

Movilidad espacial, habitantes y lugares: retos conceptuales y metodológicos para la geodemografía¹

Spatial mobility, inhabitants and places: conceptual and methodological challenges for geodemography

JUAN A. MÓDENES

INTRODUCCIÓN

Situarse disciplinariamente en la geodemografía, la demografía geográfica o la geografía de la población, es decir, a caballo entre la población y el territorio, siempre ha ofrecido retos de tipo epistemológico. Actualmente creo que son relevantes tres de ellos: a) la definición demográfica de población y el análisis de sus comportamientos, debido a la importancia creciente de las migraciones (Cabré, 1999; Ortega, 2006), b) la diferenciación funcional entre poblaciones urbanas y rurales, por los procesos de metropolización y el mayor peso de criterios como el de accesibilidad (Champion, Hugo, 2004), y c) la adscripción territorial de los habitantes usada en la construcción de las poblaciones locales y regionales, cuestionada por la expansión de la movilidad individual. De las tres dimensiones de cambio, quizá se ha insistido menos en la tercera, cómo la banalización de la movilidad espacial, que podemos interpretar como una cierta *dispersión* del

1. Este artículo es una reelaboración basada en la ponencia "Movilidad espacial: uso temporal del territorio y poblaciones vinculadas", leída en el X Congreso de la Población Española (Pamplona, junio-julio 2006). La ponencia se enmarcó en el proyecto I+D del Ministerio de Ciencia y Tecnología, nº BSO2003-03443/CPSO: *Vivienda, movilidad espacial y migraciones*, y la reelaboración para el presente artículo se relaciona con el proyecto I+D del Ministerio de Educación y Ciencia, nº SEJ2007-60119/GEOG *Análisis demográfico de las necesidades de vivienda en España, 2005-2015*.

habitante en el espacio, afecta al análisis científico geodemográfico de las poblaciones a escalas subestatales. Nuestro objetivo concreto es reflexionar sobre las implicaciones conceptuales y metodológicas que la generalización de la movilidad espacial a escala individual presentan sobre la definición territorial de nuestras poblaciones y el análisis de su comportamiento demográfico. Creemos que es pertinente abordar este tema a la luz de una selección de aportaciones teóricas y empíricas recientes sobre movilidad espacial habitual, como otros autores ya han hecho con otros enfoques (Escalona, 1989; Juncà y Vilardell, 1989; Bericat, 1994).

Hace unos años, cuando no se contaba con información estadística adecuada sobre movilidad espacial, existía un cierto divorcio entre la observación experta, que constataba la creciente fluidez de la población en el territorio, y el conocimiento científico generable en geodemografía, que se seguía basando en un modelo de *habitante estable*. Ahora ya es posible superar ese divorcio mediante el análisis cuidadoso de la creciente información estadística sobre movilidad espacial. En España no han faltado en el pasado estudios sobre la movilidad espacial cotidiana de tipo general (Díez Nicolás y Alvira, 1985) o regional (Gutiérrez Puebla, 1992; Castañer, 1994; Fera y Susino, 1996; Salom *et al.*, 1997). La generalización y mejora en el último censo de población de las preguntas sobre movilidad espacial (Gozálvez, 2005) y la institucionalización de ciertas encuestas oficiales sobre movilidad habitual² han ampliado decididamente el potencial de análisis científico de esa realidad intuida. Gracias a todo ello, están apareciendo nuevas contribuciones a escala española (Pazos, 2005), regional o autonómica (Artís *et al.*, 2000; Casado, 2000; Castañer *et al.*, 2001a; Natera, 2001; Miralles, 2002; Juaristi, 2003; Ajenjo, 2005; Fera, Susino, 2005; Alberich, 2007) o local (Díaz *et al.*, 2002; Cebollada, 2003). Esta nueva corriente de estudios más ciertas propuestas provenientes de la literatura internacional deben ayudar a reformular la manera como pensamos las poblaciones junto con sus territorios de referencia. Realizaré mi propia recopilación (sin duda, selectiva) de dicha actividad científica reciente a partir de tres ejes que guiarán mi interpretación.

2. Entre otras destacan: Encuesta Movilia del Ministerio de Fomento (2000), Encuesta quinquenal de movilidad cotidiana de la población de Catalunya de la Generalitat y la Autoridad del Transporte Metropolitano (2001, en marcha la edición de 2006), encuesta de movilidad de la Comunidad de Madrid del Consorcio Regional de Transportes (2006), proyecto de realización de una encuesta de demanda de movilidad y transporte en Euskadi (2006) o la Encuesta de empleo del tiempo del INE (2002-03).

1. Si consideramos la *movilidad espacial como un fenómeno demográfico* damos a la población el protagonismo en estos procesos, lo que es coherente con nuestro planteamiento. Como fenómeno demográfico el objetivo prioritario es describir y explicar la diversidad interna de comportamientos (entre edades, entre sexos, entre otro tipo de grupos). A esta explicación ayuda el cotejo entre comportamientos reales y comportamientos esperados en función de las estructuras territoriales y sociales (*normas*). Tal como dice J. P. Orfeuil (2005), "*la mobilité n'est pas qu'une question de transport. (...) Ce qui compte n'est tant le niveau de mobilité que l'écart entre l'aptitude et la norme, expression de l'exigence de mobilité que la société adresse aux individus*".
2. La expansión moderna de la movilidad espacial cuestiona la *asignación de las poblaciones a los territorios*. Desde un punto de vista científico, no relacionar a los habitantes con la totalidad del territorio que utilizan, ni a los lugares con la totalidad de sus usuarios, es cada vez más problemático. Esta idea la recoge la siguiente cita de Martine Berger (2004: 277): "*S'interessar à l'expérience spatiale des groupes sociaux, aux territoires de leur vie quotidienne: tel nous semble être l'un des objets de la géographie*".
3. En geografía y demografía, la consideración del *contexto territorial en la explicación de los comportamientos* ha sido y es fundamental. El papel del entorno espacial inmediato se enriquece si integramos los efectos de la movilidad espacial. Este es uno de los puntos clave en el análisis socioespacial actual como apunta Susan Hanson (2005, p. 15.302): "*...social scientists have sought to explore the nature of the complex links between environment and behavior; in unraveling these connections, the roles of mobility and stability are central*".

ANALIZAR, EXPLICAR Y PROYECTAR LA MOVILIDAD ESPACIAL

La movilidad espacial es un fenómeno complejo, integrado por diferentes dimensiones (habitual, residencial, migratoria, vacacional frecuente, vacacional anual...) que cada vez se hacen más difícil de analizar por separado porque interactúan entre sí. Para ello además de las territoriales, es imprescindible incorporar el máximo número de variables socio-demográficas, así como comparar los comportamientos de movilidad con las normas, potenciales y posibilidades realmente existentes. Entender la

movilidad espacial nos permite entender la experiencia territorial real de los componentes de nuestras poblaciones. Aplicar enfoques demográficos nos permite aprovechar las metodologías de proyección demográfica para imaginar cómo puede evolucionar la relación entre poblaciones y territorios.

