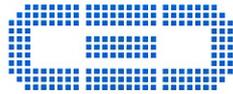


**MOVILIDAD ESPACIAL: USO TEMPORAL DEL  
TERRITORIO Y POBLACIONES VINCULADAS**

Juan Antonio Módenes

**311**



Centre d'Estudis Demogràfics

**MOVILIDAD ESPACIAL: USO TEMPORAL DEL  
TERRITORIO Y POBLACIONES VINCULADAS**

Juan Antonio Módenes

**311**

Ponencia presentada al X Congreso de la Población  
Española: “Migraciones, movilidad y territorio”  
Pamplona, 29 de junio – 1 de julio de 2006.

**Centre d'Estudis Demogràfics**

**2007**



**MÓDENES, Juan Antonio.- Mobilitat espacial: ús temporal del territori i poblacions vinculades**

**Resum.-** La creixent difusió de la mobilitat espacial, específicament la quotidiana, influeix la manera com estudiem la població en el seu territori. El repàs a la literatura sobre mobilitat espacial suggereix algunes vies noves per la recerca. La mobilitat espacial és un fenomen complex i constituït en sistema on interactuen mobilitat habitual, migracions, mobilitat residencial i estabilitat. A més a més, és un fenomen sensible a les característiques demogràfiques, la qual cosa ajuda a la previsió de la seva dinàmica futura. La mobilitat espacial permet replantejar la definició territorial de població i la delimitació dels contextos geogràfics que influeixen en els processos sociodemogràfics.

**Paraules claus.-** Mobilitat espacial, població, territori, geodemografia

**MÓDENES, Juan Antonio.- Movilidad espacial: uso temporal del territorio y poblaciones vinculadas**

**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

**MÓDENES, Juan Antonio.- Spatial mobility: temporary use of the territory and linked population**

**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.

**Keywords.-** Spatial mobility, population, space, geodemography

**MÓDENES, Juan Antonio.- Mobilité spatiale: utilisation provisoire du territoire et de la population liée**

**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 clés.-** Mobilité spatiale, population, territoire, géodémographie

# MOVILIDAD ESPACIAL: USO TEMPORAL DEL TERRITORIO Y POBLACIONES VINCULADAS

Juan Antonio Módenes

## 1. Introducción

La movilidad espacial es uno de los fenómenos más visibles de las poblaciones contemporáneas, y al mismo tiempo de los más complejos e influyentes sobre el resto de actividades humanas. Este fenómeno tiene muchas vertientes. Algunas de ellas no podrán ser analizadas aquí y lo serán por las otras dos ponencias de este congreso: migraciones por motivos laborales y movilidad residencial por motivos residenciales y familiares. Nuestro objeto está constituido por todas aquellas movilidades de elevada frecuencia que no afectan la localización de la vivienda principal y que, de hecho, la toman como centro de referencia. Queremos constatar que, a pesar de no cuestionar en principio la asignación residencial de personas a territorios y poblaciones, estas movilidades tienen un evidente interés para la geografía de la población y la demografía territorial, más allá de la mera descripción de los flujos de origen-destino.

En verdad la tradicional falta de datos estadísticos adecuados ha provocado un cierto divorcio entre las realidades observables y el conocimiento científico que se ha podido generar y acumular. A pesar de este déficit en España no faltan estudios con voluntad de análisis general (Díez Nicolás, Alvira, 1985) o regional (Gutiérrez Puebla, 1992; Castañer, 1994; Salom et al., 1995). Más aún, en los últimos años, la introducción en el último censo de población de preguntas referentes a distintas vertientes de la movilidad espacial (Gozálvez, 2005) y la institucionalización de ciertas encuestas sobre movilidad habitual desarrolladas por las administraciones públicas han ampliado decididamente el potencial de análisis científico de esa realidad intuida: 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), etc. Al mismo tiempo disponemos de nuevas encuestas dirigidas específicamente a estudiar el uso del tiempo, otra cara de la movilidad: por ejemplo, la Encuesta de empleo del tiempo del INE (2002-03). Gracias a todo ello, están

apareciendo nuevas investigaciones a escala nacional (Pazos, 2005), regional o autonómica (Artís *et al.*, 2000; Castañer *et al.*, 2001a, Juaristi, 2002, Miralles, 2002; Ajenjo, 2005; Feria y Susino, 2005) o local (Cebollada, 2003, entre otras muchas), completadas con las aportaciones a esta ponencia.

Es objetivo de la presente ponencia hacer balance de las nuevas líneas de investigación que se están abriendo en la literatura sobre estos temas (para otras aportaciones teóricas al tema realizadas en nuestro país, Escalona, 1989; Juncà, Vilardell, 1989; Bericat, 1994). Realizaré este repaso a partir de tres ejes que me parecen de suma importancia para un tratamiento geodemográfico de la movilidad espacial:

- La movilidad espacial como fenómeno susceptible de un completo análisis geodemográfico. Si consideramos la movilidad espacial como un fenómeno geodemográfico (como pueda ser la fecundidad o las migraciones) damos a la población el protagonismo en la comprensión de estos procesos, más allá de la responsabilidad achacable a los elementos estructurales externos. En este sentido, es interesante la comparación entre los factores demográficos que explican los comportamientos diferenciales de movilidad y el marco de lo posible o lo necesario que viene dado por las redes de transporte existentes y otros elementos estructurales. Esta diagnosis sobre la comparación entre comportamientos y normas es una de las líneas importantes de análisis en el futuro. Tal como dice J.P. Orfeuill (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”*.

- Evidentemente, la expansión moderna de la movilidad espacial cuestiona la asignación de las poblaciones a los territorios. Tradicionalmente, lugares y personas se han vinculado desde una perspectiva muy reduccionista, en que los lugares, las localidades tenían una población asignada con carácter exclusivo a partir de la definición de la residencia legal, mientras que las personas se asignaban sólo a un lugar, a una localidad. Esto, que desde un punto de vista administrativo podía tener sentido en el pasado, no lo tiene tanto en la actualidad. Y desde un punto de vista científico, desde una perspectiva geográfica, no relacionar los habitantes con la totalidad del territorio, de los lugares, que utilizan, a los que pertenecen, es cada vez más inaceptable. Esta es la idea detrás de 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*". El estudio de la movilidad espacial debe contribuir a una nueva y más útil definición espacial de las poblaciones.

- En demografía, tanto en el análisis tradicional como en los modernos métodos de análisis multinivel, la consideración del contexto territorial ha sido fundamental para la comprensión de procesos y comportamientos. El papel del entorno espacial inmediato se enriquece evidentemente si integramos en la ecuación los efectos de la movilidad espacial. Efectivamente, 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*". Por lo tanto, debemos tender a un replanteamiento de la influencia del contexto geográfico.

## **2. Nuevos análisis de los comportamientos de movilidad**

Recientemente el interés científico se está desplazando desde la descripción territorial de los flujos (de dónde a dónde van las personas móviles habituales, qué municipios atraen desplazamientos, qué municipios tienen una vocación eminentemente residencial) hacia la descripción y el análisis de los comportamientos diferenciales de movilidad (quién y por qué se desplaza más o menos lejos, qué opciones de movilidad están disponibles en función de las características personales, etc.).

Evidentemente, la descripción territorial de los flujos tiene y seguirá teniendo una importancia decisiva. Tiene aplicaciones inmediatas en varios ámbitos de planificación territorial, y también, como más adelante veremos, en la redefinición de las vinculaciones territoriales de la población. Sin embargo, el análisis de las propensiones a la movilidad de los individuos en función de sus características personales y contextuales es una fase imprescindible en la comprensión de los mecanismos explicativos de los fenómenos de movilidad. Tres son los grandes ámbitos de avance en esta cuestión:

- La movilidad como fenómeno complejo.
- Análisis sociodemográfico del fenómeno de la movilidad a escala del individuo y del hogar.
- Comparación de los comportamientos de movilidad con las normas, potenciales y posibilidades existentes.

## 2.1. La movilidad como fenómeno complejo

Tradicionalmente, las ciencias sociales han abordado de manera específica y separada cada uno de los tipos de movilidad espacial. Estos tipos, definidos por sus características espaciales y temporales, pueden resumirse en cuatro (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). Cada disciplina científica se ha especializado más en uno u otro tipo<sup>1</sup>, y si no, dentro de cada disciplina se ha estado estudiando cada tipo de manera netamente diferenciada.

