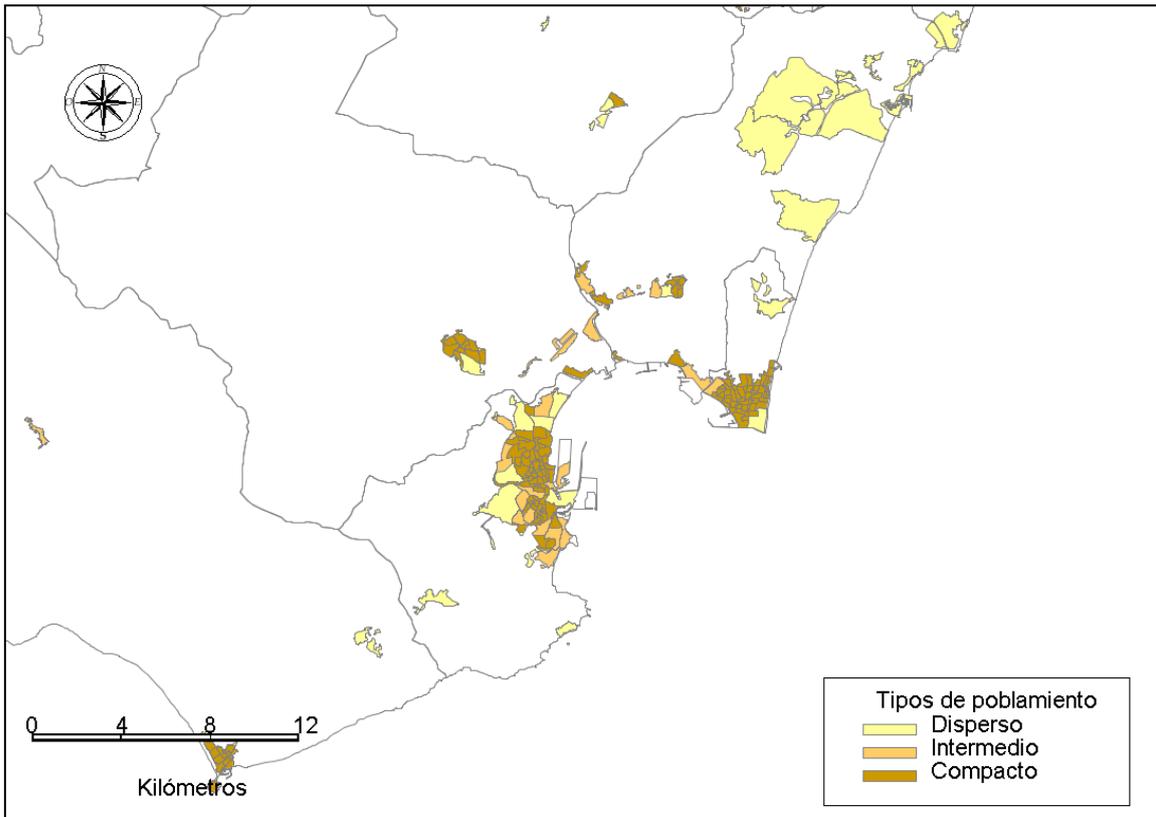
Secciones censales región urbana de Sevilla según tipos de poblamiento



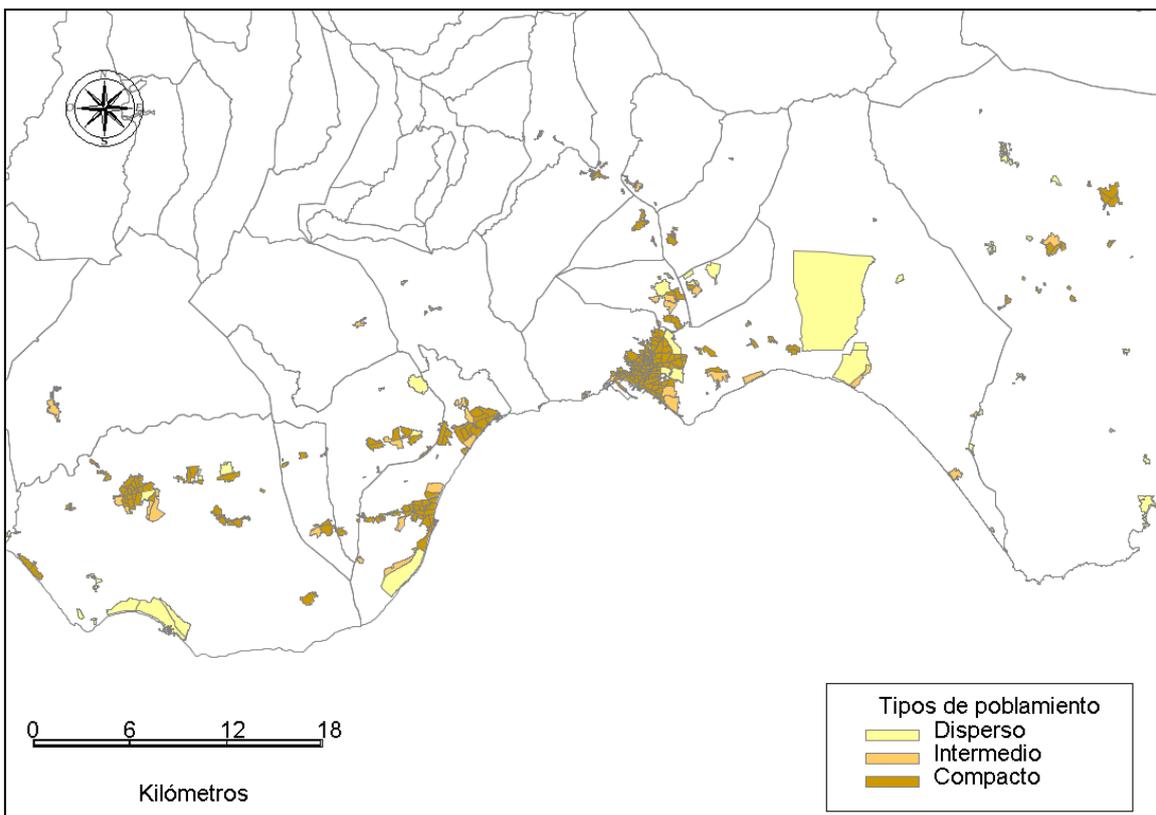
Secciones censales región urbana de Bahía de Cádiz-Jerez según tipos de poblamiento



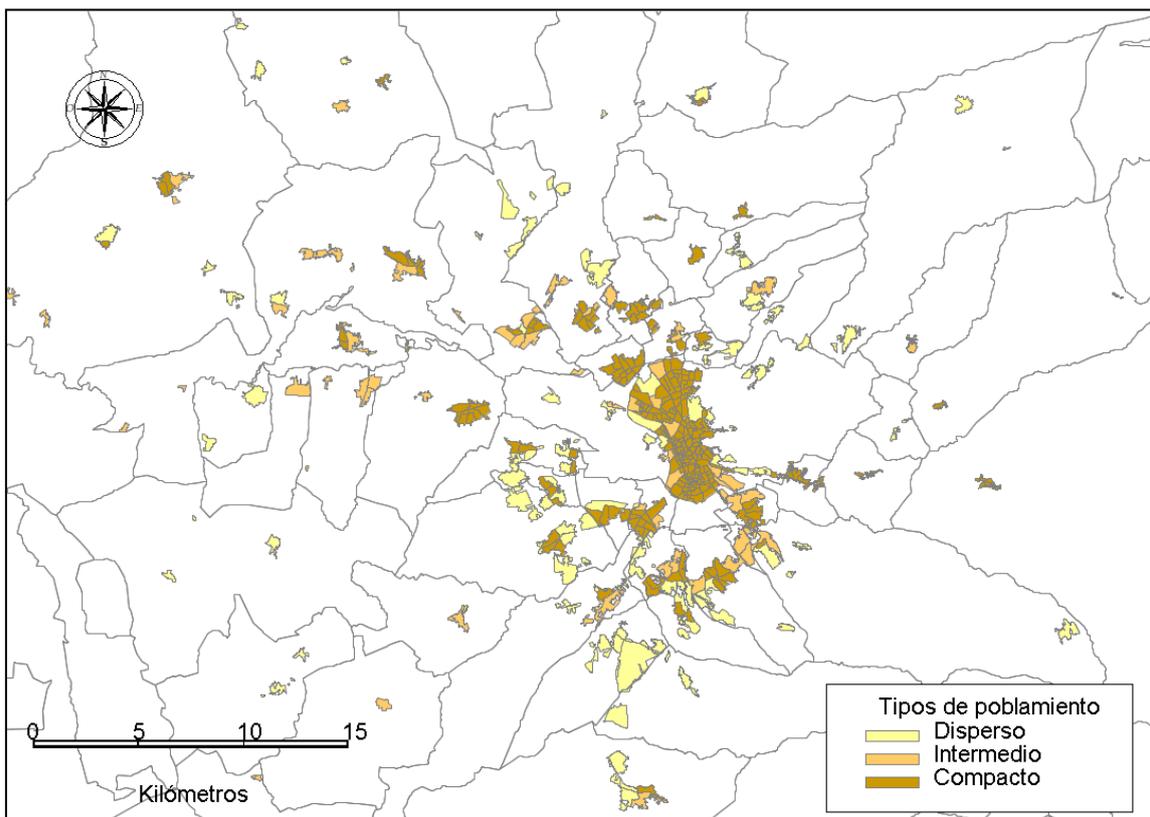
Secciones censales región urbana de Campo de Gibraltar según tipos de poblamiento



Secciones censales región urbana de Almería según tipos de poblamiento



Secciones censales región urbana de Granada según tipos de poblamiento



Según características de la vivienda, se pueden identificar las siguientes tipologías más frecuentes de vivienda por tipo de poblamiento:

- En poblamientos dispersos la vivienda más frecuente es la vivienda unifamiliar independiente con disponibilidad de garaje en la misma vivienda.
- En poblamientos intermedios la vivienda más frecuente es la vivienda unifamiliar adosada con disponibilidad de garaje en la misma vivienda.
- En poblamientos compactos la vivienda más frecuente es el piso en bloques de 10 o más viviendas sin disponibilidad de garaje en la misma vivienda.

Tabla2: Distribución de las viviendas en las regiones urbanas según características y tipo de poblamiento (% verticales)

Tipo de vivienda	Tipo de poblamiento		
	Disperso	Intermedio	Compacto
Vivienda unifamiliar independiente	41%	27%	16%
Vivienda unifamiliar adosada	28%	38%	19%
Piso en edificio de <10 viviendas	9%	8%	16%
Piso en edificio de =>10 viviendas	22%	27%	48%
Disponibilidad de vehículo (a motor o sin motor)			
Cero	9%	13%	20%
Un vehículo	26%	23%	29%
Dos vehículos	25%	25%	21%
Tres vehículos	15%	17%	13%
Cuatro o más vehículos	25%	23%	16%
Coche, todoterreno o furgoneta			
No	12%	14%	24%
Sí	88%	86%	76%
Motocicleta/ Ciclomotor			
No	77%	77%	82%
Sí	23%	23%	18%
Bicicleta			
No	60%	60%	68%
Sí	40%	40%	32%
Coche, todoterreno o furgoneta			
Cero	12%	14%	24%
Uno	43%	45%	47%
Dos	37%	35%	25%
Tres o más	8%	6%	5%
Disponibilidad de garaje en la misma vivienda			
Sí	70%	54%	36%
No	30%	46%	64%

Los perfiles socioeconómicos más frecuentes según tipo de poblamiento son:

- En poblamientos dispersos individuo de 30 a 39 años, ocupado, con carné de conducir y disponibilidad de vehículo.
- En poblamientos intermedios individuo de 40 a 49 años, ocupado, con carné de conducir y disponibilidad de vehículo.
- En poblamientos compactos individuo de 50 a 64 años, inactivo, con carné de conducir y disponibilidad de vehículo.

Tabla3: Distribución de personas de más de 16 años residentes en regiones urbanas según características y tipo de poblamiento (% verticales)

Relación con la actividad	Tipo de poblamiento		
	Disperso	Intermedio	Compacto
Ocupados/as	43%	48%	40%
Parados/as	18%	17%	19%
Inactivos/as	39%	36%	41%
Situación profesional			
Con asalariados/as	12%	10%	9%
Sin asalariados/as	9%	6%	8%
Con contrato indefinido	58%	54%	56%
Con contrato temporal o de duración determinada	16%	25%	21%
Otra (Negocio familiar, Miembro de una cooperativa, Otra)	5%	4%	5%
Carné de conducir			
Si	75%	77%	67%
No	25%	23%	33%
Edad			
De 16 a 29 años	21%	21%	20%
De 30 a 39 años	23%	21%	18%
De 40 a 49 años	21%	23%	20%
De 50 a 64 años	20%	21%	23%
De 65 y más años	15%	14%	18%
Estudios terminados			
Sin educación formal o inferior a primaria	11%	12%	14%
Educación primaria	14%	11%	15%
Enseñanza secundaria de primera etapa	27%	31%	30%
Educación secundaria de segunda etapa	20%	18%	18%
Enseñanzas profesionales de grado superior o equivalente	5%	6%	6%
Estudios universitarios	23%	21%	16%

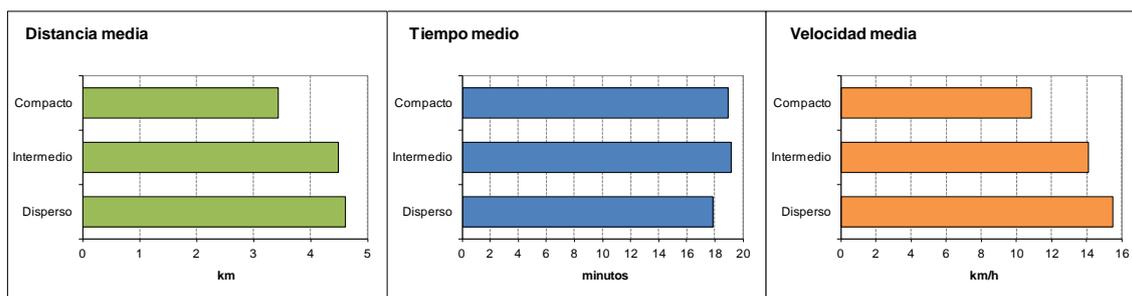
2.b Características temporales y espaciales de los desplazamientos en día laborable según tipo de poblamiento⁴

Los residentes en las regiones urbanas de Andalucía realizan una media⁵ de 3,6 desplazamientos diarios. En poblamientos dispersos el número medio de desplazamientos en día laborable es 3,8, mientras en poblamientos intermedios y compactos los residentes realizan 3,7 y 3,6 desplazamientos diarios, respectivamente. En general a medida que el poblamiento se concentra disminuye el número medio de desplazamientos de sus residentes, la distancia del desplazamiento medio y la velocidad a la que se realizan.

⁴ A lo largo de todo el documento la información sobre tiempo, distancia y velocidad se refiere a desplazamientos dentro de la región urbana de residencia.

⁵ Media de la población que se desplaza

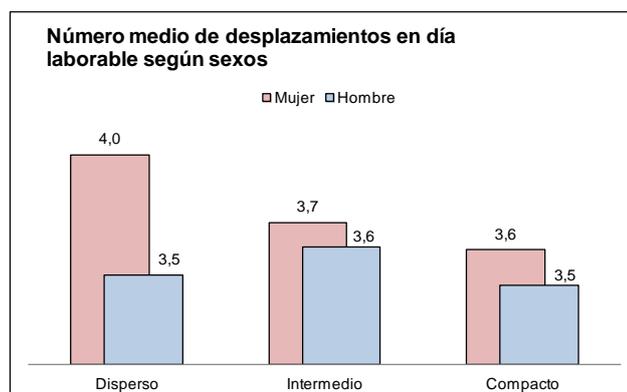
Gráfico1: Características de los desplazamientos según tipo de poblamiento



Los medios de transporte y los motivos de los desplazamientos explican e informan sobre las características de los desplazamientos que pueden justificar estas diferencias en distancias y velocidad media. Se analizarán en detalle en el apartado al respecto, pero cabe señalar que en los poblamientos dispersos donde la distancia recorrida es mayor y los desplazamientos más rápidos, el modo de transporte más frecuentemente utilizado es el coche como conductor (60% de los desplazamientos) mientras en los poblamientos compactos con desplazamientos de menor distancia y más lentos el principal modo de desplazamiento es a pie (39% de los desplazamientos).

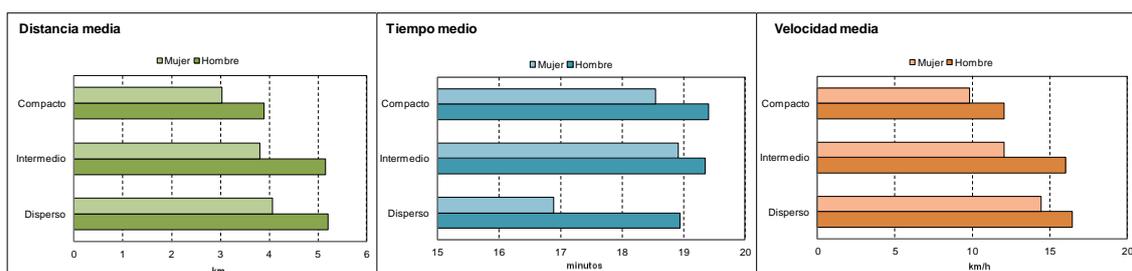
Vamos a analizar si estos diferentes perfiles en duración y distancia del desplazamiento pueden ser resultado de patrones distintos según características socioeconómicas y demográficas de la población. Si observamos los patrones de comportamiento según sexo podemos distinguir patrones claramente distintos entre hombres y mujeres.

Las mujeres, en media, realizan más desplazamientos de menor distancia que los hombres y a menor velocidad. Estas características se mantienen según tipo de poblamiento aunque las diferencias entre hombres y mujeres son mayores en poblamientos dispersos. Cabe recordar en este punto las diferencias de estructura de la población según poblamientos, siendo más frecuente en poblamientos dispersos la población de 30 a 39 años ocupada mientras que en poblamientos compactos la población mayoritaria son inactivos de 50 a 64 años, lo que puede explicar una mayor semejanza entre sexos en este caso.



*Media de las personas que se desplazan

Gráfico 2: Características de los desplazamientos según tipo de poblamiento y sexo

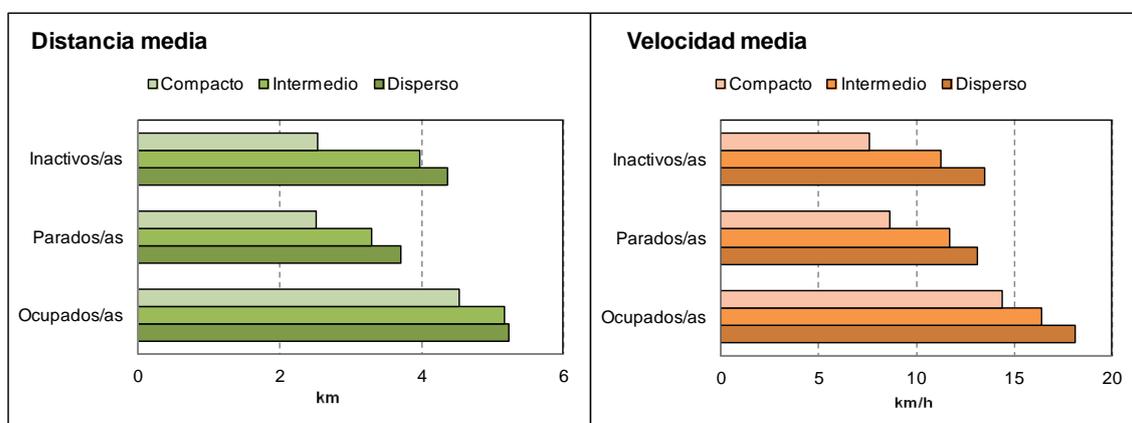


En el apartado dedicado a motivos de los desplazamientos se analizará en detalle las posibles diferencias en cuanto a motivos del desplazamiento según tipo de poblamientos y sexo. Las ocupaciones cotidianas principales conllevan un desplazamiento menor para las mujeres en poblamientos compactos, bien porque no se desarrollan muy lejos del lugar de residencia o porque se desarrollan en un único establecimiento mientras que las mujeres residentes en poblamientos dispersos e intermedios recorren mayores distancias por estos mismos motivos.

En el caso de los hombres cabe resaltar que los hombres en poblamientos intermedios y dispersos tienen un ámbito de desplazamiento más amplio que las mujeres, es decir sus actividades diarias, siendo trabajo y ocio las principales en todos los poblamientos, las realizan más alejados del lugar de residencia o en varios establecimientos. En poblaciones compactas la diferencia de distancia media entre hombres y mujeres es menor.

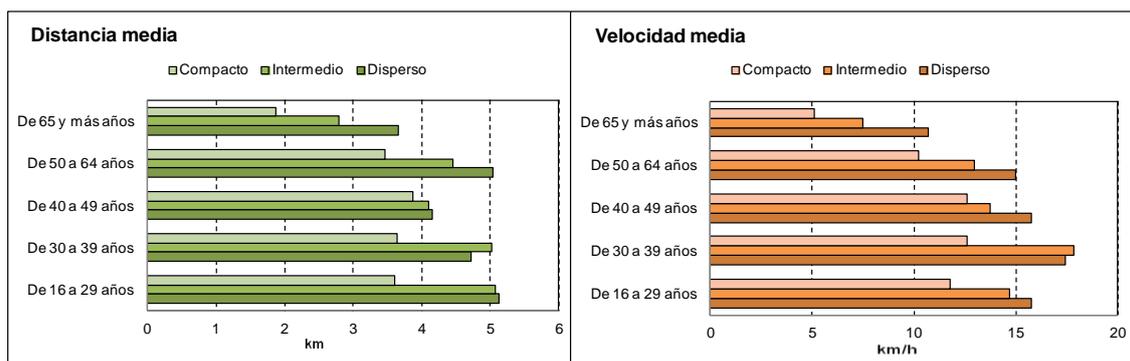
Según la relación con la actividad de la población, se observa la tendencia general antes mencionada: la población inactiva, parada y ocupada en poblamientos dispersos realiza desplazamientos más largos y rápidos que aquellos que residen en poblamientos intermedios y compactos. La población inactiva es la que registra mayores diferencias entre poblamientos dispersos y compactos. Vista la distribución por edades según tipo de poblamiento cabe pensar que la población inactiva en poblamientos compactos es una población más envejecida que la de los poblamientos dispersos e intermedios, lo que implica como veremos a continuación patrones de movilidad distintos.