La movilidad espacial como experiencia vital normal y compleja

La multiplicación de los espacios de relación de los individuos a través de su práctica de movilidad define las poblaciones actuales. Tradicionalmente, las ciencias sociales abordaban de manera aislada cada tipo de movilidad espacial según sus características espaciales y temporales (Kaufmann, 2006): movilidad cotidiana (alta frecuencia, desplazamiento dentro del espacio de frecuentación cotidiana), movilidad residencial (baja frecuencia, desplazamiento dentro del espacio de frecuentación cotidiana), viaje (frecuencia alta, larga distancia) y migración (baja frecuencia, larga distancia). La literatura reciente identifica nuevas formas de movilidad que difícilmente se pueden clasificar en uno de los cuatro tipos enunciados. Kaufmann comenta tres ejemplos: la multiresidencia (cuando la residencia secundaria se convierte en parte de una residencia multilocal), la pendularidad de muy larga distancia (con desplazamientos muy largos, por ejemplo en avión) o el turismo recurrente de corta distancia. Las nociones de movilidad residencial, habitual, migración y viaje se entremezclan y la literatura adopta nuevas clasificaciones, siguiendo nuevos criterios (Lévy, Dureau, 2002; Le Breton, 2006; Kaufmann, 2006). En general podemos observar una tendencia a apuntar, si no tres tipos de movilidad, tres maneras de aproximarse a su estudio: a) análisis de los comportamientos efectivos de movilidad relacionados con la definición de su inserción territorial *estratégica* (migraciones, movilidad residencial, incluso movilidad por segunda residencia), decisiones que en algún momento han adoptado todos los hogares; b) estudio de la movilidad que sirve para satisfacer las funciones y tareas cotidianas o periódicas (obligada, ocio, vacacional), que necesita una localización residencial estable; y c) análisis de las capacidades individuales o territoriales de movilidad, estudios de accesibilidad espacial de la población, análisis de la oferta (redes de transporte, viviendas).

Los distintos tipos de movilidad no sólo se suman sino que interactúan e interfieren entre sí. La mejor manera de tratar la complejidad de las modalidades de movilidad es asumir la universalidad de su incidencia, en mayor o menor grado, y su interdependencia a nivel individual. El caso más conocido

es la relación entre movilidad residencial y movilidad habitual (Lévy y Dureau, 2002) tratada recientemente en España por Feria y Susino (2005) y por Marc Ajenjo (2005). Muy interesante es la interacción entre movilidad habitual y movilidad de fin de semana (Orfeuil, 2002) sin un signo definido claramente en la relación. También es conocida la relación directa entre movilidad habitual y densidad urbana, y entre la decisión estratégica de la localización residencial y posesión de vivienda secundaria. Esta última constatación, llamada *hipótesis de compensación* (de la residencia), ha sido recientemente examinada en la literatura internacional (Dijst, Lanzendorf, Barendregt y Smit, 2005; Módenes y López Colás, 2007a) y nacional (Módenes, López Colás, 2005) y aporta una nueva perspectiva para aproximarnos al fenómeno de la multi-residencia (López Colás, 2003; López Colás y Módenes, 2004; Módenes y López Colás, 2007b).

Tanto o más interés tiene el concepto de *estabilidad*. En efecto, deja de ser una situación por defecto, para constituirse en determinadas circunstancias en toda una anomalía. En todo caso, debe tratarse como un comportamiento activo, fruto de decisiones conscientes (Hanson, 2005). El estudio activo de la estabilidad tiene antecedentes en nuestro país, y se puede destacar a Àngels Pascual (2004) que considera obligatorio estudiar conjuntamente la movilidad y el asentamiento de la población. Una cuestión metodológica de creciente importancia es la delimitación de la frontera espacial y temporal entre movilidad y estabilidad (Hanson, 2005).

La interacción entre movilidad y estabilidad se puede apreciar a lo largo del ciclo de vida de los hogares en el retraso o adelanto de ciertos desplazamientos o la presencia de movilidad de una clase combinada con estabilidad en otro tipo. Por lo que respecta a la movilidad residencial, ya decía Pitrou (1977) que el objetivo de toda estrategia residencial es conseguir a la larga la estabilidad. Por lo que respecta a la movilidad habitual, Pinson y Thomann (2001) proponen el concepto de "movi-estabilidad", que podría definirse como el deseo de *estabilizar* en el tiempo y en el espacio la residencia para permitir el mejor uso de la movilidad en la vida cotidiana.

Análisis sociodemográfico de la movilidad espacial

La movilidad espacial es un fenómeno sensible a la edad y el sexo de sus protagonistas. Como cualquier comportamiento humano cuya propensión varía en función de variables demográficas, es susceptible de ser analizado con los instrumentos y técnicas del análisis geodemográfico. Incorporar métodos demográficos al análisis de la movilidad espacial implica que

damos a los individuos el protagonismo del análisis. El objetivo es descomponer el análisis de los comportamientos individuales para entender mejor los procesos del conjunto (Pumain, 1994). El comportamiento individual de movilidad depende de las características demográficas (edad, sexo, contexto familiar), y no sólo de la localización espacial. Subiendo a la escala de la población, el poder explicativo de los elementos demográficos sobre la movilidad espacial se ejerce a dos niveles: a partir del volumen y de la estructura demográfica de la población, y a partir de las preferencias y comportamientos concretos de cada edad, sexo o situación familiar. Por ejemplo, el aumento de la movilidad espacial en una población se puede explicar porque hay más individuos, su estructura varía hacia las edades más propensas o se incrementa la intensidad de la movilidad de todos o parte de los individuos.

Esta interacción de los comportamientos con las estructuras, usando métodos demográficos como el cálculo de series de tasas específicas u otros, sirve para poder proyectar la evolución futura de la movilidad espacial. O en otras palabras, para evaluar la evolución futura de la adscripción territorial de la población. Para ello, una cuestión clave es definir el patrón de dinámica temporal de los indicadores específicos (Módenes, 2003). Por ejemplo, para identificar si la mayor movilidad habitual de los jóvenes hoy en día es algo estable (un efecto de edad, cuando sean viejos serán menos móviles que ahora) o dinámico (efecto de generación, los jóvenes se mueven más porque son de generaciones recientes y conservarán este nuevo comportamiento con la edad).

La literatura española incluye interpretaciones demográficas de la edad o el sexo como factores explicativos de la movilidad espacial (sobre la movilidad espacial de las mujeres, Díaz, 1989; Miralles, 1998; Salom *et al.*, 1998, entre otros). Por lo que respecta a la edad, se empieza a explorar el carácter estable o dinámico de la selectividad demográfica, quizá porque se dispone ya de la suficiente profundidad temporal en la información estadística. Así, Ajenjo (2005) demuestra que la mayor movilidad habitual de los jóvenes responde a un efecto generacional, lo que augura la futura expansión en todas las edades del modelo de alta movilidad y, por lo tanto, la expansión del alcance espacial de las vinculaciones territoriales.

Explorar la movilidad del hogar es otra manera de introducir esta perspectiva demográfica. A diferencia de otros fenómenos, el conjunto del hogar no comparte el mismo comportamiento, ya que cada miembro tiene el suyo propio, más o menos interdependiente de los otros (Kaufmann y Flamm, 2002). El principal tema estudiado ha sido la interacción e interferencia de la

movilidad de los miembros de la pareja (Hanson, 1988; Hardill, 2002). El cambio residencial del hogar se puede interpretar como una opción sustitutiva o complementaria de la movilidad cotidiana de cada miembro (Fagnani, 1992; Green, 1997; Van Ommeren, 2000; Deding *et al.*, 2005, y en España, Ruiz Becerril, 2003). Avanzar en esta línea, implica introducirse en la definición de los espacios de vida de los hogares, como se verá más adelante.

La generalización de la movilidad espacial influye en la interconexión e, incluso, la coordinación de las estrategias espaciales de los miembros de las redes familiares extensas, ya sea por el mantenimiento de un cierto nivel de proximidad residencial a lo largo de sus trayectorias vitales (Bonvalet, Lelièvre, 2005, las cuales hablan de los "territoires de la familia"), o de la constitución de verdaderos *sistemas residenciales* conjuntos, en que se coordinan movilidades residenciales y habituales de distintos miembros (Dureau, 2002), y que nos obliga a pensar que los individuos realizan una gestión vital de sus territorios mucho más rica de lo que hemos supuesto normalmente.

Accesibilidad, potenciales y normas en la movilidad espacial

Para evaluar correctamente un determinado nivel de movilidad solemos compararlo con el de otros territorios o de otros grupos sociodemográficos. También lo podemos comparar con la movilidad potencial (la que se tiene capacidad de realizar, por accesibilidad a infraestructuras y medios) o necesaria (la ideal u óptima en función de la ubicación socioespacial). En estos casos, la referencia de la comparación se sitúa en un comportamiento teórico o normativo.

