

RAFAEL GOBERNADO ARRIBAS (*)

Análisis de la movilidad recurrente intraurbana: Almería

1. OBJETIVOS Y METODO

A.H. Hawley, en los años cincuenta y en un libro que significó el resurgir de la ecología humana, definía en estos términos la movilidad espacial recurrente: "Como su mismo nombre indica, los movimientos recurrentes comprenden todos aquellos que se repiten y son rutinarios; pudieran también llamarse funcionales, porque mediante este tipo de movimiento se realiza el funcionamiento de una comunidad. Todas las entradas y salidas, transportes y circulaciones, que constituyen el ciclo cotidiano, semanal y estacional de la vida colectiva, caen dentro de esta categoría" (1). En este artículo nos limitaremos a estudiar los movimientos recurrentes de carácter cotidiano y de personas, dejando aparte los movimientos semanales y estacionales. La importancia de este tipo de movimientos es obvia, junto a la estructura física constituyen el aspecto más palpable de la comunidad. Hasta tal punto esto es así, que el mismo Hawley define los límites de la comunidad de esta manera: "el radio máximo de movimientos cotidianos rutinarios hacia y desde un centro" (2).

(*) Profesor Titular de Sociología. Universidad de Málaga.

(1) HAWLEY, A.H.: *Ecología humana*, Tecnos, Madrid, 1972, p. 329.

(2) HAWLEY, A.H.: *Ecología humana*, ob. cit., p. 250

Los factores que afectan a la movilidad recurrente son variados. Entre otros, destacan la estructura física de la comunidad (trazado de calles), la densidad de población de sus diferentes zonas, la utilización del suelo, el desarrollo de técnicas de transporte, e incluso factores de carácter simbólico, de costumbre y de relación social. No obstante este enmarañamiento de elementos en el sistema comunitario, la evidencia fácil de los movimientos nos permite abstraer a los mismos del entramado apuntado y dedicarle especial atención (3).

La materia prima de este trabajo se encuentra en la observación de la movilidad recurrente en la ciudad de Almería. Para conseguir esta observación se realizó una encuesta del tipo de "origen-destino", mediante cuestionario y entrevistador. El núcleo de tal encuesta es el concepto de "movimiento" o "desplazamiento" o "viaje". Se entiende por "movimiento", en este caso, la realidad espacio-temporal del trayecto efectuado por una persona entre dos puntos (origen y destino) de su comunidad, con un objetivo determinado (aunque este pueda ser difuso, como por ejemplo: pasear). Mediante el cuestionario se pretende conocer la totalidad de "movimientos" llevados a cabo por una persona a lo largo de un día laboral. Normalmente este conjunto de movimientos se inicia con el origen en el domicilio del encuestado y termina también en el mismo domicilio.

La contabilidad de los lugares de origen y destino exige previamente la parcelación del área comunitaria en zonas a modo de mosaico (4) (ver cuadro nº 6). El resultado de aplicar los movimientos a las diferentes zonas se puede expresar de dos formas: bien mediante una matriz en la que los elementos que forman las filas son considerados "origen" y los de las columnas "destino"; bien mediante un gráfico en el que se establece un conjunto de bucles uniendo las zonas entre si.

(3) El entramado de movimientos recurrentes está estrechamente relacionado con el concepto de "campo", o áreas continuas de movimiento. Ver: HAGGETT, P.: *Análisis locacional en la geografía humana*, Barcelona, ed. Gustavo Gili, 1976, pp. 55 y ss. Para un desarrollo más amplio de la relación entre los movimientos recurrentes y la organización social, ver: DYCKMAN, J.W.: "El transporte en las ciudades" en *Scientific American: La ciudad*, Madrid, Alianza, 1979, pp. 170-198.

(4) Para la parcelación en zonas del municipio de Almería, se ha contado con el magnífico trabajo de LARA VALLE, J.J.: "Segregación social en el espacio urbano almeriense", *Paralelo 37*, Rev. de Estudios Geográficos, del Dpto. de Geografía del Colegio Universitario de Almería, nº 7, 1983, pp. 17-32.

Para realizar la encuesta, se seleccionó de forma sistemática un total de 500 viviendas del municipio de Almería, siguiendo los listados del censo de 1981 y actualizado hasta marzo de 1984. En cada una de esas viviendas se obtuvo información sobre el total de habitantes mayores de seis años. El número de encuestados fue: 1.652 (5). El total de "movimientos" ascendió a 5.135, lo que hace una media de 3,1 "movimientos" por encuestado. Las entrevistas se realizaron en la segunda quincena del mes de enero de 1985. El análisis de estos datos se complementa con la comparación de encuestas similares realizadas una en Málaga en 1973 y otra en Madrid en 1981 (6).

(5) Las características muestrales son las siguientes:

Relación con el cabeza de familia:

Cabeza de familia	(489)	29,6%
Conyuges	(374)	22,6%
Hijos	(668)	40,4%
Otros	(121)	7,3%

Edad:

de 6 a 18 años	(465)	28,1%
de 19 a 30 años	(272)	16,5%
de 31 a 65 años	(720)	43,6%
más de 65	(195)	11,8%

Sexo:

Varones	(756)	45,8%
Mujeres	(896)	54,2%

Nivel educativo:

Ni leer ni escribir	(141)	8,5%
Primaria incompleta	(475)	28,8%
Primaria, EGB, FP.	(735)	44,5%
Bachillerato	(181)	11,0%
Título Univ. Medio	(81)	4,9%
Título Univ. Superior	(39)	2,4%

(6) La encuesta en Málaga fue realizada en los primeros años de la década de los setenta bajo dirección de J. Díez Nicolás, sus características muestrales fueron las siguientes:

Total entrevistados 3.990

Sexo:

Varones	1.833	(46%)
Mujeres	2.146	(54%)

2. DESCRIPCION BASICA DE LOS MOVIMIENTOS RECURREN- TES

Como anteriormente se indicó, la media de movimientos por persona en Almería es 3,1. Esta cantidad es claramente superior a la que se obtuvo tanto en Málaga como en Madrid. En Málaga, la media fue de 2,1 movimientos (recordemos que la muestra estaba formada por mayores de 18 años) y en Madrid la media fue de 2,7 (en este caso la muestra era de una población de mayores de cuatro años). A nivel de hipótesis esta diferencia puede ser explicada por el carácter metropolitano de las áreas de Málaga y Madrid que genera un tipo particular de trayectos más largos pero menos abundantes.

El cuadro nº 1 nos da información sobre la *cantidad de movimientos* de la población muestral. De acuerdo con el mismo, en Almería el 14,1% de los encuestados no efectuó ningún desplazamiento fuera de casa. El número de desplazamientos más habitual (la moda) es de cuatro: cerca del 41% declara efectuar cuatro movimientos. Los que declaran hacer más de seis movimientos son una minoría: el 3,1%. El dato que más distancia los resultados de esta encuesta con la hecha en Málaga es la proporción de población que no efectúa ninguna salida del domicilio. En Málaga esta proporción alcanzó el 27%, frente al 14,1% de Almería. La moda de desplazamientos en Málaga es de dos (el 44% realiza dos desplazamientos), mientras que en Almería la moda es de 4 desplazamientos. Ambas diferencias entre Málaga y Almería se enmarcan en la hipótesis anterior del carácter metropolitano de aquélla frente al

Edad:

de 18 a 24 años	17%
de 25 a 44 años	40%
de 45 a 64 años	30%
más de 65 años	12%

Nivel educativo:

Ni leer ni escribir	11%
Menos de estudios primarios	31%
Primarios	42%
Más de primarios	16%

La encuesta de Madrid, fué realizada en 1981 y publicada parcialmente bajo el título: *Movilidad, Metropolitana*, ed. por Centro de Información y Documentación del Area Metropolitana de Madrid, 1982. Fueron entrevistadas unas 7.200 familias. De ellas se obtuvo información de todos los mayores de cuatro años.

carácter más urbano tradicional de Almería (sin olvidar la diferencia muestral). En esta ciudad, la realidad “calle” y “plaza” siguen teniendo el valor social y simbólico que tanto favorecen la interacción comunitaria. Este valor es sustituido por otro de carácter instrumental —la calle solo sirve para ir de un sitio a otro— a medida que adquiere la ciudad características metropolitanas. Evidentemente el factor subyacente es el tamaño de la población y del núcleo.