Gráfico 3: Características de los desplazamientos según tipo de poblamiento y relación con la actividad



Por edades los patrones de movilidad cambian, aparte de la voluntad y capacidad de movimiento que obviamente se verán condicionadas por la edad y situación física del individuo, los motivos más frecuentes de desplazamiento cambian y seguramente la disponibilidad o cercanía de estos también, en función del poblamiento en que nos encontremos. Las características temporales y espaciales de los desplazamientos según tipo de poblamiento y edad siguen la tendencia general de desplazamientos más largos y rápidos en poblamientos dispersos.

Gráfico 4: Características de los desplazamientos según tipo de poblamiento y grupos de edad



Agrupando las edades en función de la probable actividad/inactividad laboral, observamos que uno de los grupos que conforman mayoritariamente la población inactiva, jubilados (65 y más), es el que presenta mayores diferencias en términos de distancia media del desplazamiento entre poblamientos compactos y dispersos.

Se observa, por tanto, que en media para los distintos grupos de población por edades, actividad y sexo, los residentes en poblamientos dispersos realizan desplazamientos más largos y rápidos que los residentes en poblamientos compactos.

La distancia media del desplazamiento es un dato indicativo que puede informar sobre la amplitud de la movilidad cotidiana o del espacio de vida de los residentes en las regiones urbanas. Esta distancia se ha calculado como la línea recta entre la coordenada de origen y destino, teniendo en cuenta en su caso todas las etapas intermedias que se hayan indicado en el desplazamiento. En este sentido la distancia media no siempre tiene porqué implicar lejanía pues un desplazamiento puede consistir en múltiples etapas dentro de un radio reducido de movilidad (ej: recorrido de tiendas en un barrio con paradas en distintos establecimientos).

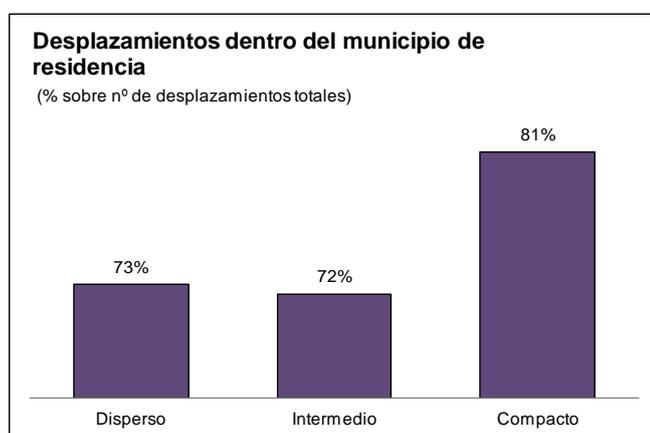
El espacio de vida está conformado, obviamente, no sólo por lo que aquí hemos denominado poblamiento de residencia sino por un continuo o discontinuo espacio en el que desarrollamos nuestras rutinas y cotidianeidad, nuestra vida social y “funcional”. Por esto, con el ánimo de dibujar algún rasgo de estos espacios de vida, a continuación nos centramos en el estudio de los destinos de estos desplazamientos.

El espacio es una variable continua. No obstante, como ocurre con el tiempo, resulta con frecuencia conveniente discretizarlo de acuerdo a alguna convención, de modo que nos permita agrupar colectivos o hacer comparaciones. Las desagregaciones territoriales que hemos empleado en este análisis son administrativas, el municipio y la sección censal. Estas pueden condicionar los patrones de movilidad de los individuos aunque no son las únicas desagregaciones posibles y no se pretende presentar este planteamiento como el más idóneo a la hora de estudiar los espacios de vida de los

individuos, sino mostrar una primera aproximación a las posibilidades y riqueza informativa que ofrece la ESOC2011 en este terreno.

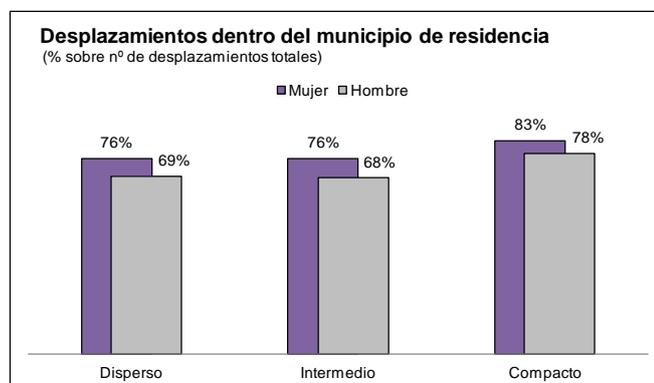
La disposición de medios de transporte públicos y privados facilita que la vida y los quehaceres cotidianos se desarrollen en un espacio más dilatado y a su vez en un tiempo más reducido. Aún así cabe esperar una tendencia compresiva⁶ que se traduzca en una disposición de objetos, símbolos, deseos o finalmente destinos rutinarios que eviten o requieran el mínimo desplazamiento. Por esto, aún siendo el municipio una extensión amplia para el análisis de la movilidad cotidiana, tomaremos inicialmente como referencia territorial y de desagregación para el análisis de destinos, el ámbito municipal.

En cuanto a la capacidad de encontrar o satisfacer las necesidades que motivan el desplazamiento cotidiano dentro del municipio de residencia, los residentes en poblamientos compactos encuentran en su municipio la mayoría de los servicios o infraestructuras que requieren, mientras que los residentes en poblamientos intermedios y dispersos se desplazan más frecuentemente fuera de su municipio para sus ocupaciones o necesidades diarias.



⁶ Sociología de la Movilidad espacial. El sedentarismo nómada. Autor: Eduardo Bericat Alastuey. Pág 69: "...al espacio infinito del universo se le contraponen el espacio finito de la vida, a la tensión expansiva *la tensión compresiva*... Esta tensión...tiende a la constitución de un mundo autónomo con una mínima cantidad de movimiento; tiende a un aquí relativamente lleno, en parte limitado, en parte suficiente, pero en todo caso inmóvil... No tendría sentido, por ejemplo, esparcir por el espacio los instrumentos precisos para realizar una tarea, una unidad funcional de acción en el tiempo."

En cuanto a la frecuencia de desplazamientos fuera del municipio de residencia, según sexos, vuelve a aparecer la tendencia, antes mencionada, a la cercanía o los desplazamientos cortos en el caso de las mujeres, siendo la frecuencia de desplazamientos dentro del municipio de residencia mayor que la de los hombres en todos los tipos de poblamiento.



El municipio, como se ha mencionado, es quizás una extensión amplia para el análisis de la movilidad cotidiana, para reducir el ámbito de estudio se ha procedido al análisis de destinos por secciones censales a partir de los microdatos de la encuesta ESOC2011.

En la encuesta ESOC2011 se recogen las coordenadas de cada una de las etapas que componen los desplazamientos. Al disponer de las coordenadas del destino final de cada desplazamiento se puede realizar un geoprocés que sitúe cada punto de destino en la sección censal correspondiente. Es decir, a partir de los microdatos de la encuesta, disponiendo de un software adecuado para sistemas de información geográfica, se cruzan los datos de puntos de destino de los desplazamientos con una capa que contenga las secciones censales de las regiones urbanas y mediante el geoprocés, unión espacial, se identifica en qué sección censal se encuentra cada punto de destino.

Esta segunda desagregación territorial, la sección censal, representa una extensión menor que el municipio aunque, como se ha mencionado anteriormente, las secciones no son comparables directamente en términos de extensión territorial pues su definición está vinculada a la población residente no a la superficie. Aún así el análisis de destinos según sección censal indica cuánto de la vida cotidiana se desarrolla en entornos territoriales y/o sociales idénticos al de residencia, identificando en este caso la sección censal con el entorno territorial y social.

Tabla 4: Matriz de desplazamientos en regiones urbanas según tipo de poblamiento de residencia y sección censal de destino

	Destino		Total
	Fuera de la sección de residencia	En la sección de residencia	
Residencia Disperso	85%	15%	100%
Residencia Intermedio	86%	14%	100%
Residencia Compacto	90%	10%	100%
Total	89%	11%	100%

Es inmediato el cambio que se registra en los movimientos del individuo. Si en el análisis municipal hablábamos de tendencia compresiva, con una mayoría de

desplazamientos dentro del municipio de residencia, siendo esta tendencia mayor en el caso de los residentes en poblamientos dispersos e intermedios. Al fijar como marco de estudio la sección censal podríamos hablar de una tendencia expansiva, más del 80% de los desplazamientos tienen su destino fuera de la sección censal de residencia, siendo los residentes en poblamientos compactos los que con más frecuencia visitan otras secciones. Este último dato debería ser matizado por el hecho de que las secciones censales compactas suelen tener una superficie más reducida que las dispersas e intermedias por lo tanto salir de ellas supone un desplazamiento menor que en poblamientos dispersos o intermedios.

De nuevo según sexos, aunque los porcentajes son reducidos, las mujeres realizan con más frecuencia desplazamientos en el entorno próximo, es decir con destino la sección censal de residencia.

Tabla 5: Frecuencia de desplazamientos con destino la sección censal de residencia según tipo de poblamiento de residencia y sexo

		Hombres	Mujeres
Residencia	Disperso	13%	16%
	Intermedio	13%	15%
	Compacto	9%	11%
	Total	10%	12%

Una vez identificadas las secciones censales destino de cada uno de los desplazamientos declarados en la ESOC2011 se han catalogado estas secciones censales según tipo de poblamiento, disperso, compacto e intermedio. Con el ánimo de extender el análisis de tipos de poblamiento a la elección de los destinos.

Inicialmente, en los microdatos disponibles, la clasificación según tipo de poblamiento se refiere únicamente a la residencia del individuo. Es decir, en cada desplazamiento aparece el tipo de poblamiento en el que reside el individuo mientras los destinos de sus desplazamientos no están clasificados según tipo de poblamiento.

Al disponer de las coordenadas del destino final de cada desplazamiento se puede realizar un geoprocés que sitúe cada punto de destino en la sección censal correspondiente y posteriormente cruzar estas secciones censales de destino con las clasificaciones según tipo de poblamiento de las secciones censales de las regiones urbanas de Andalucía, realizadas para la encuesta.

Dado que la clasificación de secciones censales en densidad compacta, intermedia, y dispersa implicó un estudio de la superficie residencial y la modificación o recorte de aquella superficie identificada como no residencial. La capa de secciones censales según tipo de poblamiento presenta unas secciones censales con polígonos modificados, respecto de las secciones censales originales. En concreto estos polígonos no incluyen las áreas clasificadas como no residenciales, es decir, los espacios industriales y grandes parques comerciales y de negocios. Por esto, al situar los puntos de destino en la capa de secciones censales según tipo de poblamiento un 9% de los desplazamientos estimados queda fuera de estas áreas, es decir, tienen como destino áreas de las regiones urbanas consideradas como áreas no residenciales. Son, en su mayoría, desplazamientos por motivo trabajo a polígonos industriales o parques empresariales.

Por coherencia con la clasificación de densidad del territorio, estos desplazamientos se han excluido en el análisis de clasificación de tipo de poblamiento del destino, pues

estas áreas no residenciales no están clasificadas según el criterio de densidad (tipo de poblamiento) empleado en la encuesta. Al final de este documento se presenta un análisis preliminar de destinos, por sección censal no modificada, y motivo del desplazamiento. En él se incluyen, por tanto, todos los desplazamientos en las regiones urbanas e ilustra las posibilidades que ofrece este set de microdatos para este tipo de análisis.

La oferta de infraestructuras, utilidades o servicios en un mismo municipio varía significativamente por zonas, podemos distinguir áreas donde se concentran múltiples servicios y áreas de difícil acceso y/o con escasa oferta de servicios. En este sentido la disponibilidad de información referida a secciones censales y su clasificación en función de la densidad de población en la superficie residencial de éstas, nos permite refinar la valoración sobre la capacidad de encontrar o satisfacer las necesidades que motivan el desplazamiento según tipos de poblamiento. A partir de los microdatos de la ESOC2011 podemos construir matrices de origen y destino según tipo de poblamiento (por secciones censales) que nos indiquen:

- Con cuanta frecuencia los residentes en poblamientos dispersos realizan desplazamientos con destino poblamientos dispersos, es decir consiguen o encuentran el objeto de su desplazamiento en este tipo de poblamientos.
- Si existe algún tipo de poblamiento que parezca ejercer como polo de atracción.

Para acercarnos a los otros espacios de vida más allá del poblamiento de residencia, punto indiscutible, central y de atracción de la movilidad cotidiana de los individuos, analizamos los destinos de los desplazamientos según el poblamiento de residencia del individuo, excluyendo los desplazamientos de retorno al hogar. Según tipo de poblamiento de destino se observa que los poblamientos compactos son los que concentran la mayoría de los destinos de los desplazamientos de las regiones urbanas de Andalucía (son los que mayor número de destinos/llegadas registran). Son polos de atracción, el 76% de los desplazamientos realizados en las regiones urbanas tiene como destino poblamientos compactos. Los poblamientos intermedios parecen tener una oferta más limitada en lo que a motivos cotidianos de desplazamiento se refiere, pues son los que registran una menor frecuencia de visitas/llegadas.

Por lo tanto, los residentes en poblamientos compactos desarrollan la mayor parte de sus actividades cotidianas en poblamientos con características similares al de residencia mientras los residentes en poblamientos intermedios y dispersos cambian de poblamiento para desarrollar sus quehaceres cotidianos, como se observa en la diagonal principal de la matriz a continuación.

Tabla 6: Matriz de desplazamientos en regiones urbanas según tipo de poblamiento de residencia y de destino

		Destino			Total
		Disperso	Intermedio	Compacto	
Residencia	Disperso	33%	11%	56%	100%
	Intermedio	10%	26%	64%	100%
	Compacto	10%	8%	81%	100%
	Total	13%	10%	76%	100%

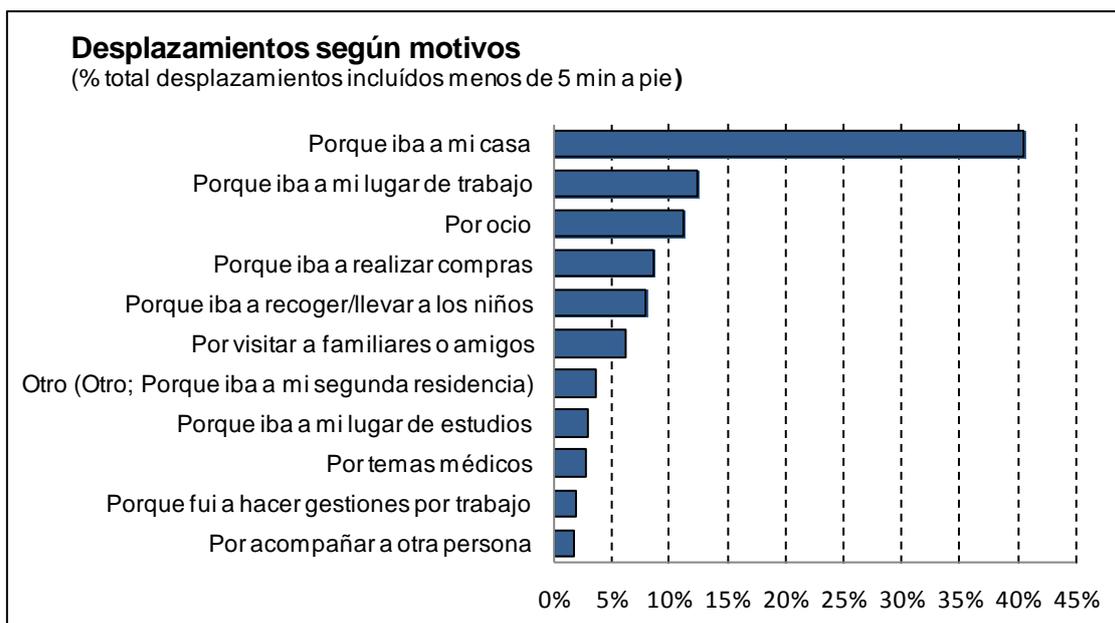
Esto es coherente con la idea general de poblamiento compacto y con la definición concreta que se ha empleado en el diseño de esta encuesta, son áreas densamente pobladas en las que también cabe esperar una amplia concentración de oferta de servicios e infraestructuras.

En el siguiente apartado se estudiarán los desplazamientos según motivos y tipo de poblamiento de residencia. Al final de cada apartado se incluirá de nuevo un breve análisis sobre el tipo de poblamientos de destino según motivos.

2.c Motivos de desplazamiento en día laborable según tipo de poblamiento

En el análisis realizado se incluyen los desplazamientos a pie de menos de 5 minutos e inferiores, por lo que en cada caso se comentará el efecto que tiene su contabilización y si su distribución es uniforme por sexos, poblamientos y motivos.

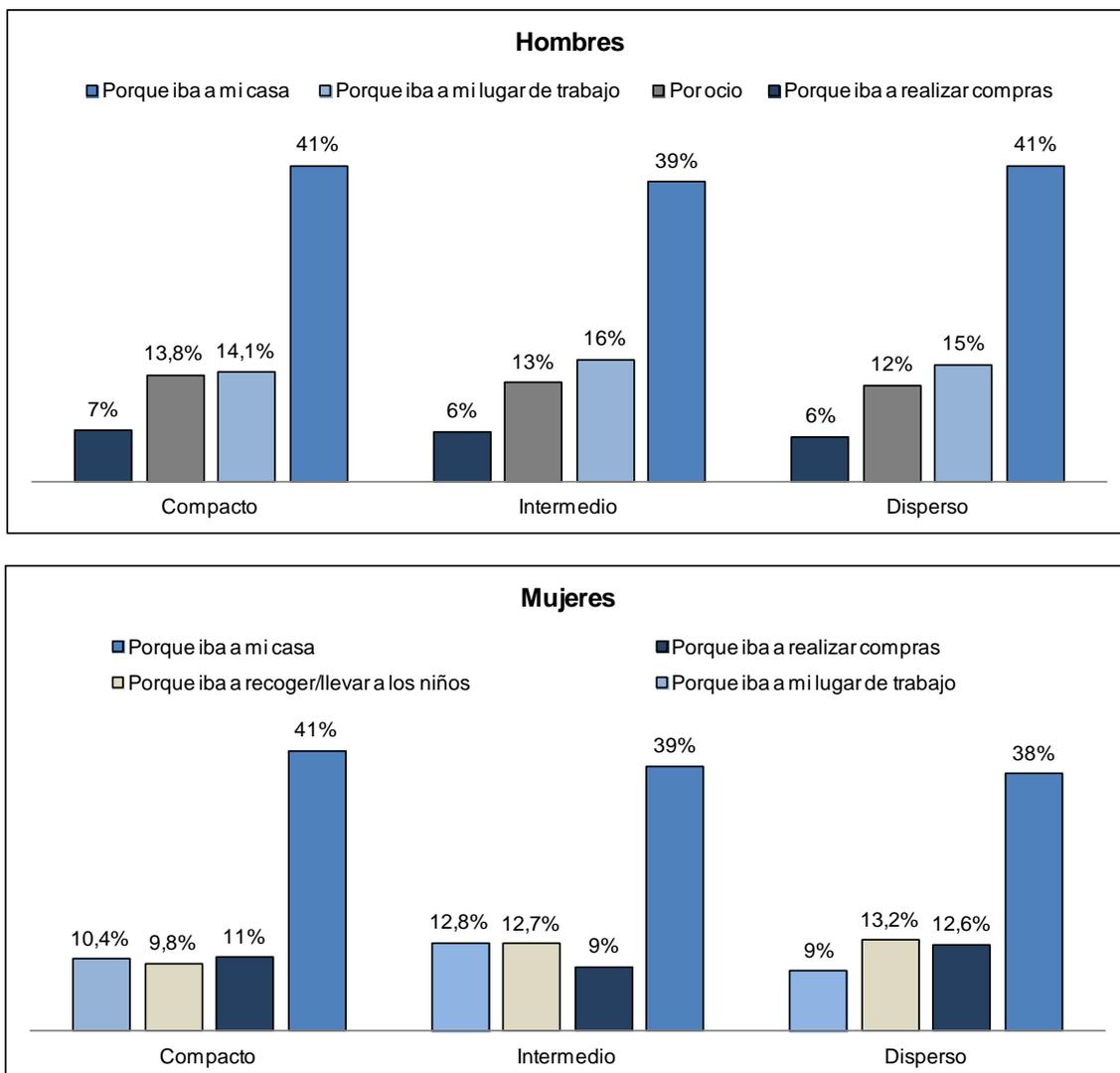
En las regiones urbanas de Andalucía los motivos principales para desplazarse son: Volver a casa, llegar al trabajo, ocio, compras y recoger/llevar a los niños. Esta distribución no varía al incorporar los desplazamientos a pie de menos de 5 minutos aunque se observa que en regiones urbanas este tipo de desplazamientos cortos a pie son más frecuentes por motivo recoger/llevar a los niños y compras, en estos casos el 14% y el 15% de los desplazamientos, respectivamente, son a pie de menos de 5 minutos.



El motivo principal de desplazamiento en día laborable es en todos los casos la vuelta a casa, reflejando la relevancia del origen (lugar de residencia) como punto de destino y atracción de los desplazamientos en día laborable. Más allá de éste motivo, las actividades diarias que más frecuentemente requieren desplazamiento difieren según sexo y tipo de poblamiento.

Según sexos, los cuatro motivos principales para los desplazamientos en día laborable de las mujeres son volver a casa, realizar compras, llevar/recoger a los niños del colegio e ir al trabajo, mientras los hombres se desplazan principalmente para volver a casa, llegar al trabajo, por ocio o tiempo libre y realizar compras.

Gráfico 5: Principales motivos de desplazamiento según tipo de poblamiento y sexo (incluidos desplazamientos a pie de menos de 5 minutos)



Según tipo de poblamiento de residencia, los tres motivos principales y por tanto las ocupaciones diarias que requieren que los hombres se desplacen no varían. Las mujeres sin embargo sí presentan necesidades distintas de desplazamiento en función de dónde residan. Aparte del motivo volver a casa, las mujeres en poblamientos dispersos se trasladan principalmente para recoger o llevar a los niños al colegio, las residentes en poblamientos intermedios para llegar a su lugar de trabajo y las residentes en poblamientos compactos para realizar compras.

La inclusión de los desplazamientos a pie de menos de 5 minutos tiene un efecto importante en el análisis de motivos según sexo y poblamiento. El motivo principal de desplazamiento de las mujeres en poblamientos compactos, aparte de volver a casa, sería llegar al trabajo si excluimos del análisis de movilidad los desplazamientos a pie de menos de 5 minutos, al incluir estos desplazamientos de cercanía, el segundo motivo principal de desplazamiento en este grupo pasa a ser compras.

Estos desplazamientos de cercanía no se distribuyen uniformemente. Como se mencionó, los desplazamientos de menos de 5 min se realizan más frecuentemente por compras y para recoger/llevar a niños. Dada la distribución de ocupaciones o

motivos de desplazamiento según sexo, que se ha presentado, son las mujeres las que realizan principalmente este tipo de desplazamientos que son invisibles frecuentemente en las estadísticas.