El estudio de la accesibilidad territorial nos acerca a los potenciales de movilidad. Normalmente, cuando se estudia la relación entre movilidad y accesibilidad se acostumbra a dar más prioridad a los lugares que a los individuos o grupos. Así sucede cuando se repasa la literatura sobre impacto de las infraestructuras en las dinámicas territoriales (Módenes, Sánchez, 2003; Ajenjo, 2005). Con una sensibilidad más geodemográfica, se puede comparar la intensidad y los destinos de los flujos de movilidad habitual con las posibilidades de conexión ofrecidas por la red viaria (Calvo *et al.*, 1993; Ajenjo y Alberich, 2005), extendiendo este análisis a grupos demográficos específicos localizados en el territorio. Además de áreas, permitiría describir y clasificar los grupos demográficos según la relación entre su potencial de movilidad y su movilidad real. El potencial de movilidad espacial de la población no sólo tiene que ver con su ubicación espacial respecto a los

destinos habituales sino con los medios técnicos a su alcance. El análisis diferencial del acceso a determinadas infraestructuras o medios de transporte en función de la posición geográfica, social y demográfica permite identificar desigualdades de acceso a la movilidad normativa y a las oportunidades que se le asocian (Wenglenski, 2002; Berger, 2004; Orfeuill, 2005 y 2006). Esta aproximación nos puede mostrar la capacidad de asociación e interrelación territorial de determinados grupos sociodemográficos más allá de su lugar de residencia y, por lo tanto, complementar la comprensión de la situación actual y la evolución futura de las adscripciones territoriales. Asimismo, nos puede ofrecer una imagen del potencial máximo de dilatación de las adscripciones locales de un sistema territorial.

Calcular las proporciones de posesión de vehículo privado por edad, generación y sexo sirve para intuir la evolución futura de la movilidad espacial autónoma (Gallez, 1994; Bodier, 1996; Bussière *et al.*, 1996; Ewert y Prskawetz, 2002; Módenes, 2003). Las edades más jóvenes están mucho más equipadas con vehículo privado y, por lo tanto, están más adaptadas a las exigencias modernas de movilidad. Se trata de una diferenciación dinámica fruto de un efecto generacional, es decir, que en el futuro tener capacidad de movilidad autónoma será habitual en todas las edades, al menos bajo las condiciones actuales.

En los Estados Unidos se ha investigado la desigual posición de las minorías étnicas desfavorecidas en los mercados laborales urbanos, partiendo de su localización residencial segregada. Esta segregación residencial las aleja de su mercado laboral actual, que ha evolucionado hacia ocupaciones del sector servicios ubicadas en las zonas residenciales de clase media o donde se sitúa el terciario moderno. Medir la distancia entre esa residencia segregada y los lugares de trabajo accesibles, teniendo en cuenta la estructura metropolitana de residencia y empleo, es el objeto de los estudios sobre *spatial mismatch* (Ihlandfeldt, 1998; Steven y Stoll, 2002; Stoll, 2005), cuyas implicaciones para la realidad española no han pasado desapercibidas (Santana, 2003; Gutiérrez Puebla y García Palomares, 2005).

REDEFINIR LA LOCALIZACIÓN DE LA POBLACIÓN EN EL TERRITORIO

La movilidad de la población puede ayudar a definir los territorios vividos por los individuos, más allá del estudio del comportamiento de la movilidad en ciertas unidades administrativas. Estos territorios de las personas pueden aproximarse a partir de los territorios funcionales, como demuestran

los antecedentes en la literatura y en la práctica aplicada. Más aún, a partir del análisis de los flujos espaciales individuales de movilidad habitual podemos definir las pautas territoriales de movilidad de los hogares, lo que da pistas sobre sus estrategias de inserción territorial. El concepto de espacio de vida tiene este objetivo. Junto con el cálculo de poblaciones vinculadas a partir de información censal se puede replantear la relación entre población y territorio a través de dos ejes analíticos: un eje territorial que incorpora más lugares a la ubicación territorial de los individuos y un eje demográfico que suma más personas usuarias a los residentes legales o censales de los lugares.

Delimitaciones territoriales a partir de la movilidad espacial de la población

La identificación de los lugares de origen y de destino de los flujos geográficos de movilidad espacial ha conducido de manera natural a la búsqueda de las lógicas territoriales implícitas, en forma de centros y áreas de influencia. Este tipo de estudios ya cuenta con una gran tradición en nuestro país y su motivación principal ha sido la delimitación de las áreas de influencia de las ciudades (Casassas y Clusa, 1981; Serra, 1985; Riera, 1989; Salom *et al.*, 1997; Módenes, 1998; Casado, 2000; Castañer y equipo, 2000; Natera, 2001; Feria y Susino, 2005). Como explica Coombes (2004), los flujos de movilidad habitual se han convertido en el principal método para identificar áreas metropolitanas (cuando los núcleos centrales son predeterminados en el análisis) o áreas locales de trabajo o movilidad (cuando se deja que el análisis identifique los núcleos centrales y sus áreas dependientes). En este sentido, Feria (2004) llama la atención sobre la presencia de suficiente información de movilidad proporcionada por el Censo español de 2001 para, mediante el uso de metodologías homogéneas, identificar sistemáticamente las áreas metropolitanas españolas, como se ha probado recientemente en los "Atlas estadístico de las áreas urbanas de España" de 2004 y 2006 (Ministerio de Vivienda, 2005 y 2007).

El enfoque geodemográfico posibilita el dibujo de los territorios de movilidad significativos para distintos tipos de habitantes. Si se considera la edad, se podría comparar la organización territorial de las personas mayores (¿un testimonio del pasado reciente?) con, por ejemplo, las áreas delimitadas por los flujos de los jóvenes (¿la organización territorial del futuro cercano?). Las implicaciones para la planificación territorial a medio y largo plazo parecen evidentes. Alberich (2007) realiza un ejercicio de este tipo para los residentes en el municipio de Barcelona a partir del censo de 2001

en que analiza la diversidad de los espacios frecuentados según el sexo, la edad y otras características sociales, y llega a afirmar que “la ciudad real (...) tiene unos límites diferentes según las características sociodemográficas de cada persona” (*op.cit.*: 362). Otros autores españoles han analizado la organización territorial según el sexo, mostrando la mayor dilatación de los espacios masculinos (Feria y Susino, 2005), o la sensibilidad a la categoría profesional (Casado, 2000).

Los espacios personales o familiares cotidianos: los espacios de vida

Los espacios de vida constituyen otra tradición de los estudios territoriales de la población y ayudan a interpretar la dilatación territorial de la identificación de poblaciones y lugares. Definido como la porción de territorio donde el individuo efectúa sus actividades cotidianas (Courgeau, 1988), para su construcción hay que partir de esos comportamientos individuales. En realidad, las áreas funcionales urbanas se construyen a partir de la agregación de multitud de espacios de vida parciales, que incluyen el desplazamiento entre el lugar de residencia y el de trabajo.

Los espacios de vida reúnen *todos aquellos lugares* organizados alrededor de la residencia y frecuentados habitualmente por el individuo. El espacio de vida del hogar es un primer nivel de agregación que incluye la movilidad espacial de todos sus miembros, lo que nos ayuda a ver cómo la lógica de movilidad de cada uno de ellos influye en las decisiones de movilidad y residenciales del resto. Por supuesto, su análisis requiere de fuentes estadísticas especiales, normalmente encuestas. El concepto de espacio de vida también sirve en el análisis complementario de las movilidades espaciales, ya que establece la diferenciación entre un movimiento residencial (dentro del espacio de vida) y una migración estricta (ruptura total con el espacio de vida). Igualmente, el espacio de vida puede considerarse como la mejor aproximación al “espacio de residencia” (Domenach y Picouet, 1987), es decir, a la inserción territorial del hogar.