La distribución temporal de los desplazamientos en la ciudad de Almería se expone en el cuadro nº 2. La mayor parte de los movimientos tienen lugar entre las 7 h. de la mañana y las 22 h. Hay un claro rompimiento entre el ciclo diurno y el nocturno. De acuerdo con A.H. Hawley, este rompimiento es más propio de unidades comunales pequeñas, “a medida que aumenta el volumen de la comunidad, las divisiones temporales pronunciadas tienden a desaparecer” (7). Esto es así, entre otras cosas, porque al haber más población hay más gente que necesita más servicios en cualquier momento. Dentro de este panorama general, el momento de mayor número de movimientos de todo el día es el de las nueve de la mañana. Las doce del mediodía es otro momento de gran cantidad de movimientos, seguido de las tres de la tarde y las cinco, también de la tarde. La importancia del horario escolar es evidente en el ciclo diario de movimientos. Llama la atención también la caída de desplazamientos que sufre la ciudad a las 10 h. y a las 16 h.

La duración del desplazamiento es otro dato de interés estrechamente relacionado con el anterior que nos informaba de la repetición de los mismos. La mayor parte de los desplazamientos, siguiendo el cuadro nº 3, tienen una duración inferior a los diez minutos (el 57,7% de los desplazamientos), y solamente una minoría dura más de media hora (el 6,6%). Como era de esperar, los datos difieren respecto a la ciudad de Málaga, en la que la proporción de “viajes” que duran menos de diez minutos es inferior (el 33%), mientras que la proporción que dura más de media hora es superior (el 13%).

El motivo de cada desplazamiento (cuadro nº 4) es otra información a tener en cuenta. De acuerdo con los datos recogidos de Almería, un 16% de los movimientos se realiza por motivo de “estudios” —ir y volver del colegio—. Por motivos de “trabajo” se efec-

(7) HAWLEY, A.H.: *Ecología humana*, ob. cit., p. 308.

túa el 13,4%. Por motivos relacionados con el “ocio” hay un 8,1% de desplazamientos, mientras que por “compras” solamente hay un 7,0%. La mayor parte de los desplazamientos encajan dentro de la categoría de “vuelta a casa”, que asciende al 47,4%. La comparación en este caso con la encuesta de Málaga se vuelve difícil, ya que ésta prescindió en el muestreo de la población escolar. Sin embargo es posible ahora cotejar los datos de Almería con los de Madrid. Para ello prescindimos de los movimientos de “vuelta a casa” y consideraremos al resto de los motivos como el total (100%). Siguiendo este criterio, en Almería, el desplazamiento por motivos escolares es de un 30%, mientras que en Madrid llega al 35,6%. El motivo de “trabajo” es aducido en Almería en un 26% de los desplazamientos, y en Madrid por un 26,6%. Las “compras” son en Almería el 13% y en Madrid el 17,9%. Finalmente el “ocio” es mayor en Almería, con un 15% mientras que en Madrid solo es un 8,2%. Quizás sea este el rasgo más característico de Almería frente a Madrid, o generalizando más, el de la ciudad tradicional frente al área metropolitana. De cualquier forma, en ambos casos, el movimiento en un día laboral en cualquiera de las dos ciudades está marcado por el trabajo y la escuela. En Málaga, sin embargo, al prescindir de la población de edad escolar, toma singular importancia los desplazamientos por motivo de “ocio”, casi en la misma proporción que los desplazamientos por motivos de “trabajo”.

El medio de transporte (cuadro nº 5) a través del cual se efectúa cada movimiento es el último dato significativo en la descripción de la movilidad recurrente de una comunidad. La fluidez del tráfico —en su sentido más amplio— es uno de los indicadores válidos de la buena organización comunitaria. Tal fluidez depende en gran medida del medio de transporte utilizado. Como corresponde a una ciudad tradicional, en Almería la mayor parte de los recorridos se efectúan andando (73,7). En Madrid, sin embargo, dado su condición de largas distancias, los trayectos que se realizan andando son mucho menores (55,1%). En Málaga esta proporción disminuye aún más (45%). Esto último puede explicarse tanto por el singular diseño de la ciudad, alargado, de grandes distancias y pensado “en contra” del peatón; como por la muestra de la encuesta que no tiene en cuenta los menores de 18 años que son los que más suelen utilizar los pies en sus trayectos. En Almería hay un 14% que usa automóvil particular para sus desplazamientos. Esta cifra es muy similar a la de Madrid (14,9%). Donde también difieren los resultados es en la proporción de desplazamientos en vehículos de carácter colectivo. En Almería son una minoría (7,5%)

los que utilizan el autobús urbano o transporte de empresa (incluido el autobús escolar). Por el contrario, en Madrid, la proporción en este caso asciende a cerca de un 30%. Málaga ofrece unos datos en parte desfigurados por su particular muestreo. En esta ciudad se utiliza el coche particular para el 31% de los desplazamientos.

3. LA EDAD Y EL SEXO COMO DISCRIMINANTES DE LA MOVILIDAD RECURRENTE

La pirámide de población es el punto de partida necesario para cualquier tipo de análisis de la comunidad. En nuestro caso concreto, la configuración interna de la población atendiendo a su edad y sexo es un elemento clave para entender los movimientos recurrentes. En lo concerniente a la edad, el dato más significativo es que los más jóvenes efectúan más movimientos. Desde una media de 3,9 para los que tienen de 6 a 18 años, se pasa gradualmente a otra de 1,9 para los que tienen más de 65 años. Como era de esperar, son estos últimos, los de más edad, los que se quedan más en casa, sin salir. El 43,1% de los mayores de 65 años declara no haber salido ninguna vez durante el día anterior a la entrevista. Dentro de la tónica general de que el mayor número de desplazamientos sea el de cuatro, son sobre todo los más jóvenes los que se agrupan alrededor de ese valor, mientras que en edades superiores y gradualmente, hay más posibilidades de comportamientos más variados.

Como era previsible, los datos de la encuesta evidenciaron que los varones se mueven más que las mujeres. La media de movimientos por varón fue de 3,9 y la media por mujer fue de 2,9. Las mujeres permanecen más en casa que los hombres. El 19,4% de ellas afirmó no haber abandonado la casa frente a un 7,8% de los varones.

Las diferentes edades tienen también ciertas preferencias por diferentes horas de los movimientos. Las primeras horas del día (siete y ocho de la mañana) son más propias de las edades intermedias y laboriosas. A las nueve horas, sin embargo, el predominio es netamente juvenil (en términos absolutos y relativos). Desde esa hora hasta las doce la proporción mayor dentro de cada grupo de edad es la de los viejos. A las doce del mediodía, la calle vuelve a llenarse de gente joven, aunque hablando en porcentajes, son los de más edad los que prefieren salir entonces. Las trece y catorce horas pertenecen a todos los grupos, si, acaso, alguna proporción mayor de los menos jóvenes. Las tres de la tarde supone la vuelta a

la escuela, lo que junto a las cinco que es la salida de la misma, implica nueva afluencia de la población entre 6 y 18 años. Después del consiguiente barullo, la calle vuelve a ser de todos a las dieciocho y diecinueve horas. A partir de las veinte horas la población joven se retira mucho más deprisa de la calle, seguida de la población más vieja. Poca gente queda ya fuera de casa a partir de las diez de la noche.

La diferencia de horario atendiendo a los sexos es mucho más evidente que atendiendo a los grupos de edad. En las solitarias y oscuras horas que van desde la una de la noche a las seis de la madrugada, la mayoría de los que osan salir a la calle, son varones. También es cierto que son acompañados de un número reducido de mujeres. De igual manera, las siete de la mañana es una hora eminentemente masculina. Más igualitaria es la hora de las ocho, pero a partir de entonces y hasta la una del mediodía el predominio es claramente femenino. Desde las trece horas a las dieciseis, la calle toma cierto, más bien escaso, carácter masculino. Se cambian los papeles, dentro también de una diferencia mínima, a las diecisiete y dieciocho horas, para volver de nuevo a predominar el elemento masculino a partir de las siete de la tarde. Esta tónica durará hasta las nueve horas del día siguiente con la excepción de las veintiún horas en las que —¿casualidad?— la población masculina y femenina se equilibran pasajeramente.