Sin embargo, la literatura más reciente aboga por un análisis más integrado de los diferentes tipos de movilidad espacial que concurren en la vida de las personas. Podemos identificar nuevas formas de movilidad que difícilmente pueden clasificarse en uno de los cuatro tipos enunciados. La causa última estaría en el incremento en la facilidad técnica del desplazamiento que está borrando las antiguas distinciones basadas en el tiempo y en el espacio. Kaufmann comenta tres casos, entre otros: la multirresidencia<sup>2</sup> (cuando la residencia secundaria se convierte en parte de una residencia multilocal donde no podemos definir una ubicación principal real), 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 en estos casos.

Algunos autores propugnan, si acaso, nuevas clasificaciones, dejando de lado las combinaciones de frecuencia temporal y distancia recorrida, y adoptando nuevos criterios. Según Le Breton (2006) la movilidad espacial se puede dividir, según su función en la organización de la vida cotidiana, en una movilidad estratégica (aquella que tiene que ver con la localización de la residencia y con la adscripción a un territorio), movilidad habitual (la que satisface diferentes tareas de frecuencia cotidiana) y la movilidad incorporada, que más bien se refiere a la potencialidad técnica, física y cultural. Esta última visión relacionada con la posibilidad de moverse nos recuerda los tres grandes ámbitos de análisis

---

<sup>1</sup> Según Kaufmann (2006), en Francia los geógrafos se estarían especializando más en la explicación de la movilidad cotidiana, los demógrafos en la de la movilidad residencial, los sociólogos en todo el tema de las migraciones (por ejemplo, las nuevas migraciones internacionales), mientras que el viaje quedaría en manos de los antropólogos.

<sup>2</sup> Comunicación de Julián López Colás en la presente ponencia.

que Jean Pierre Lévy y Françoise Dureau (2002) apuntaron: estudios de accesibilidad (características de la oferta, red de transporte en la movilidad habitual, vivienda, en la movilidad residencial), estudios de comportamiento (características de la demanda) y constricciones sociales, económicas, temporales. Por lo que respecta al comportamiento, Kaufmann (2006) distingue entre movilidad (movimientos efectivamente producidos) y *motilidad* (la movilidad incorporada de Le Breton).

En definitiva, la mejor manera de tratar la complejidad de las modalidades de movilidad es asumir su interdependencia y considerar cómo los individuos combinan diferentes comportamientos de movilidad para cumplir sus fines a corto y largo plazo. Esta visión sistémica de la movilidad espacial asume la interdependencia entre movilidades, que puede tomar la forma de complementariedad, compensación o sustitución. El caso más conocido es la relación entre movilidad residencial reciente y mayor movilidad habitual. Una obra colectiva francesa está dedicada por completo a esta cuestión: Lévy, Dureau (2002)<sup>3</sup>. Existen aportaciones valiosas en España, entre otras, las recientes del Instituto de Estadística de Andalucía, bajo la dirección de Feria y Susino (2005) y Ajenjo (2005). Feria y Susino encuentran que haber efectuado un movimiento residencial intermunicipal en las áreas urbanas andaluzas es uno de los principales factores que explican el desplazamiento habitual intermunicipal. Ajenjo muestra que los residentes más estables efectúan desplazamientos habituales de menor radio temporal y espacial que los migrantes recientes.

En la literatura aparece como objeto de análisis y debate la posible sustitución entre movilidad habitual y movilidad de fin de semana, según la cual a menor movilidad cotidiana se correspondería una mayor predisposición a los desplazamientos de fin de semana, mientras que otros autores piensan que la intensidad individual va en el mismo sentido en ambos casos, un ejemplo de complementariedad (hipótesis contradictorias planteadas por Orfeuill, 2002). Si la extensión y duración de la movilidad habitual va en relación con el grado de densidad urbana, otros autores han encontrado una cierta correspondencia entre alta densidad (equivalente a problemas de calidad de la vivienda principal y déficit de amenidades en el entorno inmediato) y preferencia por disponer de viviendas secundarias (ubicaciones con más amenidades, posibilidad de vivienda individual, integración en un medio social rural). Esta hipótesis, llamada de compensación, ha sido recientemente examinada en la literatura internacional (Dijst, Lanzendorf,

---

<sup>3</sup> En realidad, en este libro aparecen diferentes ejemplos de cómo analizar un tema más amplio: el de las prácticas residenciales a diferentes escalas (vivienda, barrio, ciudad), en las que los comportamientos de movilidad y uso del espacio son de capital importancia.

Barendregt, Smit, 2005) y nacional (Módenes, López Colás, 2005) y aporta una perspectiva para aproximarnos al nuevo fenómeno de la multirresidencia, epítome de las nuevas formas de movilidad.

Para acabar de repasar estas nuevas aproximaciones teóricas y empíricas a la movilidad espacial hay que citar el fenómeno de la estabilidad. Tal como dice Hanson (2005) y argumenta con ejemplos, la estabilidad es algo más que la ausencia de movilidad, se debe tratar como un comportamiento activo, consciente. El estudio de la estabilidad tiene antecedentes en nuestro país, ya sea por la consideración conjunta de la movilidad y el asentamiento en la perspectiva de Àngels Pascual (2004) o, ya en su momento, por Ildefons Cerdà, que concebía la ciudad como la unión del movimiento y el reposo.

Un debate interesante es la delimitación de la frontera entre lo que es movilidad y lo que consideramos estabilidad. La frontera entre ambos dependerá de nuestros intereses de investigación. Si queremos estudiar la movilidad peatonal deberemos estudiar hasta los más pequeños desplazamientos, pero si queremos analizar la influencia del grado de exposición temporal a un contexto territorial sobre ciertos procesos sociodemográficos deberemos asumir que ciertos desplazamientos residenciales de corto radio pueden considerarse dentro de un marco de estabilidad. Susan Hanson (2005) enuncia muy elocuentemente esta dialéctica necesaria en la geodemografía actual, en donde la delimitación adecuada de los contextos pertinentes a diferentes escalas y su grado de influencia es de capital importancia. Apunta la necesidad de establecer dinámicamente la frontera entre movilidad y estabilidad tanto en el plano espacial como en el temporal.

También el juego entre movilidad y estabilidad obliga a integrar diferentes clases de movilidad. La estabilidad en un plano de movilidad asegura la movilidad en otro, o viceversa. En el campo de la movilidad residencial, es normal afirmar que el objetivo de toda estrategia residencial es conseguir a la larga la estabilidad residencial (Pitrou, 1977). En el campo más preciso de la movilidad habitual, Pinson y Thomann (2001) proponen el concepto de “movi-estabilidad”, que se podría definir como el deseo de fijar espacialmente de manera duradera la residencia para permitir el mejor uso de la movilidad en la vida cotidiana: la movilidad habitual ideal dependería de la estabilidad residencial.

## **2.2. Análisis sociodemográfico del fenómeno de la movilidad espacial**

Como todo comportamiento humano en que su propensión varía en función de la edad o el sexo, la movilidad espacial es susceptible de ser analizada con los instrumentos y técnicas

del análisis geodemográfico. El objetivo principal es mejorar el análisis y la comprensión de los comportamientos individuales para entender mejor los procesos colectivos y agregados (Pumain, 1994).

Incorporar métodos demográficos al análisis de la movilidad espacial implica otorgar el principal papel agente a los individuos. Serían los individuos o, más bien, sus características demográficas (principalmente, edad, sexo, contexto familiar) las que influirían en la movilidad espacial resultante. En efecto, el comportamiento de movilidad espacial es selectivo demográficamente, no existe una indiferencia respecto de la edad, el sexo o la situación familiar. Pasando a un plano agregado, esta determinación demográfica de los individuos sobre el nivel de la movilidad espacial se ejerce en dos sentidos: a partir de su número y de su estructura (básicamente, por edad y sexo), y a partir de sus preferencias y comportamientos específicos de cada edad, sexo, situación familiar. Obviamente, hay que considerar también el carácter dinámico y cambiante tanto de las estructuras como de los comportamientos específicos. Los procesos de rejuvenecimiento o envejecimiento afectan a los comportamientos agregados de movilidad de las poblaciones, mientras que las preferencias específicas pueden variar en el tiempo. Identificar, por ejemplo, si la mayor movilidad de los jóvenes es algo estable (un efecto de edad) o dinámico (efecto de generación, los jóvenes se moverían más porque son de generaciones recientes, pero conservarían este comportamiento con la edad) permite mejor interpretar los procesos de movilidad y tiene una aplicación indudable para entrever la evolución futura del fenómeno.