Hay muchos ejemplos en la literatura sobre la reconstrucción de espacios de vida, quizá más frecuentes en los países latinos (Mendizábal, 1993; Barsotti y Bottai, 1994; Guérin-Pace, 1994; Nel.lo y Subirats, 1998; Pinson y Thomann, 2001; Lelièvre, Vivier y Bonvalet, 2002, Alberich, 2007), aunque son de difícil comparación por la disparidad de metodologías y datos (Bottai y Barsotti, 1994). Tanto Guérin-Pace como Pinson y Thomann mencionan la existencia de diferentes escalas en dichos espacios de vida. Hay un espacio cercano como extensión del domicilio, que

constituye el ámbito de identificación fuerte del hogar, y más allá el espacio frecuentado por las actividades diarias. El primer ámbito sería el alcanzable a pie en la ciudad (el “espacio vivido” de Guérin-Pace) o, por ejemplo, mediante un vehículo ligero de dos ruedas en ámbitos rurales o suburbanos (el territorio del “anclaje local” alrededor de la vivienda de Pinson y Thomann). Éstos observan que las familias buscan un anclaje firme en la casa para poder organizar mejor su espacio de movilidad diaria (para “*mobiliser un système de lieux*”; son los “*territoires de la maison*”, más que los del hogar). La literatura anglosajona incide en la identificación de los ámbitos de alta frecuencia local, con el objetivo de definir mejor el concepto de *neighborhood*, barrio o vecindario, como veremos más adelante.

La población vinculada a los lugares

El segundo eje de expansión de la relación entre población y territorio pasa por señalar *todos los usuarios de un lugar* (residentes y personas no residentes que trabajan, estudian, veranean, realizan diferentes actividades allá). En este sentido, el Censo español de 2001 permite calcular el número de personas que citan a cada municipio como escenario de la residencia principal, de la residencia secundaria, del trabajo o estudio y permite también modular la intensidad por acumulación de usos. Es el concepto de *población vinculada* que el INE explota como magnitud derivada de diversas informaciones censales (Vinuesa, 2005, Alberich, 2006). En el Atlas de las Áreas Urbanas 2004 (Ministerio de Vivienda, 2005) se ha realizado una primera explotación de la información resultante, pero el campo abierto es inmenso.

En nuestro país es frecuente la estimación de poblaciones usuarias del territorio, y la elaboración de criterios para definir las *poblaciones estacionales* o *poblaciones temporales*. Mendizábal (1996) sistematizó una metodología para el cálculo de la población usuaria, aplicada a los municipios metropolitanos de Barcelona, utilizando diferentes fuentes. El interés aplicado de estos resultados llevó a diferentes administraciones al cálculo de sus propias estimaciones. El Instituto de Estadística de Cataluña ha implementado el cálculo de la *Población ETCA*, población equivalente a tiempo completo año (Costa y Rovira, 2001). El Ministerio de Administraciones Públicas ha realizado la Encuesta de Infraestructuras y Equipamientos Locales (edición 2005) y entre los ítems recogidos está una llamada “población estacional máxima”, en realidad un potencial total de pernoctaciones.

Además, el concepto de población flotante, estacional o temporal aparece, con criterios variables, en la legislación referida a la prestación de servicios a la población.

COMPORTAMIENTOS DEMOGRÁFICOS Y CONTEXTOS ESPACIALES

En geografía y en demografía siempre se ha dado importancia a la influencia del contexto espacial en la explicación de los procesos sociodemográficos, aunque haya sido de manera intuitiva (Weeks, 2003; Voss, 2007). Las influencias contextuales varían en función de la escala de análisis (macro vs. micro) y del proceso estudiado. Lo importante aquí es que estas influencias se han definido normalmente asignando individuos a lugares de manera fija y estable sobre la base de su residencia legal. Por la dificultad del análisis y la falta de las fuentes adecuadas, se ha debido obviar que las influencias contextuales no actúan sólo donde se tiene la vivienda principal sino también en aquellos lugares o territorios con los que se mantiene una vinculación significativa. A esta necesaria ampliación territorial puede añadirse una *ampliación temporal* de los contextos. En efecto, no se puede descartar la influencia indirecta de contextos frecuentados en el pasado e, incluso, por anticipación del futuro.

Influencia de la movilidad espacial en los comportamientos demográficos

En primer lugar, hay que considerar la posibilidad de que la movilidad espacial, o también, la capacidad medida a partir de la accesibilidad, actúen directamente sobre el comportamiento demográfico, o al menos interactúen positivamente con factores que sí influyen en él, como demostró Courgeau (1985) en su momento. No hay muchas más aportaciones concretas. A nivel general, Champion y Hugo (2004) apuntan la accesibilidad general a los centros urbanos como un nuevo factor que modula los procesos demográficos en los países desarrollados, más allá de la cada vez más borrosa división entre ámbito rural y urbano. En el caso de la mortalidad, los estudios de salud destacan la distancia a los centros hospitalarios, sobre todo en la morbilidad de accidentes o enfermedades graves (Márquez. *et al.*, 2003; Bisbe *et al.*, 2006). Desde una perspectiva más demográfica, se ha detectado que los indicadores locales de mortalidad son sensibles a la distancia respecto a los centros hospitalarios más cercanos (Jospa, 1994). En el caso de la fecundidad, la organización territorial de la

suburbanización de la población interfiere en los comportamientos de fecundidad. Las parejas con proyectos reproductivos tienden a localizarse en los ámbitos suburbanos mejor localizados y más accesibles (Pujadas, 1992; Cabré, Módenes, 1997; Bergouignan, 2003). En la literatura sobre salud reproductiva en países del Tercer Mundo se discute la existencia o no de un efecto negativo de la distancia a los centros de salud sobre el uso de medios anticonceptivos eficaces (Entwisle *et al.*, 1997; Mroz *et al.*, 1999).

Renovación de los contextos regionales

En los estudios geodemográficos, las poblaciones se definen normalmente por la pertenencia a territorios administrativos. Estos, en el mejor de los casos, reflejan la lógica espacial de la población en tiempos pasados, cuando se crearon dichas áreas. Solemos asumir que esos límites engloban poblaciones homogéneas, que están sometidas a parecidas condiciones contextuales. Además, las fuentes estadísticas oficiales se han adaptado, lógicamente, a las divisiones político-administrativas existentes y han condicionado históricamente el análisis territorial de la información demográfica.

Sin embargo, el incremento de la movilidad de las poblaciones exige un uso crítico de esas unidades espaciales (Gozálvez, 1989). Hay que incorporar las nuevas realidades territoriales al análisis, aprovechando las últimas fuentes estadísticas existentes y la mejora en la explotación y la difusión de las tradicionales. El análisis regional a partir de la delimitación de ámbitos urbanos y metropolitanos, definidos principalmente a partir de flujos de movilidad espacial, debe ser un paso hacia una nueva geodemografía regional. Una muestra del interés de incorporar el nivel metropolitano al análisis sociodemográfico se puede encontrar en Tolbert y Sizer (1996).

Mejora en la identificación de los contextos locales

El análisis demográfico local se basa en la información estadística de base municipal, que se ajusta con dificultades a una definición geográfica actual de lo local en el ámbito individual. En ámbitos urbanos, se tiende a pensar que la solución es un análisis microlocal. El uso estadístico sistemático de unidades inframunicipales (distritos, secciones censales), como lo posibilita el último censo español de población, serviría para acotar al máximo el ámbito territorial y social que rodea la residencia del individuo y del hogar. Este flujo de información detallada alimenta a los Sistemas de

Información Geográfica y se usa en la identificación de los efectos contextuales inmediatos.