El tiempo tardado en recorrer cada desplazamiento también presenta algunas diferencias atendiendo a los grupos de edad y al sexo. Dentro de escasas variaciones, el colectivo que se agrupa alrededor de la edad de 19 a 30 años es el que presenta datos con mayor tiempo de recorrido. Por el contrario, los más jóvenes son los que antes terminan sus movimientos. El 66% de los desplazamientos de los jóvenes dura menos de diez minutos, mientras que el del otro colectivo (de 19 a 30 años) es el 51,2%. Los demás grupos (de 31 a 65 años y más de 65) presentan proporciones más parecidas a este último conjunto. Por su parte, son las mujeres las que efectúan desplazamientos más breves, temporalmente hablando, igual que los más jóvenes. El 60,7% de los desplazamientos femeninos dura menos de diez minutos. Entre los varones, tales desplazamientos solo son el 54,8%.

Obviamente la edad está estrechamente ligada a los motivos de los desplazamientos. Los más jóvenes achacan a los estudios la mayor parte de los mismos (el 40,5%), mientras que el trabajo es cosa de adultos. En proporción a cada grupo, existe un interés

creciente por las compras a medida que subimos en la escala de edad. El 14,6% de los movimientos de los mayores de sesenta y cinco años es por “compras” (esto no impide que en números absolutos sea el grupo comprendido entre los treinta y uno y sesenta y cinco años, el más numeroso en el tema de “compras”). El porcentaje por “compras” disminuye progresivamente hasta un 1,2 entre los más jóvenes. Bajo el título de “ocio” cabe una gran variedad de comportamientos. Pasear, ir al cine o visitar a unos amigos, han sido considerados en esta categoría, por ejemplo. Los mayores de sesenta y cinco años son el colectivo que dedica más desplazamientos a “ocio”, proporcionalmente. Siendo paradójicamente los más jóvenes el colectivo que menos atención dedica a este tipo de actividad.

Un 19,6% de los movimientos efectuados por varones tienen como objetivo el trabajo. Entre las mujeres el porcentaje se queda más abajo de la mitad, el 7,6%. Los estudios son un objetivo en el que las proporciones de los distintos sexos son muy parecidas. Pero en lo que hay una diferencia extraordinaria es en los desplazamientos dedicados a “compras”. Mientras que el 12,3% de los desplazamientos de las mujeres tienen como finalidad comprar, esa proporción solo alcanza el 1,7% entre los varones.

El medio de transporte utilizado también tiene mucho que ver con la edad. El automóvil particular es más propio de las edades intermedias. Los más jóvenes y los más viejos apenas lo utilizan. La moto, dentro de su escasa utilización general, parece interesar más a los que tienen de 19 a 30 años. El autobús urbano, también casi no utilizado, parece equitativamente usado por los cuatro grupos de edad. Acaso los grupos de edad intermedia tengan cierta preferencia por el mismo. El 7,2% de los desplazamientos del grupo de 19 a 30 años se hace mediante autobús urbano, proporción muy parecida a la del grupo de 31 a 65 años. Tanto los más jóvenes como los más viejos usan el autobús para un 4,7% de sus viajes. El taxi, que es medio de transporte menos utilizado, parece ser preferido por los más viejos (1,7% de sus desplazamientos). Esta proporción disminuye con la edad hasta el grupo de los más jóvenes que no utilizan en absoluto tal sistema de comunicación. Pero el medio favorito de todos, sin lugar a dudas, es ir andando. Sobre todo en las edades más extremas. Los mayores de sesenta y cinco años efectúan el 90,1% de sus movimientos de esa forma. Muy cerca están los jóvenes con un 86,6%. Las edades intermedias son las más reacias a usar los pies (alrededor del 54% de sus desplazamientos).

La proporción de varones que se desplazan en coche particular es el doble de la de mujeres. El 19,1% de los hombres usa este medio de transporte, frente al 8,5% de las mujeres. Pero el aparato más vinculado al mundo masculino es la moto. Solamente ocho de los 2.561 movimientos efectuados por las mujeres se realizaron en moto. Esa cifra alcanzó a 164 entre los varones con un total de movimientos parecido. Por su parte, el autobús urbano parece más cosa de mujeres. El 7,8% de éstas lo utiliza. Los hombres solo lo usan en un 4,1%. Por último, también se evidencia que las mujeres andan más que los hombres. El 81% de los desplazamientos de las mujeres se hacen así. Los hombres solo van a pie en el 66,6% de sus desplazamientos.

4. LA CATEGORIA OCUPACIONAL Y SU INFLUENCIA EN LA MOVILIDAD RECURRENTE

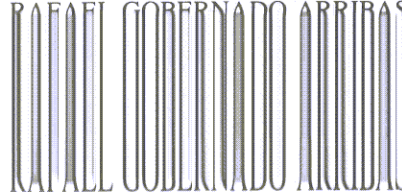
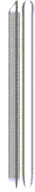
Los propietarios de su negocio (comerciantes, industriales), es decir, la categoría más parecida a la clase media tradicional, es la que mayor número de movimientos por persona realiza, 4. Cuotas de movimiento parecidas las tienen también aquellos que ocupan la cúspide de la pirámide ocupacional (altos cargos de la administración, profesores universitarios, profesionales independientes, y en general aquellas ocupaciones que exigen el título universitario). Dentro de la población activa, la categoría menos móvil es la última de la lista: los trabajadores manuales sin calificar. Por su parte, los estudiantes son el colectivo de población no activa que más se mueve. El resto de las categorías de población no activa, incluidas las amas de casa, presentan cifras de movimiento por persona bastante bajas en proporción a la población activa. El mínimo de movimientos lo presentan los jubilados con una media de 1,9 por persona.

Dentro del escaso número de desplazamientos nocturnos, las categorías ocupacionales que más proporción de ellos presenta son los propietarios de su negocio y los trabajadores manuales, tanto calificados como sin calificar. Después, a las siete de la mañana, las calles son ocupadas principalmente por los trabajadores manuales. Las ocho es una hora en la que predomina la clase media nueva (ocupaciones que exigen normalmente título de grado medio) y los empleados (secretarias, administrativos, vendedores, etc.). Las nueve horas suponen una avalancha de estudiantes y cierta participación de la clase media alta. De diez a doce de la mañana la calle es de las amas de casa. Los jubilados, a su vez, se echan a la calle de once horas a trece, principalmente. Las trece, al

mediodía, también supone cierta incorporación al tráfico callejero de los trabajadores manuales. Las catorce es la hora de las ocupaciones no manuales. Las quince y las dieciséis horas son más propias de los empleados. Los estudiantes hacen también su aparición a las quince y a las diecisiete horas. Las seis de la tarde parece una hora en la que las categorías se distribuyen igualitariamente en la calle. Hay no obstante cierto predominio de la clase media nueva. La distribución igualitaria también ocurre una hora después, a las diecisiete, aunque en esta hora el predominio es de las clases trabajadoras manuales. A las ocho de la tarde por la calle hay preferentemente empleados y trabajadores manuales calificados. El resto de las horas no presenta diferencias significativas.

Los desplazamientos de mayor duración temporal pertenecen a la clase trabajadora manual, calificada y sin calificar. Las ocupaciones no manuales efectúan recorridos más cortos, que los manuales, especialmente la clase media alta y la clase media nueva. De cualquier forma, los estudiantes y las amas de casa son las categorías que más frecuencia de viajes cortos ofrece. A los jubilados y a los parados, sin embargo, parece que les gusta pasear largamente.

Existe cierta diferencia entre las ocupaciones no manuales y las manuales a la hora de establecer las proporciones de movimientos dedicados al trabajo. En las ocupaciones no manuales el porcentaje de desplazamientos por ese motivo es mayor que en las manuales. La clase media alta es la que mayor proporción de movimientos por motivo de trabajo presenta. La explicación de este dato se vuelve compleja y difícil puesto que habría de oscilar desde la satisfacción encontrada en el trabajo a la satisfacción encontrada en el hogar, entre otras cosas. En este epígrafe de desplazamientos debidos al trabajo sobresale el escaso número de "parados" que acuden a algún tipo de trabajo, el 3,8% solamente. Como parece obvio, siguiendo con los motivos de desplazamiento, el estudio es objeto preferencial de los estudiantes. Las compras parecen estar dejadas en manos de las amas de casa fundamentalmente, aunque cierta proporción de jubilados también dedica atención a este tema. Las tareas del ocio son atendidas preferentemente por los jubilados y por los parados. Y entre la población activa, la clase trabajadora sin calificar parece dedicar alguna atención más a este tema del ocio, que el resto de las categorías ocupacionales. La clase media alta y la media nueva ofrecen porcentajes ciertamente inferiores al respecto. Por último, y saltando



a otro motivo, los jubilados, los parados y las amas de casa —por este orden— son los que efectúan más movimientos por motivos de carácter burocrático o de sanidad.