Las principales ocupaciones o motivos que requieren desplazamiento parecen estar claramente asignados según sexo. Según tipo de poblamiento y motivo de desplazamiento se podría identificar un perfil de mujer responsable de compras y niños en poblamientos dispersos y trabajadora con tareas del hogar (niños o compras) en poblamientos intermedios y compactos.

A continuación se analizan los desplazamientos por motivo y se describen las características principales de los desplazamientos cotidianos por trabajo, compras, recoger/llevar niños y ocio, según tipo de poblamiento⁷.

Desplazamientos en día laborable al lugar de trabajo según tipo de poblamiento

Los desplazamientos para llegar al lugar de trabajo son más largos e implican salir del municipio de residencia más frecuentemente que el desplazamiento medio-tipo en un día laborable. Estos desplazamientos se realizan en su mayoría en vehículo privado, como conductor, aunque el peso del desplazamiento a pie aumenta en poblamientos intermedios y compactos. En los poblamientos dispersos es donde los residentes emplean más habitualmente el coche (conductor) como modo de transporte al trabajo, el 83% de estos desplazamientos se realizan en coche (como conductor). Como se ha señalado estos desplazamientos son realizados por hombres con más frecuencia.

Tabla 7: Características de los desplazamientos por motivo trabajo según tipo de poblamiento

	Disperso	Intermedio	Compacto
Distancia (km)	6,1	6,6	5,6
Tiempo (min)	18	22	21
Velocidad (km/h)	20	18	16
Dentro del municipio de residencia	56%	58%	65%
Dentro de la sección censal de residencia	8%	12%	5%
A pie	8%	16%	16%
Coche (conductor)	83%	66%	59%
Hombres	63%	58%	56%

El destino del desplazamiento por motivo trabajo está, obviamente, condicionado por la localización física del puesto de trabajo. En este sentido las pautas de movilidad de los individuos por motivo trabajo están restringidas a las posibilidades de acceso, dada la localización de su puesto. Si analizamos los destinos de los desplazamientos por trabajo; según sea el destino un poblamiento compacto, intermedio o disperso, se observa de nuevo que los poblamientos compactos concentran el 73% de los destinos de estos desplazamientos. Independientemente del poblamiento de residencia, el trabajo se desarrolla mayoritariamente en poblamientos compactos y de nuevo son los poblamientos intermedios los que registran un número menor de llegadas por motivo trabajo.

⁷ Los datos se refieren a desplazamientos en día laborable dentro de la región urbana de residencia.

Tabla 8: Matriz de desplazamientos por motivo trabajo en regiones urbanas según tipo de poblamiento de residencia y de destino

		Destino			Total
		Disperso	Intermedio	Compacto	
Residencia	Disperso	31%	11%	58%	100%
	Intermedio	11%	24%	65%	100%
	Compacto	15%	8%	77%	100%
	Total	17%	10%	73%	100%

Cabe señalar, sin embargo, que este resultado presenta un sesgo significativo relacionado con el método de cálculo y clasificación de la densidad de las secciones censales/poblamientos. Todos aquellos desplazamientos que tienen como destino un área no residencial quedan excluidos de este análisis, es decir, los desplazamientos a polígonos industriales o parques empresariales están excluidos del análisis según tipo de poblamiento. A partir de los microdatos se pueden estudiar los destinos más frecuentes por motivo trabajo para distintas desagregaciones territoriales y observar si corresponden a polígonos industriales, zonas céntricas..., en este caso sin emplear la clasificación según tipo de poblamiento de destino. Se presenta un ejemplo de este tipo de análisis al final de este documento.

Desplazamientos en día laborable por compras según tipo de poblamiento

Los desplazamientos en día laborable por motivo compras en las regiones urbanas se realizan habitualmente a pie y por mujeres. Sin embargo para los residentes en poblamientos dispersos e intermedios el modo más frecuentemente utilizado es el coche como conductor. En los desplazamientos por compras los residentes de poblamientos compactos recorren menos distancia, a pie (el 56% de los desplazamientos por compras de residentes en poblamientos compactos) y dentro del mismo municipio de residencia (89%), se ajustaría a compras en establecimientos de cercanos. Los residentes en poblamientos dispersos o intermedios realizan los desplazamientos por compras principalmente en coche y recorren una distancia mayor a más velocidad.

Tabla 9: Características de los desplazamientos por motivo compras según tipo de poblamiento

	Disperso	Intermedio	Compacto
Distancia (km)	4,2	2,8	1,7
Tiempo (min)	14,7	15,2	15,0
Velocidad (km/h)	17	11	7
Dentro del municipio de residencia	70%	78%	89%
Dentro de la sección censal de residencia	15%	17%	13%
A pie	25%	28%	56%
Coche (conductor)	58%	42%	26%
Mujeres	69%	57%	63%

Según tipo de poblamiento de destino, las compras se realizan mayoritariamente a poblamientos compactos, siendo su destino para el 79% de los desplazamientos por compras en regiones urbanas de Andalucía. Los poblamientos compactos son polos de atracción por motivo compras tanto para residentes en poblamientos compactos como intermedios y dispersos.

Tabla 10: Matriz de desplazamientos por motivo compras en regiones urbanas según tipo de poblamiento de residencia y de destino

		Destino			Total
		Disperso	Intermedio	Compacto	
Residencia	Disperso	32%	16%	51%	100%
	Intermedio	8%	30%	61%	100%
	Compacto	7%	7%	86%	100%
	Total	10%	10%	79%	100%

Desplazamientos en día laborable para recoger/llevar niños según tipo de poblamiento

El motivo de desplazamiento recoger/llevar niños agrupa ocupaciones con finalidades muy diversas, este desplazamiento puede implicar traslado al centro de estudios, a casa de familiares o amigos, a clases particulares, a un polideportivo... Por lo tanto la obtención de conclusiones o identificación de patrones en los desplazamientos por este motivo están condicionadas por la heterogeneidad en los desplazamientos que engloba. Aún así, en este caso nuevamente se observa la diferencia en distancia recorrida, en los poblamientos compactos dónde se va a pie con mayor frecuencia (42% de los desplazamientos por motivo recoger/llevar niños se realiza a pie) la distancia es menor, mientras en poblamientos dispersos e intermedios la distancia recorrida es mayor y el uso del vehículo significativamente mayor (74% y 64% frente a 49% en poblamientos compactos). Como se ha señalado estos desplazamientos son realizados con mayor frecuencia por mujeres.

Tabla 11: Características de los desplazamientos por motivo recoger/llevar niños según tipo de poblamiento

	Disperso	Intermedio	Compacto
Distancia (km)	2,4	2,6	1,9
Tiempo (min)	12,7	13,1	13,3
Velocidad (km/h)	11	12	8
Dentro del municipio de residencia	79%	79%	88%
Dentro de la sección censal de residencia	14%	11%	12%
A pie	18%	23%	42%
Coche (conductor)	74%	64%	49%
Mujeres	64%	74%	67%

El estudio de los destinos más frecuentes por motivo recoger/llevar niños está igualmente condicionado por la heterogeneidad de motivos y deseos finales que puede agrupar este motivo. Así mismo la capacidad de elección de destinos o dirección del desplazamiento en este caso puede estar condicionada por los criterios de ubicación de ciertas instalaciones o centros frecuentados por los niños (colegios, polideportivos...) que suelen estar relacionados con la población a la que ofrecen los servicios. Así, se observa que de nuevo los poblamientos compactos ejercen como polo de atracción, concentrando el 77% de los destinos de los desplazamientos para recoger/llevar a los niños.

Tabla 12: Matriz de desplazamientos por motivo recoger/llevar niños en regiones urbanas según tipo de poblamiento de residencia y de destino

		Destino			Total
		Disperso	Intermedio	Compacto	
Residencia	Disperso	29%	14%	57%	100%
	Intermedio	7%	25%	68%	100%
	Compacto	8%	9%	82%	100%
	Total	12%	11%	77%	100%

Desplazamientos en día laborable por ocio según tipo de poblamiento

Los desplazamientos por motivo ocio en las regiones urbanas se realizan habitualmente a pie y por hombres. Únicamente los residentes en poblamientos dispersos usan más frecuentemente el coche para ir a sus destinos de ocio y en este caso la distancia que recorren también es mayor.

Tabla 13: Características de los desplazamientos por motivo ocio según tipo de poblamiento

	Disperso	Intermedio	Compacto
Distancia (km)	3,6	3,1	2,4
Tiempo (min)	20,3	21,2	20,1
Velocidad (km/h)	11	9	7
Dentro del municipio de residencia	76%	75%	86%
Dentro de la sección censal de residencia	23%	27%	14%
A pie	39%	46%	58%
Coche (conductor)	40%	29%	20%
Hombres	59%	69%	58%

Según tipo de poblamiento de destino, los desplazamientos por motivo ocio se concentran en poblamientos compactos, el 76% de los desplazamientos en regiones urbanas por este motivo se dirigen a poblamientos compactos, esto es así independientemente del poblamiento de residencia. Cabe señalar sin embargo, que los desplazamientos por ocio son, entre los aquí estudiados, los que se realizan con más frecuencia a poblamientos similares al de residencia (diagonal principal de la matriz).

Tabla 14: Matriz de desplazamientos por motivo ocio en regiones urbanas según tipo de poblamiento de residencia y de destino

		Destino			Total
		Disperso	Intermedio	Compacto	
Residencia	Disperso	45%	8%	47%	100%
	Intermedio	12%	38%	50%	100%
	Compacto	9%	8%	82%	100%
	Total	14%	11%	76%	100%

2.d Modos de transporte principales según tipo de poblamiento

El modo de transporte afecta y condiciona el desarrollo del desplazamiento en términos de duración, disponibilidad horaria del modo de transporte, capacidad física para llevarlo a cabo... Dentro de la diversidad de modos de transporte que se citan en el cuestionario estudiaremos inicialmente dos grandes grupos, el transporte privado y el público, y si se observan hábitos distintos en su uso según tipo de poblamiento. En un apartado posterior trataremos los dos modos predominantes que engloban más del 60% de los desplazamientos, el coche y el desplazamiento a pie.

A la hora de analizar los desplazamientos según modo de transporte, nos referimos en todo momento al modo de transporte identificado como principal en este análisis. Los desplazamientos pueden desarrollarse en una o varias etapas, es decir implicando uno o varios modos de transporte. El criterio que se ha empleado para asignar el modo de transporte principal en un desplazamiento plurimodal, con varias etapas y modos de transporte, es similar al seguido en otras encuestas sobre movilidad como MOVILIA. En el caso de que un desplazamiento se haya efectuado con varios modos de transporte, se define el modo principal (que es único) atendiendo al orden de prelación del siguiente criterio jerárquico: barco, tren, bus interurbano, otro tipo de bus, metro, tranvía, bus urbano, taxi, coche, motocicleta/ciclomotor, bicicleta, a pie, otro medio público, otro medio privado.

Transporte público y privado en día laborable

La frecuencia del uso del transporte público y las razones que se alegan para ello puede depender de la disponibilidad e infraestructuras que varían según tipos de poblamiento.

El uso del transporte público (excluyendo a pie y bicicleta) es minoritario en las regiones urbanas de Andalucía, en torno a un 6% de los desplazamientos que se realizan en día laborable se hacen en transporte público. Su uso es más frecuente en poblamientos compactos (7% de los desplazamientos) mientras que en intermedios y dispersos está por debajo de la media (5% y 3% respectivamente).

Como se ha mencionado anteriormente, un desplazamiento puede consistir en una única etapa, un modo de transporte con el que nos trasladamos al destino, o varias etapas en las que combinamos modos de transporte para alcanzar el punto final de destino. La movilidad en las regiones urbanas de Andalucía está caracterizada por una altísima unimodalidad, es decir, desplazamientos en los que se emplea un único modo de transporte. El 97% de los desplazamientos en día laborable de las regiones urbanas de Andalucía es unimodal.

La plurimodalidad es, por tanto, un patrón de desplazamiento minoritario entre los residentes en las regiones urbanas de Andalucía. El transporte público está altamente ligado a esta plurimodalidad y los desplazamientos con varias etapas, más del 73% de los desplazamientos plurimodales tienen como modo de transporte principal el transporte público. Dado el criterio de asignación de modo de transporte principal, este dato no implica que estos desplazamientos se hagan exclusivamente en modos de transporte públicos sino que en el 73% de los desplazamientos plurimodales se utiliza en alguna etapa alguno de los modos de transporte público más usuales (barco, tren, bus interurbano, otro tipo de bus, metro, tranvía, bus urbano, taxi). Es decir, en la gran mayoría de los desplazamientos plurimodales en regiones urbanas de Andalucía el transporte público está presente.

A medida que el poblamiento es más compacto se observa una mayor frecuencia del uso de transporte público. El análisis desagregado por motivos, características socioeconómicas y demográficas de los desplazamientos en día laborable en transporte público, está limitado por el tamaño de muestra de usuarios de transporte público en poblamientos intermedios y dispersos. No se ha desagregado el análisis para estos dos poblamientos porque se ha valorado que el tamaño muestral en cada uno de ellos no lo permite. Se ha optado en este punto por analizar el uso del transporte público en poblamientos compactos y poblamientos no compactos (agrupando los poblamientos intermedios y dispersos).

Según características socioeconómicas y demográficas el perfil de usuario más habitual del transporte público no varía significativamente por tipo de poblamiento. Las mujeres son las que más habitualmente se deciden por el transporte público, el 8% de los desplazamientos que realizan en día laborable tiene el transporte público como modo principal, por grupos de edad son los jóvenes entre 16-29 años con un 9,6% de sus desplazamientos en transporte público, en términos de actividad es la población inactiva la que con más frecuencia usa este modo de transporte (9,1% de sus desplazamientos) y en cuanto a los motivos ir al lugar de estudios es el principal, el 26% de los desplazamientos para ir al lugar de estudios se realiza en transporte público.

Tabla 15: Características de los desplazamientos en transporte público, modo principal (% sobre el total de desplazamientos en cada tipo de poblamiento y característica)

	No compacto	Compacto
Hombre	2%	5%
Mujer	5%	9%
Ocupados/as	3%	6%
Parados/as	3%	5%
Inactivos/as	7%	10%
De 16 a 29 años	10%	10%
De 30 a 49 años	2%	5%
De 50 y más años	3%	8%
Una sola etapa	3%	6%
Más de una etapa	60%	76%
Dentro de un mismo municipio	3%	6%
Entre municipios	7%	11%

La frecuencia del uso del transporte público en día laborable y las razones que se alegan para no usarlo pueden depender de la disponibilidad, infraestructuras, facilidad, características todas ellas que varían según tipos de poblamiento. En este sentido a partir de la encuesta ESOC2011 los motivos que con más frecuencia alegan los residentes en regiones urbanas de Andalucía para no usar el transporte público son, la falta de servicio de transporte público, la incomodidad y la cercanía del destino.

Según tipo de poblamiento, el 37% de los residentes en poblamientos dispersos que no usan el transporte público en día laborable alegan la falta de servicio para desplazarse a su destino como principal motivo, en poblamientos intermedios éste es también el motivo más frecuente para el 40% de los residentes que no usan el transporte público, mientras en poblamientos compactos es la proximidad del destino la razón principal para no usar el transporte público en día laborable (34%).

El uso del transporte privado (excluyendo a pie y bicicleta) es mayoritario en las regiones urbanas de Andalucía, en torno a un 57% de los desplazamientos que se realizan en día laborable se hacen en transporte privado. Su uso es más frecuente en poblamientos dispersos (75%) e intermedios (69%) mientras que en poblamientos compactos está por debajo de la media (52%). El transporte privado es predominante en los desplazamientos unimodales, aquellos en los que se emplea un único modo de transporte. El 64% de los desplazamientos unimodales de los residentes en regiones urbanas de Andalucía se realizan en modos de transporte privados.

A medida que el poblamiento es más disperso se observa una mayor frecuencia del uso de transporte privado, así sucede también en el análisis por características socio-demográficas y motivos. De manera que el perfil de usuario más habitual del transporte público no varía significativamente por tipo de poblamiento. Según sexos los hombres son los que más habitualmente se deciden por el transporte privado (en un 64% de sus desplazamientos), por grupos de edad es la población entre 30-39 años la que emplea más habitualmente este modo en el 68% de sus desplazamientos y, en términos de actividad, la población ocupada realiza más del 71% de sus desplazamientos en transporte privado.

Tabla 16: Características socio-demográficas de los desplazamientos en transporte privado, modo principal. (% sobre el total de desplazamientos en cada tipo de poblamiento y característica socio-demográfica)

	Disperso	Intermedio	Compacto
Hombre	82%	76%	59%
Mujer	69%	61%	46%
Ocupados/as	87%	75%	68%
Parados/as	76%	69%	48%
Inactivos/as	58%	56%	33%
De 16 a 29 años	67%	72%	52%
De 30 a 39 años	84%	79%	63%
De 40 a 49 años	84%	71%	63%
De 50 a 64 años	69%	61%	48%
De 65 y más años	53%	39%	20%

Según motivos, los residentes en regiones urbanas de Andalucía usan el transporte privado con más frecuencia en desplazamientos para hacer gestiones por trabajo, el 84% de estos desplazamientos se realizan en transporte privado. Por poblamientos, en poblamientos dispersos y compactos se opta mayoritariamente por el transporte privado para hacer gestiones por trabajo mientras que en poblamientos intermedios es para acompañar a otra persona cuando se usa el transporte privado con más frecuencia.

Tabla 17: Características de los desplazamientos en transporte privado según motivo. (% sobre el total de desplazamientos por motivo y tipo de poblamiento)

	Disperso	Intermedio	Compacto
Una sola etapa	82%	76%	59%
Más de una etapa	41%	38%	24%
Dentro de un mismo municipio	69%	61%	44%
Entre municipios	92%	89%	87%
Porque iba a mi casa	76%	68%	52%
Porque iba a mi lugar de trabajo	90%	78%	73%
Porque fui a hacer gestiones por trabajo	99%	77%	82%
Porque iba a mi lugar de estudios	61%	69%	30%
Porque iba a realizar compras	75%	67%	40%
Porque iba a recoger/llevar a los niños	81%	75%	56%
Por temas médicos	63%	61%	49%
Por visitar a familiares o amigos	72%	74%	55%
Por ocio	56%	49%	36%
Por acompañar a otra persona	91%	90%	75%
Otro (Otro; Porque iba a mi segunda residencia)	70%	63%	53%

El coche como conductor, el modo privado por excelencia

Dentro del transporte privado el modo más habitual de desplazamiento es el coche como conductor, el 72% de los desplazamientos en transporte privado se realizan en coche como conductor. Este modo se usa “masivamente” para los distintos desplazamientos, de forma preferente en los poblamientos dispersos, esto quizás denota una dinámica de movilidad caracterizada por servicios o infraestructuras menos accesibles a pie, disponibilidad generalizada de vehículo privado y garaje. Así observamos que para todos los grupos de población y para los principales motivos de desplazamiento el uso del coche es mayor en poblamientos dispersos. Por características socio-demográficas, el perfil de usuario más habitual del coche como conductor no varía significativamente por tipo de poblamiento. Según sexos los hombres son los que más habitualmente usan el coche como conductor, realizan el 50% de sus desplazamientos en día laborable de este modo, por grupos de edad es la población de 30-39 años la que emplea más habitualmente este modo de transporte (55% de sus desplazamientos), en términos de actividad la población ocupada realiza el 58% de sus desplazamientos en día laborable en coche como conductor.

Tabla 18: Características socio-demográficas de los desplazamientos en coche, como conductor. (% sobre el total de desplazamientos en cada tipo de poblamiento y característica socioeconómica)

	Disperso	Intermedio	Compacto
Hombre	69%	59%	45%
Mujer	52%	42%	29%
Ocupados/as	77%	64%	54%
Parados/as	58%	46%	31%
Inactivos/as	37%	27%	16%
De 16 a 29 años	42%	47%	28%
De 30 a 39 años	70%	60%	51%
De 40 a 49 años	71%	61%	47%
De 50 a 64 años	59%	44%	35%
De 65 y más años	36%	21%	9%

Según motivos de desplazamiento, los desplazamientos relacionados con el trabajo (ir al trabajo o hacer gestiones) así como acompañar a otra persona son los casos en los que se emplea con más frecuencia el coche (como conductor), en más de un 60% de estos desplazamientos se emplea este modo de transporte. Por tipos de poblamiento, en poblamientos dispersos e intermedios es para acompañar a otra persona cuando se emplea con más frecuencia el coche (un 87% y 73% de los desplazamientos por este motivo respectivamente) mientras en poblamientos compactos es para realizar gestiones (el 65% de los desplazamientos por este motivo)

En cuanto a distancias recorridas, cuando usan el coche los residentes de poblamientos intermedios lo hacen en media para realizar desplazamientos mayores (6 km) que los residentes en poblamientos dispersos y compactos (5,3 km y 5,2 km respectivamente).

Tabla 19: Frecuencia de desplazamientos en coche, como conductor, según tipo de poblamiento y motivo. (% sobre el total de desplazamientos por motivo y tipo de poblamiento)

	Disperso	Intermedio	Compacto
Porque iba a mi casa	60%	50%	36%
Porque iba a mi lugar de trabajo	83%	66%	59%
Porque fui a hacer gestiones por trabajo	75%	65%	65%
Porque iba a mi lugar de estudios	29%	39%	16%
Porque iba a realizar compras	57%	42%	27%
Porque iba a recoger/llevar a los niños	74%	64%	49%
Por temas médicos	46%	36%	26%
Por visitar a familiares o amigos	42%	53%	33%
Por ocio	40%	29%	20%
Por acompañar a otra persona	87%	73%	55%
Otro (Otro; Porque iba a mi segunda residencia)	51%	49%	33%

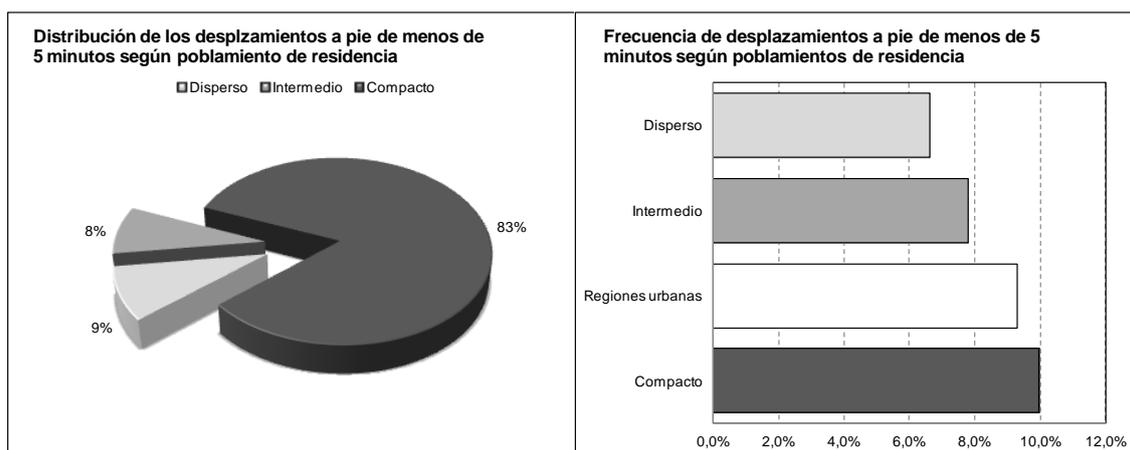
Desplazamientos a pie

El desplazamiento a pie se analiza de forma separada por las características singulares de este modo de transporte. Después del coche como conductor, transporte

privado, el modo más frecuente es el traslado a pie, cerca de un 36% de los desplazamientos en regiones urbanas se realizan a pie.