Este último empeño se explica por el desarrollo del análisis causal multinivel en ciencias sociales que añade los efectos contextuales de proximidad (*neighborhood effects*) como una capa intermedia a los factores *macro* estructurales y los *micro* meramente individuales (Dietz, 2002; Sampson *et al.* 2002). Desde una sensibilidad geográfica, cabe un análisis crítico de la extensión óptima de ese espacio de proximidad, que se supone influye en los comportamientos sociales, independientemente de las características individuales (Guest y Lee, 1984; Freeman, 2001; Dietz, 2002; Sampson *et al.*, 2002; Sastry *et al.*, 2002). Porque existe cierta contradicción entre ajustar al máximo el contexto territorial de la residencia de los individuos y la progresiva ampliación del espacio local efectivo provocada por el incremento de la movilidad espacial cotidiana. Sastry *et al.* (2002) muestran el desajuste entre la localización de las actividades de proximidad más habituales y la delimitación del *census tract* (sección censal) en el caso de Los Ángeles. Quizá la mejora en la medida de los efectos locales no pasa por profundizar en el interior de los municipios sino en elevar la mirada hacia el territorio frecuentado cotidianamente.

La correcta definición de lo local se debe completar con la flexibilización temporal del contexto. No sólo influye el contexto actual, sino posiblemente también contextos del pasado conocidos a lo largo del ciclo de vida, ya que el contacto con estos entornos vividos en tiempos anteriores se mantiene ahora con facilidad (Dürschmidt, 1997). La duración de la residencia actual es un factor a tener en cuenta, porque el contexto actual será más influyente cuanto más tiempo haga que se reside en él (Hanson, 2005). Por lo tanto, es importante trabajar con una buena definición combinada de lugar, movilidad y estabilidad.

CONCLUSIONES

Desde la perspectiva de la geografía de la población o la demografía territorial, la movilidad espacial interesa porque es un fenómeno dinámico, sensible a las características y circunstancias demográficas, porque afecta directamente a la definición de la población como objeto de estudio y, finalmente, porque es un fenómeno que está en el núcleo de las relaciones entre contexto territorial y explicación de procesos demográficos.

La movilidad espacial es un fenómeno complejo constituido en sistema donde interactúan migraciones, movilidad residencial, movilidad obligada y el resto de movilidades cotidianas. En este sistema, la estabilidad debe ser integrada como otra dimensión más, y son habituales los procesos de complementariedad y sustitución entre tipos de movilidad a nivel individual. Reconocer la sensibilidad sociodemográfica de la movilidad espacial, mediante un adecuado tratamiento de las dimensiones temporales, mejora el conocimiento de la dinámica y las posibilidades de proyectar su evolución futura. Igualmente, comparar de cómo se mueven los grupos con las *normas* de movilidad (accesibilidad y uso de medios de transporte) permite una comprensión mejor de las dinámicas territoriales. Todo ello nos permite evaluar mejor la estructura y la dinámica de las vinculaciones territoriales efectivas de la población. Nos permite cuestionar el único criterio de adscripción territorial basado en la mera localización de la residencia principal

Tradicionalmente la información sobre movilidad espacial cotidiana (normalmente por motivo de trabajo) ha servido para la delimitación de áreas funcionales urbanas. Los geógrafos de la población pueden influir en esta aplicación aportando elementos de cambio temporal: por ejemplo, las modificaciones introducidas sucesivamente por las generaciones más recientes. En esta línea, la inclusión del nivel individual y del hogar aporta perspectivas interesantes, por lo que respecta al análisis de las estrategias conjuntas y de los distintos miembros del hogar y de los llamados espacios de vida familiares. En definitiva, se trata de extender el eje de anclaje territorial de los individuos y los hogares más allá de su lugar de residencia. Ahora bien, también podemos extender el eje demográfico que pasa por cada uno de los lugares, a partir del análisis de la población vinculada o usuaria, por motivo residencial, laboral, educativo o de ocio.

Si extendemos el eje territorial que pasa por cada individuo y el eje demográfico que pasa por cada lugar, más allá de la residencia y de los residentes respectivamente, estamos poniendo en cuestión la vieja identificación entre población y territorio que ha definido el contexto territorial empleado en la explicación de los procesos sociodemográficos. Los individuos se ven afectados por un contexto dilatado que depende de su comportamiento de movilidad espacial. Las características de los lugares (características sociales y ambientales) influyen sobre más individuos que sus residentes legales.

En definitiva, estamos asistiendo a una disociación real de la vinculación entre habitantes y lugares. Las estadísticas demográficas ya se enfrentan a esta realidad (Ajenjo y Sabater, 2006). El reto de futuro estriba en

valorar la importancia de estas transformaciones cuando efectuamos análisis territorial de la población y en crear nuevos métodos que las tengan en cuenta.

Recibido 04.12.06

Aceptado 14.01.08

BIBLIOGRAFÍA

- AJENJO, M. (2005): *Evolució i característiques de la mobilitat habitual per treball a Catalunya (1986-2001). L'accessibilitat com a variable intermèdia*, Tesis doctoral. Dep. de Geografia, Universitat Autònoma de Barcelona.
- AJENJO, M. Y ALBERICH, J. (2005): "La utilització de la variable població en els indicadors d'accessibilitat. Avantatges i inconvenients", *Documents d'Anàlisi Geogràfica*, 45, 149-168.
- AJENJO, M. Y SABATER, A. (2006): "The long-term absent residents in Catalonia. Who they are? What are their common characteristics?", *Papers de Demografia*, 304.
- ALBERICH, J. (2006): "Una revisió crítica al concepte de població vinculada según el censo de població de 2001. Una aplicació a Catalunya", *Papers de Demografia*, 306.
- ALBERICH, J. (2007): *La vinculació territorial de la població a Catalunya: Una aproximació a partir del cens de 2001*, Tesis doctoral. Dpto. Geografía, UAB.
- ARTÍS, M.; ROMANÍ, J. Y SURIÑACH, J. (2000): "Determinants of Individual Commuting in Catalonia, 1986-1991: Theory and Empirical Evidence", *Urban Studies*, 37, 8, pp. 1431-1450.
- BARSOTTI, O. Y BOTTAI, M. (1994): "La ricerca "Spazio Utilizzato. Obiettivi e primi risultati", en BOTTAI, M. Y BARSOTTI, O. (eds.), *Lo spazio e la sua utilizzazione*. Milano, Franco Angeli, 73-89.
- BERGER, M. (2004): *Les périurbains de Paris. De la ville dense à la métropole éclatée?* Paris, CNRS Éd.
- BERICAT, E. (1994): *Sociología de la movilidad espacial. El sedentarismo nómada*. Madrid, Centro de Investigaciones Sociológicas, Siglo XXI.
- BERGOUIGNAN, C. (2003): "Fecondité et urbanisation en Gironde", en EGGERICKX, T. et al. (eds.), *Populations et défis urbains. Chaire Quetelet 1999*. Louvain-la-Neuve, Academia-Bruylant/L'Harmattan, pp. 561-579.
- BISBE, J.; GISPERT, R.; GINEBRA, J. Y PUIG, X. (2006): "Mortalidad por cáncer de estómago en Cataluña: distribución geográfica y evolución temporal entre 1986 y 2000", *Medicina clínica*, 126, 13, pp. 481-484.
- BODIER, M. (1996): "La voiture: une habitude qui se prend jeune", *INSEE Première*, 474.
- BONVALET, C.; LELIÈVRE, E. (2005): "Les lieux de la famille", *Espaces et sociétés*, 1-2, 120-121, 99-122.
- BOTTAI, M. Y BARSOTTI, O. (eds.) (1994): *Lo spazio e la sua utilizzazione*. Milano, Franco Angeli.
- BUSSIÈRE, Y.; ARMOOGUM, J. Y MADRE, J-L. (1996): "Vers la saturation? Une approche démographique de l'équipement des ménages en automobile dans trois régions urbaines", *Population*, 51, 4-5, pp. 955-978.
- CABRÉ, A. (1999): *El sistema català de reproducció*. Barcelona, Proa.
- CABRÉ, A. Y MÓDENES, J. A. (1997): "Dinàmiques demogràfiques a la Regió Metropolitana de Barcelona", *Revista Econòmica de Catalunya*, 33, pp. 66-76.