El medio de transporte está fuertemente relacionado con la categoría ocupacional. La población no activa apenas utiliza el coche particular. Las clases medias, y en especial la clase media alta, son las que más abundantemente lo utilizan. Como era de esperar, la clase trabajadora no calificada es la que menos, con mucho, viaja en coche. La moto no es un objeto de lujo. Es utilizada especialmente por los empleados y por las clases trabajadoras. A las amas de casa y a los jubilados no parece gustarles nada este sistema de transporte. Por su parte el autobús urbano es preferido —dentro de los límites de su escasa preferencia general— por la población no activa. La clase trabajadora no calificada también utiliza más amenudo que las otras categorías activas, este medio. Menos esperado es el hecho de que exista cierta preferencia por parte de la clase media tradicional hacia el autobús público. La clase media alta en cambio, no utiliza en absoluto el mismo. El autobús de la empresa, en su modesta utilización, es ocupado en general por las clases trabajadoras manuales y por los empleados. El taxi casi no es utilizado, sin embargo y dentro de esos límites, declaran su uso sobre todo, los jubilados y la clase media alta. En lo que casi todos están de acuerdo es en la preferencia por ir andando en sus desplazamientos. Pese a ello, es sobre todo entre la población no activa, donde se encuentra los más altos porcentajes de desplazamientos a pie. Destaca no obstante entre la población activa la categoría media tradicional, los propietarios de su negocio, por su especial afición a este natural medio de transporte.

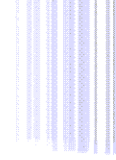
5. LA DIRECCION DE LOS MOVIMIENTOS

Como anteriormente se indicó, la forma de exponer los datos referentes al destino de los desplazamientos es variado: bien mediante una matriz informando sobre el origen (elementos correspondientes a las filas) y el destino (elementos correspondientes a las columnas); bien mediante una representación gráfica de las zonas, unidas entre si por bucles representativos de los desplazamientos. En este trabajo se han aislado 49 zonas y una respuesta residual. Los resultados más significativos relacionados con la movilidad espacial de estas zonas se exponen en el cuadro n° 6. Posteriormente se tratará la información sobre la dirección de los movimientos de forma reducida. En el cuadro n° 6 se da razón de

los siguientes hechos. En la primera columna aparece el número de personas entrevistadas por cada zona de las apuntadas. En realidad se trata del punto de partida inicial de los desplazamientos cotidianos. Es, normalmente, el domicilio de la población muestral. Teniendo en cuenta el modo de elección de la muestra, esos datos están en proporción a la totalidad de población de cada zona. La segunda columna nos dice la cantidad de veces que cada zona ha sido mencionada como destino de un desplazamiento. Si restamos la cantidad de domiciliados de la cantidad de desplazamientos con destino en el mismo área, el resultado —columna 3— nos da ya una primera aproximación comparable de la afluencia de movimientos por zona. De acuerdo con ello, los barrios más frecuentados serían el Centro Comercial, Los Angeles y el Polígono Azcona.

Muchos de los desplazamientos aludidos se dan dentro del mismo área, son internos. En la columna n° 4 aparecen estos movimientos. Esta columna puede informarnos de la capacidad de autosuficiencia del barrio en cuestión. En general cuanto más tienda a parecerse el resultado de los destinos (columna n° 2) al resultado de los movimientos internos (columna n° 4) el grado de autosuficiencia del barrio es mayor. Sin embargo, tiene más interés para nosotros calcular la afluencia desde el exterior de las áreas. Es decir, se trata de conocer la cantidad de movimientos que, teniendo un origen externo, tienen destino en un área determinada. En la columna n° 5 se han indicado los datos de la afluencia externa, conseguidos al restar la movilidad interna (columna n° 4) de la afluencia de movimientos por zona (columna n° 3). En este caso, los barrios con mayor cantidad de desplazamientos originados en el exterior no son, exactamente, los mismos de antes. Sino que ahora son: el Centro Comercial, Santa Rita, el Polígono Azcona y el Polígono Garcilaso. En resumen, no coincide la cantidad de desplazamientos en un barrio con la afluencia desde el exterior al mismo.

Las columnas restantes del cuadro n° 6 intentan establecer relación entre la dirección de los desplazamientos y la estructura social de las áreas en cuestión. Los datos utilizados para ello proceden del trabajo anteriormente citado del profesor Lara Valle. Y la primera pregunta que surge al respecto es precisamente cuál es la estructura social de las áreas que motivan la visita desde otras áreas. Es decir, ¿tienen una estructura diferente los polos de atracción de los desplazamientos?. La respuesta es positiva. Los cuatro barrios citados arriba se caracterizan por tener en primer lugar una tasa muy baja de analfabetismo, lo cual es muy significativo en la



ciudad que nos ocupa. En segundo lugar la proporción de población activa dedicada a profesiones liberales es muy alta respecto al resto de los barrios, y por último, la proporción de población activa dedicada a la industria es menor. En resumen, se trata de zonas habitadas por clase media acomodada normalmente. Este tipo de organización espacial es propio de ciudades de corte tradicional en las que todavía no ha habido un abandono de los barrios céntricos comerciales como lugar también de vivienda de la clase acomodada. La relación así establecida entre zonas de atracción de movilidad y zonas habitadas por las clases medias y medias altas encaja dentro también del proceso de creación y mantenimiento de símbolos referentes a la comunidad. En ese proceso, las categorías sociales más dominantes son las que llevan la pauta creativa.

Teniendo en cuenta el exceso de información que supone una matriz de 50 filas por 50 columnas, se ha optado en este trabajo por agrupar las citadas zonas en 12 grandes áreas. Los criterios para su acumulación han sido los de proximidad territorial y dependencia común de las principales vías de comunicación de la ciudad (8). En el cuadro nº 7 aparece la matriz reducida origen-destino. Los resultados más evidentes son estos: la mayor parte de los “movimientos” se realizan dentro de cada área, en este caso de forma más abundante debido al agrupamiento; las áreas que se corresponden con la zona del “Centro Comercial” (B y C) son las que reciben mayor proporción de movimientos; finalmente, cada área

(8) La acumulación de zonas se ha llevado a cabo de la siguiente forma:

Area Resultante Zonas originales

A : 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7,, 51

B : 8, 9

C : 30, 31

D : 12, 13, 14, 15, 16

E : 19, 20, 21, 22

F₁: 39, 23, 24, 26

F₂: 25, 27, 28, 29

G : 32, 33

H : 34, 35, 36, 37, 38

I : 10, 11, 17, 18

J : 41, 42, 43, 44

K : 45, 46, 47, 48, 49, 50

La selección de las áreas ha sido confeccionada por Vicente Granados, copartícipe del proyecto de investigación en el que se inserta este trabajo.

tiene a otra de destino preferente que suele colindar con la primera; salvo estas excepciones, la mayor parte de las áreas se encuentran casi incomunicadas.

ANEXO ESTADISTICO

CUADRO N° 1

CANTIDAD DE MOVIMIENTOS DE LA POBLACION MUESTRAL (PORCENTAJES)

	Ninguno	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	Total	Movimientos/Persona
<i>Edad:</i>													
de 6 a 18 años	2,6	0	16,8	1,1	65,1	3,4	7,7	1,0	1,9	0	0,2	100 (465)	3,9
de 19 A 30 años	13,2	1,1	29,4	2,9	36,8	4,4	7,3	0,7	2,6	0,7	0,7	100 (272)	3,2
de 31 a 65 años	14	0,7	37,1	2,9	3,8	5,7	4,4	1,1	1,7	0,3	0,3	100 (720)	2,9
más de 65 años	43,1	0	26,7	1,5	21,5	2,6	3,6	1,0	0	0	0	100 (195)	1,9
<i>Sexo:</i>													
Varón	7,8	0,5	26,3	2,4	49,1	5,0	5,8	1,4	1,3	0	0,2	100 (757)	3,4
Mujer	19,4	0,4	31,0	2,1	33,9	4,0	5,7	0,6	2,0	0,4	0,3	100 (896)	2,9
<i>Ocupación:</i>													
Media alta	7,1	0	14,3	0	53,6	10,7	7,1	7,1	0	0	0	100 (28)	3,9
Media nueva	12,2	2,4	26,8	0	46,3	7,3	2,4	0	2,4	0	0	100 (41)	3,1
Media tradicional	4,0	2,0	18,0	4,0	52	8	4	2	2	2	2	100 (50)	4,0
Empleados	2,5	1,7	24,8	2,5	52,9	6,6	7,4	0,8	0	0	0,8	100 (121)	3,6
Manual calificado	3,6	1,2	23,2	4,8	51,2	6,1	4,9	1,2	3,6	0	0	100 (82)	3,6
Manual sin calificar	10,4	0	33,0	3,5	42,6	2,6	6,1	0	1,7	0	0	100 (115)	3,1
Amas de casa	24,2	5,2	39,1	2,1	20,6	4,7	4,7	0,8	2,6	0,8	0	100 (384)	2,5
Estudiantes	2,3	0	17,6	0,6	64,4	3,6	8,3	1,1	1,9	0	0,2	100 (472)	3,9
Jubilados y rentistas	36,9	0,4	36,4	3,0	16,1	2,5	3,4	0,8	0,4	0	0	100 (236)	1,9
Parados	12,2	0	38,2	4,9	31,7	5,7	4,1	0,8	0,8	0	1,6	100 (123)	2,9
TOTAL:	14,1	0,5	28,9	2,2	40,9	4,5	5,8	1,0	1,7	0,2	0,3	100 (1652)	3,1