En la literatura española no faltan ejemplos que consideran la edad o el sexo como factores explicativos de la movilidad espacial (sobre la movilidad espacial de las mujeres, Díaz Muñoz, 1989; Miralles, 1998, Salom et al., 1998, entre otros). Ahora bien, en muchas ocasiones se trata de cortes transversales de la diferenciación demográfica sin que sepamos si esa selectividad es dinámica o no, es estructural o coyuntural. Ejemplos en sentido contrario están empezando a surgir, en parte porque ahora se comienza a disponer de la necesaria profundidad temporal en la información (como es el caso de algunas comunidades autónomas). Así, por ejemplo, Marc Ajenjo (2005) explora de manera combinada las tres dimensiones temporales de la edad, la generación y el tiempo histórico, demostrando que la selectividad positiva de la movilidad, a favor de los jóvenes, es dinámica. Al contrario de lo que se podría pensar, al incorporar una óptica generacional encuentra que la intensidad de la movilidad habitual no disminuye conforme nos hacemos

viejos, sino que ha aumentado a lo largo de los itinerarios vitales de las generaciones presentes en la actualidad. Sus resultados sugieren que lo que es normal para los jóvenes del 2001 (que más del 50% de los activos jóvenes catalanes trabajen fuera de su municipio de residencia) pueda ser normal para el conjunto de la población en los próximos años, simplemente porque los jóvenes probablemente conservarán el mismo comportamiento a lo largo de su vida laboral. La menor movilidad de las mujeres y su selectividad tipológica en detrimento del vehículo privado parece confirmar su carácter estructural. Pocos estudios se plantean un hipotético proceso de convergencia; quizá porque no parece plausible a corto plazo.

Otra vía interesante consiste en cambiar el objeto de análisis desde el individuo hacia el hogar. A diferencia de otros fenómenos (la relación con la vivienda principal, por ejemplo) el conjunto del hogar no desplaza, sino que cada miembro tiene un comportamiento individual, más o menos dependiente del resto de miembros (Kaufmann, Flamm, 2002). Dentro del amplio abanico de posibilidades se ha desarrollado extraordinariamente el análisis conjunto de la movilidad de los miembros de la pareja y cómo interactúan e interfieren entre sí (Hanson, 1988; Hardill, 2002). Una línea específica incorpora en el análisis el cambio residencial como una opción sustitutiva o complementaria de las decisiones de movilidad cotidiana (Fagnani, 1992; Green, 1997; Van Ommeren, 2000; Deding et al., 2005, y en España, Ruiz Becerril, 2003). Fagnani estudia las estrategias alternativas de localización residencial entre el centro urbano y las periferias suburbanizadas, en que la pareja debe compaginar preferencias residenciales, gestión del desplazamiento de uno o dos miembros al trabajo, cuidado de los hijos (escuelas, comidas, actividades) y adaptación de los roles de género. En Green, la gestión de las carreras de las parejas de profesionales les conduce a localizaciones ultraperiféricas con buen acceso a distintos polos de empleo terciario en una red urbana densa como la británica. Van Ommeren y Deding *et al.*, por otro lado, son ejemplos de modelización estadística de la movilidad residencial y del cambio de la localización del trabajo (un tema poco tratado en geografía, por la inexistencia de información adecuada) de ambos miembros de la pareja en relación con la distancia del desplazamiento diario de ambos y la distancia espacial entre sus puestos de trabajo. Ruiz Becerril no estudia las estrategias de movilidad, sino la organización cotidiana de la convivencia de los matrimonios llamados de fin de semana, marcados por una movilidad habitual de larga distancia.

### **2.3. Accesibilidad, potenciales y normas de movilidad**

Para evaluar correctamente qué significa y qué implica un determinado nivel de movilidad hay que introducir comparaciones. Podemos comparar unos territorios con otros, o bien unos grupos sociodemográficos con otros. Por ello sabemos cuáles son los grupos (hombres, jóvenes, capas profesionales) y los territorios (áreas metropolitanas) más móviles. También podemos: comparar la movilidad efectiva con la movilidad posible o necesaria en función, por un lado, de las posibilidades territoriales y técnicas (estudios de accesibilidad) y de las normas de movilidad (comparación con las capacidades técnicas individuales). En estos casos, la referencia del análisis no se encuentra fuera del colectivo estudiado, sino en un comportamiento hipotético, teórico o normativo.

Los estudios que relacionan movilidad con accesibilidad se han desarrollado preferentemente desde una perspectiva muy territorial, en el sentido de que los sujetos no son individuos ni grupos sociodemográficos, sino lugares y territorios. Una línea interesante en este sentido consiste en el análisis del impacto de las infraestructuras en las dinámicas territoriales<sup>4</sup>. En nuestro caso, nos interesa comparar la intensidad y los destinos de los flujos de movilidad habitual con las posibilidades de conexión ofrecidas por la red viaria. Indicadores habituales son la distancia media o el tiempo medio a la que sitúan las oportunidades laborales desde un núcleo de población. El interés de comparar los comportamientos efectivos (la movilidad según la estudiamos desde la geografía de la población) con los comportamientos posibles (lo que permite la accesibilidad) es evidente. Nos permitiría identificar aquellas áreas en que potencial y movilidad se encuentran en equilibrio, aquellas en que no se ha desarrollado todo el potencial de movilidad y aquellas en que quizá la movilidad es más elevada de lo que sugiere la ubicación en la red del conjunto de las oportunidades (véase un antecedente en Calvo *et al.*, 1993 y más desarrollado en Ajenjo, 2005). Extender este tipo de análisis a grupos demográficos específicos localizados en el territorio parece el camino evolutivo lógico.

El potencial de movilidad espacial de la población no sólo tiene que ver con su ubicación respecto a las oportunidades (sean laborales, de compra o de ocio) sino con los medios técnicos a su alcance y con la relación entre distancia y medios técnicos. El análisis de la población potencialmente usuaria de determinadas infraestructuras o medios de transporte es una línea tradicional que nos acerca a este tema. El análisis diferencial en función de la

---

<sup>4</sup> Para un repaso a la literatura nacional e internacional sobre estas cuestiones pueden consultarse Módenes y Sánchez (2003) y Ajenjo (2005).

posición social y demográfica es clave (Wenglenski, 2002; Berger, 2004, Orfeuill, 2005, 2006) y permite identificar desigualdades de acceso a la movilidad normativa y a las oportunidades que se le asocian. Wenglenski analiza, para el caso de la región parisina, la proporción de empleo regional accesible en función de la categoría sociolaboral, la localización residencial en la región y el medio de transporte utilizado. Encuentra que si se analizan los comportamientos efectivos (distancia y tiempo), no existen diferencias importantes entre los grupos sociales. Sin embargo, si se analiza el nivel de accesibilidad potencial a los empleos correspondientes, la desigualdad es notable<sup>5</sup>. Orfeuill sistematiza teóricamente la necesidad de considerar la igualdad de acceso a los medios de transporte en los estudios de movilidad con vocación aplicada.

Nuestro censo de 2001 permite el análisis de la posesión de vehículo privado (número de vehículos de motor a disposición del hogar), mientras que la Dirección General de Tráfico ofrece unos datos generales sobre número de permisos de circulación en vigor. Es un punto de partida que nos permitiría analizar algunos de los temas ya presentes en la literatura internacional. Por ejemplo, las proporciones de posesión de vehículo privado a partir de las variables edad, generación y sexo (Bodier, 1996; Bussière et al., 1996). Las edades más jóvenes están mucho más equipadas con vehículo privado y, por tanto, están mejor posicionadas ante las exigencias modernas de movilidad. Sin embargo, cabe pensar que se trata de una diferenciación dinámica fruto de un efecto generacional.