Si analizamos de forma separada los desplazamientos de cercanía, a pie de menos de 5 minutos, observamos que representan el 9% de los desplazamientos en las regiones urbanas de Andalucía. La mayoría de estos desplazamientos los realizan residentes en poblamientos compactos, los desplazamientos breves son menos habituales para los residentes en poblamientos dispersos.

Gráfico 6: Desplazamientos de menos de 5 min a pie según tipo de poblamiento



En general, la elección del desplazamiento a pie es más frecuente en poblamientos compactos (el 39% de los desplazamientos de residentes en poblamientos compactos) mientras que en intermedios y dispersos está por debajo de la media (26% y 21% de los desplazamientos de sus residentes, respectivamente). Esto es así para todos los grupos de población, según sexo, edades, actividad y para los principales motivos de desplazamiento.

Tabla 20: Características socio-demográficas de los desplazamientos a pie. (% sobre el total de desplazamientos en cada tipo de poblamiento y característica socioeconómica)

	Disperso	Intermedio	Compacto
Hombre	15%	20%	33%
Mujer	26%	32%	45%
Ocupados/as	12%	19%	24%
Parados/as	21%	28%	45%
Inactivos/as	33%	37%	56%
De 16 a 29 años	22%	16%	37%
De 30 a 39 años	15%	18%	31%
De 40 a 49 años	14%	25%	30%
De 50 a 64 años	29%	34%	44%
De 65 y más años	40%	56%	69%

Por características socio-demográficas, el perfil más habitual de “viandante” no varía significativamente por tipo de poblamiento. Parece que la decisión del traslado a pie no depende sólo de las características socio-demográficas sino también de otras circunstancias, probablemente la disponibilidad o cercanía de los servicios,

necesidades o deseos que motivan el desplazamiento. En este sentido la oferta de ciertos servicios, tiendas, cines... está vinculada a la cifra de población residente en el territorio por lo que cabe tener mayor disponibilidad de estos en zonas densamente pobladas. Según sexos las mujeres son las que con más frecuencia van a pie a sus destinos, de los desplazamientos que realizan en día laborable el 41% es a pie. Por grupos de edad es la población de 65 y más años la que se desplaza a pie más frecuentemente, el 65% de sus desplazamientos. En este grupo de edad se concentra la población inactiva y en términos de actividad son éstos, los inactivos, los que más habitualmente se desplazan a pie (un 52% de sus desplazamientos).

Tabla 21: Frecuencia de desplazamientos a pie según tipo de poblamiento y motivo. (% sobre el total de desplazamientos por motivo y tipo de poblamiento)

	Disperso	Intermedio	Compacto
Porque es mi casa	20%	27%	39%
Porque es mi lugar de trabajo	8%	16%	16%
Porque estaba haciendo gestiones	1%	9%	12%
Porque es mi lugar de estudios	16%	14%	40%
Porque estaba realizando compras	25%	29%	56%
Porque fui a recoger/llevar a los niños	17%	23%	42%
Por temas médicos	33%	26%	36%
Por visitar a familiares o amigos	26%	24%	38%
Por ocio y tiempo libre	39%	46%	58%
Por acompañar a otra persona	9%	10%	20%
Otro y seg residencia	23%	29%	38%

Según motivos de desplazamiento, los desplazamientos por ocio y tiempo libre son los que con más frecuencia deciden realizar a pie los residentes en las regiones urbanas de Andalucía, así el 54% de los desplazamientos por motivo de ocio se realiza a pie. Según tipo de poblamiento, en poblamientos compactos destaca también la frecuencia de los desplazamientos a pie por motivo compras, el 56% de los desplazamientos por compras de residentes en poblamientos compactos se realiza a pie.

En cuanto a distancias recorridas, los residentes en poblamientos dispersos realizan en media desplazamientos a pie más largos (0,9 km) que sus homólogos en poblamientos intermedios y compactos (0,6 km y 0,7 km respectivamente).

3. Usuarios habituales del transporte público

En este apartado vamos a describir el perfil del usuario frecuente del transporte público por características socio-demográficas y según tipo de poblamiento. Hasta ahora hemos tratado las pautas de desplazamiento de los residentes en regiones urbanas en día laborable y para ello nos hemos centrado en la unidad de análisis desplazamientos, en este punto nos referiremos a los individuos residentes en las regiones urbanas de Andalucía. Como se mencionó anteriormente, el tamaño de muestra disponible para el estudio del transporte público en día laborable por tipo de poblamiento es reducido, sin embargo se puede obtener información sobre los residentes usuarios frecuentes del transporte público. En el bloque 6 de la encuesta, “Uso y Valoración del transporte público”, se recoge información sobre las opiniones y valoración del transporte público, por parte de aquellas personas que reconocen usarlo frecuentemente.

Consideramos usuarios frecuentes del transporte público aquellos que han utilizado, todos o casi todos los días, una vez a la semana o varias veces el último mes alguno de los siguientes modos de transporte públicos: Bus urbano capital, bus urbano de la localidad en la que reside, tren cercanías, tranvía, metro, taxi, barco o bicicleta pública.

Con estas condiciones el 40% de los residentes en regiones urbanas⁸ son usuarios frecuentes del transporte público. Se observa, como sucedía en el análisis por desplazamientos en día laborable, que a medida que aumenta la concentración del poblamiento y seguramente la oferta de transporte público, aumenta el porcentaje de usuarios frecuentes, representando un 28% de los residentes en poblamientos dispersos, un 34% en poblamientos intermedios y alcanzando el 43% en poblamientos compactos. Esta tendencia se observa por sexos y grupos de edad siendo siempre el porcentaje de usuarios de transporte público mayor a medida que el poblamiento se compacta. Según sexos, las mujeres son de nuevo las que más eligen el transporte público como modo de transporte frecuente, un 46% de las residentes en regiones urbanas se declaran usuarias frecuentes, por edades el 52% de jóvenes de 16 a 29 años son usuarios frecuentes del transporte público y es la población inactiva con un 48% de usuarios frecuentes la que más se inclina por el transporte público.

Tabla 22: Características demográficas de los usuarios frecuentes del transporte público según tipo de poblamientos. (% sobre el total de residentes en cada poblamiento y característica demográfica)

	Disperso	Intermedio	Compacto
Hombre	22%	27%	37%
Mujer	34%	42%	48%
Ocupados/as	20%	32%	36%
Parados/as	24%	28%	41%
Inactivos/as	39%	39%	50%
De 16 a 29 años	34%	43%	56%
De 30 a 39 años	27%	30%	31%
De 49 a 50 años	20%	34%	37%
De 50 a 65 años	29%	31%	42%
De 65 y más años	30%	31%	46%

⁸ Personas de 16 y más años, población objeto de la encuesta.

4. Conclusiones

El tipo de poblamiento, compacto, intermedio y disperso imprime patrones de movilidad distintos a las poblaciones residentes. Si bien las características socioeconómicas y demográficas difieren entre tipos de poblamiento, existen ciertos rasgos que son característicos de su movilidad independientemente del sexo, la edad o la relación con la actividad.

Los residentes en poblamientos dispersos se desplazan más y recorren mayores distancias, en su vida cotidiana, que los residentes en poblamientos compactos. Territorialmente, observamos que los poblamientos dispersos están situados en los alrededores de los núcleos urbanos consolidados, dónde se concentran principalmente los poblamientos compactos.

La solución de movilidad o estrategia por la que optan los residentes en poblamientos dispersos, para llegar a sus destinos cotidianos, es el transporte privado. En concreto los residentes en poblamientos dispersos se desplazan principalmente en coche, como conductor, frente al desplazamiento a pie que es la opción mayoritaria en los poblamientos compactos.

Esta estrategia de movilidad está integrada en la estructura del poblamientos de residencia, así los residentes en poblamientos dispersos disponen habitualmente de garaje en su vivienda y coche.

En cuanto a los destinos de los desplazamientos, los lugares más allá de la residencia dónde los individuos desarrollan sus quehaceres; los residentes en las regiones urbanas de Andalucía tienen su espacio de vida en el municipio de residencia. Podríamos hablar de sedentarismo, en el sentido de escasa movilidad extra-municipal⁹. En este caso son también los residentes en poblamientos dispersos los que con más frecuencia salen de su municipio en el día a día.

Por otro lado los poblamientos compactos son los que atraen la mayoría de los desplazamientos en las regiones urbanas, independientemente del tipo de poblamiento de residencia, la mayoría de las rutinas diarias y de la cotidianeidad de los residentes en regiones urbanas se desarrolla en poblamientos compactos. Por esto los residentes en poblamientos compactos son los que menos frecuentan otro tipo de poblamientos (dispersos e intermedios), mientras los residentes en poblamientos dispersos e intermedios frecuentan los poblamientos compactos habitualmente.

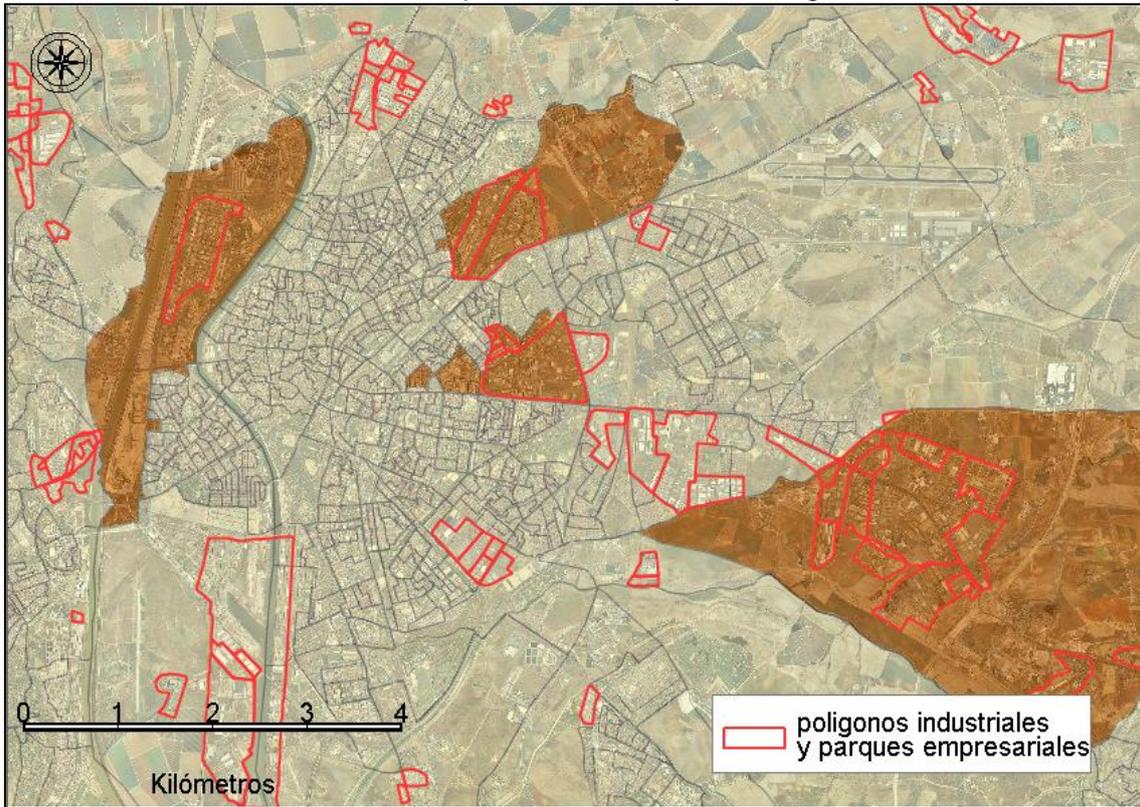
La movilidad en un ámbito de análisis más reducido, como el de la sección censal, nos presenta una imagen contrapuesta a la de movilidad en el ámbito municipal. Podríamos hablar de un comportamiento nómada, en el sentido de que las rutinas de los residentes se desarrollan principalmente fuera de su sección censal de residencia.

⁹ Desplazamientos fuera del municipio de residencia

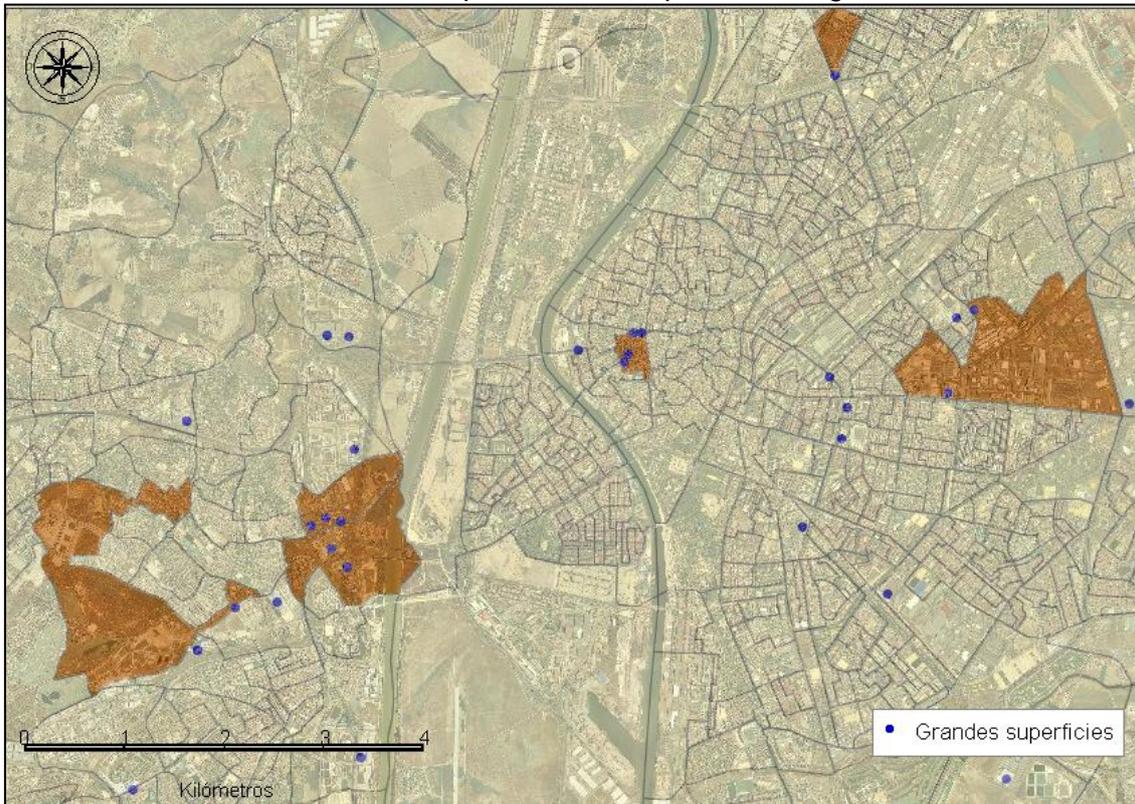
5. Anexo

A continuación se presenta un análisis preliminar de destinos por sección censal, no modificada, y motivo del desplazamiento, como ejemplo de posibles líneas de trabajo. En él se incluyen, por tanto, todos los desplazamientos en las regiones urbanas e ilustra las posibilidades de análisis que ofrece el set de microdatos de ESOC2011 con información georreferenciada.

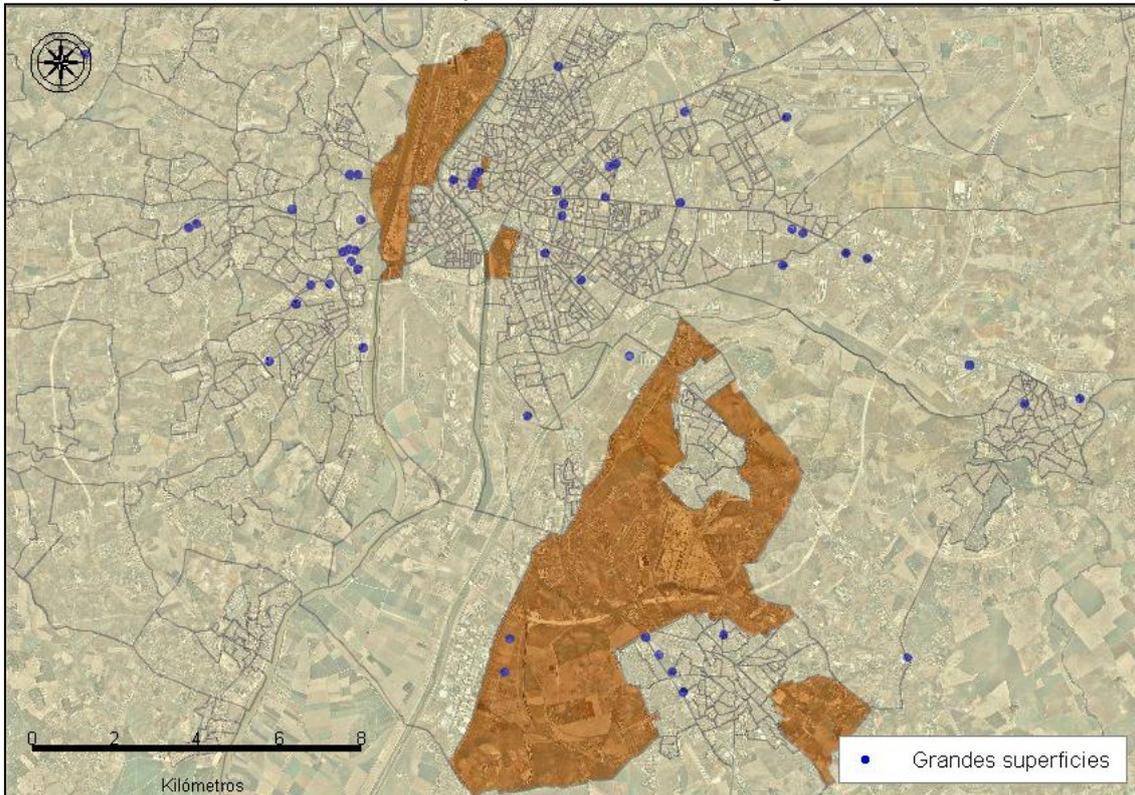
Los cinco destinos más frecuentes por motivo trabajo en la región urbana de Sevilla



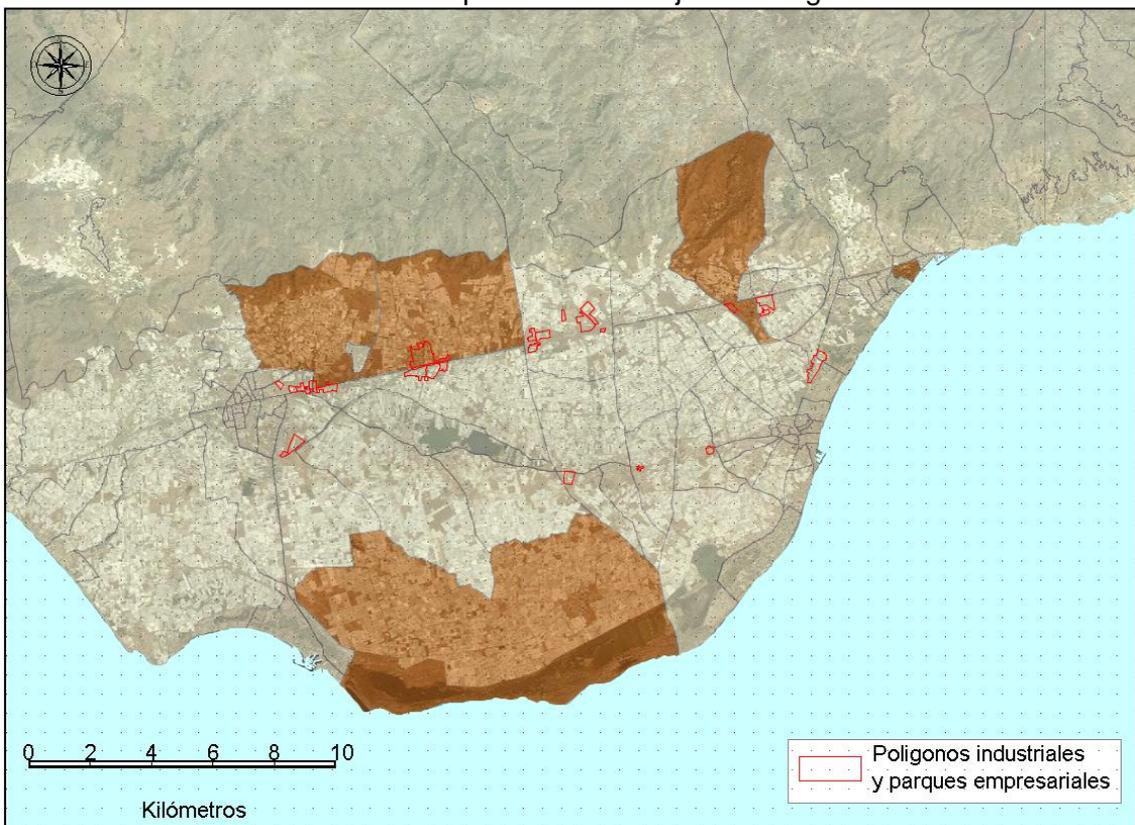
Los cinco destinos más frecuentes por motivo compras en la región urbana de Sevilla