CUADRO N° 2
HORARIO DE DESPLAZAMIENTOS (PORCENTAJES)

	1-6h.	7h.	8h.	9h.	10h.	11h.	12h.	13h.	14h.	15h.	16h.	17h.	18h.	19h.	20h.	21h.	22h.	23h.	24h.	Total	
<i>Edad:</i>																					
de 6 a 18 años	0,3	0,6	5,5	16,3	1,3	1,1	13,0	6,5	5,6	15,2	4,3	14,0	5,1	4,6	3,1	1,8	0,8	0,5	0,3	100 (17)	
de 19 a 30 años	0,9	3,0	4,3	10,3	4,5	4,5	5,4	7,3	8,5	7,6	6,3	6,2	5,1	7,8	6,9	4,2	2,3	3,0	1,8	100 (8)	
de 31 a 65 años	2,0	3,7	6,2	7,6	7,8	7,6	8,8	8,5	6,3	6,8	5,2	6,3	5,1	5,6	6,6	3,2	1,4	0,7	0,6	100 (21)	
más de 65 años	0,3	1,7	1,1	6,7	8,4	16,2	15,0	11,1	3,1	3,9	4,7	6,7	6,7	5,6	1,7	0,3		0	0	100 (35)	
<i>Sexo:</i>																					
Varón	1,8	4,0	6,4	10,5	3,1	2,8	7,3	8,0	7,9	10,3	5,5	8,4	5,0	6,6	6,2	2,7	1,6	1,1	1,0	100 (25)	
Mujer	0,4	0,7	4,1	11,6	6,9	8,1	13,0	7,6	4,4	9,0	4,5	9,6	5,4	4,8	4,7	2,9	1,0	0,8	0,4	100 (25)	
<i>Ocupación:</i>																					
Media alta	1,8	2,7	7,3	9,2	2,8	2,8	2,8	6,4	0,1	6,4	10,1	7,3	3,7	4,6	8,3	5,5	2,8	2,8	0	100 (10)	
Media nueva	0	5,5	11,7	10,2	1,6	2,3	8,6	3,1	9,3	11,7	5,6	5,6	8,6	7,0	3,1	4,7	0,8	0	0,8	100 (12)	
Media tradicional	4,5	4,5	4,5	12,6	4,5	2,0	4,5	7,0	10,1	5,5	6,5	8,5	4,0	6,5	7,5	4,5	1,5	0,5	0,5	100 (19)	
Empleados	1,8	4,3	10,5	8,4	1,4	0,9	1,6	5,7	9,6	10,7	11,8	3,0	4,3	4,8	10,0	4,6	2,1	2,3	1,6	100 (43)	
Manual calificado	4,0	8,4	5,7	6,7	3,3	1,7	2,3	9,7	10,0	10,4	4,0	4,7	3,3	8,4	11,7	1,7	3,0	0,7	0,3	100 (29)	
Manual sin calificar	4,2	7,3	9,6	5,3	2,8	2,5	3,1	9,6	5,9	5,9	5,9	6,5	5,3	11,8	6,5	3,4	2,5	0,6	1,4	100 (35)	
Amas de casa	0,2	0,5	1,8	8,7	12,6	15,6	16,5	8,4	1,9	5,3	3,1	8,7	5,2	4,5	3,5	2,6	0,3	0,4	0,3	100 (36)	
Estudiantes	0,2	0,5	5,7	16,4	1,1	0,8	12,9	6,4	6,2	15,1	4,4	13,8	5,3	4,3	3,2	1,8	0,7	0,8	0,3	100 (13)	
Jubilados	0,4	2,0	1,8	6,2	9,8	12,9	12,4	13,5	3,8	4,9	3,8	6,0	6,2	6,4	6,0	1,8	0,7	0,2	0,4	100 (45)	
Parados	0,3	1,9	3,3	8,8	8,8	7,1	4,7	8,2	9,1	4,4	4,1	4,7	5,8	7,7	6,9	4,9	3,8	3,3	2,2	100 (36)	
TOTAL:	0,1	2,3	5,3	11,1	5,0	5,4	10,1	7,8	6,2	9,7	5,0	9,0	5,2	5,7	5,3	2,7	1,3	1,0	0,6	100 (51)	

CUADRO N° 3

DURACION DE LOS DESPLAZAMIENTOS (PORCENTAJES)

	Menos de 10 min.	De 10 a 30 min.	Más de 30 min.	Total
<i>Edad:</i>				
de 6 a 18 años	66,0	31,0	3,0	100 (1794)
de 19 a 30 años	51,2	39,1	9,7	100 (971)
de 31 a 65 años	54,2	37,3	8,5	100 (2113)
más de 65 años	53,3	40,6	6,1	100 (359)
<i>Sexo:</i>				
Varón	54,8	35,0	10,1	100 (2579)
Mujer	60,7	36,2	3,1	100 (2558)
<i>Ocupación</i>				
Media alta	57,8	32,1	10,1	100 (109)
Media nueva	63,3	35,2	1,6	100 (128)
Media tradicional	56,3	37,7	8,0	100 (199)
Empleados	51,3	39,9	8,7	100 (439)
Manual calificado	39,1	39,1	20,7	100 (299)
Manual sin calificar	36,8	48,9	14,3	100 (356)
Amas de casa	64,7	32,9	2,4	100 (969)
Estudiantes	66,2	31,8	2,0	100 (1830)
Jubilados	44,9	42,9	12,2	100 (450)
Parados	54,1	32,4	12,9	100 (364)
TOTAL	57,7	35,7	6,6	100 (5124)

CUADRO N° 4

MOTIVOS DE LOS DESPLAZAMIENTOS (PORCENTAJES)

	Trabajo	Estudio	Compras	Ocio	Burocracia Sanidad	Otros	Vuelta a casa	Total
<i>Edad:</i>								
de 6 a 18 años	2,3	40,5	1,2	4,6	0,4	2,0	48,9	100 (17,4)
de 19 a 30 años	17,1	9,7	4,7	11,1	2,8	7,9	46,7	100 (8,1)
de 31 a 65 años	23,1	0,5	11,6	7,4	3,6	7,2	46,5	100 (21,3)
más de 65 años	3,0	0,8	14,6	22,1	5,0	7,7	46,7	100 (3,5)
<i>Sexo:</i>								
Varón	19,2	15,1	1,7	10,0	1,9	4,5	47,5	100 (25,3)
Mujer	7,6	17,0	12,3	6,2	3,0	6,6	47,3	100 (25,3)
<i>Ocupación:</i>								
Media alta	46,8	0	0	3,7	1,8	2,8	44,9	100 (1,4)
Media nueva	40,6	0,8	3,1	3,1	1,6	3,1	47,6	100 (1,4)
Media tradicional	38,2	0,5	5,5	6,5	2,0	4,0	43,2	100 (1,4)
Empleados	42,1	0,4	1,8	5,7	0,2	2,3	47,4	100 (4,1)
Manual calificado	38,8	0	3,3	5,4	3,0	3,7	45,8	100 (2,1)
Manual sin calificar	37,4	0,8	3,1	7,5	1,4	2,5	47,7	100 (3,1)
Amas de casa	4,1	1,4	24,4	6,4	4,5	12,3	46,6	100 (9,1)
Estudiantes	0,9	43,3	1,3	3,4	0,4	1,9	48,7	100 (18,1)
Jubilados	1,3	0,4	9,3	25,8	7,1	8,4	47,5	100 (4,1)
Parados	3,8	2,5	3,6	24,7	5,8	13,2	46,4	100 (3,1)
TOTAL	13,4	16,0	7,0	8,1	2,5	5,6	47,4	100 (51,1)