En los Estados Unidos se ha desarrollado una línea específica de investigación asumiendo la posición desigual de ciertas minorías étnicas, como los afroamericanos o los hispanos, en los mercados laborales urbanos, en parte explicable por la localización residencial segregada que los caracteriza. Esta segregación residencial los aleja de su mercado laboral potencial, consistente normalmente en ocupaciones del sector servicios ubicadas bien en las zonas residenciales de clase media o bien en donde se sitúa el terciario moderno, porque ha desaparecido el grueso de empleos en el sector industrial. Medir la distancia entre esa residencia segregada y los lugares de trabajo accesibles según las capacidades laborales teniendo en cuenta la estructura metropolitana de residencia y empleo es el objeto de los estudios sobre “spatial mismatch” (Ihlandfeldt, 1998; Steven, Stoll, 2002), cuyas implicaciones para nuestra realidad española no han pasado desapercibidas (Gutiérrez Puebla, García Palomares, 2005).

---

<sup>5</sup> Los grupos sociales más modestos ajustan la distancia espacio-temporal entre domicilio y trabajo de manera similar al resto de grupos. Sin embargo, están en peores condiciones respecto del *conjunto de sus localizaciones laborales*, lo que es perjudicial en caso de inestabilidad en el empleo.

### **3. Identificación de los territorios desde el punto de vista de las personas**

La descripción territorial de los flujos geográficos de movilidad espacial se ha ido convirtiendo en una interpretación del uso del territorio por parte de la población a raíz de sus actividades cotidianas. El resultado normal, muy geográfico, es la delimitación de espacios, más o menos separados, aislados, que comprenden un sistema local de movilidad local, formado por uno o varios centros y un territorio circundante dependiente. En realidad, no es más que la continuación de la propuesta tradicional de nuevas divisiones administrativas a partir de los comportamientos de movilidad de la población: comarcas catalanas (durante el primer tercio del siglo XX, introduciendo los desplazamientos a los mercados rurales semanales), municipalías de Lluís Casassas y Joaquim Clusa (1981), etc.

Áreas de cohesión, áreas metropolitanas, mercados locales de trabajo son distintos nombres para figuras territoriales que utilizan los flujos agregados de movilidad habitual para su delimitación. A su indudable interés, en el que no me extenderé, pueden añadirse nuevas líneas de avance, basadas en expandir la correspondencia tradicional entre lugar y habitante, tanto en el eje territorial (utilizamos cotidianamente más de un lugar por diferentes actividades) como en el eje demográfico (los residentes legales no son los únicos usuarios significativos de los lugares). En resumen, tres son las líneas temáticas que conforman este interés por poner a las personas en la primera línea del análisis territorial.

- Delimitaciones territoriales a partir de la movilidad espacial de la población.
- Los espacios personales o familiares cotidianos: los espacios de vida.
- La población vinculada a los lugares.

#### **3.1. Delimitaciones territoriales a partir de la movilidad espacial de la población**

El análisis de los flujos geográficos de movilidad cotidiana, con la identificación de los lugares de origen y de destino de los desplazamientos, ha conducido naturalmente a la búsqueda de las lógicas territoriales que expresa la agregación de dichos flujos. Normalmente, se identifica un núcleo urbano central que organiza a su alrededor los flujos procedentes o destinados a un área dependiente. Este tipo de estudios ya cuenta con una gran tradición en nuestro país y su motivación principal ha sido, por supuesto, la delimitación de las áreas urbanas de influencia (Serra, 1985; Riera, 1988; Salom et al., 1997; Casado, 2000; Castañer y equipo, 2000; IEA, Feria, Susino, 2005). Como explica Coombes (2004), los flujos de movilidad habitual se han convertido en el alimento

principal de la identificación de áreas metropolitanas (cuando los núcleos centrales son predeterminados en el análisis) o de áreas locales de trabajo o movilidad (cuando se deja que el análisis identifique a posteriori los núcleos centrales y, por supuesto, sus áreas). En este sentido, Feria (2004) realiza un acertado llamamiento para que se aproveche la información de movilidad del Censo de 2001 con el objetivo de llevar a cabo un proyecto de identificación sistemática de áreas metropolitanas en España, empleando para ello un mismo esquema metodológico.

A pesar del camino recorrido en la identificación de áreas geográficamente relevantes a partir de los datos de movilidad, podemos pensar en nuevos desarrollos. Uno de estos puede consistir en estimar los territorios significativos propios de distintos tipos de habitantes. Por ejemplo, en función de su edad. Ello permitiría comparar la organización territorial de las personas de más edad (¿un testimonio del pasado reciente?) con, por ejemplo, las áreas delimitadas a partir del comportamiento de los flujos de los jóvenes (¿la organización territorial del futuro cercano?). Disponemos de ejemplos muy interesantes en que encontramos la organización territorial según el sexo (Feria, Susino en IEA, 2005) o según la categoría profesional (Casado, 2000). En el análisis por sexo, Feria y Susino comprueban para Andalucía que las delimitaciones funcionales según la movilidad de las mujeres son menos extensas que las masculinas, siguiendo la menor intensidad y distancia de la movilidad de aquellas. Esto se comprueba especialmente en las áreas urbanas metropolitanas más importantes, Sevilla y las de la Costa del Sol. Sus resultados sugieren que las periferias exteriores (“metropolitan fringes”) son incorporadas a las lógicas metropolitanas, en principio, por el cambio en el comportamiento de movilidad de los hombres. Casado encuentra que la organización territorial de los profesionales es menos compleja, presenta menos centros estructurantes, que las de los trabajadores.

### **3.2. Los espacios personales o familiares cotidianos: los espacios de vida**

Aunque la utilidad de los espacios construidos a partir de flujos agregados de movilidad es indudable, una sensibilidad más demográfica del tema nos obliga a mencionar otro tipo de perspectiva. Se trata de la que nace del concepto, ya integrado en nuestra tradición científica, de espacio de vida. Pero partiendo de su expresión mínima: el espacio de vida de un individuo o de un hogar (Courgeau, 1988). En realidad, las áreas de cohesión se construyen a partir de la agregación de multitud de espacios de vida parciales (sólo considerando el desplazamiento entre lugar de residencia y lugar de trabajo).

Los espacios de vida reunirían todos aquellos lugares organizados alrededor de la residencia y que son frecuentados habitualmente por el individuo. Un primer nivel de agregación es considerar el espacio de vida del hogar (como suma de los espacios individuales). Por lo tanto, el espacio de vida incluye diferentes tipos de movilidad espacial (al trabajo, a la escuela, a la segunda residencia, de ocio, por compras, relaciones familiares y sociales, uso de servicios públicos, gestiones administrativas frecuentes). Y, por supuesto, requiere de fuentes estadísticas especiales, normalmente encuestas “ad hoc”. El concepto de espacio de vida también nos sirve en el análisis complejo de las movilidades espaciales: establecería el criterio de diferenciación entre un movimiento residencial (dentro del espacio de vida) y una migración estrictamente hablando (ruptura total con el espacio de vida) cuando hay un traslado del lugar de residencia. Igualmente, el espacio de vida puede considerarse como la mejor aproximación a un más ajustado “espacio de residencia” bajo las condiciones de movilidad actuales (Domenach, Picouet, 1987).

La delimitación de espacios de vida a partir de información individual o del hogar obtenida mediante encuestas es compleja. Se presentan diversos problemas evidentes. El primero es cómo generalizar hacia patrones espaciales de uso del territorio que sean significativos. El segundo viene de la representación visual, cartográfica, de estos espacios. Un tercero se refiere a la ductilidad temporal de los espacios de vida familiares. Y, para terminar, un cuarto problema se refiere a la dificultad de comparabilidad de aproximaciones diferentes a esta cuestión (por ejemplo, véase Bottai, Barsotti, 1994).

Hay muchos ejemplos en la literatura internacional y nacional que nos permiten aproximarnos a la reconstrucción de los espacios de vida, aunque el enfoque aquí mencionado es más frecuente en los países de tradición latina (Barsotti, Bottai, 1994; Guérin-Pace, 1994; Lelièvre, Vivier, Bonvalet, 2002; Pinson, Thomann, 2001; Mendizábal, 1993).

