



LOS MOVIMIENTOS COTIDIANOS
DE POBLACION POR MOTIVOS LABORALES
EN LAS CIUDADES PEQUEÑAS
DE SERVICIOS. EL CASO DE CIUDAD REAL

Eduardo RODRIGUEZ ESPINOSA

LOS MOVIMIENTOS COTIDIANOS DE POBLACION POR MOTIVOS LABORALES EN LAS CIUDADES PEQUEÑAS DE SERVICIOS. EL CASO DE CIUDAD REAL

Eduardo RODRIGUEZ ESPINOSA

Resumen: Se analiza la problemática general de los movimientos pendulares de población en las ciudades, con un estudio sucinto de los distintos enfoques metodológicos, para aplicarlos al caso de una pequeña ciudad de servicios como es Ciudad Real —donde este fenómeno tiene un carácter incipiente— y referido solamente a los desplazamientos por motivos laborales.

Palabras clave: movimientos pendulares, movimientos cotidianos de población, movimientos recurrentes de población, periurbano, rururbano, migraciones.

La movilidad espacial de la población, en muchas de sus manifestaciones y tipologías, es tan antigua como la humanidad y tema que ha preocupado a la Geografía Humana desde sus comienzos como disciplina independiente, especialmente los grandes desplazamientos continentales e intercontinentales. Sin embargo, el impacto de la Revolución industrial y el consiguiente desarrollo económico de las sociedades occidentales, con el despoblamiento —en mayor o menor medida— del campo por el éxodo a la ciudad, ha dado lugar a nuevas formas de desplazamientos de los hombres a los que la Geografía, como ciencia social, ha procurado dar respuesta desde la perspectiva que le es característica: la espacial, incorporándolos a su temática y objeto de estudio. Precisa mente uno de estos nuevos problemas es el de la movilidad urbana, tanto en el espacio intraurbano como en el periurbano que es el que nos proponemos estudiar hoy.

Dentro de la movilidad habitual de poblaciones encuadran todos los desplazamientos originados por el trabajo, la educación, las relaciones personales y sociales, el ocio, y el abastecimiento de productos o servicios que tiene un carácter rítmico y recurrente, lo que ha permitido establecer una tipología en relación con la finalidad que la provocan. Sin embargo, la duración de los movimientos varía y la toma en consideración de esta variable ha dado lugar a otra tipología que permite hablar de movimientos habituales estacionales, motivados por el ocio y el trabajo; o de movimientos cotidianos por motivos laborales o de compras.

Nosotros nos vamos a centrar hoy en los segundos, y concretamente en una de sus formas: los realizados por motivos laborales en las ciudades de pequeño tamaño, cuya actividad dominante son los servicios, ejemplificados en el caso de Ciudad Real.

1. ASPECTOS GENERALES

Sobre los movimientos habituales por razones laborales no existe una terminología uniforme en la literatura geográfica y, así, algunos autores hablan de *movimientos pendulares*, por la semejanza que tienen con las oscilaciones del movimiento pendular, es decir, por la repetición del movimiento desde un punto de origen, y son considerados una variedad dentro de las llamadas *oscilaciones poblacionales*. Otros autores consideran como rasgo específico de estos movimientos pendulares el que no se han de realizar dentro de un límite administrativo municipal, sino que han de cruzarlo, condición que consideramos muy restrictiva y nos lleva a preferir el término de *movimientos habituales diarios*, independientemente de que traspasen o no el susodicho límite municipal, o entender por *movimiento pendular* todo desplazamiento diario desde el lugar de residencia al trabajo. También se les designa a este tipo de desplazamientos con el término de *recurrentes* por el carácter repetitivo que antes indicábamos, independientemente, también, de la finalidad que tengan. Unos y otros términos recogen suficientemente sus peculiaridades, por lo que en este trabajo usaremos, de forma indistinta, los términos de habituales, recurrentes o pendulares y se adjetivarán con la finalidad que origine su realización.