- CALVO, J. L. (1993): "Matización de los valores cartográficos de accesibilidad por carretera de la España peninsular en función de la variable demográfica (1992)", en UNIVERSIDAD DE LA LAGUNA (ed.), *IV Jornadas de la Población Española*. La Laguna, Servicio Publicaciones Universidad de la Laguna, pp. 191-200.
- CASADO, J. M. (2000): *Trabajo y territorio. Los mercados laborales locales de la Comunidad Valenciana*. Alicante, Universidad de Alicante.
- CASADO, J. M. (2001): "La diversidad de los mercados laborales locales de la Comunidad Valenciana", en CASTAÑER, M.; VICENTE, J. Y BOIX, G. (eds.), *Áreas urbanas y movilidad laboral en España*. Girona, Universitat de Girona.
- CASASSAS, LL. Y CLUSA, J. (1981): *L'organització territorial de Catalunya*. Barcelona, Fund. Jaume Bofill, 1981.
- CASTAÑER, M. (1994): "La ciudad real en Catalunya. Las áreas de cohesión", *Ciudad y Territorio. Estudios Territoriales*, 2, 99, pp. 101-114.
- CASTAÑER, M.; VICENTE, J. Y BOIX, G. (eds.) (2001^a): *Áreas urbanas y movilidad laboral en España*. Girona, Universitat de Girona.
- CASTAÑER, M.; VICENTE, J. Y BOIX, G. (2001b): "Las áreas urbanas en Cataluña. Las áreas de cohesión", en *íd.*, *Áreas urbanas y movilidad laboral en España*. Girona, Universitat de Girona.
- CEBOLLADA, À. (2003): *La Ciutat de l'automòbil, un model urbà excloent: Sabadell com a exemple*, Tesis doctoral. Dep. de Geografia, Universitat Autònoma de Barcelona.
- COOMBES, M. (2004): "Multiple Dimensions of Settlement Systems: Coping with Complexity", en CHAMPION, T. Y HUGO, G. (eds.), *New Forms of Urbanization. Beyond the Urban-Rural Dichotomy*. Aldershot, Ashgate, pp. 307-324.
- COURGEAU, D. (1985): "Interaction between spatial mobility, family and career life-cycle: a french survey", *European Sociological Review*, 1, 2, pp. 139-162.
- COURGEAU, D. (1988): *Méthodes de mesure de la mobilité spatiale*. Paris, INED.
- COSTA, À. Y ROVIRA, C. (2001): "Población flotante en los municipios catalanes 1998", *Revista Fuentes Estadísticas*, 56.
- CHAMPION, T. Y HUGO, G. (2004): "Introduction: Moving Beyond the Urban-Rural Dichotomy", en *íd.* (ed.), *New Forms of Urbanization. Beyond the Urban-Rural Dichotomy*. Aldershot, Ashgate, pp. 3-24.
- DEDING, M.; FILGES, T. Y VAN OMMEREN, J. (2005): "Geographical constraints and spatial mobility: the case of two-earner households", *Working paper, Social Forsknings Institutttet*. Disponible en: http://www.sfi.dk/graphics/SFI/Pdf/Working_papers/WP2005_07.pdf (Consulta: 24/11/2006).
- DÍEZ NICOLÁS, J. Y ALVIRA, F. (dir.) (1985): *Movimientos de población en áreas urbanas españolas*. Madrid, Centro de Estudios de Ordenación del Territorio y Medio Ambiente.
- DÍAZ, M. A.; LORENTE, I. Y JIMÉNEZ, F. J. (2002): "Estructura territorial y relaciones funcionales en el Corredor del Henares: una aproximación desde la movilidad diaria de la población", *Anales de Geografía de la Universidad Complutense*, 22, pp. 301-327.
- DÍAZ, M. A. (1989): "Movilidad femenina en la ciudad. Notas a partir de un caso", *Documents d'Anàlisi Geogràfica*, 14, pp. 219-239.
- DIETZ, R. D. (2002): "The estimation of neighborhood effects in the social sciences: An interdisciplinary approach", *Social Science Research*, 31, 4, pp. 539-575.
- DIJST, M.; LANZENDORF, M.; BARENDREGT, A. Y SMIT, L. (2005): "Second homes in Germany and the Netherlands: ownership and travel impact explained", *Tijdschrift voor Economische en Sociale Geografie*, 96, 2, pp. 139-152.
- DOMENACH, H.; PICOUET, M. (1987): "Le caractère de réversibilité dans l'étude de la migration", *Population*, 42, 3, pp. 469-483.
- DÜRRSCHMIDT, J. (1997): "The delinking of locale and milieu: on the situatedness of extended milieux in a global environment", en EADE, J. (ed.), *Living the Global City. Globalization as local process*. London, Routledge, pp. 56-72.

- DUREAU, F. (2002): "Les systèmes résidentiels: concepts et applications", en LÉVY, J. P. y DUREAU, F. (eds.), *L'accès à la ville: les mobilités spatiales en questions*. Paris, L'Harmattan, pp. 355-382.
- ENTWISLE, B.; RINDFUSS, R.; WALSH, S.; EVANS, T. y CURRAN, S. (1997): "Geographic Information System, Spatial Network Analysis, and Contraceptive Choice", *Demography*, 34, 2, pp. 171-187.
- ESCALONA, A. I. (1989): "Tendencias actuales de la geografía del transporte: el análisis de movilidad", *Geographicalia*, 26, pp. 83-90.
- EWERT, U.F. y PRSKAWETZ, A. (2002): "Can regional variations in demographic structure explain regional differences in car use? A case study in Austria", *Population & Environment*, 23, 3, pp. 315-345.
- FAGNANI, J. (1992): "Interacciones conjugales et choix résidentiels des couples bi-actifs en Région Ile-de-France: négociations, arbitrages et compromis", en LELIÈVRE, E. y LÉVY-VROELANT, C. (eds.), *La ville en mouvement: habitat et habitants*. Paris, L'Harmattan, pp. 175-185.
- FERIA, J. M. (2004): "Problemas de definición de las áreas metropolitanas en España", *Boletín de la Asociación de Geógrafos Españoles*, 38, pp. 85-99.
- FERIA, J. M. y SUSINO, J. (1996): *Movilidad por razón de trabajo en Andalucía*. Sevilla, Instituto de Estadística de Andalucía.
- FERIA, J. M. y SUSINO, J. (2005): *Movilidad por razón de trabajo en Andalucía 2001*. Sevilla, Instituto de Estadística de Andalucía.
- FREEMAN, L. (2001): "The effects of sprawl on neighborhood social ties: an explanatory analysis", *Journal of the American Planning Association*, 67, 1, pp. 69-77.
- GALLEZ, C. (1994): "Identifying the long term dynamics of car ownership: a demographic approach", *Transport Reviews*, 14, 1, pp. 83-102.
- GOZÁLVEZ, V. (1989): "La geografía de la población en la planificación del territorio", *Investigaciones Geográficas*, 7, pp. 19-30.
- GOZÁLVEZ, V. (2005): "Novedades en el Censo de la Población de España de 2001", *Cuadernos Geográficos*, 36, 2005-1, pp. 15-34.
- GREEN, A.E. (1997): "A Question of Compromise? Case Study Evidence on the Location and Mobility Strategies of Dual Career Households", *Regional Studies*, 31, 7, 641-657.
- GRIMMEAU, J.P. y DECROLY, J.M. (2003): "Les spécificités urbaines des comportements démographiques en Europe: la mortalité et la fécondité", en EGGERICKX, T.; GOURBIN, C.; SCHOUMKER, B.; VANDESCHRIK, C. y VILQUIN, É. (ed.), *Populations et défis urbains. Chaire Quetelet 1999*. Louvain-la-Neuve, Academia-Bruylant/L'Harmattan, pp. 535-559.
- GUÉRIN-PACE, F. (1994): "Présentation d'une enquête française sur la Population, l'Espace de Vie et l'Environnement", en BOTTAI, M. y BARSOTTI, O. (eds.), *Lo spazio e la sua utilizzazione*. Milano, Franco Angeli, pp. 208-214.
- GUEST, A. M. y LEE, B. A. (1984): "How urbanites define their neighborhoods", *Population and Environment*, 71, 1, pp. 32-56.
- GUTIÉRREZ PUEBLA, J. (1992): "La movilidad en Madrid. La configuración espacial de los flujos", *Economía y Sociedad*, 6, pp. 99-122.
- GUTIÉRREZ PUEBLA, J. y GARCÍA PALOMARES, J. C. (2005): "Cambios en la movilidad en el área metropolitana de Madrid: el creciente uso del transporte privado", *Anales de Geografía*, 25, pp. 331-351.
- HANSON, S. (2005): "Perspectives on the geographic stability and mobility of people in cities", *Proceedings of the National Academy of Sciences*, 102, 43, pp. 15301-15306.
- HANSON, S. y PRATT, G. (1988): "Reconceptualizing the links between home and work in urban geography", *Economic Geography*, 64, 4, pp. 299-321.
- HARDILL, I. (2002): *Gender, migration and the dual-career household: invisible migrants*. London, Routledge.
- IHLANFELDT, K. (1998): "The Spatial Mismatch hypothesis: A review of recent studies and their implications for welfare reform", *Housing Policy Debate*, 9, 4, pp. 849-892.