Barsotti y Bottai (1994), Mendizábal (1993) o Nel.lo y Subirats (1998) son ejemplos de una aproximación muy formal y cuantitativa a la cuestión a partir de encuestas representativas, encuesta *ad hoc* en los primeros (encuesta “Spazio Utilizzato”) o una encuesta más amplia y periódica en las otras dos referencias (la conocida como Encuesta Metropolitana de Barcelona, en las ediciones de 1990 y 1995 respectivamente). Ofrecen una exploración profunda de diferentes indicadores de movilidad con detalle por grupos geodemográficos, pero les es difícil llegar a una síntesis final que nos haga imaginar ese

espacio de vida más o menos compartido por diferentes segmentos. Este es el objetivo, sin embargo, de Pinson y Thomann (2001) que emplean una metodología cualitativa y pueden llegar a dibujar los espacios de vida de cada una de las familias entrevistadas, residentes en la periferia rural de la región urbana de Aix-Marsella en Francia. 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 del hogar). Guérin-Pace (1994) introduce una perspectiva histórica en la construcción del espacio de vida, investigando las circunstancias pasadas de los entrevistados. Lelièvre *et al.* (2002) realizan una exploración biográfica de la evolución de los espacios frecuentados en combinación con las trayectorias residenciales y la localización de la red familiar, a partir de su conocida encuesta “Biographies et entourage”.

Tanto Guérin-Pace como Pinson y Thomann captan la existencia de diferentes escalas en dichos espacios de vida. Hay un espacio frecuentado como extensión del domicilio, que constituye el ámbito de identificación fuerte del hogar, y después está el espacio frecuentado más o menos obligatoriamente por las actividades diarias. El primer ámbito sería el alcanzable a pie en la ciudad (Guérin-Pace, que lo define como el “espacio vivido”) o, por ejemplo, mediante un vehículo ligero de dos ruedas en ámbitos rurales o suburbanos (Pinson y Thomann, el territorio del “anclaje local” alrededor de la vivienda).

Esta preocupación por la definición del espacio de máxima vinculación en torno a la vivienda tiene su máxima expresión en la literatura anglosajona, aunque con rasgos más prácticos. La literatura anglosajona actual incide más en la identificación de los ámbitos de alta frecuencia local, con el objetivo de una mejor definición del concepto de “neighborhood”. Este empeño es consecuencia del desarrollo del análisis causal (en sus diferentes vertientes disciplinares) basado en los efectos contextuales de proximidad (*neighborhood effects*). La preocupación principal es saber cuál es la extensión de ese espacio de proximidad que se supone influye en los comportamientos sociales, independientemente de las características individuales (Guest, Lee, 1984; Freeman, 2001, Sastry, 2002). Este enfoque hunde sus raíces en la geografía de la percepción, aplicada a la identificación de las identidades locales, como el trabajo clásico de Lynch, *The image of the city* (1960).

### **3.3. La población vinculada a los lugares**

El segundo eje de expansión de la relación entre población y ubicación territorial, viene por el estudio de todas las personas que son usuarias de alguna manera de un lugar (residentes y personas no residentes que trabajan, estudian, veranean, realizan diferentes actividades allá). El interés científico y aplicado de profundizar en el conocimiento de esta vinculación demográfica es evidente y no insistiremos aquí. Por ello, el censo de 2001 permite calcular el conjunto de personas que citan a cada municipio como escenario de alguna de las actividades que recoge el censo: residencia principal, residencia secundaria, trabajo y estudio. Se trata de la nueva figura de “población vinculada” que el INE ha incorporado a la explotación de la información censal (Vinuesa, 2005), y que le permite eliminar la vieja distinción entre población de derecho y población de hecho, quedando este segundo concepto englobado en el nuevo de población vinculada.

Sin embargo, el interés por llegar a estimar de alguna manera la población que es usuaria del territorio tiene ya una larga tradición en nuestro país. Han sido multitud las iniciativas llevadas a cabo desde el campo de la investigación científica como desde la administración para definir criterios y estimaciones de las llamadas poblaciones estacionales o poblaciones temporales. Lo de temporalidad o estacionalidad nos recuerda que el principal interés fue calcular la población usuaria de determinados espacios turísticos o de ocio, que varía a lo largo del año con un ritmo estacional o semanal.

Mendizábal (1996) sistematiza una metodología para el cálculo de la población usuaria, aplicada a los municipios metropolitanos de Barcelona. Emplea datos censales, de movilidad habitual, de viviendas secundarias, alojamientos turísticos de todo tipo, a los que añade estimaciones de ciertas concentraciones periódicas por actividades culturales, de ocio, etcétera. Aporta los conceptos de capacidad máxima, estimaciones de población según el carácter del día (laborable, festivo) y la época del año y el concepto de población media (anual, mensual, etcétera). En su interpretación la cifra de población es un proceso asible en términos de ritmos periódicos.

El interés aplicado de estos resultados llevó a diferentes administraciones al cálculo de sus propias estimaciones. El Instituto de Estadística de Catalunya ha implementado el cálculo de la “Población ETCA”, población equivalente a tiempo completo año. Es una estimación de las personas-año en la población municipal mediante la consideración de la población residente, flujos de movilidad obligada, estadísticas turísticas y de alojamientos. La

movilidad no obligada sin pernoctación no ha sido considerada. Actualmente pueden consultarse dos estimaciones 1998 y 2003 realizadas para los municipios de más de 5 mil habitantes o capitales comarcales.

El Ministerio de Administraciones Públicas está realizando en estos momentos (edición 2005) la Encuesta de Infraestructuras y Equipamientos Locales y entre los ítems recogidas está una llamada “población estacional máxima”, que recogerá en realidad el potencial total de pernoctaciones en cada municipio. El concepto de población flotante, estacional o temporal aparece preferentemente en la legislación y normativas referidas a la prestación de servicios a la población: suministro de agua, recogida de residuos, servicios sanitarios y de farmacia. Se utilizan distintos conceptos para la misma idea (población base, cómputo de habitantes) y, sobre todo, procedimientos diferentes, siendo en la mayoría de ocasiones estimaciones de pernoctaciones medias a lo largo del año. Así, por ejemplo, la ley de Aguas 1999 de la Generalitat de Catalunya cuenta las pernoctaciones potenciales como la suma de la población residente, las plazas turísticas y la multiplicación por 4 de las viviendas secundarias. Para el cálculo de la población base (estacional) se realiza la suma de la población residente (tal cual) más un 40 por ciento de la población estacional máxima. En el caso de la Ley de Ordenación Farmacéutica 1998 de las Islas Baleares la ponderación es del 40% para las plazas turísticas, pero sólo del 30% en las viviendas secundarias (que computan igualmente cuatro individuos por cada una).

Por fin, como sabemos, el Censo de 2001 ofrece la posibilidad de calcular poblaciones vinculadas. La información ofrecida en la página web del INE permite identificar los cuatro grandes grupos de vinculación (por residencia principal, por trabajo, por estudio o por disponer de una segunda vivienda) pero permite también modular la intensidad temporal del uso. En efecto, el máximo de vinculación lo representaría una persona que reside, trabaja y tiene una segunda residencia, en el mismo municipio. El mínimo, aparte de la ausencia total de vinculación, sería una persona que sólo estudia. Aunque, los datos de la página web no permiten acumular situaciones más allá de la residencia principal y sólo otra temporal, el uso directo de los microdatos permite obviar esta dificultad. Esta combinatoria de situaciones facilita el cálculo de personas-año ponderadas, al estilo de la población ETCA, lo que recoge mejor el impacto, o la intensidad del uso demográfico de un territorio. Sin embargo, el cálculo del total de personas vinculadas (independientemente de la intensidad del uso) es también de gran interés para conocer las prácticas espaciales de la población., incluso para la identificación de sus espacios de vida. El Atlas de las Áreas

Urbanas 2004 (M° Vivienda, 2005) ha realizado una primera explotación de la información resultante, pero el campo abierto es inmenso, tal como demuestran algunas de las comunicaciones a esta ponencia.

Como puede observarse, existen multitud de aproximaciones prácticas a la idea de población estacional. La población vinculada es, en realidad, una población vinculada censal, en el sentido que no recoge las vinculaciones sin información censal (alojamientos turísticos y flujos de movilidad no obligada), pero sí tiene en cuenta con exactitud la contribución demográfica de la residencia secundaria, además de los flujos de movilidad obligada. Las estimaciones de poblaciones estacionales en la legislación sectorial española intentan estimar las pernoctaciones medias en los municipios, añadiendo los flujos turísticos o de residencia secundaria de entrada (pero sin considerar los de salida) y dejando de lado los obligados. La población ETCA de Catalunya intenta incorporar todos los anteriores, incluso previendo un flujo de salida por turismo.