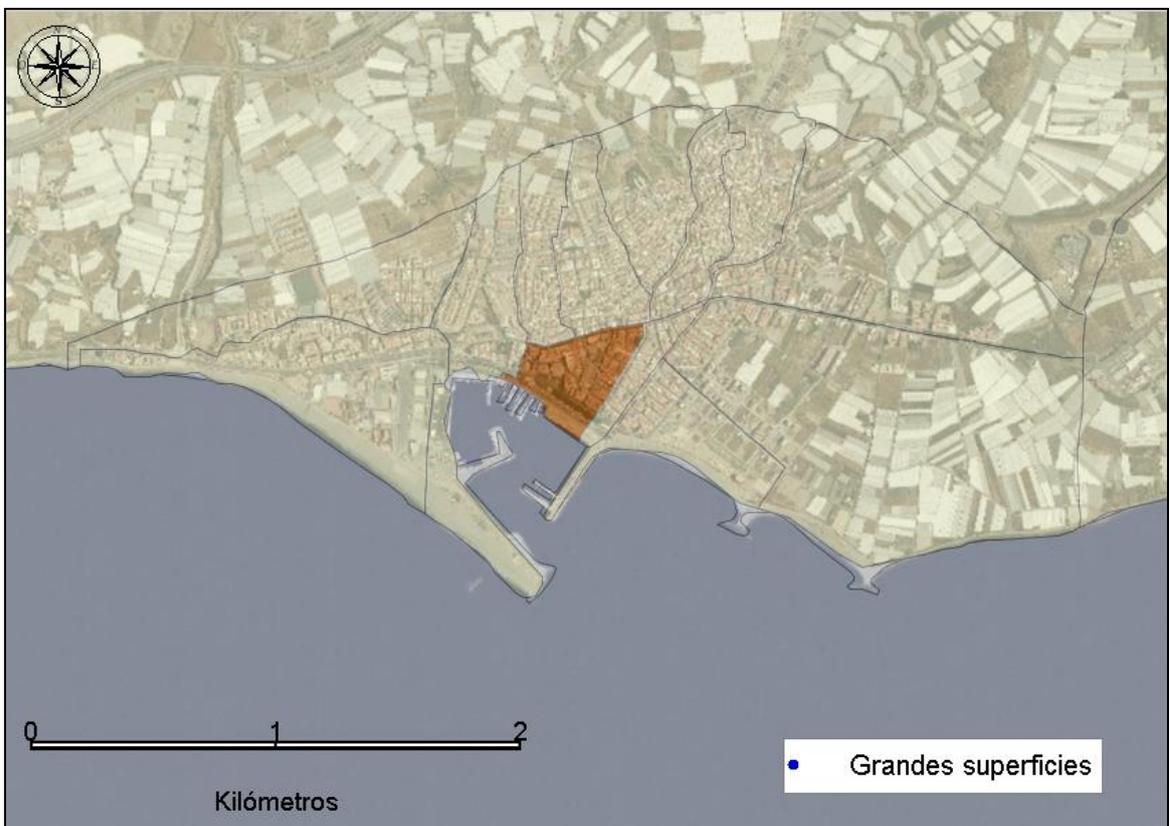
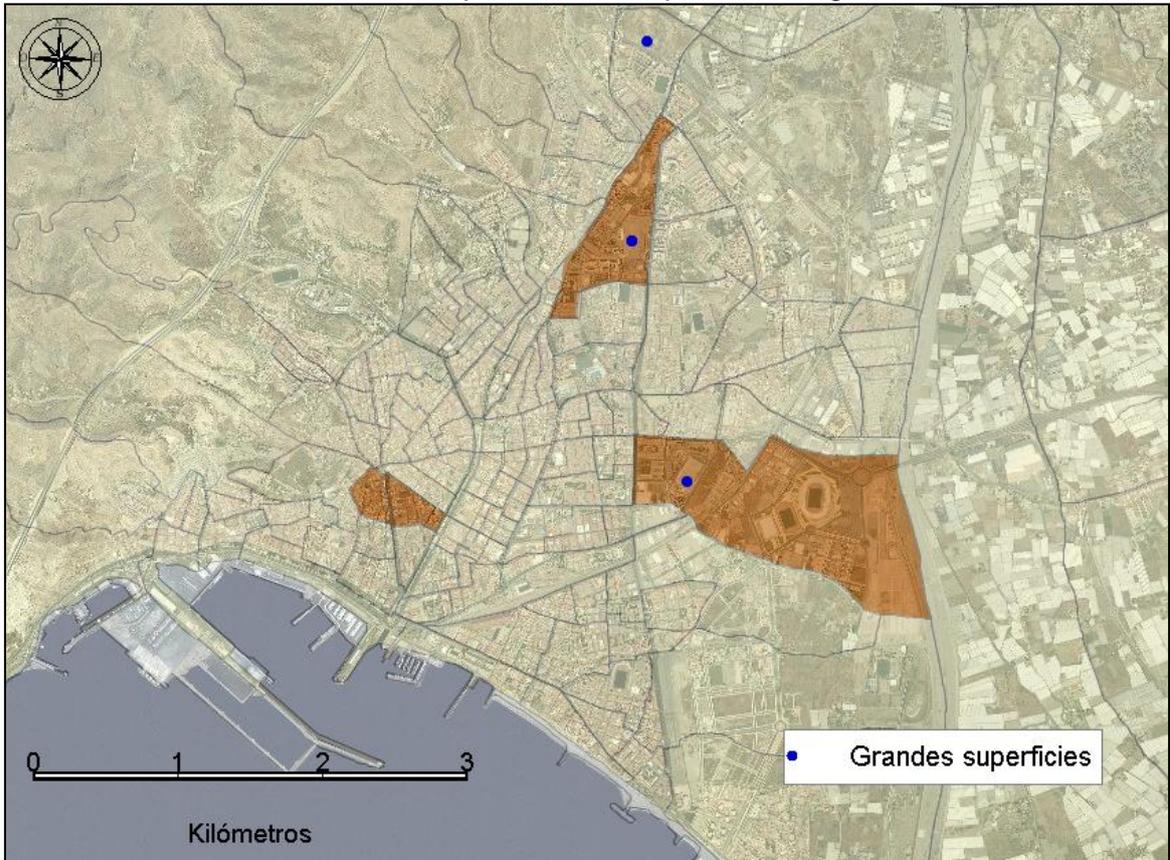
Los cinco destinos más frecuentes por motivo ocio en la región urbana de Sevilla



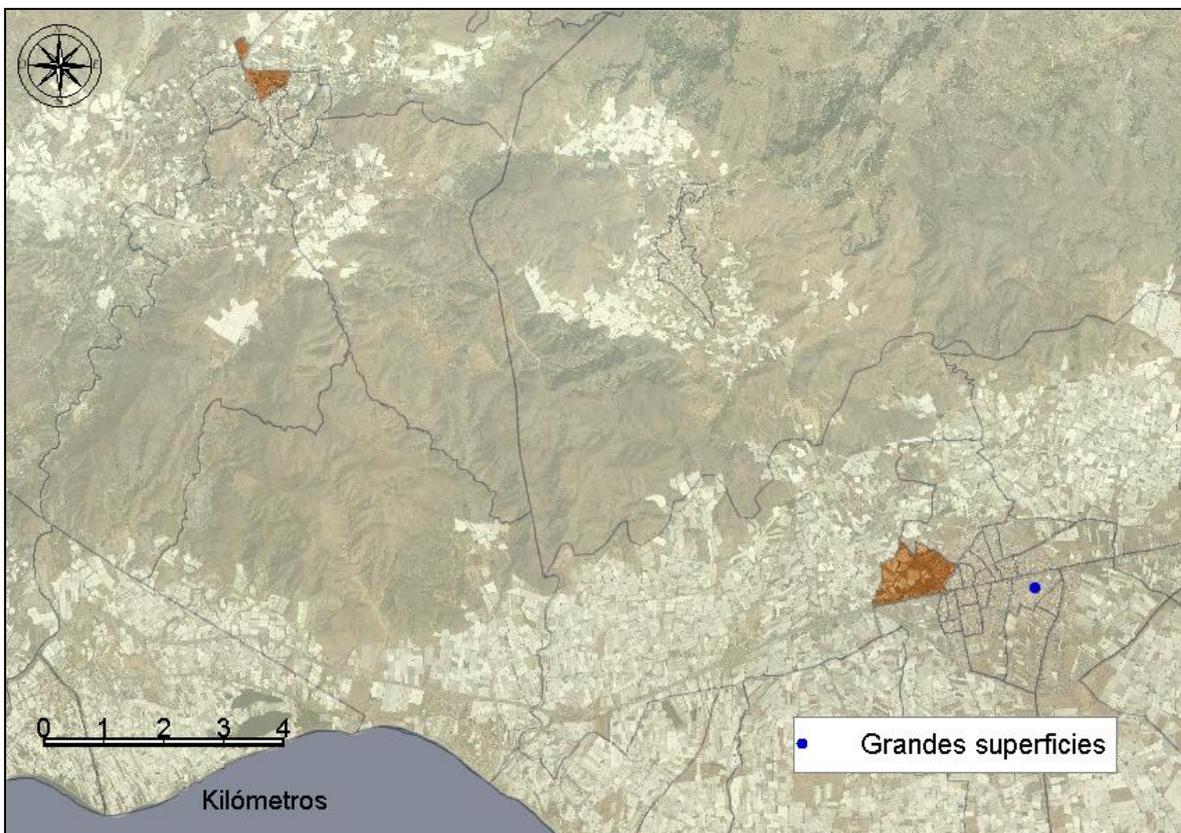
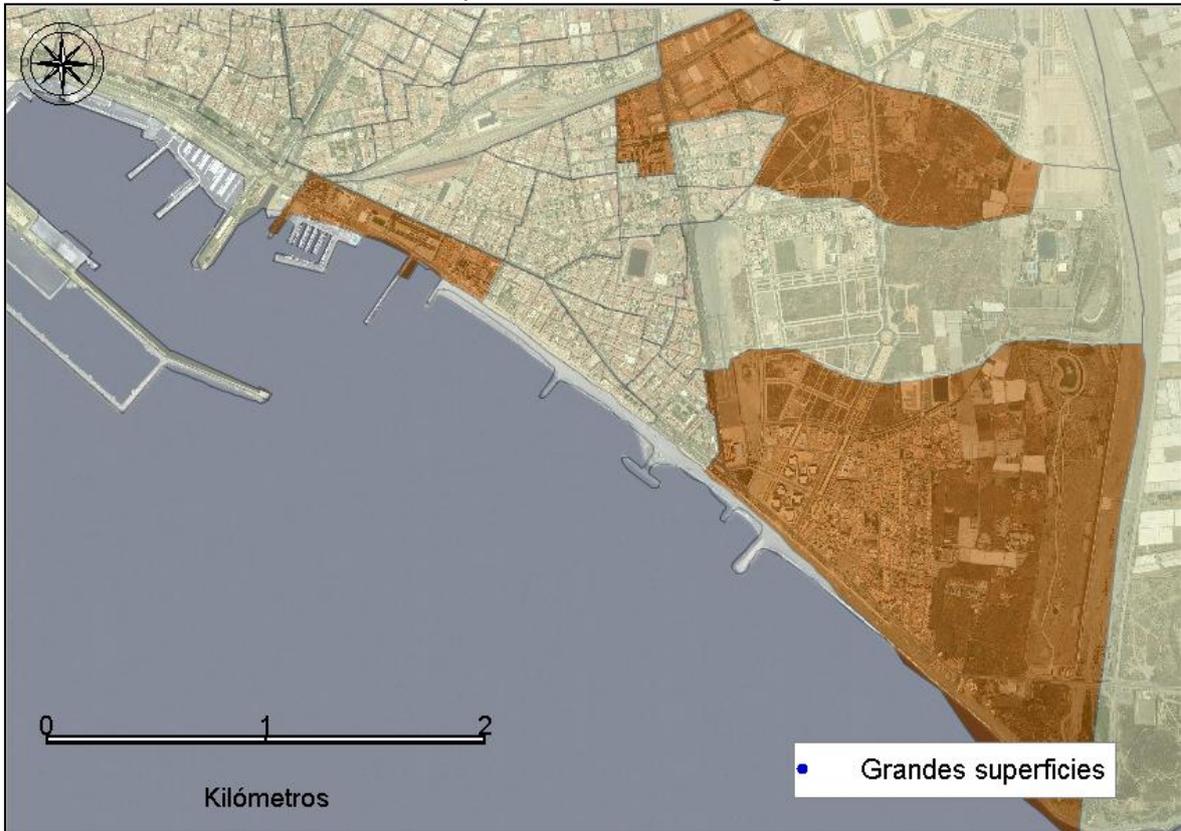
Los cinco destinos más frecuentes por motivo trabajo en la región urbana de Almería



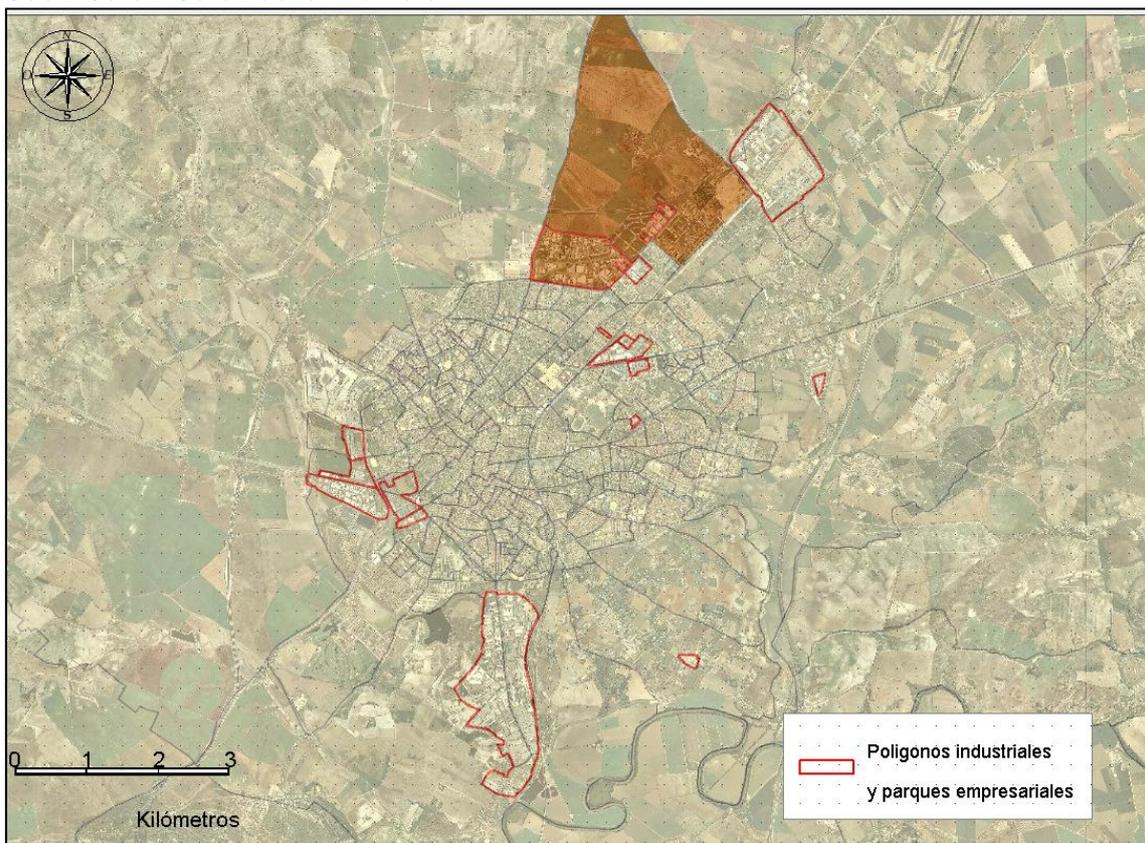
Los cinco destinos más frecuentes por motivo compras en la región urbana de Almería



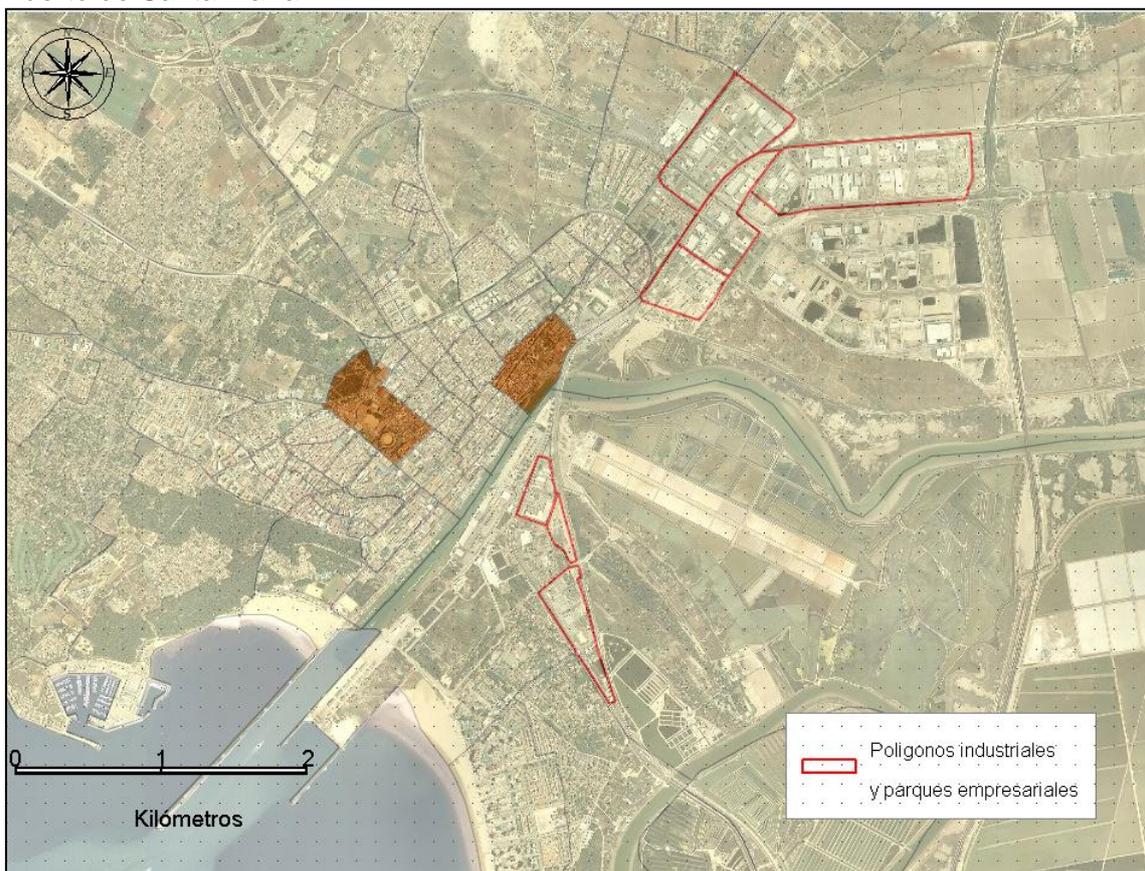
Los cinco destinos más frecuentes por motivo ocio en la región urbana de Almería



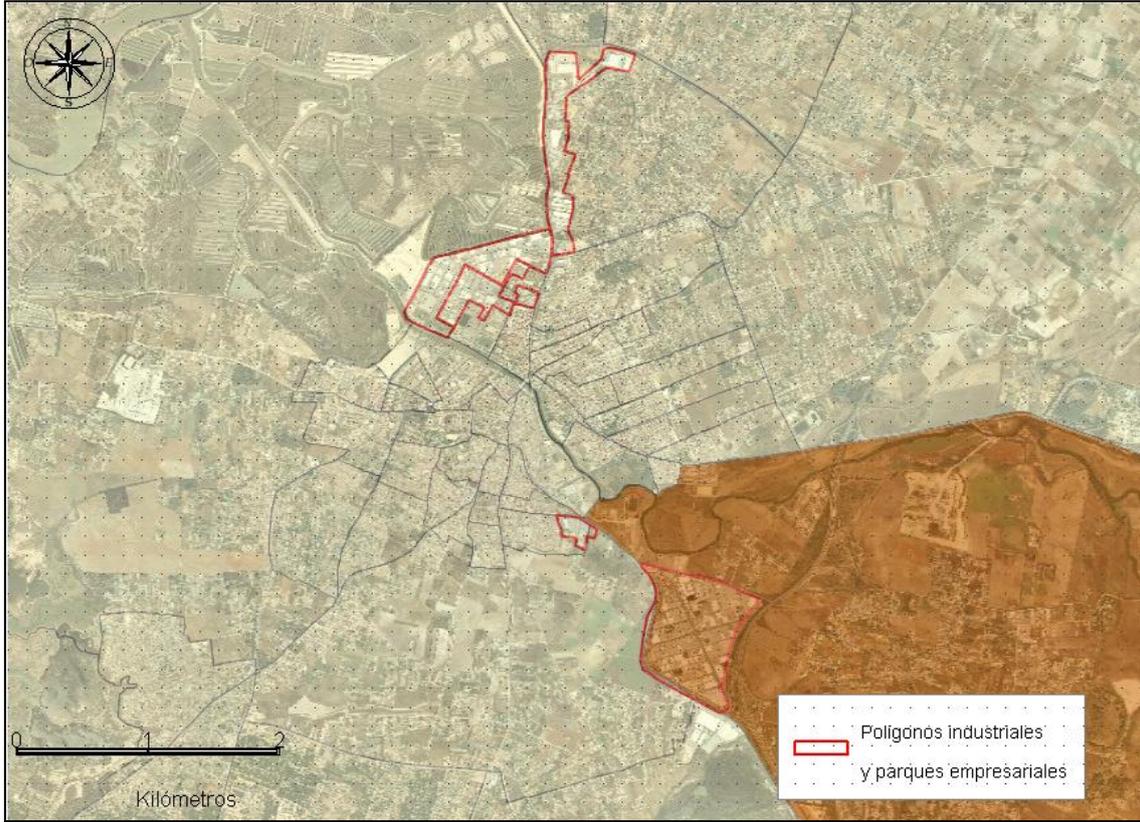
Los cinco destinos más frecuentes por motivo trabajo en la región urbana Bahía de Cádiz-Jérez. Jérez de la Frontera