Este tipo de migraciones se caracterizan y diferencian por los siguientes rasgos:

1. Son movimientos de carácter repetitivo, que obedecen a un ritmo derivado, generalmente, de las características de la propia actividad. Por ejemplo, el horario de trabajo.
2. Suelen ser de corta duración, generalmente el tiempo que dura la jornada laboral, más el empleado en el desplazamiento desde el lugar de trabajo a la vivienda.
3. No suponen ningún cambio de actividad, entendida ésta desde el punto de vista de la profesión, sino que se realizan justamente para realizarla. Circunstancia que los diferencia de otros tipos de migraciones —de duración y distancia superiores y sin el carácter cíclico que éstos tienen— en las que sí se produce un

cambio de profesión. Ejemplo, el campesino que va a la ciudad y trabaja en la construcción.

4. No dan lugar a un cambio estructural de la población de un determinado espacio por cuanto la movilidad es transitoria y con carácter de retorno.

5. No producen ningún desarraigo del migrante, aunque generen otro tipo de problemas como fatiga, tensión nerviosa, etc., por cuanto diariamente retorna a su ambiente laboral o familiar.

6. La distancia de estas migraciones está en relación con la posibilidad de efectuar el trabajo y el desplazamiento en un sólo día. De ahí que, su evolución y desarrollo se haya hecho al ritmo de los medios de transporte.

Los movimientos habituales diarios por motivos laborales no son ninguna novedad en la vida urbana, pues, por ejemplo, en París se calcula su número, hacia 1900, en unos 620.000. Sin embargo, su crecimiento, hasta nuestros días, ha sido espectacular y estrechamente vinculado a la expansión urbana (1); al

(1) El proceso creciente de urbanización en el mundo traducido en el crecimiento de este tipo de población y su concentración en grandes ciudades es un hecho perfectamente constatado. Este crecimiento ha ido acompañado o ha sido causado por una transformación del proceso productivo y la aparición de nuevas funciones que han cambiado la *estructura tradicional de la ciudades* y ha dado lugar al fenómeno del *metropolitanismo*.

Este cambio ha dado lugar a un doble fenómeno en apariencia contradictorio, pero que en la realidad es complementario:

—La concentración del empleo, con su consiguiente efecto de atracción de población que origina un fenómeno *centrípeto* o de *implosión*

—Esta concentración genera un efecto de *difusión* en el espacio circundante al que extiende una serie de funciones y actividades estrechamente vinculadas con el centro, pero, que dan lugar al crecimiento y desarrollo multifuncional de esas áreas próximas que sin llegar a formar un *continuo* físico uniforme con la ciudad está vinculada a ella (fenómeno *centrífugo* o de *explosión*).

El resultado es una nueva espacialización de la actividad y usos del suelo que necesitan de los desplazamientos para que siga funcionando este sistema. Efectivamente, esta nueva distribución de actividad se desarrolla de acuerdo con el modelo siguiente (Santos Preciados, J. M., 1982: *Integración e interrelación de los distritos y municipios del área metropolitana madrileña*):

a) Concentración en el centro metropolitano tanto del sector terciario, sobre todo el superior o decidual, como de un tipo de vivienda de lujo, que expulsan hacia el exterior la función industrial y residencial.

—La industria expulsada se localiza en algunos municipios periféricos donde encuentran barato el mucho suelo que necesita.

—La población desalojada del centro, más la inmigración, se instala, también, en esos municipios periféricos, que experimentan un crecimiento explosivo, y donde se les ofrece unas viviendas uniformes, de baja calidad y servicios. Se consuma así una segregación residencial con gran cantidad de matices.

—Se produce una concentración desigual del empleo, de forma que el *centro* se convierte en un lugar de atracción de las áreas periféricas, y aparecen las ciudades dormitorio en las que

incremento del hábitat individual; y al desarrollo de los medios de transporte, tanto individuales como colectivos.

Si, efectivamente, estos movimientos son un fenómeno muy significativo dentro de la vida urbana y afecta cada vez más a un mayor número de efectivos de población, su análisis espacial presenta algunas dificultades, sobre todo a la hora de elaborar modelos o teorías que expliquen su significado y evolución. Vamos a exponer, seguidamente, y de forma sucinta, algunos de los que se han

existe un bajo nivel de empleo interno o las *ciudades industriales-residenciales* que son aquellas donde una parte de su población trabaja en ella y otra ha de salir fuera.

b) Aparece el *commuter* o trabajador que encuentra empleo en un lugar diferente al de su residencia y que diariamente ha de realizar largos desplazamientos con la consiguiente repercusión en el tiempo y en los gastos. Los tipos de movimientos que se originan se pueden clasificar (Zárate, A., 1983: *El mosaico urbano*):

—Movimiento desde la periferia —donde está situada la vivienda— al centro —donde está situado el lugar de trabajo—. Este tipo de movimiento es propio de ciudades de tipo medio que no han tenido una expansión reciente en las que el desplazamiento se realiza con medios propios o de la empresa, y en las ciudades grandes cuando el tipo de actividad —terciaria— está localizada en el centro.