CUADRO N° 5
MEDIOS DE LOCOMOCION (PORCENTAJES)

	Automóvil Particular	Moto	Autobús Urbano	Bus empresa/ colegio	Taxi	Bicicleta	Andando	Otros	Otros
<i>Edad:</i>									
de 6 a 18 años	4,2	2,3	4,7	1,9	0	0	86,6	0,2	100 (1794)
de 19 a 30 años	18,3	6,2	7,2	0,8	0,5	0	65,8	1,3	100 (871)
de 31 a 65 años	22,0	3,6	6,6	2,2	0,8	0,5	63,2	1,1	100 (2113)
más de 65 años	3,6	0	4,7	0	1,7	0	90,1	0	100 (359)
<i>Sexo:</i>									
Varón	19,1	6,4	4,1	2,2	0,4	0,4	66,6	0,9	100 (2579)
Mujer	8,3	0,3	7,8	1,2	0,7	0	80,9	0,5	100 (2558)
<i>Ocupación:</i>									
Media alta	49,5	0	0	0	1,8	0	48,6	0	100 (109)
Media nueva	46,1	3,1	2,3	1,6	0,8	0	46,1	0	100 (128)
Media tradicional	32,7	1,0	8,0	0	0	0	58,3	0	100 (199)
Empleados	35,1	9,6	4,1	3,4	0	0	47,1	0,5	100 (439)
Manual calificado	38,5	11,7	2,3	4,6	1,3	1,3	33,4	6,3	100 (299)
Manual sin calificar	16,3	12,9	12,6	5,6	0,8	1,1	48,6	2,0	100 (356)
Amas de casa	6,0	0,2	7,2	0,4	0,4	0	85,6	0,1	100 (969)
Estudiantes	4,4	1,1	4,5	1,7	0,2	0	88,0	0,2	100 (1830)
Jubilados	6,0	0,9	8,2	0	2,2	0,4	81,6	0,7	100 (450)
Parados	11,5	4,4	7,4	0,3	0	0	75,3	0,8	100 (364)
TOTAL	13,9	3,4	5,9	1,7	0,5	0,2	73,7	0,7	100 (5133)

CUADRO N° 6
DIRECCION DE LOS DESPLAZAMIENTOS (N° ABSOLUTOS)

Barrios o zonas	1 Domicilio	2 Destino	3 Diferencia (2-1)	4 Movimientos internos	5 Afluc. externa (3-4)	6* Tasa de Analfab. %	7* % Poblac. Industrial	8* % de Población Prof. Liberales
1. Chanca	28	76	48	36	12	—	—	—
2. Pescadería	92	226	134	111	23	22,9	8,4	2,3
3. Reducto	20	27	7	16	-9	17,9	12,1	0
4. Puerto	30	106	76	34	42	7,2	6,1	3,5
5. San Cristóbal	19	41	22	16	4	11,9	11,9	4,5
6. San Cristóbal	19	41	22	25	4	33,1	10,9	—
7. Centro Histórico	67	181	114	78	36	8,1	6,1	8,5
8. Centro Comercial	65	628	563	117	446	2,1	1,6	10,7
9. Santa Rita	28	157	129	23	106	1,9	2,3	10,7
10. Puerta Purchena, San Sebastián	44	99	55	26	29	7,2	4,9	7,6
11. Cruces	29	57	28	7	21	22,2	8,6	4,5
12. Cámaras	14	52	38	13	25	15,3	5,7	4,1
13. Duimovich	7	9	2	2	0	—	—	—
14. Cuevas, Fuentecica	4	7	3	6	-3	30,8	17,7	1,5
15. Quemadero, Deseada	18	48	31	27	4	—	—	—
16. Esperanza, Caridad	22	63	41	17	49	18,1	13,5	1,3
17. Jajú	71	177	106	79	27	7,7	7,7	3,9
18. Plaza de Toros	10	80	70	29	41	22,3	11,5	2,4
19. Los Angeles	146	387	241	194	47	6,6	14,1	1,2
20. Grillo, Casitas de Papel	54	126	72	39	33	6,6	12,5	2,4
21. San Isidó	31	75	44	36	8	6,6	12,5	2,4
22. Alto Pintores	47	87	40	14	26	10,1	11,4	2,4
23. Regiones	21	62	41	20	21	7,7	11,7	1,7
24. Polígono San Gabriel	0	14	14	0	14	—	—	—
25. San Luis	29	74	45	41	4	15,0	12,5	2,4
26. Deseado	13	42	29	15	2	19,4	14,3	—
27. Molinos	27	64	37	15	22	—	—	—
28. Molinos	54	130	76	50	26	11,5	14,5	1,4
29. Puche	12	23	11	8	3	15,4	16,2	0
30. Polígono Azcona	147	369	222	97	125	2,9	4,7	6,9
31. Polígono Garcilaso, Edif. Medit.	93	280	187	73	114	3,4	4,1	10,0
32. Polígono San Isidro	4	40	36	8	28	13,0	12,4	2,0
33. Calzada Castro	49	159	110	65	45	—	—	—
34. Tagarete	20	66	46	23	23	22,5	11,4	9,0
35. Ciudad Jardín	47	98	51	35	16	4,6	8,3	6,1
36. Playa, Colonia Durban	13	37	24	19	6	12,0	10,8	1,9
37. Casas viviendas	13	37	24	27	9	5,5	10,5	3,1
38. Zapillo	99	251	152	147	5	5,5	10,5	3,1
39. Maternidad	0	25	25	0	25	—	—	—
40. Entre San Luis y Torre Cárdenas	0	3	3	0	3	—	—	—
41. Arcelli, Redondas	27	75	48	30	18	23,5	15,2	1,1
42. Los Almendros	35	54	19	22	3	34,3	15,4	0,5
43. Los Almendros	9	10	1	6	-7	40,2	11,7	—
44. Torre Cárdenas	13	50	37	22	15	11,6	14,2	2,0
45. La Cañada	49	154	105	123	-18	—	—	—
46. Costacabana	0	4	4	0	4	—	—	—
47. El Alcañan	0	2	2	0	2	—	—	—
48. San Miguel	0	0	0	0	0	—	—	—
49. San Miguel	0	0	0	0	0	—	—	—
50. Otros sitios	18	231	213	6	207	—	—	—

(*) FUENTE: LARA VALLE, J.J.: "Segregación social en el espacio urbano almeriense", art. cit.