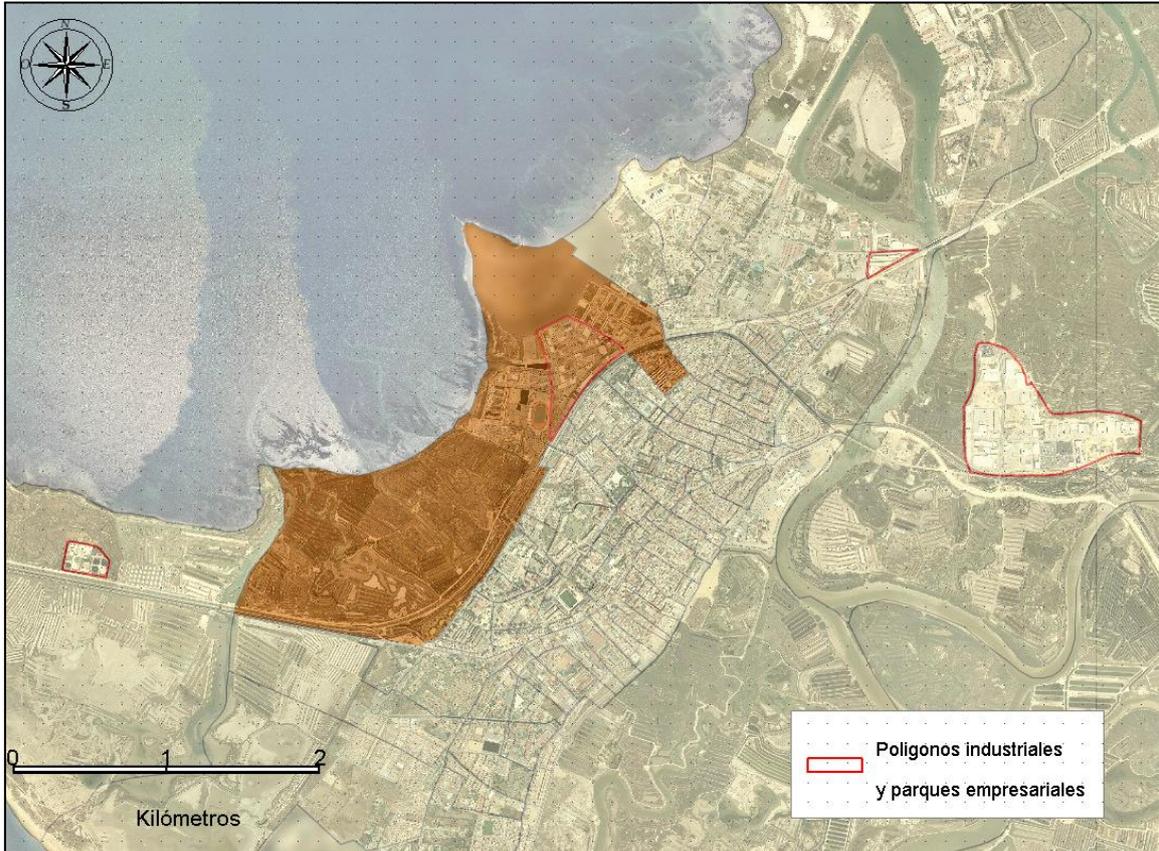
Puerto de Santa María



Chiclana de la Frontera



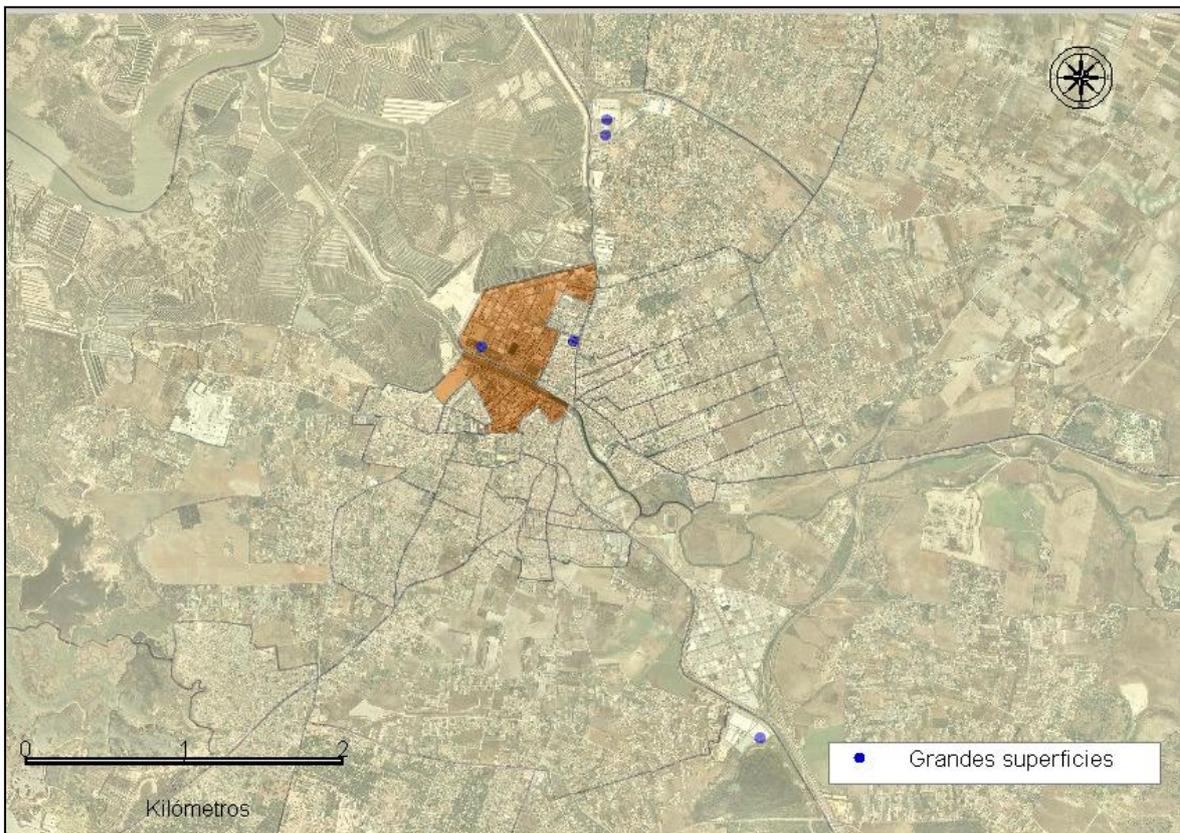
San Fernando



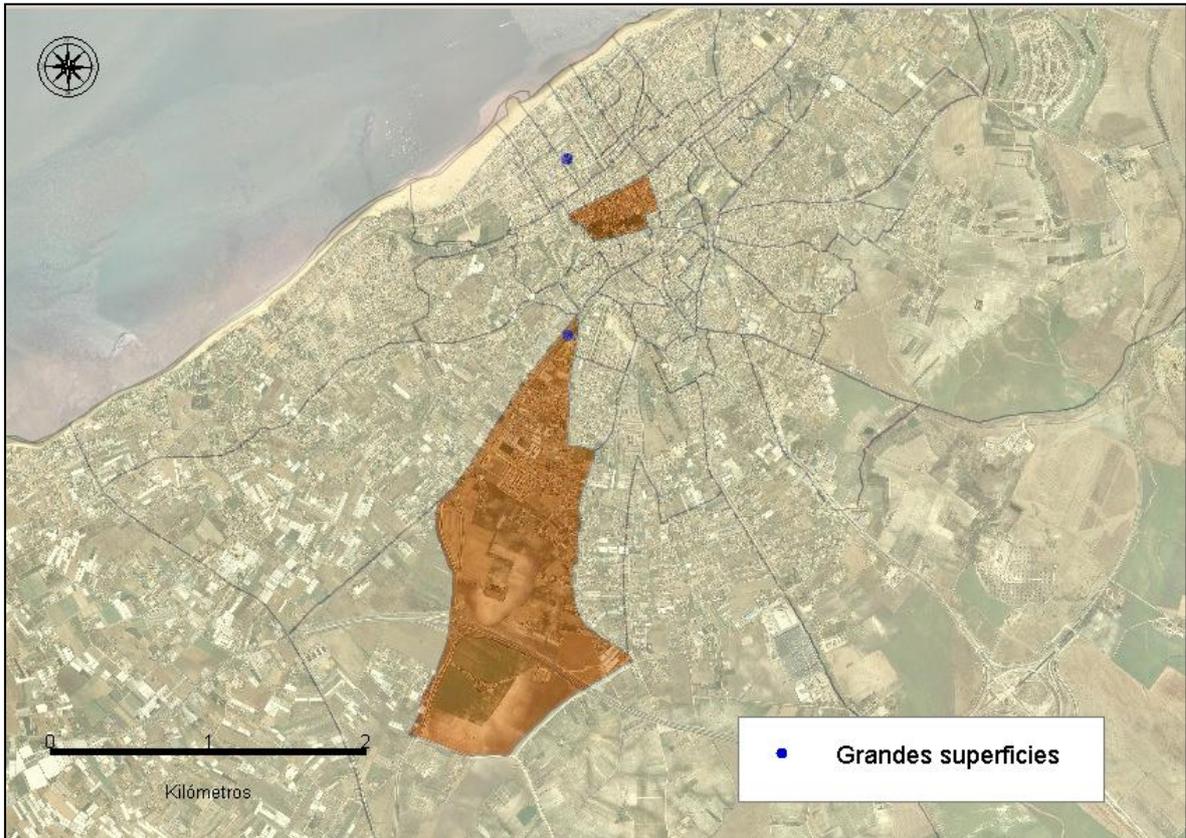
Los cinco destinos más frecuentes por motivo compras en la región urbana Bahía de Cádiz-Jérez. Jérez de la Frontera



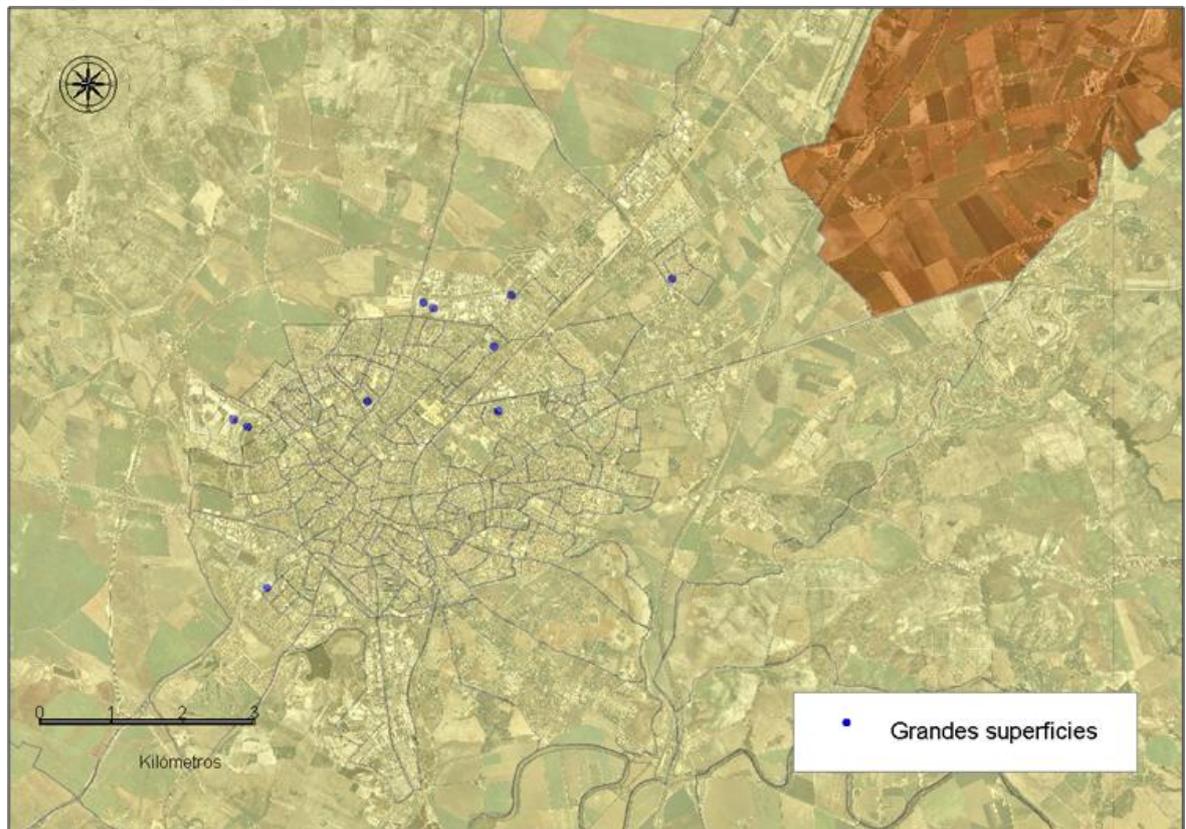
Chiclana de la Frontera



Sanlúcar de Barrameda



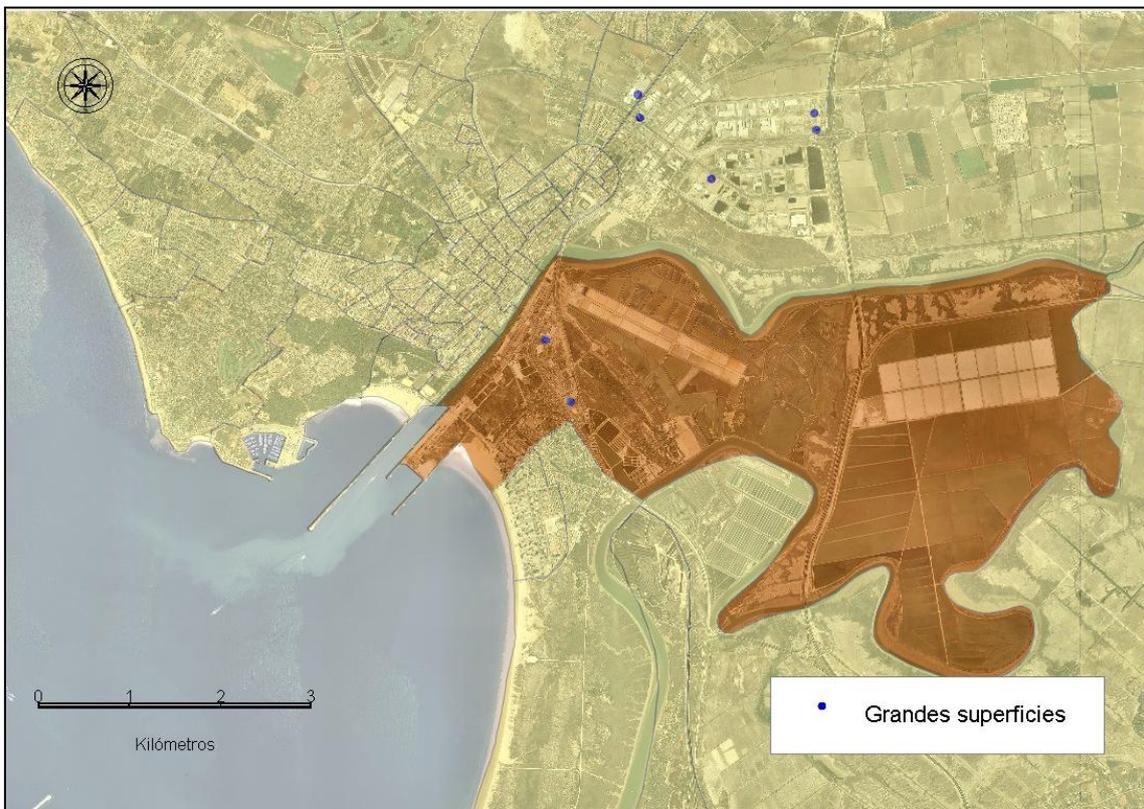
Los cinco destinos más frecuentes por motivo ocio en la región urbana Bahía de Cádiz-Jérez. Jérez de la Frontera



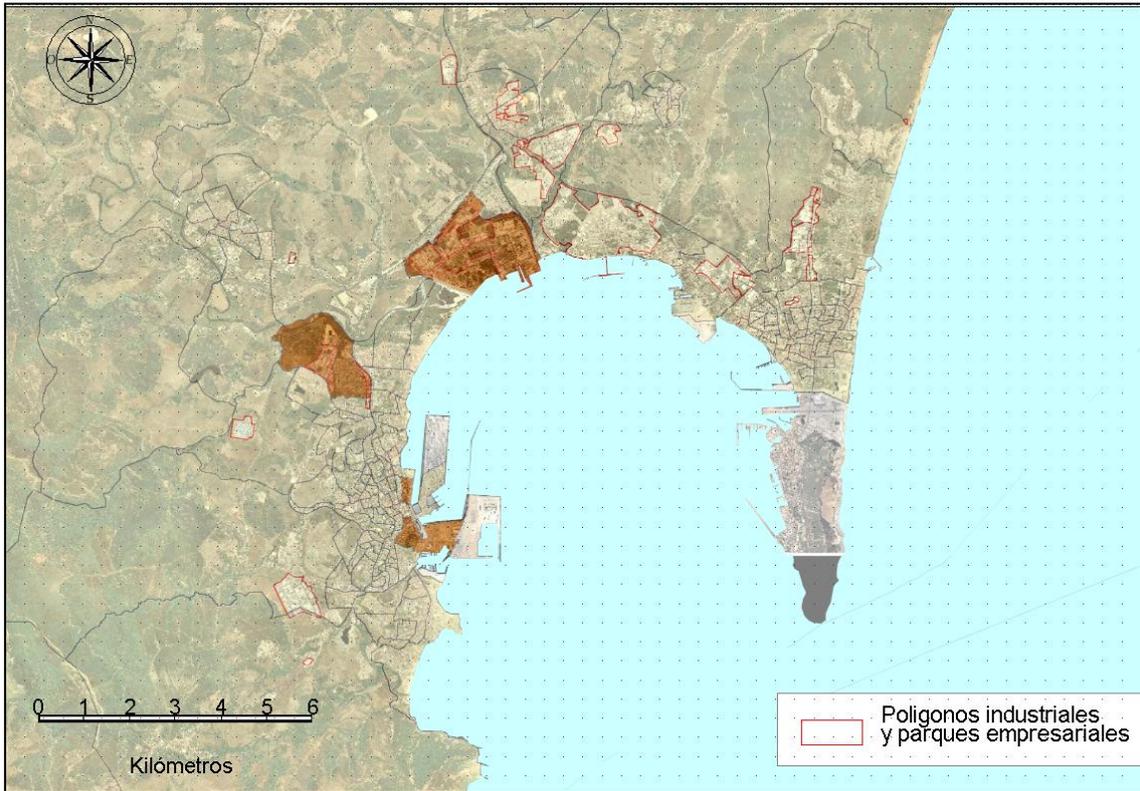
Chiclana y San Fernando



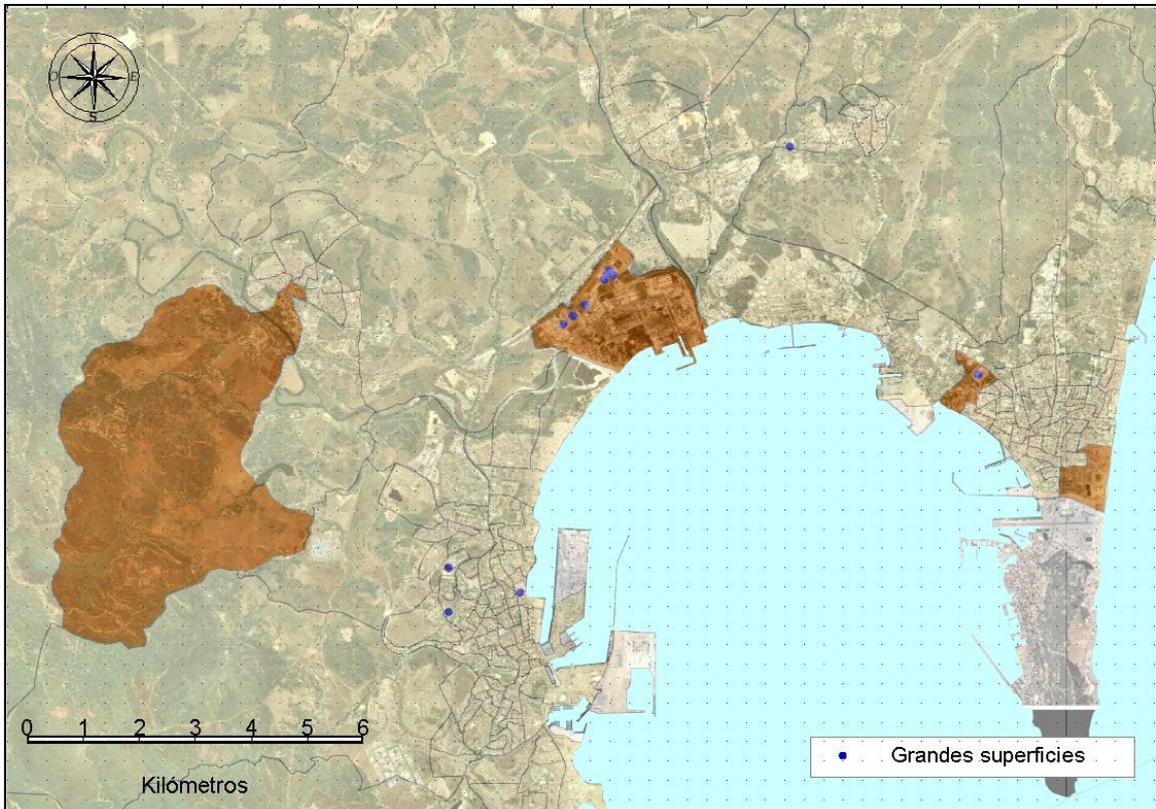
Puerto de Santa María



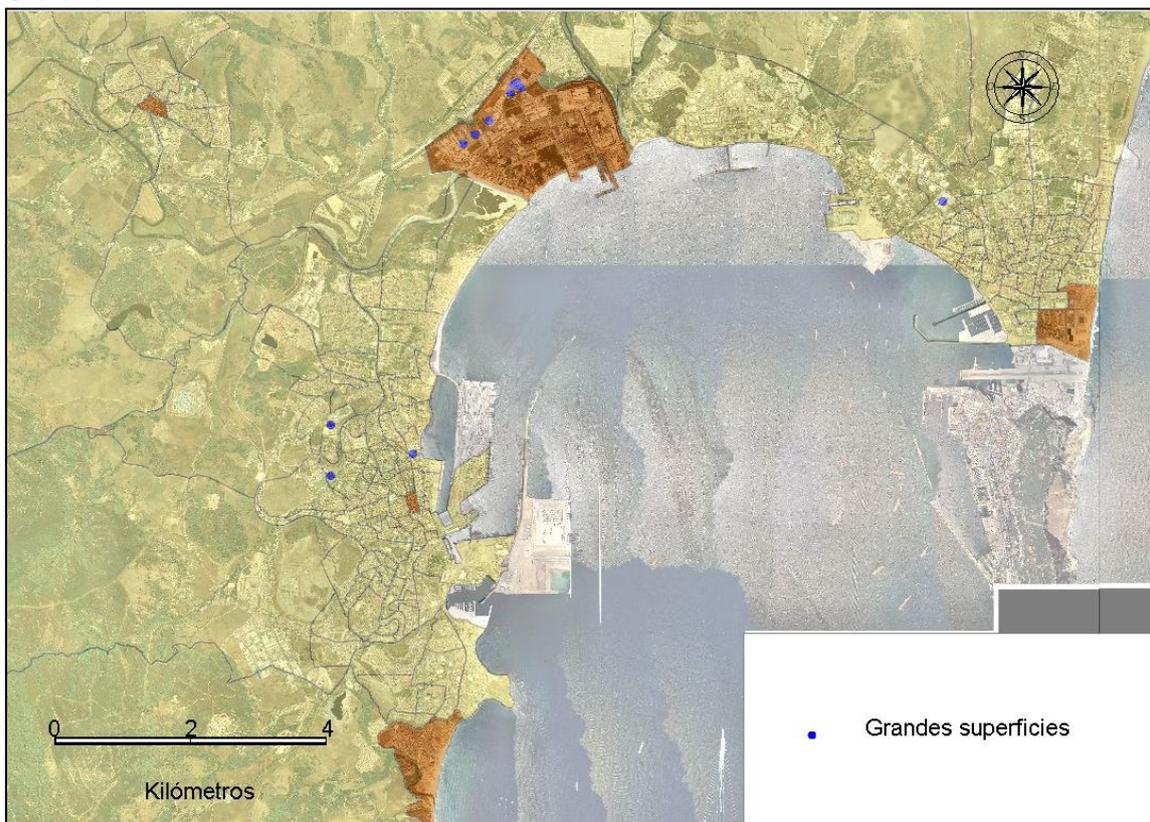
Los cinco destinos más frecuentes por motivo trabajo en la región urbana Campo de Gibraltar