—Movimientos multidireccionales desde los lugares de residencia —situados en el centro o en espacios de la periferia concretos— a los lugares de trabajo, localizados en varias zonas de la ciudad. Es propio de las ciudades mayores donde la localización de los centros de trabajo se multiplica y junto con el centro existen otros lugares de trabajo situados en la periferia.

—Movimientos complejos entre varios núcleos urbanos de características semejantes que suelen formar parte de la misma conurbación en los que se da una diversidad de áreas residenciales y de centros de actividad, produciendo el entrecruzamiento de flujos.

c) El modelo funciona gracias a la accesibilidad del espacio urbano proporcionando por un sistema de transportes complejo en donde el automóvil privado juega un papel de primera magnitud. La ciudad, pues, ejerce un fuerte papel demográfico en toda la región circundante generando un doble efecto: de atracción y de fuerza centrífuga.

—La atracción puede tener el carácter de definitiva o temporal con respecto a los habitantes circundantes aunque a nosotros sólo nos interesa hoy la de carácter temporal. La diferencia de esta atracción entre una ciudad pequeña y otra grande es que en la primera esa convergencia es directa y única hacia las actividades situadas en el centro, mientras que en las segundas es multidireccional y con más de un centro de atracción. Esta misma diferencia puede establecerse entre las ciudades de países desarrollados y los que están en vías de desarrollo.

—Los desplazamientos centrífugos caracterizan a las ciudades que ya han alcanzado un cierto nivel de desarrollo y se manifiestan estos movimientos en los *movimientos cotidianos de trabajo y las migraciones relacionadas con la residencia*. En las primeras el movimiento se produce desde los barrios residenciales del centro a las fábricas que suelen estar situadas en la periferia. En las segundas, que están muy relacionadas con el fenómeno de *suburbanización*, los cambios de uso del suelo y el propio crecimiento demográfico hace que la ciudad se vaya ensanchando en franjas o en anillos con densidades residenciales mayores conforme nos alejamos del centro, y de esos ensanches, suburbios etc., salen movimientos centrífugos hacia las fábricas de la periferia y hacia el centro.

aplicado en España, para centrarlos en las ciudades de pequeño tamaño y ejemplificarlo en una de ellas: Ciudad Real.

La movilidad, en general, y la habitual, en particular, es un fenómeno complejo por la gran cantidad de factores que intervienen en ella, y su estilo cabe abordarlo desde una doble perspectiva —espacial y social— que no sólo no se excluye, sino que se complementan y ejercen entre sí una interacción constante, complementadas, ambas, con la perspectiva del comportamiento humano en función de su percepción del espacio. En función de estos tres enfoques se han propuesto distintas metodologías para su estudio (2).

En el desarrollo de este tipo de movimientos no sólo se ha dado un crecimiento

(2) a) Enfoque espacial

Los desplazamientos son entendidos como el resultado de los distintos *usos del suelo* y de la *distribución de actividades* en el espacio; ambos constituyen la estructura espacial sobre la que el hombre, en virtud de sus necesidades y con el fin de cubrirlas, realiza sus desplazamientos. Por ello los dos elementos de análisis, según esta propuesta, serían la *ubicación del hábitat* y la *ubicación de las actividades* que el hombre quiere o necesita desarrollar. A este patrón o modelo se le conoce como el del *origen-destino*. No obstante, las primeras formulaciones se basaron en la consideración sólo de la distancia y el volumen.

a.1. Según la distancia

—Una de las primeras elaboraciones se debe a RAVENSTAIN (1885-89: *The laws of migration*), aunque él no las formuló expresamente y su atención se centró en las migraciones propiamente dichas, pero algunos de sus principios se pueden aplicar a las habituales. Según este autor, las migraciones se producen en razón directa de la capacidad de atracción que ejerza la ciudad receptora —en este caso sería el centro urbano o la zona de destino— e inversamente proporcional a la distancia que separa la zona emisora y la receptora. Hoy, aunque sigue teniendo mucha importancia la distancia, su papel ha disminuido por efecto de los cambios operados en los transportes y se mide más en tiempo y coste que en kilómetros. Otra de sus consideraciones es que la causa de la movilidad habitual es la económica. El aspecto se ha ampliado hoy y junto con esta causa existen otras fuerzas tanto o más determinantes.