#### **4. Comportamientos demográficos y contextos espaciales**

En geografía como en demografía se ha dado tradicionalmente un gran peso a la influencia del contexto en los procesos sociales. Normalmente, la relación entre contexto y procesos o comportamientos se ha realizado de manera intuitiva, poco metódica. Los procesos protagonizados por la población se relacionaban con las características del medio ambiente, humano, geográfico inmediato, que constituía un marco determinante, condicionante o explicativo.

El marco contextual siempre se ha organizado en diferentes escalas geográficas de análisis, según el proceso estudiado: el marco estatal, el marco regional, el marco local, cada uno de ellos, obviamente, definido de diferente manera. Lo importante aquí es que estos marcos se han definido siempre considerando una asignación fija de los individuos a los lugares en función de su residencia legal. Casi nunca se ha contemplado la opción, en parte por la imposibilidad del análisis, de que los elementos influyentes se encontraran no sólo donde se reside sino en aquellos lugares o territorios donde se mantiene una vinculación significativa. Conforme se ha ido ampliando la movilidad efectiva de la población y el radio espacial donde los individuos se enfrentan con una cierta interacción social o ambiental este enfoque se hace más necesario.

A la ampliación territorial de los contextos condicionantes, podría añadirse una ampliación temporal de los contextos. No sólo pueden influir en los procesos los contextos de frecuentación simultánea y actual, sino también contextos frecuentados en el pasado e, incluso, por anticipación del futuro<sup>6</sup>. Obviamente, la identificación de los contextos territoriales correctos en el análisis explicativo en geografía y demografía debe incorporar la movilidad espacial como una variable fundamental. Aquí trataremos parcialmente este interesantísimo debate, a partir de tres líneas:

- Influencia directa de la movilidad espacial efectiva y potencial en los comportamientos geodemográficos.
- Mejora del análisis regional a partir de nuevas definiciones territoriales, más de acorde con los territorios vividos por la población.
- Identificación de los contextos locales más correctos en la explicación de comportamientos.

#### **4.1. Influencia directa de la movilidad en los comportamientos**

La movilidad espacial no sólo es importante porque sirve para delimitar los entornos regionales o residenciales que influyen en el comportamiento geodemográfico. La misma movilidad, o mejor dicho, la capacidad medida a partir de indicadores de accesibilidad, influye en el comportamiento demográfico, o al menos interactúa positivamente con otros factores que sí influyen directamente en dicho comportamiento (véase la mención a la inclusión de la accesibilidad entre los factores geográficos para explicar procesos demográficos en Champion, Hugo, 2004).

Hay aportaciones más modestas en este sentido. En el caso de la mortalidad, un factor muy considerado en los estudios de salud es la distancia a los centros hospitalarios, aunque muy centrado en la influencia sobre la morbilidad en el caso de accidentes o enfermedades graves. Sin embargo, desde una perspectiva más demográfica en algunos casos se ha detectado una sensibilidad muy marcada de la distancia a los centros hospitalarios en los indicadores generales de mortalidad (Jospa, 1994). La movilidad residencial de los mayores con riesgos de salud hacia los centros urbanos interfiere claramente en los indicadores locales de intensidad de la mortalidad en los ámbitos rurales. En el caso de la

---

<sup>6</sup> Piénsese en el tema clásico del diferencial de fecundidad de las poblaciones procedentes del Tercer Mundo tras efectuar la migración ¿resto de la influencia del contexto territorial anterior o influencia actual del medio social de inserción condicionado por una cierta segregación residencial o social?

fecundidad, es la organización territorial en relación con los procesos de suburbanización de la población la que influye en los comportamientos de fecundidad. Las parejas con proyectos reproductivos más claros tienden a localizarse en los ámbitos suburbanos mejor localizados y más accesibles (Pujadas, 1992; Bergouignan, 2003). En la literatura sobre salud reproductiva se ha encontrado un efecto negativo de la distancia a los centros de salud sobre el uso de medios anticonceptivos eficaces en países del Tercer Mundo, por lo que la accesibilidad a los centros de innovación influye en la intensidad de la difusión de la información (por ejemplo, Entwisle et al., 1997).

#### **4.2. Renovación de los contextos regionales**

Cuando efectuamos estudios geodemográficos, las poblaciones y los territorios vienen definidos normalmente por territorios administrativos. Estos, en el mejor de los casos, reflejan las pautas territoriales de la población en tiempos pasados, cuando se crearon los límites de las áreas.

En geografía de la población y en demografía asumimos que esos límites engloban poblaciones bastante homogéneas o, al menos, que están sometidos a parecidas condiciones contextuales. Esto es lo que asumimos cuando calculamos indicadores demográficos a distintas escalas regionales. Además, las fuentes estadísticas oficiales se han adaptado, lógicamente, a las divisiones político-administrativas oficiales y han condicionado históricamente el análisis territorial de la información demográfica.

Sin embargo, como dice Gozávez (1989) las nuevas realidades sociales y demográficas, en que el incremento de la movilidad juega un papel clave, exigen un replanteamiento de las unidades espaciales que utilizamos acríticamente. Hay que incorporar las nuevas realidades territoriales al análisis, aprovechando las nuevas fuentes estadísticas existentes y la mejora de la difusión de las fuentes tradicionales. El análisis regional a partir de las nuevas realidades urbanas y metropolitanas, definidas principalmente a partir de los flujos de movilidad espacial, debe ser un paso hacia una geodemografía regional española del futuro<sup>7</sup>. Para ello se debe avanzar en dos sentidos:

- creación de unos criterios uniformes de delimitación de las áreas urbanas, a partir de la experiencia acumulada y permitir la comparabilidad entre ellas de los procesos geodemográficos.

---

<sup>7</sup> Una introducción al interés de incorporar el nivel metropolitano al análisis sociodemográfico se puede encontrar en Tolbert y Sizer (1996).

- Incorporación de los nuevos niveles territoriales a la difusión de información estadística oficial e impedir que una interpretación demasiado simplista del secreto estadístico no permita la creación *ad hoc* de diferentes niveles de interpretación territorial.

### **4.3. Mejora en la identificación de los contextos locales**

La demografía local se ha basado tradicionalmente en la información municipal. Sin embargo, el municipio es una delimitación de tipo político, con raíces históricas, que se ajusta con dificultades a la definición geográfica de local, en el sentido de territorio próximo, el contexto inmediato al emplazamiento de la residencia. Por otro lado, el creciente uso de unidades inframunicipales para la difusión de información estadística (distritos, secciones censales), como en el último censo de población, pueden permitir a priori una mejor identificación del individuo y del hogar con su contexto inmediato, permitiendo una necesaria variabilidad intramunicipal de lo local. Estos datos alimentan tanto a los Sistemas de Información Geográfica como la exploración de los efectos contextuales inmediatos (o *neighborhood effects*) en el análisis multinivel.

Sin embargo, existe una cierta contradicción entre la posibilidad de ajustar al máximo el contexto territorial de la residencia de los individuos y la progresiva ampliación del mundo local gracias al incremento de la movilidad espacial cotidiana. Sastry (2002) muestra 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. Podemos cuestionar la intensa identificación entre ubicación de la vivienda principal e individuo como base para el estudio de las interacciones entre contextos e individuo, siendo estos contextos tanto sociales (las características y comportamientos de los sujetos del entorno influyen en los propios) como ambientales (el medio físico inmediato).

La ampliación espacial local se debe completar con un alargamiento de la proyección temporal del contexto. No sólo influye el contexto experimentado en el presente, sino muy posiblemente contextos del pasado conocidos a lo largo del ciclo de vida. El contacto con estos entornos del pasado (el lugar de procedencia de una migración de larga distancia, por ejemplo) se pierde más difícilmente en la actualidad, porque los desplazamientos son más fáciles, así como la comunicación social mediante las nuevas tecnologías.

Sobre estas ideas ha reflexionado Susan Hanson (2005) muy recientemente. Antes de abordar estas interacciones hay que preguntarse sobre cuál es la mejor definición de

entorno residencial (*neighborhood*). En esta delimitación los conceptos de movilidad cotidiana y estabilidad son imprescindibles. Igualmente, lo es la consideración de la duración de la residencia para evaluar la influencia de ese entorno. Por lo tanto, el entorno actual será más influyente cuanto más haga que se reside en él; igualmente, la delimitación del entorno deberá tener en cuenta la pauta de movilidad cotidiana.

Por lo tanto, el análisis de la influencia del entorno local sobre los comportamientos geodemográficos debe tener muy en cuenta una adecuada definición de lugar, de movilidad y de estabilidad (Susan Hanson, 2005).