- JOSPA, G. (1994): *Analyse des variations spatiales de la mortalité des personnes âgées en Belgique*, memoria de investigación. Laboratoire de Géographie Humaine, Université Libre de Bruxelles.
- JUARISTI, J. (2003): "Jerarquía urbana y áreas de movilidad laboral. Tendencias en el País Vasco en la década de 1990", en VV. AA., *La ciudad: nuevos procesos, nuevas respuestas*. León, Universidad de León: Secretariado de Publicaciones y Medios Audiovisuales, pp.75-84.
- JUNCÀ, J. A. Y VILARDELL, R. (1989): "Cap a la mobilitat com a dret humà", *Espais*, 20, pp. 24-31.
- KAUFMANN, V. (2006): "Motilité, latence de mobilité et modes de vie urbains", en BONNET, M. Y AUBERTEL, P. (eds.), *La ville aux limites de la mobilité*. Paris, Puf, pp. 223-233.
- KAUFMANN, V. Y FLAMM, M.: *Famille, temps et mobilité: état de l'art et tour d'horizon des innovations*. CNAF, Institut pour la Ville en Mouvement, 2002, documento electrónico. Disponible en: <http://www.ville-en-mouvement.com/telechargement/kaufmann.pdf> (Consulta 2/05/2006).
- LE BRETON, É. (2006): "Homo mobilis", en BONNET, M. Y AUBERTEL, P. (eds.), *La ville aux limites de la mobilité*. Paris, Puf, pp. 23-31.
- LELIÈVRE, E.; VIVIER, G. Y BONVALET, C. (2002): "L'approche de la mobilité à partir des données de l'enquête "Biographies et entourage", en LÉVY, J. P. Y DUREAU, F. (eds.), *L'accès à la ville. Les mobilités spatiales en questions*. Paris, L'Harmattan, pp. 383-398.
- LÉVY, J. P. Y DUREAU, F. (eds.) (2002): *L'accès à la ville. Les mobilités spatiales en questions*. Paris, L'Harmattan.
- LÓPEZ COLÁS, J. (2003): *La residencia secundaria en España. Estudio territorial de su uso y tenencia*, Tesis doctoral. Departamento de Geografía, Universitat Autònoma de Barcelona.
- LÓPEZ COLÁS, J. Y MÓDENES, J. A. (2004): "Vivienda secundaria y residencia múltiple en España: una aproximación sociodemográfica", *Scripta Nova: Revista electrónica de geografía y ciencias sociales*, 8, 178.
- MÁRQUEZ, S.; RODRÍGUEZ, M. M.; PEREA, E.; ORTIZ, J. Y BERMÚDEZ, C. (2003): "Factores asociados a la hospitalización por procesos sensibles a cuidados ambulatorios en los municipios", *Gaceta sanitaria*, 17, 5, pp. 360-367.
- MENDIZÁBAL, E. (1993): *Enquesta de la Regió Metropolitana de Barcelona 1990. Condicions de vida i hàbits de la població. Volum 8: L'espai de vida dels habitants de la Regió Metropolitana de Barcelona*. Barcelona, Àrea Metropolitana de Barcelona, Diputació de Barcelona.
- MENDIZÁBAL, E. (1996): *L'ús temporal del territori. L'exemple dels habitants de la Regió Metropolitana de Barcelona*, Tesis doctoral. Departamento de Geografía, Universitat Autònoma de Barcelona.
- MINISTERIO DE VIVIENDA (2005): *Atlas estadístico de las áreas urbanas en España 2004*. Madrid, Secretaría General Técnica-Ministerio de Vivienda.
- MINISTERIO DE VIVIENDA (2007): *Atlas estadístico de las áreas urbanas de España 2006*. Madrid, Secretaría General Técnica-Ministerio de Vivienda.
- MIRALLES, C. (1998): "La movilidad de las mujeres en la ciudad. Un análisis desde la Ecología Urbana", *Ecología Política. Cuadernos de Debate Internacional*, 15, pp. 123-130.
- MIRALLES, C. (2002): *Ciudad y transporte. El binomio imperfecto*. Barcelona, Ariel.
- MÓDENES, J. A. (1998): *Flujos espaciales e itinerarios biográficos: la movilidad residencial en el área de Barcelona*, Tesis doctoral. Departamento de Geografía, Universitat Autònoma de Barcelona.
- MÓDENES, J. A. (2003): "Interrelació entre variables demogràfiques i ambientals: una aproximació teòrica d'aplicació a Catalunya", *Perspectives Territorials*. Barcelona, Secretaria per a la Planificació Territorial, Generalitat de Catalunya, 4, pp. 71-79.
- MÓDENES, J. A. Y LÓPEZ COLÁS, J. (2005): "Segona residència i multiresidència a Catalunya: una aproximació sociodemogràfica", *Documents d'anàlisi geogràfica*, 46, pp. 41-62,