—La primera ley de Ravenstein —la distancia— ha sido expresada matemáticamente por ZIF, conocida como la *distancia inversa*, e inspirada en la formulación de Newton sobre la Ley de la Gravedad, según la cual el volumen de emigrantes entre dos puntos es inversamente proporcional a la distancia que los separa.

—La aplicación de modelos gravitatorios ha sido otro de los intentos metodológicos para explicar las migraciones, expresando también matemáticamente en la fórmula: el volumen de migrantes entre las dos zonas consideradas es directamente proporcional al producto de sus poblaciones e inversamente proporcional a las distancias que las separan.

—HÄGERSTRAND considera que el volumen de las migraciones está ligado a la densidad de disponibilidad que tenga el lugar de destino y a la información que tenga el migrante sobre ellas, pero como quiera que la información es mayor a menor distancia, resulta que su modelo explicativo introduce esta variable y puede considerarse incluido en este grupo.

numérico sino de distancia, hecho explicable por el avance técnico de los transportes que han aumentado su capacidad y velocidad y consiguientemente han permitido el ensanchamiento y distanciamiento de las áreas periurbanas. No obstante, el papel de los distintos medios de transporte ha sido diferente según las épocas y los países. Es ya clásico el ejemplo, citado por Hohnson (1974: *Geografía urbana*), sobre el papel desempeñado por el ferrocarril en el crecimiento de las áreas periurbanas de Londres, donde al construirse las estaciones de ferrocarriles unas muy cercanas a las otras y a una distancia —medida en tiempo y dinero— aceptable, se creó un *continuo* urbano residencial que fue punto de

a.2. *Origen-destino*

La influencia de las variables *distancia* y *volumen* para explicar un fenómeno tan complejo ha llevado a modelos en los que se incluyen variables *socioeconómicas* tales como las diferencias entre el número de empleados y de viviendas que pueda darse entre las zonas; entre los usos del suelo y las actividades; o la teoría de la atracción-rechazo, según la cual hay dos tipos de fuerzas —expulsión y atracción—, con distinta intensidad, que generan los desplazamientos. En todas ellas vemos un rasgo común: la consideración de dos extremos en el proceso migratorio interrelacionados por distintos tipos de variables que aspiran a medir los flujos que se producen entre ambas. En cualquier caso estos modelos son más completos que los que sólo utilizan la distancia.

— Una de sus formulaciones se debe a MITCHEL y RAPKIN, quienes, en 1954 (*Urban Traffic, a Function of Land Use*, Columbia, N. York) afirmaban que los diferentes usos del suelo producen distintos flujos de desplazamiento, existiendo una relación directa entre los usos del suelo y el volumen y carácter de los desplazamientos.

— Más recientemente, DANIELS y WARNE (1983 *Movimiento en ciudades*) completan esta teoría introduciendo como factores de los desplazamientos un *propósito de movimiento* que da lugar al viaje, y una *actividad deseada* que pueda satisfacerse en alguna parte. Es así como el desplazamiento se entiende como movimientos entre un centro de expulsión y otro de atracción para cumplir un objetivo y utilizando uno o varios medios de transporte.

b) *Enfoque social*

El desplazamiento es, a la vez, el producto de las características de los individuos que se desplazan. Por ello la movilidad no se presenta de igual forma ni con el mismo significado para todos los individuos, lo que determina que a la hora de analizar la movilidad hayan de tenerse en cuenta las características personales de los individuos. Su enumeración puede ser muy amplia pero las variables más utilizadas son: sexo, edad, estatus profesional, nivel cultural, ingresos, preferencias personales, salud, etc. Teniendo en cuenta que algunas de ellas —por ejemplo la edad y el sexo— refuerzan el efecto de las otras.