## **5. Conclusiones**

La movilidad espacial de la población es un tema de gran calado, de interés creciente y por ello abordado por diferentes disciplinas y, en nuestro caso, por diferentes enfoques dentro de la geografía. Desde la perspectiva de la geografía de la población o la demografía territorial, la movilidad espacial nos interesa: por ser un fenómeno dinámico sensible a las características y circunstancias demográficas, por afectar directamente a la definición de la población como objeto de estudio y, finalmente, como fenómeno que está en el núcleo de las relaciones entre contexto territorial y explicación de procesos demográficos.

La movilidad espacial es un fenómeno complejo e interactúa con otros procesos sociales en el territorio, como las migraciones o la movilidad residencial. La estabilidad debe ser integrada como otra dimensión más del análisis, así como los procesos de complementariedad y sustitución entre diferentes tipos de movilidad. El reconocimiento de la sensibilidad sociodemográfica de la movilidad espacial, entre ellas la introducción de un adecuado tratamiento de las dimensiones temporales, permite incorporar mejor la dinámica al estudio de la movilidad espacial y mejorar notablemente la vertiente aplicada del análisis. Igualmente, la comparación de los comportamientos con ciertos comportamientos ideales (capacidad de movilidad que se supone a cualquiera en la sociedad urbana) permite reubicar mejor los resultados de ciertos grupos con situaciones especiales.

Tradicionalmente la información sobre movilidad espacial cotidiana (normalmente por motivo de trabajo) ha servido para la delimitación de áreas funcionales urbanas. Este es un campo en el que también los geógrafos de la población están llamados a influir, aportando elementos de dinámica a las delimitaciones, señalando, por ejemplo, los cambios introducidos sucesivamente por las generaciones más recientes. En esta línea, el cambio de escala desde los flujos agregados hacia la consideración del nivel individual y del hogar

aporta perspectivas interesantes, por lo que respecta al análisis de la interacción entre las estrategias de movilidad espacial de los distintos miembros del hogar y de los llamados espacios de vida familiares (sumando distintos miembros del hogar y distintos tipos de movilidad y con una cierta sensibilidad al impacto de la residencia múltiple). En definitiva, se trata de extender la inserción territorial de los individuos y 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, de ocio, etcétera. Empieza a haber fuentes de información, especialmente el censo de 2001, algunas con definiciones ligeramente diferentes que habrá que intentar homogeneizar. El interés de este enfoque está demostrado por la introducción de definiciones *ad hoc* en la legislación española.

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 está en la base de la toma en consideración del contexto territorial en la explicación de los procesos demográficos. Los individuos se ven afectados por un contexto inmediato más amplio, en función de su comportamiento de movilidad espacial. Las características de los lugares (características sociales y ambientales) influyen sobre más individuos que sus residentes legales. El reto de futuro estriba en valorar la importancia de estas transformaciones en nuestros hábitos de análisis y, si es el caso, en implementar nuevas metodologías que las tengan en cuenta.

## 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, Dpto. de Geografia, UAB. [http://www.tdx.cesca.es/TESIS\\_UAB/AVAILABLE/TDX-0130106-193316/mac1de1.pdf](http://www.tdx.cesca.es/TESIS_UAB/AVAILABLE/TDX-0130106-193316/mac1de1.pdf) (Consulta: 2/05/2006)

ARTÍS, Manuel, ROMANÍ, Javier y SURIÑACH, Jordi (2000) "Determinants of Individual Commuting in Catalonia, 1986-1991: Theory and Empirical Evidence", *Urban Studies*, 37(8), pp.1431-1450.

BERGER, M. (2004), *Les périurbains de Paris. De la ville dense à l métropole éclatée?*, CNRS Éditions, Paris.

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

BODIER, M. (1996), "La voiture: une habitude qui se prend jeune", *INSEE Première*, núm. 474, París."

BARSOTTI, O.; BOTTAI, M. (1994), "La ricerca "Spazio Utilizzato". Obiettivi e primi risultati", en BOTTAI, M.; BARSOTTI, O., (ed.), *Lo spazio e la sua utilizzazione*, Franco Angeli, Milano, pp. 73-89.

BERGOUIGNAN, C. (2003), "Fecondité et urbanisation en Gironde", en EGGERICKX, T. et al., (ed.), *Populations et défis urbains. Chaire Quetelet 1999*, Academia-Bruylant/L'Harmattan, Louvain-la-Neuve, pp. 561-579.

BOTTAI, M.; BARSOTTI, O., (ed.), (1994), *Lo spazio e la sua utilizzazione*, Franco Angeli, Milano.

BUSSIÈRE, Y. et al. (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.; 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)", a UNIVERSIDAD DE LA LAGUNA (ed.) *IV Jornadas de la Población Española*, La Laguna, pp. 191-200.

CASADO, J.M. (2001) "La diversidad de los mercados laborales locales de la Comunidad Valenciana" en CASASSAS, Ll.; CLUSA, J. (1981): *L'organització territorial de Catalunya*. Fundació Jaume Bofill, Barcelona.

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.; BOIX, G. (ed.), (2001a). *Áreas urbanas y movilidad laboral en España*, Universitat de Girona, Girona.

CASTAÑER, M.; VICENTE, J.; BOIX, G. (2001b) "Las áreas urbanas en Cataluña. Las áreas de cohesión", en íd., *Áreas urbanas y movilidad laboral en España*, Universitat de Girona, Girona.

- CEBOLLADA, À. (2003) *La Ciutat de l'automòbil, un model urbà excloent: Sabadell com a exemple*. Tesis doctoral, Departament de Geografia, Universitat Autònoma de Barcelona.
- COOMBES, M. (2004), "Multiple Dimensions of Settlement Systems: Coping with Complexity" en CHAMPION, T.; HUGO, G, (eds.), *New Forms of Urbanization. Beyond the Urban-Rural Dichotomy*, Ashgate, IUSSP, pp. 307-324.
- COURGÉAU, D. (1988); *Méthodes de mesure de la mobilité spatiale*. Paris, INED.
- CHAMPION, T.; HUGO, G. (2004), "Introduction: Moving Beyond the Urban-Rural Dichotomy" en íd., (ed.), *New Forms of Urbanization. Beyond the Urban-Rural Dichotomy*, Ashgate, Aldershot, pp. 3-24.
- DEDING, M., et al. (2005), "Geographical constraints and spatial mobility: the case of two-earner households", Working paper. Social Forsknings Institutet. <[http://www.sfi.dk/graphics/SFI/Pdf/Working\\_papers/WP2005\\_07.pdf](http://www.sfi.dk/graphics/SFI/Pdf/Working_papers/WP2005_07.pdf)> (Consulta: 2/05/2006)
- DÍEZ NICOLÁS, J., ALVIRA, F. (codir.) (1985) *Movimientos de población en áreas urbanas españolas*, Centro de Estudios de Ordenación del Territorio y Medio Ambiente, Madrid.
- DÍAZ MUÑOZ, M.A. (1989), "Movilidad femenina en la ciudad. Notas a partir de un caso", *Documents d'Anàlisi Geogràfica*, 14, pp. 219-239.
- DIJST, M. et al. (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*, Routledge, London, pp. 56-72.
- ENTWISLE, B. et al. (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.
- FAGNANI, J. (1992), "Intéractions conjugales et choix résidentiels des couples bi-actifs en Région Ile-de-France: négociations, arbitrages et compromis", en E. LELIÈVRE y C. LÉVY-VROELANT (ed.), *La ville en mouvement: habitat et habitants*, L'Harmattan, París, pp. 175-185.
- FERIA, J.M.; SUSINO, J. (2005), *Movilidad por razón de trabajo. Andalucía, 2001*, IEA, Sevilla. <<http://www.juntadeandalucia.es:9002/movilidad/movilidad.pdf>> (Consulta 2/05/2006)
- FREEMAN, L. (2001), "The effects of sprawl on neighborhood social ties: an explanatory analysis", *Journal of the American Planning Association*, 67(1)
- 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), pp. 641-657.
- GRIMMEAU, J.P., DECROLY, J.M. (2003), "Les spécificités urbaines des comportements démographiques en Europe: la mortalité et la fécondité", en EGGERICKX, T. et al., ed., *Populations et défis urbains. Chaire Quetelet 1999*, Academia-Bruylant/L'Harmattan, Louvain-la-Neuve, 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.; BARSOTTI, O., (ed.), *Lo spazio e la sua utilizzazione*, Franco Angeli, Milano, pp. 208-214.
- GUEST, A.M.; 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.; 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", *PNAS*, The National Academy of Sciences of the USA, 102(43), pp. 15.301-15.306. <<http://www.pnas.org/cgi/doi/10.1073/pnas.0507309102>> (Consulta: 2/05/2006)
- HANSON, S.; 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*, Routledge, London.
- IHLANFELDT, K.R. (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 (citado en Grimmeau, Decroly, 2003)
- JUARISTI, J. (2002), "Jerarquía urbana y áreas de movilidad laboral. Tendencias en el País Vasco en la década de 1990", Congreso Coloquio de Geografía Urbana. VI. 2002. León, pp. 75-84.
- JUNCÀ, J.A.; 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.; AUBERTEL, P. (ed.) *La ville aux limites de la mobilité*, Puf, Paris, pp. 223-233.
- KAUFMANN, V.; FLAMM, M. (2002), *Famille, temps et mobilité: état de l'art et tour d'horizon des innovations*, Informe de investigación. CNAF, Institut pour la Ville en Mouvement <<http://www.ville-en-mouvement.com/telechargement/kaufmann.pdf>> (Consulta 2/05/2006)
- LE BRETON, É. (2006), "Homo mobilis" en BONNET, M.; AUBERTEL, P. (ed.) *La ville aux limites de la mobilité*, Puf, Paris, pp. 23-31.