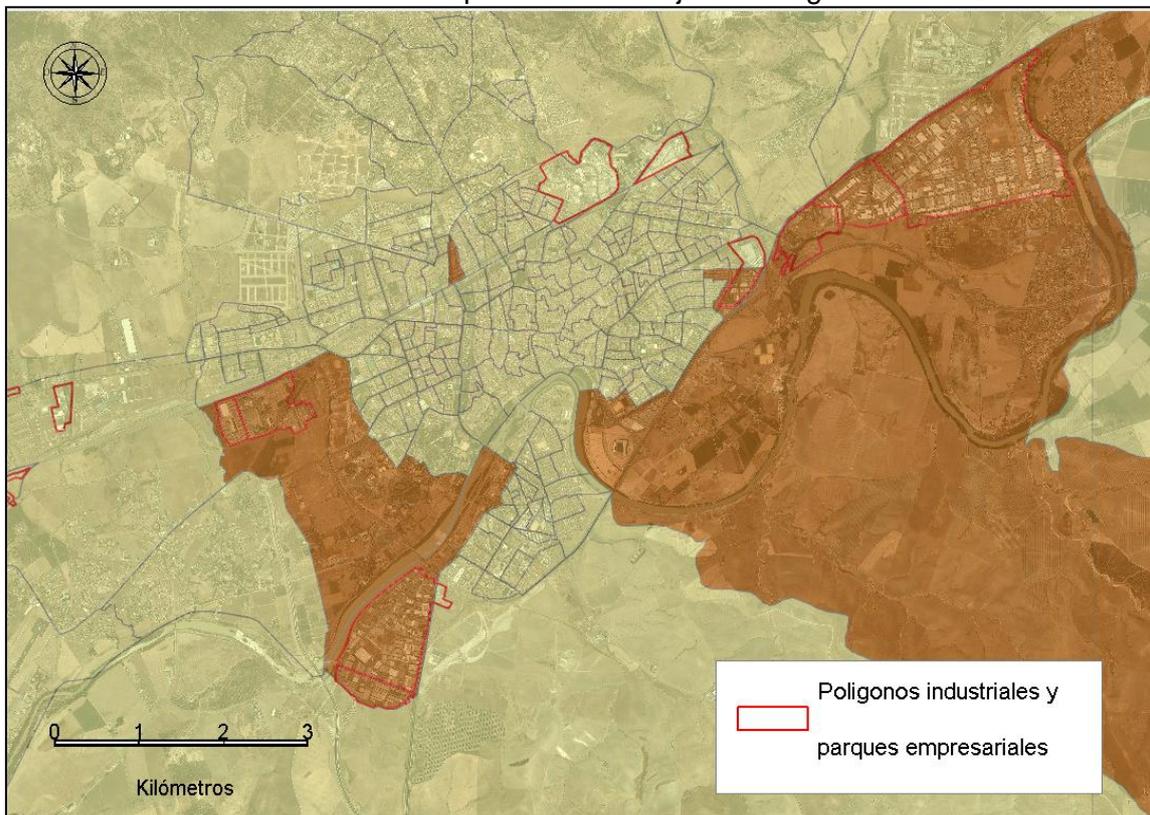
Los cinco destinos más frecuentes por motivo compras en la región urbana Campo de Gibraltar



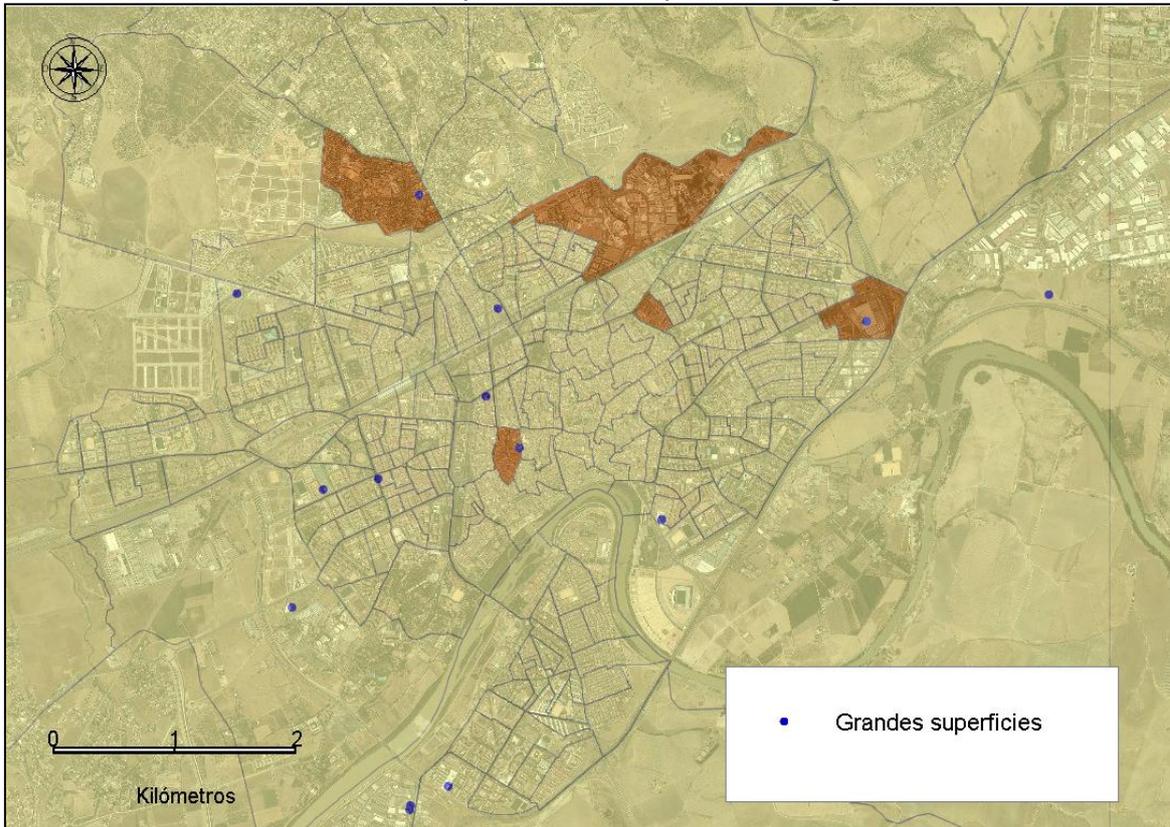
Los cinco destinos más frecuentes por motivo ocio en la región urbana Campo de Gibraltar



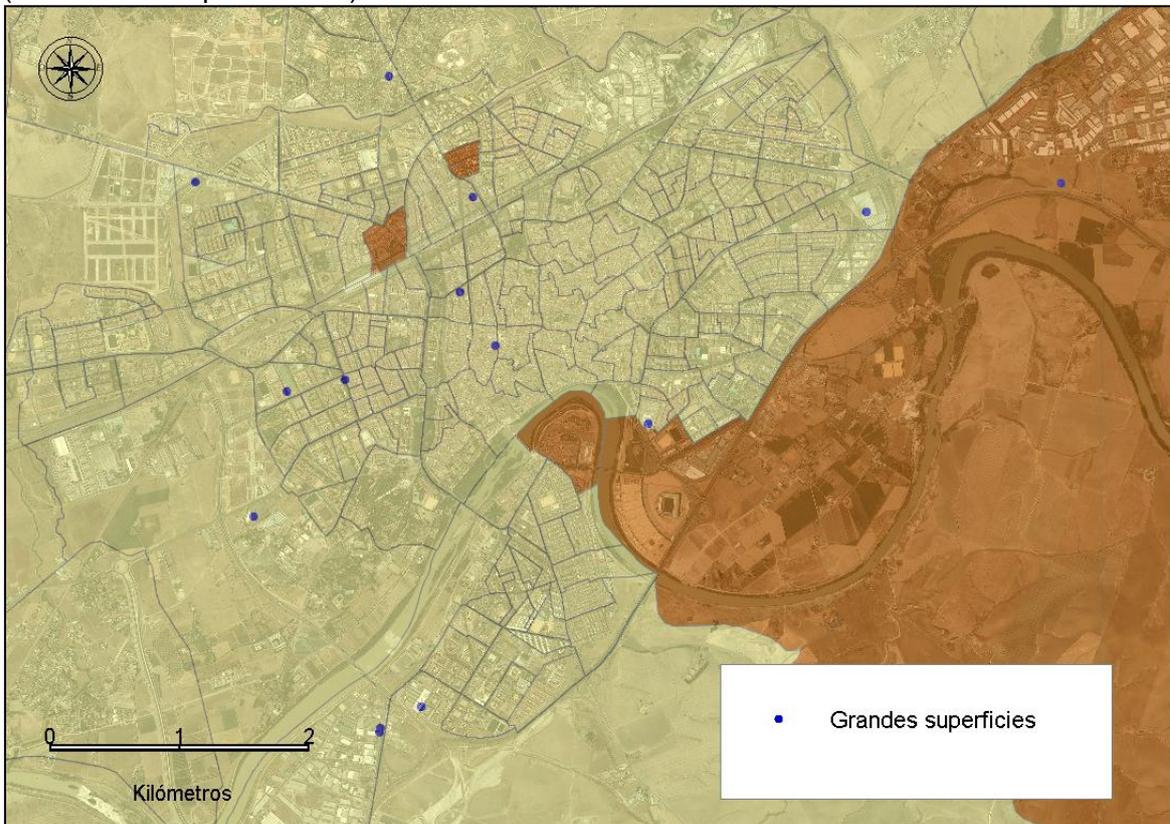
Los cinco destinos más frecuentes por motivo trabajo en la región urbana Córdoba



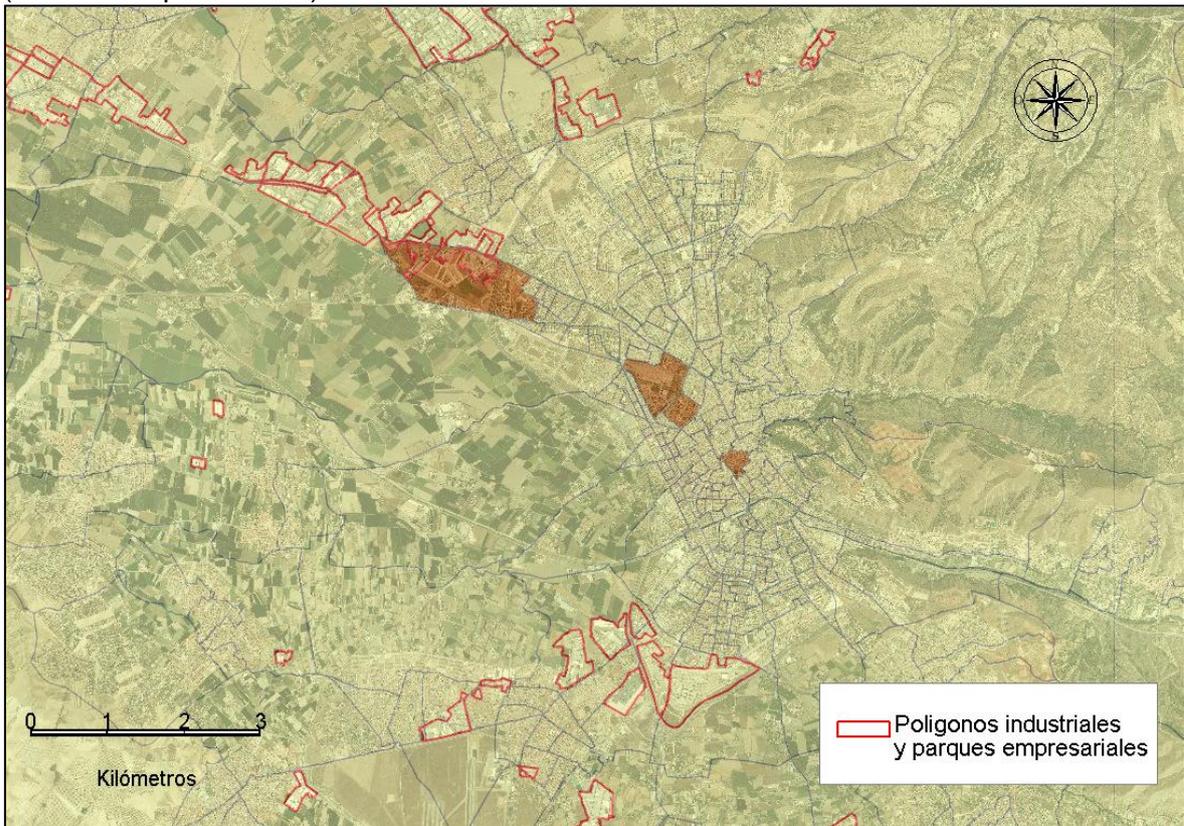
Los cinco destinos más frecuentes por motivo compras en la región urbana Córdoba



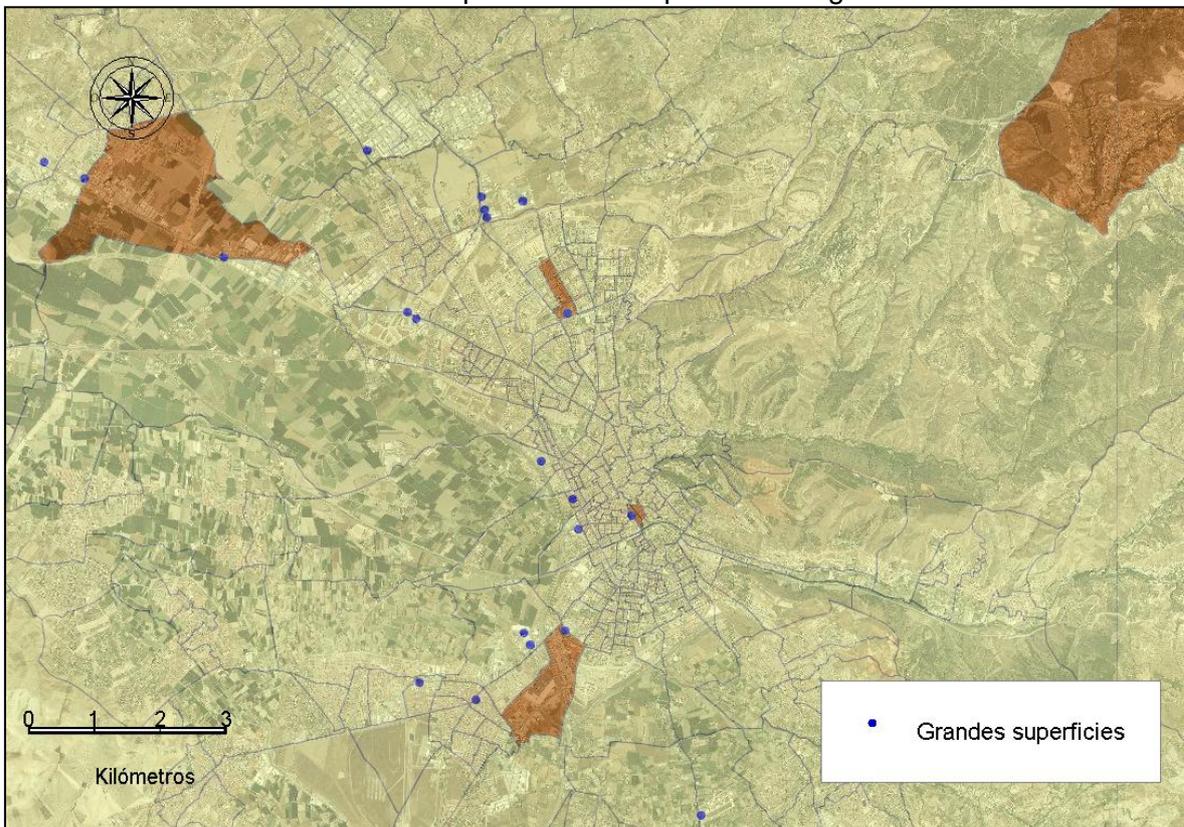
Los cinco destinos más frecuentes por motivo ocio en la región urbana Córdoba (Posadas no representada)



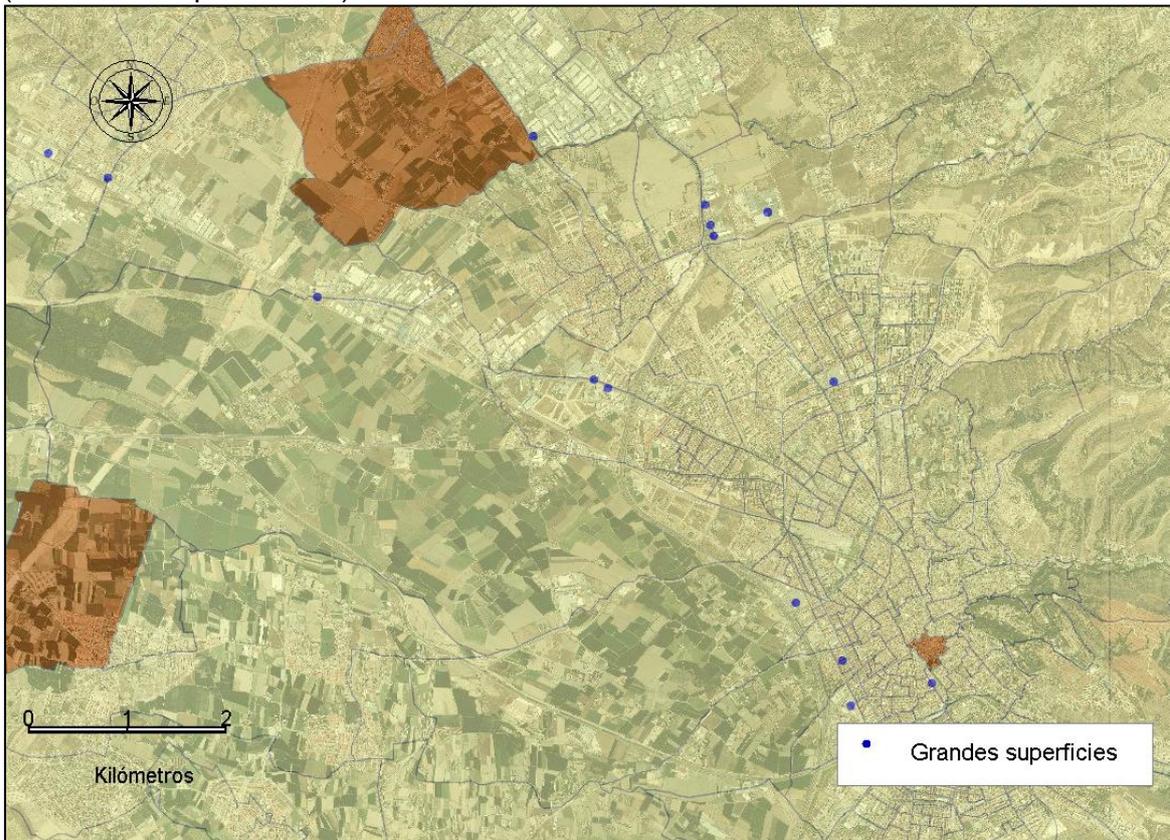
Los cinco destinos más frecuentes por motivo trabajo en la región urbana Granada (Padul no representada)



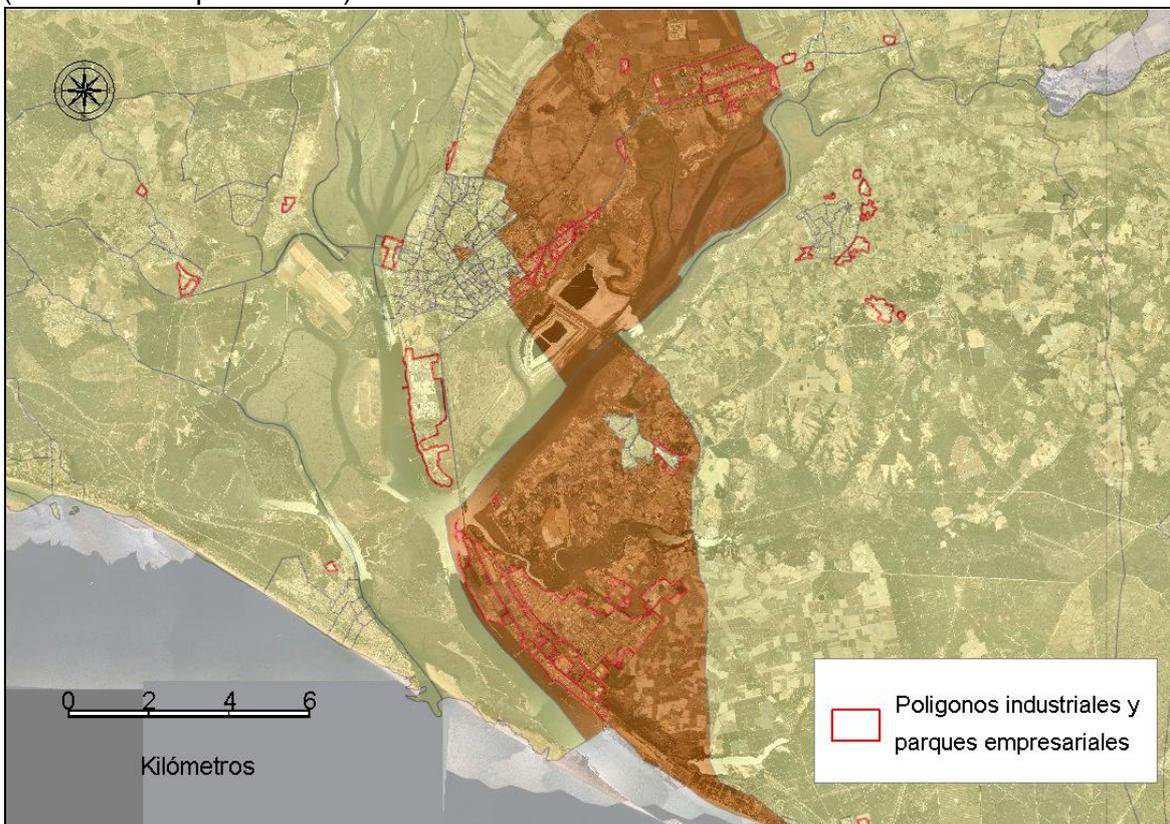
Los cinco destinos más frecuentes por motivo compras en la región urbana Granada