— REMY y VOTE (1973: *La ciudad y la urbanización*): insiste en el papel de los factores socioeconómicos, afirmando que la configuración espacial que tienen los individuos depende de su estatus económico y cultural produciendo efectos muy diversos en los desplazamientos. Así, los grupos menos favorecidos poseen una imagen muy reducida de su entorno y, consiguientemente,

arranque de los movimientos pendulares; o los datos sobre París que en 1900 transportó la primera y única línea de Metro unos 620 millones de viajeros y en 1960 viajaron en el Metro de la misma ciudad 2.350 millones de viajeros (Beaujougarnier, 1972: *Geodemografía*). Sin embargo, conviene precisar que el auge de los transportes no es el que determina el desarrollo de los movimientos pendulares, sino que los facilita y los agranda.

Otro aspecto que roza el que estudiamos de forma tangencial es la estructura de los transportes y su papel en la organización del territorio, de forma que la infraestructura de transportes tiene un carácter estructurante del territorio que, entre otros muchos aspectos, condiciona los movimientos pendulares. Sirvanos de muestra los siguientes hechos: una red viaria de tipo radial y orientada a

sus posibilidades de movilidad se reducen y sus relaciones están determinadas por la proximidad. Por el contrario, los grupos más favorecidos, con una imagen del espacio más amplia, mantienen relaciones desvinculadas de la proximidad espacial pues no necesitan elementos de referencia conocidos de antemano y, por tanto, sus posibilidades de desplazamiento son mayores.

c) *Enfoque perceptivo*

Este enfoque, como corresponde a los principios de su paradigma, relaciona las migraciones con un conjunto de decisiones personales en función de las alternativas que se le ofrecen al individuo según la imagen que él se haya formado: imagen que no sólo varía en cada individuo o grupo de individuos sino que ocasiona una distinta valoración de los datos que maneja a la hora de tomar sus decisiones.

— Modelo WOLPERT (1965: *Behavioral aspects of the decision migrate*): la decisión de emigrar sólo la adopta el individuo después de valorar lo que tiene en el lugar donde está y lo que puede obtener en el lugar de destino, y esa valoración la hace de acuerdo con la imagen percibida por él sobre uno y otro espacio que, por otra parte, no tiene por qué coincidir con los datos objetivos, aunque son sus valoraciones y estímulos personales los que determinan el desplazamiento. Este modelo, para el caso de los movimientos habituales, tiene aplicación a la hora de elegir el lugar de residencia, de instalar una fábrica, de elegir el lugar de ocio, el camino o el medio de transporte para ir al trabajo y un largo etcétera.

— El modelo sobre análisis de comportamiento espacial en la realización diaria de actividades (Gutiérrez Puebla, 1981), utiliza, conjuntamente, criterios perceptivos, criterios de actividad, y enfoques espaciales, por lo que bien puede considerarse un modelo sincrético. Los presupuestos son los siguientes:

* La población realiza actividades en los lugares funcionales. Las actividades según PARTSCH (1970: *Desaingrundfunktionen*) son: habitar una vivienda, trabajar, abastecerse de bienes y servicios, educarse, emplear el tiempo libre y desplazarse y comunicarse (que es el requisito previo para el desarrollo de las demás y el nexo de unión entre ellas). Los lugares funcionales (término utilizado por BOBRK, después por MAIER y BARTELLS) son espacios especialmente adecuados para realizar actividades de todo tipo (ejemplo, unos grandes almacenes: unos trabajan, otros se abastecen, otros se distraen).

favorecer la accesibilidad del centro urbano potencia el desarrollo de un espacio periurbano de forma tentacular y de mayor distancia, que incidirá en el tiempo y en el gasto de los *commuter* que tengan que trabajar en el centro; una red viaria circular acorta distancias pero hace necesaria un buen planeamiento del tráfico que genere fluidez, de lo contrario las personas sometidas a los movimientos pendulares gastarán menos dinero pero perderán más tiempo.

El medio de transporte utilizado es otro de los aspectos de mayor incidencia en estos movimientos, variando desde el uso de la bicicleta y a pie, propio de los países en vías de desarrollo y de algunas ciudades de los Países Bajos, hasta los

* Toda decisión sobre actividades es anterior a la realización de la propia actividad, y esa decisión se hace en función de una valoración que es el resultado de la imagen y la información que tiene esa persona. Cuantas más informaciones más óptima será la decisión. La valoración de los espacios se hace en función de unos indicadores o estándares que no siempre son fáciles de medir.