- LELIÈVRE, E.; VIVIER, G.; BONVALET, C. (2002), “L’approche de la mobilité à partir des données de l’enquête “Biographies et entourage”, en LÉVY, J.P.; DUREAU, F., *L’accès à la ville. Les mobilités spatiales en questions*, L’Harmattan, Paris, pp. 383-398.
- LÉVY, J.P.; DUREAU, F. (2002), “Introduction générale” en id. (ed.), *L’accès à la ville. Les mobilités spatiales en questions*, L’Harmattan, Paris, pp. 5-7.
- LÉVY, J.P.; DUREAU, F. (2002), *L’accès à la ville. Les mobilités spatiales en questions*, L’Harmattan, Paris.
- LYNCH, K. (1960). *The Image of the City*, Cambridge, MA: MIT Press.
- 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*, Àrea Metropolitana de Barcelona, Diputació de Barcelona, Barcelona.
- MENDIZÁBAL, E. (1997). *L’ús temporal del territori. L’exemple dels habitants de la Regió Metropolitana de Barcelona*, tesis doctoral, Depto de Geografia, UAB
- MINISTERIO DE VIVIENDA (2005), *Atlas estadístico de las áreas urbanas en España 2004*, Secretaría General Técnica – Ministerio de Vivienda, Madrid.
- 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*, Ariel Geografía, Barcelona.
- MÓDENES, J.A.; LÓPEZ COLÁS, J., (2005), “Expansión territorial de la residencia secundaria y ciudad compacta en España : ¿elementos de un mismo sistema?”, *Papers de Demografia*, 274.
- MÓDENES, J.A.; SÁNCHEZ, C. (2003). “Estudis de poblament i xarxa viària: suggeriments de recerca per a Catalunya”, Miscel·lània Científica 2001-2002. Fundació Castellet del Foix. Barcelona (con versión en castellano). <[http://www.fundacioabertis.org/rcs\\_est/8estudio\\_completo.pdf](http://www.fundacioabertis.org/rcs_est/8estudio_completo.pdf)> (Consulta 7/6/2006).
- NEL·LO, O.; SUBIRATS, M. (1998) «Ús de l’espai, ús del temps», a INSTITUT D’ESTUDIS METROPOLITANS DE BARCELONA (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)*, Barcelona, pp. 17-47.
- NOIN D., (1988) : *Géographie de la population*, Masson, Paris..
- ORFEUIL, J.P. (2002), “Etat des lieux des recherches sur la mobilité quotidienne en France”, en LÉVY, J.P.; DUREAU, F., *L’accès à la ville. Les mobilités spatiales en questions*, L’Harmattan, Paris, pp. 65-98.
- ORFEUIL; J.P. (2005), “La mobilité nécessaire, quelles réponses en France et à l’étranger?”, conferencia impartida en el seminario “Mobilités pour l’insertion”, Saint Nazaire, 6-7 octubre 2005 <[http://www.ville-en-mouvement.com/plateforme\\_insertion/telechargement/Conference\\_JPO.pdf](http://www.ville-en-mouvement.com/plateforme_insertion/telechargement/Conference_JPO.pdf)> (Consulta: 2/05/2006)
- 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.; THOMANN, S. (2001). *La maison en ses territoires. De la villa à la ville diffuse*, L’Harmattan, Paris.
- PITROU, A. (1977), “Le soutien familial dans la société urbaine”, *Revue Française de Sociologie*, XVIII, 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), MMAMB, Barcelona, pp. 51-69.
- PUMAIN, D. (1994), “Espace et temps dans l’organisation des territoires de la vie quotidienne” en BOTTAI, M., BARSOTTI, O, (eds.), *Lo spazio e la sua utilizzazione*, Franco Angeli, Milano, pp. 11-15.
- RIERA, P. (1988) *Les Àrees funcionals de Catalunya*. Tesis doctoral, Departament de Geografia, Universitat Autònoma de Barcelona.
- ROQUER, S.; BLAY, J. (2002), “El censo de población de 2001: análisis y valoración de los principales cambios introducidos”, *Revista de Geografia*, 1, pp. 107-118.
- RUIZBECERRIL, D. (2003), “Cuando el trabajo separa: los matrimonios de fin de semana”, *Portularia. Revista de Trabajo Social*, 3, pp.179-206.
- SALOM, J. et al. (1995), “La formación de una segunda corona metropolitana en torno a la ciudad de Valencia: la movilidad por motivos de trabajo en la comarca del Camp de Turia”, *Estudios Geográficos*, 56(221), pp. 711-735.
- SALOM, J. et al. (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. et al. (1998), “La movilidad laboral femenina en el País Valenciano: los factores sociales y laborales en las diferencias por género”, *Cuadernos de Geografía. Universidad de Valencia*, 64, pp. 485-511.
- SASTRY, N.; PEBLEY, A.R.; 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. <<http://www.rand.org/pubs/drafts/2006/DRU2400.8.pdf>> (Consulta: 3/05/2006)
- SERRA BATISTE, Josep (1985) “Mercats de treball a la regió de Barcelona. Delimitació a partir de la mobilitat residència-treball”, *Revista Econòmica*, Banca Catalana, 76, pp. 21-28.
- STEVEN, R.; STOLL, M.A. (2002). “Modest Progress: The Narrowing Spatial Mismatch Between Blacks and Jobs in the 1990s”, *The Brookings Institution, Reports*. <[http://www.brookings.edu/es/urban/publications/Raphael\\_Stoll\\_spatial\\_mismatch.pdf](http://www.brookings.edu/es/urban/publications/Raphael_Stoll_spatial_mismatch.pdf)> (Consulta: 3/05/2006)
- TOLBERT, C.; 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. Department of Agriculture, 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(2005-1), pp. 79-90.

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, Trois-Rivières, Canada.  
<[http://www.uqtr.ca/screg/T\\_Wengleski.pdf](http://www.uqtr.ca/screg/T_Wengleski.pdf)> (Consulta: 5/05/2006)

## ÍNDICE

1. Introducción.....	1
2. Nuevos análisis de los comportamientos de movilidad.....	3
2.1. La movilidad como fenómeno complejo.....	4
2.2. Análisis sociodemográfico del fenómeno de la movilidad espacial .....	6
2.3. Accesibilidad, potenciales y normas de movilidad .....	9
3. Identificación de los territorios desde el punto de vista de las personas .....	11
3.1. Delimitaciones territoriales a partir de la movilidad espacial de la población.....	11
3.2. Los espacios personales o familiares cotidianos: los espacios de vida. ....	12
3.3. La población vinculada a los lugares .....	15
4. Comportamientos demográficos y contextos espaciales .....	17
4.1. Influencia directa de la movilidad en los comportamientos.....	18
4.2. Renovación de los contextos regionales.....	19
4.3. Mejora en la identificación de los contextos locales.....	20
5. Conclusiones.....	21
Bibliografía.....	23