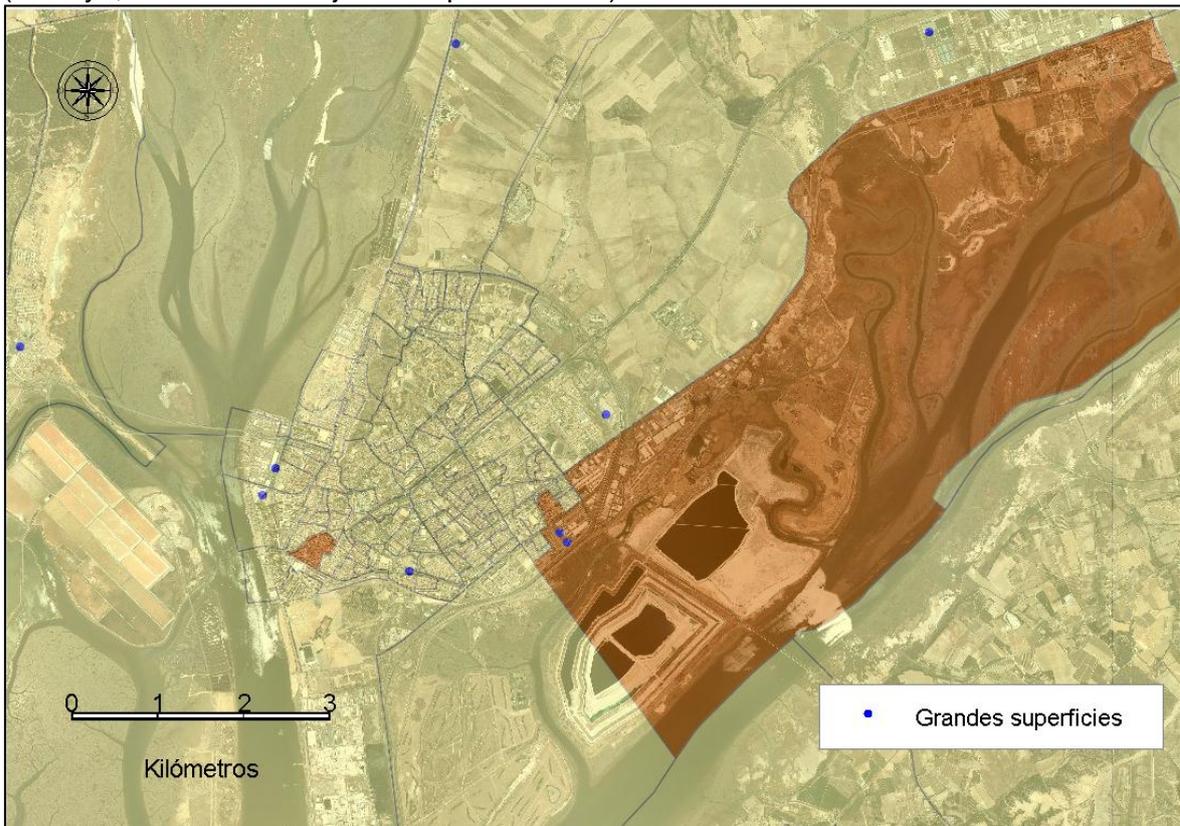
Los cinco destinos más frecuentes por motivo ocio en la región urbana Granada (Escúzar no representada)



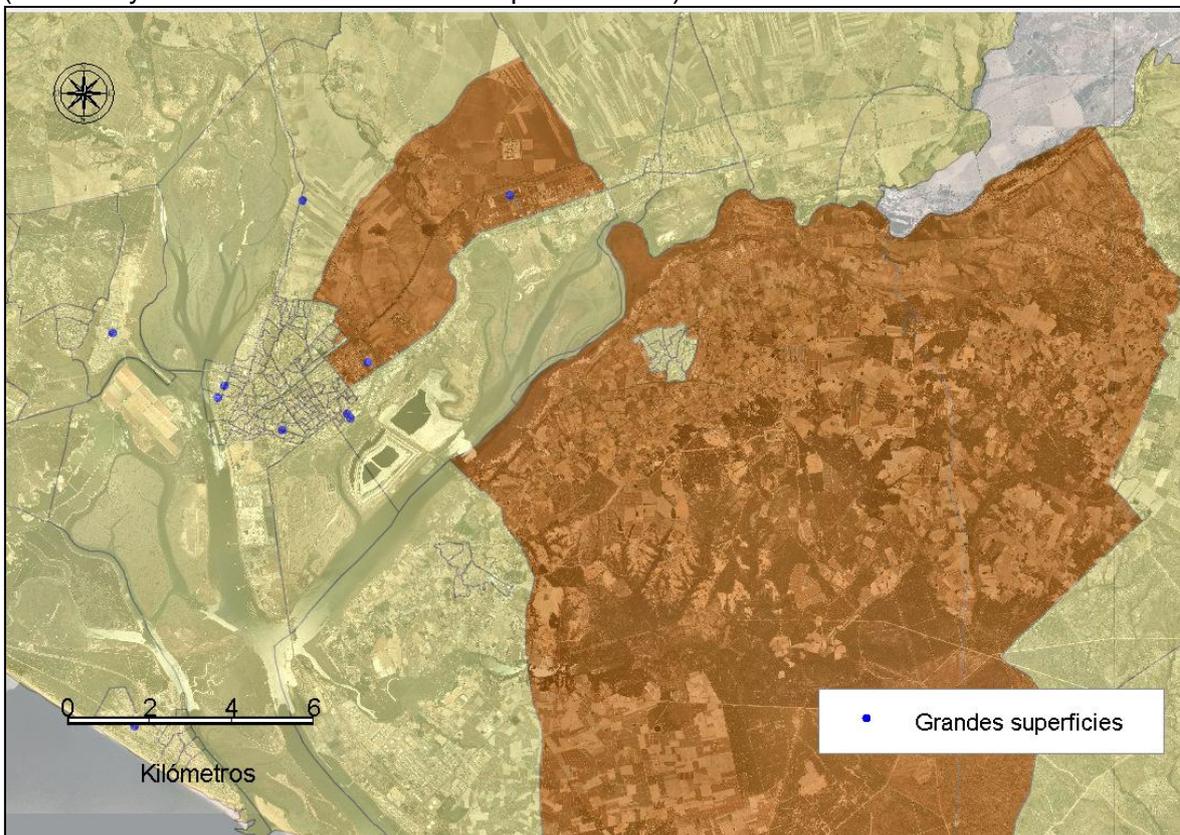
Los cinco destinos más frecuentes por motivo trabajo en la región urbana Huelva (Almonte no representada)



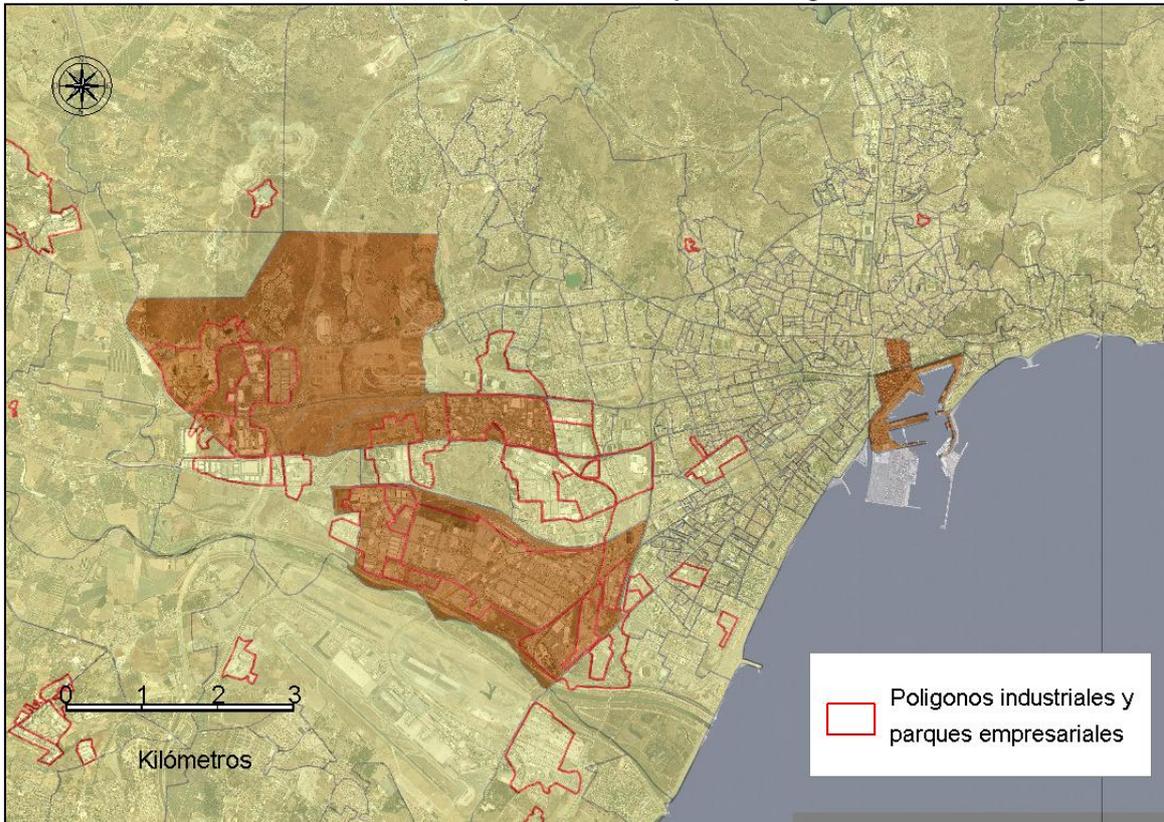
Los cinco destinos más frecuentes por motivo compras en la región urbana Huelva (Cartaya, Almonte e Hinojos no representadas)



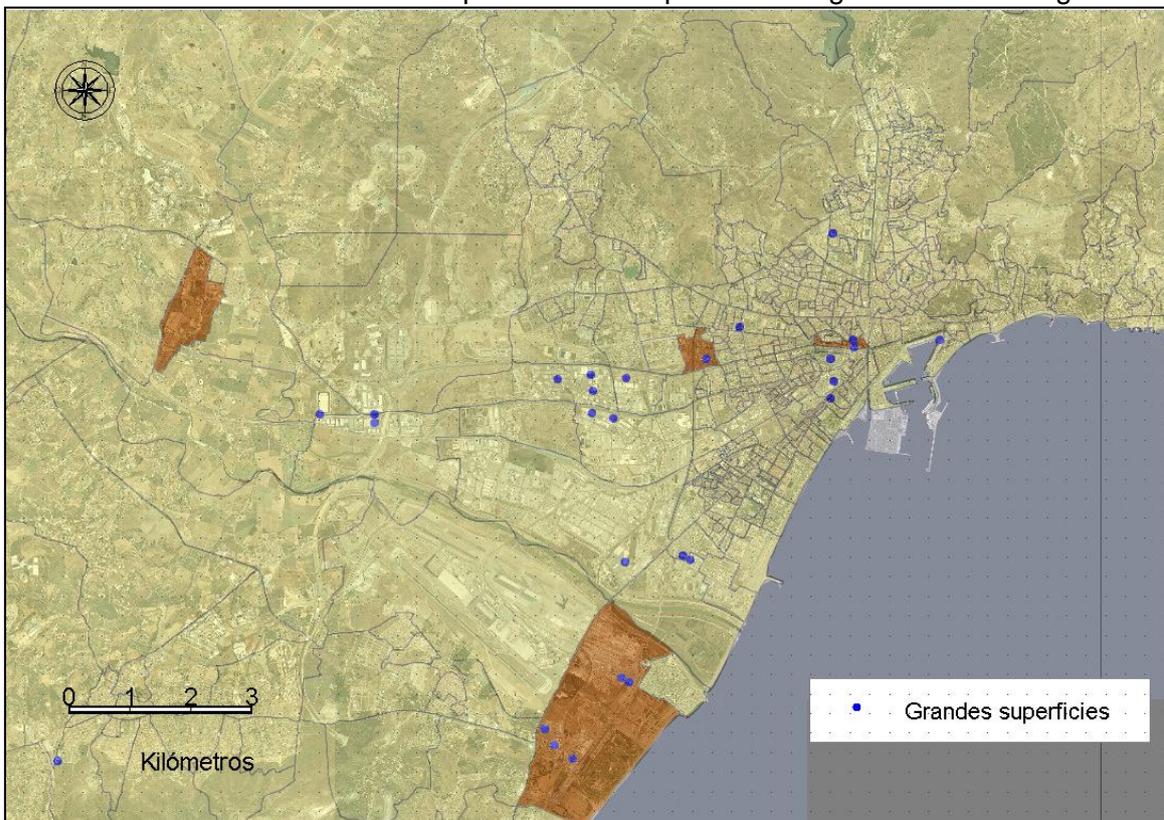
Los cinco destinos más frecuentes por motivo ocio en la región urbana Huelva (Almonte y Rociana del Condado no representadas)



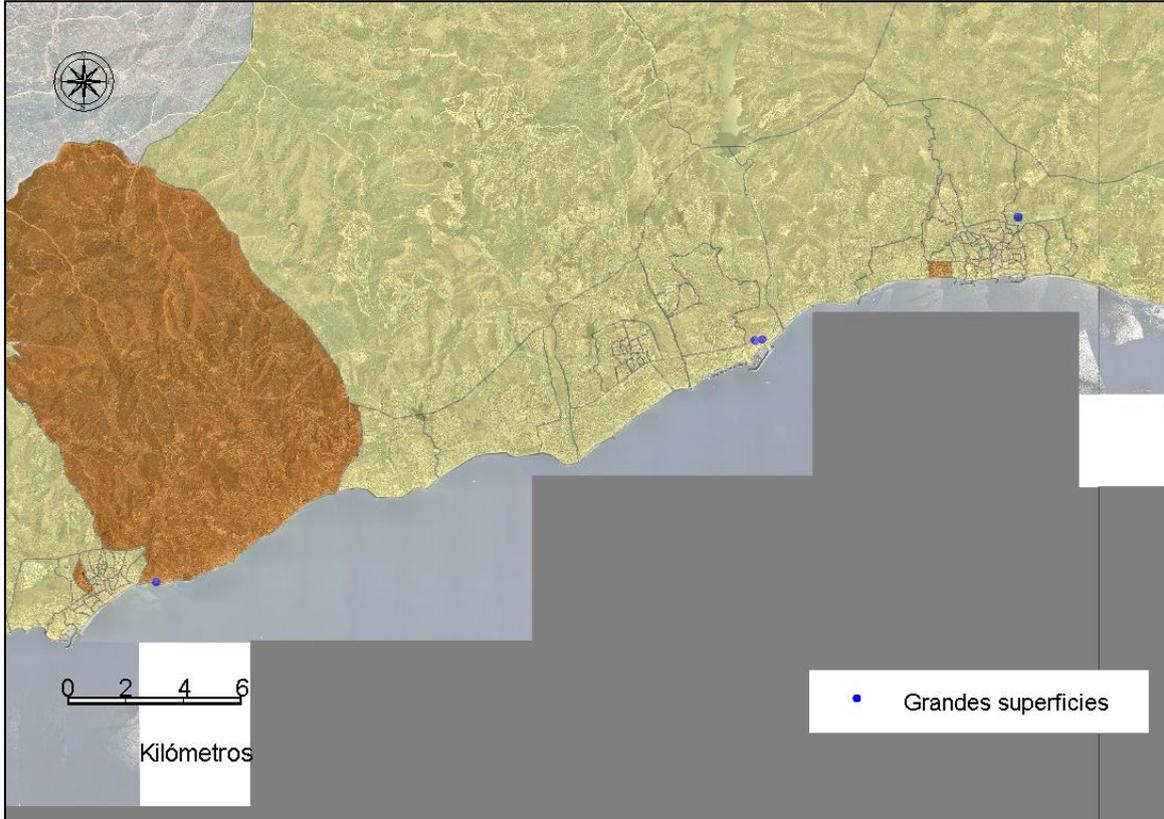
Los cinco destinos más frecuentes por motivo trabajo en la región urbana de Málaga



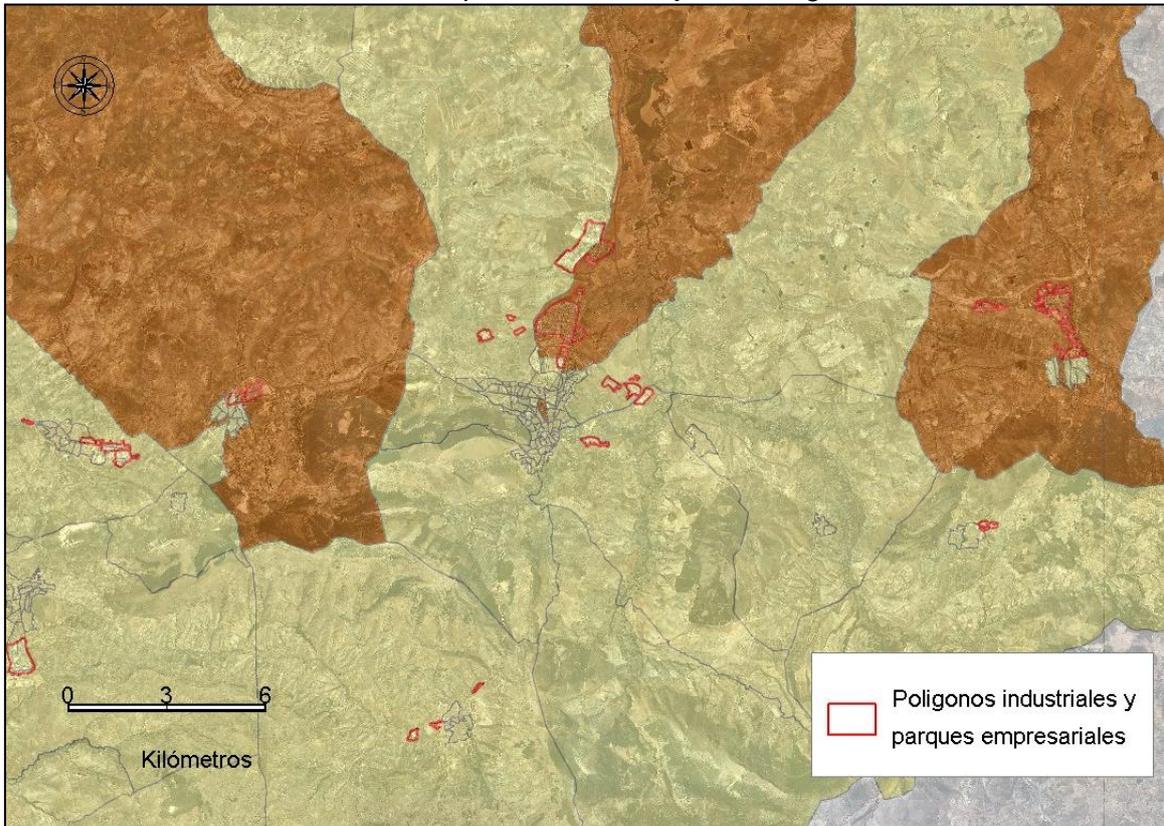
Los cinco destinos más frecuentes por motivo compras en la región urbana Málaga



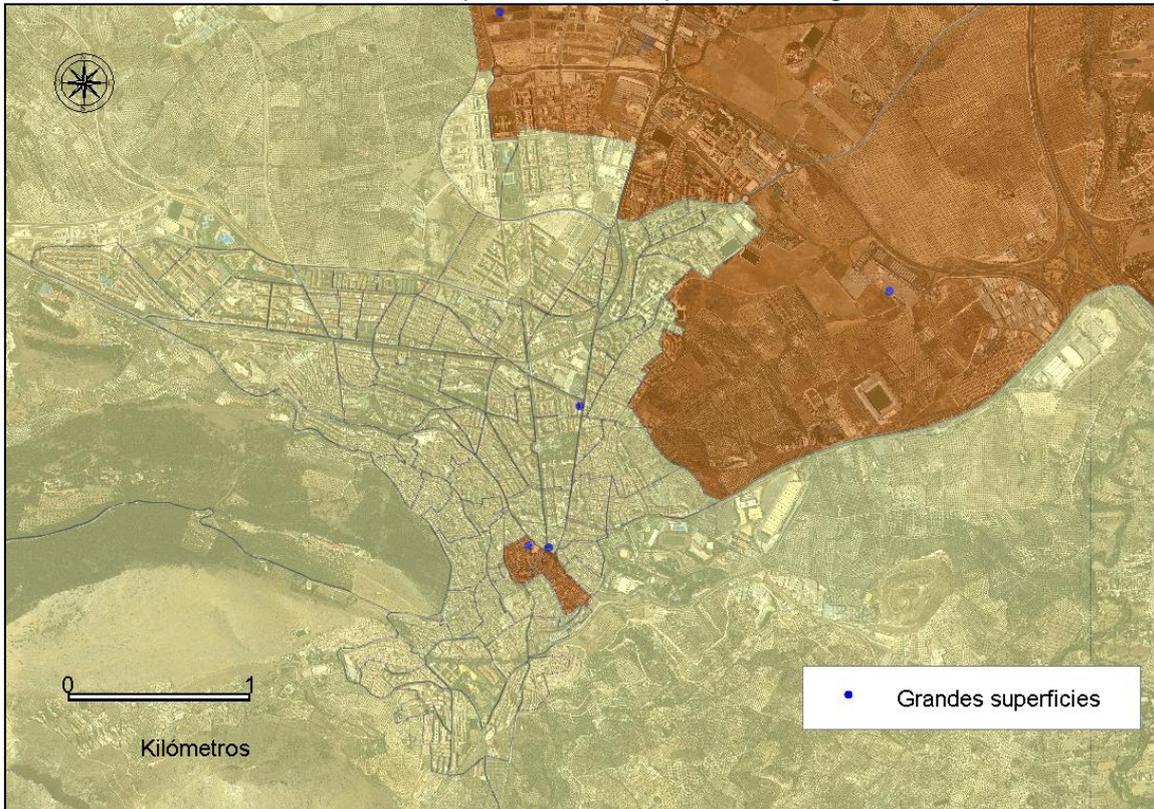
Los cinco destinos más frecuentes por motivo ocio en la región urbana Málaga



Los cinco destinos más frecuentes por motivo trabajo en la región urbana Jaén



Los cinco destinos más frecuentes por motivo compras en la región urbana Jaén



Los cinco destinos más frecuentes por motivo ocio en la región urbana Jaén