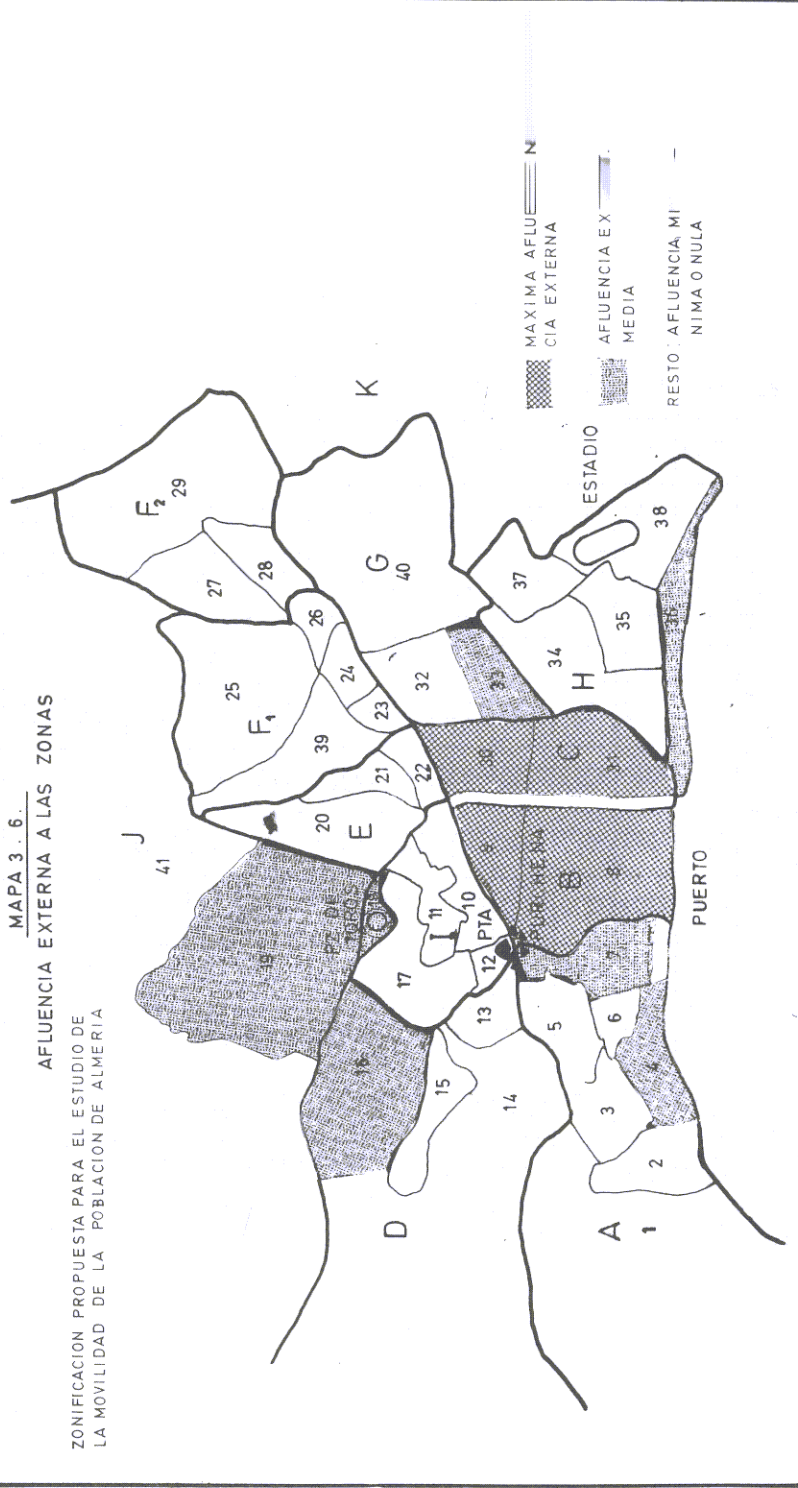
CUADRO N° 7
MATRIZ REDUCIDA ORIGEN-DESTINO

ORIGEN	DESTINO											TOTAL	
	A	B	C	D	E	F1	F2	S	H	I	J		K
1.	68.0	17.0	1.5	1.2	1.2	6.4	0.3	1.2	0.8	2.3	1.4	1.7	0.3
2.	68.0	15.2	1.9	4.2	4.5	1.7	2.9	2.6	3.0	2.3	4.0	4.0	1.3
3.	9.6	2.5	0.3	0.2	0.2	0.6	0.0	0.2	0.1	0.3	0.2	0.1	0.0
4.	110.0	188.3	167.7	31.1	8.7	6.4	26.1	1.9	5.7	8.9	8.9	1.2	7.0
5.	15.3	24.1	19.3	4.1	8.7	0.5	3.2	2.5	7.5	8.9	4.3	1.6	16.2
6.	17.4	21.9	23.3	18.4	10.3	3.4	8.5	9.8	11.6	17.3	13.8	7.6	16.2
7.	5.5	3.9	3.1	1.4	0.5	1.4	0.5	0.4	1.2	1.5	0.7	0.3	6.19
8.	16	146	258	13	42	10	15	45	33	28	11	2	13.2
9.	2.6	23.6	41.7	2.1	5.8	1.6	2.4	7.3	5.3	4.5	1.8	0.3	13.2
10.	0.4	19.1	41.7	0.9	3.5	8.6	5.4	23.2	6.7	7.1	6.3	1.3	4.0
11.	0.2	0.2	0.1	0.1	0.1	0.1	0.1	0.1	0.1	0.1	0.1	0.1	18.7
12.	4.8	15.9	2.7	45.3	2.5	0.0	0.0	1.6	1.1	13.2	0.5	3.0	4.0
13.	0.2	0.2	0.1	0.1	0.1	0.1	0.1	0.1	0.1	0.1	0.1	0.1	4.0
14.	2.4	13.06	4.3	1.8	33.9	3.3	2.3	1.1	1.4	6.3	2.3	0.8	6.2
15.	3.7	4.8	7.0	5.5	52.8	2.1	3.2	1.7	2.2	3.7	1.6	1.2	13.7
16.	3.5	1.4	0.9	3.4	7.2	0.7	0.4	3.2	0.3	3.9	0.5	0.2	6.2
17.	0.9	3.4	8.0	0	22.3	23.0	13.7	4.3	3.4	3.8	0.9	2.3	11.9
18.	3.2	3.5	1.6	0.0	5.3	23.9	5.7	2.6	0.8	2.0	0.6	1.9	2.3
19.	3.0	0.1	3.2	0.0	3.7	0.6	0.3	0.1	0.1	3.2	0.0	0.1	4.2
20.	2.5	9.6	5.7	0.0	7.8	6.4	59.5	1.4	1.4	3.5	1.8	0.7	3.0
21.	1.1	3.5	2.5	3.0	3.1	15.5	59.9	2.1	0.8	2.6	2.8	1.3	2.9
22.	0.1	3.8	0.3	0.0	0.4	0.4	3.5	0.1	0.1	3.2	0.1	0.0	4.2
23.	5	20	44	3	11	5	3	76	17	7	2	0	19.5
24.	2.6	13.3	25.5	1.5	5.6	2.6	2.5	39.0	8.7	3.6	1.0	0.0	4.2
25.	0.6	5.2	0.1	0.6	0.7	0.3	1.8	39.2	3.4	4.8	1.1	3.0	4.2
26.	0.2	0.2	0.1	0.1	0.1	0.1	0.1	1.6	0.1	3.1	0.0	0.0	4.2
27.	1.7	5.5	3.5	3	12	4	5	18	33.2	4	6	5	49.5
28.	3.4	11.3	7.1	0.6	2.4	1.3	3.6	68.9	3.8	1.2	1.0	1.0	10.6
29.	0.4	1.2	0.7	0.9	3.5	0.4	0.8	6.3	1.0	3.4	3.2	0.0	10.6
30.	0.8	1.72	2.9	2.6	3.9	1.1	1.1	6	18.8	2	0	0	39.3
31.	1.2	9.4	4.5	13.8	5.9	1.5	2.3	1.8	1.5	47.8	0.5	0.0	8.4
32.	0.2	1.5	0.5	0.6	0.8	0.1	0.2	3.1	0.1	4.0	0.0	0.0	8.4
33.	4.5	16.2	51.7	1	13.24	2	3.5	1	3	2	84	1	17.5
34.	1.2	4.2	1.5	0.5	5.7	1.7	2.4	0.5	1.0	3.5	47.7	0.6	3.8
35.	0.2	0.7	0.2	0.0	3.5	0.0	0.1	0.0	0.1	3.0	1.8	3.0	3.8
36.	3	7.7	1.5	0.0	5.1	1.3	0.0	0	4	0	1	1.3	1.6
37.	3.5	1.6	0.3	0.0	1.2	1.7	0.7	0.0	0.8	3.0	3.6	77.8	3.5
38.	0.0	3.3	3.0	3.0	5.2	0.0	0.0	3.0	0.1	3.0	3.0	2.6	4.6
TOTAL	685	1705	618	139	542	146	372	513	10.5	344	176	158	4687
	14.2	16.5	13.2	3.0	13.7	2.5	5.2	6.1	10.5	3.4	1.6	1.4	100.7