- MÓDENES, J. A. Y LÓPEZ COLÁS, J. (2007): "Second homes and compact cities in Spain: two elements of the same system?", *Tijdschrift voor Economische en Sociale Geografie*, 98, 3, pp. 325-335.
- MÓDENES, J. A. Y LÓPEZ COLÁS, J. (2007): "La résidence secondaire en Espagne: Profils socio-démographiques et territoriaux", *Population*, 62, 1, pp. 161-177.
- MÓDENES, J. A. Y SÁNCHEZ, C. (2003): "Estudios de poblamiento y red viaria: sugerencias de investigación para Cataluña", *Miscel·lània Científica 2001-2002*. Barcelona, Fundació Castellet del Foix.
- MROZ, T.; BOLLEN, K.; SPEIZER, I. Y MANCINI, D. (1999): "Quality, Accessibility, and Contractive Use in Rural Tanzania", *Demography*, 36, 1, pp. 23-40.
- NATERA, J. J. (2001): *Movilidad laboral y articulación territorial. Las áreas de cohesión en Andalucía*. Málaga, Publicaciones Universidad de Málaga.
- NEL·LO, O. Y SUBIRATS, M. (1998): "Ús de l'espai, ús del temps", en IEMB (ed.), *La transformació de la societat metropolitana. Una lectura de l'Enquesta sobre condicions de vida i hàbits de la població de la Regió Metropolitana de Barcelona (1985-1995)*. MMAMB, Barcelona, pp. 17-47.
- ORFEUIL, J. P. (2002): "Etat des lieux des recherches sur la mobilité quotidienne en France", en LÉVY, J. P. Y DUREAU, F. (eds.), *L'accès à la ville. Les mobilités spatiales en questions*. Paris, L'Harmattan, pp. 65-98.
- ORFEUIL, J. P. (2005): "La mobilité nécessaire, quelles réponses en France et à l'étranger?", *Seminaire "Mobilités pour l'insertion"*. Institut pour la Ville en Mouvement, documento electrónico. Disponible en: http://www.ville-en-mouvement.com/plateforme_insertion/telechargement/Conference_JPO.pdf (Consulta: 24/11/2006).
- ORTEGA, J. A. (2006): "Birth replacement ratios: new measures of period population replacement", *Fundación Cajas de Ahorro, documento de trabajo*, 261.
- PASCUAL, À. (2004): "Sense of place and migration histories: Idiotype and idioptope", *Area*, 36, 4, pp. 348-357.
- PAZOS, M. (2005): "El estudio de la movilidad diaria en España limitaciones en las fuentes y alternativas propuestas", *Ería*, 66, pp. 85-92.
- PINSON, D. Y THOMANN, S. (2001): *La maison en ses territoires. De la villa à la ville diffuse*. Paris, L'Harmattan.
- PITROU, A. (1977): "Le soutien familial dans la société urbaine", *Revue Française de Sociologie*, 18, pp. 47-84.
- PUJADAS, I. (1992): "La fecunditat", en IEMB, *Enquesta de la Regió Metropolitana de Barcelona 1990. Condicions de vida i hàbits de la població* (Vol. 1: Aspectes demogràfics i característiques familiars i relacionals). Barcelona, MMAMB, pp. 51-69.
- PUMAIN, D. (1994): "Espace et temps dans l'organisation des territoires de la vie quotidienne", en BOTTAI, M. Y BARSOTTI, O. (eds.), *Lo spazio e la sua utilizzazione*. Milano, Franco Angeli, pp. 11-15.
- RIERA, P. (1989): *Les àrees funcionals de Catalunya*. Bellaterra, Publicacions de la Universitat Autònoma de Barcelona.
- ROQUER, S. Y BLAY, J. (2002): "El censo de población de 2001: análisis y valoración de los principales cambios introducidos", *Revista de Geografía*, 1, pp. 107-118.
- RUIZ, D. (2003): "Cuando el trabajo separa: los matrimonios de fin de semana", *Portularia. Revista de Trabajo Social*, 3, pp. 179-206.
- SALOM, J.; ALBERTOS, J. M.; DELIOS, E. Y PITARCH, M. D. (1997): "Las áreas de mercado de trabajo local en la Comunidad Valenciana: una propuesta de delimitación", *Ciudad y Territorio*, 112, pp. 335-356.
- SALOM, J. Y DELIOS, E. (1998): "La movilidad laboral femenina en el País Valenciano: los factores sociales y laborales en las diferencias por género", *Cuadernos de Geografía. Univ. de Valencia*, 64, pp. 485-511.

- SANTANA, J. A. (2003): *Forma urbana y mercado de trabajo. Accesibilidad al empleo, segregación residencial y paro*, Tesis doctoral. Departamento de Economía Aplicada, Universitat Autònoma de Barcelona.
- SAMPSON, R. J.; MORENOFF, J. D. Y GANNON-ROWLEY, T. (2002): "Assessing 'Neighborhood Effects': Social Processes and New Directions in Research", *Annual Review of Sociology*, 28, pp. 443-478.
- SASTRY, N.; PEBLEY, A. Y ZONTA, M. (2002): "Neighborhood definitions and the spatial dimension of daily life in Los Angeles", *RAND, Labor and Population Program, Working Paper Series 03-02*, documento electrónico. Disponible en: <http://www.rand.org/pubs/drafts/2006/DRU2400.8.pdf> (Consulta: 24/11/2006).
- SERRA, J. (1985): "Mercats de treball a la regió de Barcelona. Delimitació a partir de la mobilitat residència-treball", *Revista Económica, Banca Catalana*, 76, pp. 21-28.
- STEVEN, R. Y STOLL, M. A. (2002): "Modest Progress: The Narrowing Spatial Mismatch Between Blacks and Jobs in the 1990s", *The Brookings Institution, The Living Cities Census Series*. Center on Urban & Metropolitan Policy, December, documento electrónico. Disponible en: http://www.brookings.edu/es/urban/publications/Raphael_Stoll_spatial_mismatch.pdf (Consulta: 24/11/2006).
- STOLL, M. A. (2005): "Job Sprawl and the Spatial Mismatch between Blacks and Jobs", *The Brookings Institution, The Living Cities Census Series*. Center on Urban & Metropolitan Policy, February. Disponible en: http://www.brookings.edu/metro/pubs/20050214_jobsprawl.pdf (Consulta 24/11/2006).
- TOLBERT, C. Y SIZER, M. (1996): "U.S. Commuting Zones and Labor Market Areas. A 1990 Update", *ERS Staff Paper*. Economic Research Service, Rural Economy Division U.S. Dept. of Agriculture, p. 9614.
- VAN OMMEREN, J. (2000): "Job and residential search behaviour of two-earner households", *Papers in Regional Science*, 79, pp. 375-391.
- VINUESA, J. (2005): "De la población de hecho a la población vinculada", *Cuadernos Geográficos*, 36, 1, pp. 79-90.
- VOSS, P. (2007): "Demography as a spatial social science", *Population Research and Policy Review*, 26, 5-6, pp. 457-476.
- WEEKS, J. R. (2004): "The role of spatial analysis in demographic research", en GOODCHILD, M. Y JANELLE, D. (eds.), *Spatially integrated social science*. New York, Oxford University Press, pp. 381-399.
- WENGLESKI, S. (2002): "Parcours effectif à l'emploi versus accès potentiel à l'emploi: une mesure des contraintes des actifs dans la métropole parisienne", *XXXVIIIème Colloque annuel de l'ASRDLF*. Canada, Trois-Rivières.

Resumen

La creciente difusión de la movilidad espacial, específicamente la cotidiana, afecta a la manera como estudiamos la población en su territorio. El repaso a la literatura sobre movilidad espacial sugiere algunas vías nuevas para la investigación. La movilidad espacial es un fenómeno complejo y constituido en sistema donde interactúan movilidad habitual, migraciones, movilidad residencial y estabilidad. Además, es un fenómeno sensible a las características demográficas, lo que ayuda a la previsión de su dinámica futura. La movilidad espacial permite replantear la definición territorial de población y la delimitación de los contextos geográficos que influyen en los procesos sociodemográficos.

Palabras clave: movilidad espacial, población, territorio, geodemografía.

Abstract

The increasing diffusion of spatial mobility, especially frequent mobility, influences the way that population and space is studied. By reviewing the literature on spatial mobility, some research suggestions can be made. It must be assumed that spatial mobility is a complex and systemic phenomenon where migration, frequent mobility, residential mobility and stability interact. By assuming that spatial mobility fluctuates with demographic characteristics, it makes forecasting its future dynamics easier. Finally, spatial mobility allows researchers to question the territorial definitions of population and the geographic contexts that influence sociodemographic processes.

Key words: spatial mobility, population, space, geodemography.

Résumé

La diffusion croissante de la mobilité spatiale, et plus spécifiquement la journalière, affecte la manière selon laquelle nous étudions la population dans son territoire. L'examen de la littérature sur la mobilité spatiale suggère de nouvelles voies pour la recherche. La mobilité spatiale est un phénomène complexe et constitue un système où interagissent mobilité habituelle, migrations, mobilité résidentielle et stabilité. De plus, c'est un phénomène sensible aux caractéristiques démographiques, ce qui facilite la prévision de son évolution future. La mobilité spatiale permet de remettre en question la définition territoriale de la population et la délimitation des contextes géographiques qui influent sur les processus sociodémographiques.

Mots clé: mobilité spatiale, population, territoire, géodémographie.