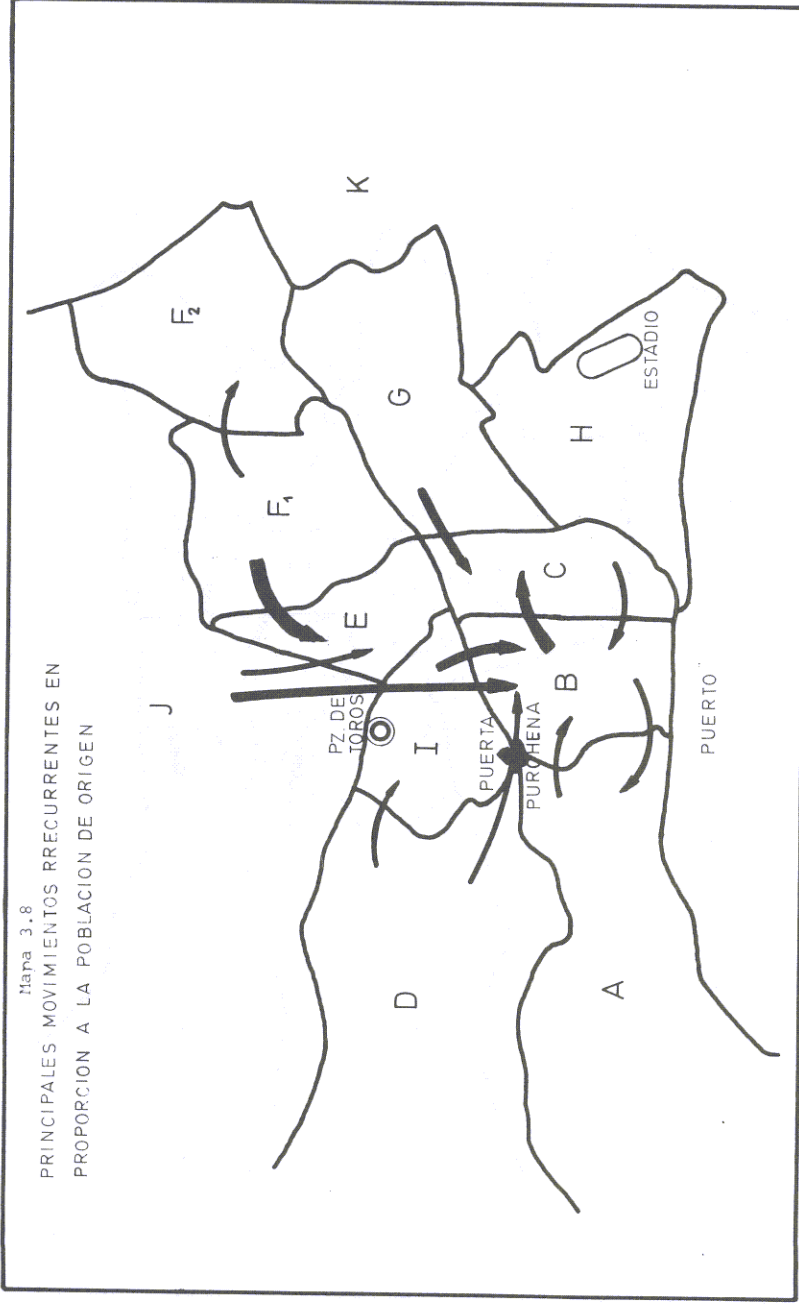
MAPA 3 - 6.

AFLUENCIA EXTERNA A LAS ZONAS

ZONIFICACION PROPUESTA PARA EL ESTUDIO DE LA MOVILIDAD DE LA POBLACION DE ALMERIA

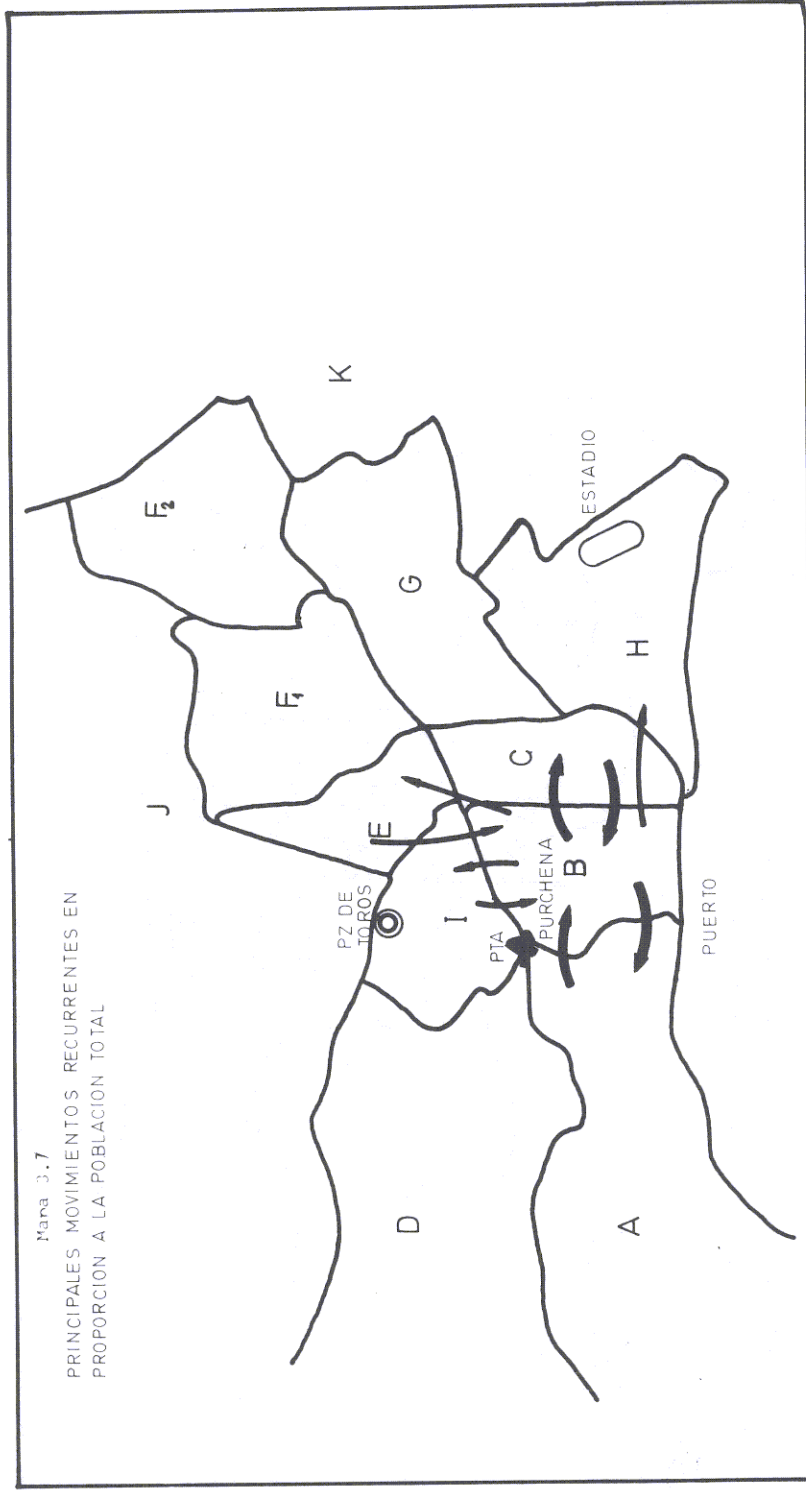


Mapa 3.8
PRINCIPALES MOVIMIENTOS RECURRENTES EN
PROPORCION A LA POBLACION DE ORIGEN



Mapa 3.7

PRINCIPALES MOVIMIENTOS RECURRENTES EN
PROPORCIÓN A LA POBLACION TOTAL



RESUMEN:

En este artículo se ofrece una descripción de la movilidad espacial recurrente, cotidiana, de personas, en la ciudad de Almería. Se trata de algunos resultados de una encuesta de tipo "origen-destino", efectuada en 1984 en la ciudad. La unidad de análisis es la noción de "desplazamiento", "movimiento" o "viaje", la cual es clasificada en función de su duración, distancia, método de transporte y momento del día en que se realiza. Este conjunto de movimientos permite obtener una visión dinámica y espacial de la organización social almeriense.

RESUME:

Dans cet article apparaît une description de la mobilité spatiale récurrente, quotidienne, de personnes, dans la ville d'Almería. Il s'agit de quelques résultats d'une enquête de type "origine-destination" réalisée en 1984 dans cette même ville. L'unité d'analyse est la notion de "déplacement", "mouvement" ou "voyage", elle-même classifiée en fonction de sa durée, distance, méthode de transport et moment de la journée où elle est effectuée. Cet ensemble de mouvements permet d'obtenir une vision dynamique et spatiale de l'organisation sociale d'Almeria.

SUMMARY:

This article offers a description of the daily, recurrent spacial mobility of people in the city of Almeria. Specifically, it is concerned with some of the results of an "origin - destination" inquest which was carried out in 1984 in the afore mentioned city.

The unity of the analysis is base on the notion of "displacement", "movement" or "travel" which is classified in accordance with its duration, means of transport used and time of the day it takes place. This set of movements allows a spacial and dinamic vision of the social organisation of Almeria.