* A lo largo del día se van desarrollando las actividades engarzadas en el eje del tiempo, y en él se encajan las actividades y los desplazamientos. La situación óptima es aquella en que el desplazamiento ocupa el mínimo tiempo. La mayoría de las actividades se realizan con regularidad sobre todo en las formas obligadas (residencia, trabajo).

* Las personas que realizan las mismas actividades en los mismos espacios forman los llamados grupos socioterritoriales, que tienen un mismo comportamiento espacial. Para la determinación de estos grupos se utilizan varios métodos: según las características sociodemográficas (DURR); por similitud de comportamiento (HEVWINKEL).

Otro modelo que ofrece algunas ligeras variantes para explicar el desarrollo de la movilidad habitual es el que propuso P. GEORGE (1961: *Geografía Urbana*) y que el propio autor califica de clásico, opinión que compartimos por cuanto puede ajustarse al tipo de ciudad de la época industrial o inmediata o la actual ciudad de servicios, y, en todo caso, cuando la diversidad funcional de la ciudad no se daba sino que dominaba la especialización, y el metropolitanismo no se había producido. En él distingue la actividad de servicios y la de la industria:

a) Ciudad de servicios

— Estos movimientos se desarrollan por el personal que trabaja en oficinas y tiendas del centro, que sociológicamente se les puede considerar de clase media y alta.

— Por su concepción de la vida y del decoro buscan un tipo de vivienda confortable y digna que encuentran en pabellones individuales en barrios de clases acomodadas.

— Diariamente efectúan movimientos sencillos, de carácter centrípeto por las mañanas y centrífugos por la tarde, ajustados a los horarios de comercio y oficinas. De forma que las horas punta coinciden con la entrada y salida a los mismos, aunque con variaciones derivadas del tipo de jornada: única (P. Bajos y Suecia) o partida (Francia).

— La diversidad, dentro de ellos, se da en cuanto al medio de transporte (los dirigentes utilizan vehículo propio y los empleados los colectivos) o las zonas de residencia que se estratifican según el nivel económico.

transportes colectivos motorizados que son los más frecuentes en las ciudades desarrolladas junto con el automóvil particular que, por otra parte, cada vez queda más restringido a las pequeñas ciudades o a aquellas otras donde la planificación ha quitado los problemas de aparcamiento y circulación, aunque la repercusión de la crisis energética en los costos de combustible es otro aspecto que apunta hacia la restricción de su uso junto con la contaminación.

Dentro de los transportes colectivos motorizados los ferrocarriles de cercanías tienen una fuerte tradición y, como se indicó antes, fueron uno de los causantes del desarrollo de los movimientos pendulares. Sin embargo, su utilización está muy condicionada a la relación que exista entre el tupido de la red, las estaciones y las áreas residenciales de la periferia. En muchos casos se complementa con líneas de autobuses con la correspondiente incidencia de tiempo y gasto. Sin embargo, la competencia de este medio con el automóvil es grande y varía de unas ciudades a otras.

2. TIPOLOGIA DE LOS MOVIMIENTOS HABITUALES

a) Los obreros-campesinos

Pese a la gran variedad de formas y posibilidades que pueden darse en esta tipología, según puso de manifiesto Baberis (1973: *Les ouvriers-paysans en Europe et dans le monde*), podemos decir que es aquel habitante del medio rural que no se ha desarraigado totalmente de su medio aunque tiene una actividad en la ciudad. Esta vinculación de dos mundos puede hacerla de diversas formas:

— Viviendo en su granja, que está próxima a la industria, y a la que se desplaza diariamente. Las tierras las sigue cultivando y conjuga los dos modos de ingresos. Una variante de este tipo es el trabajador del kolkjós y sovjozs que además del trabajo cooperativo o de empleo en las granjas del Estado cultiva su huerto familiar realizando continuos desplazamientos. En Ciudad Real puede

b) Ciudad industrial

— Las zonas industriales ocupan las zonas periféricas.

— Se crean zonas de residencia en torno a esas fábricas a una distancia que el obrero pueda recorrer a pie, en bicicleta, en motocicleta; o se aprovechan las zonas pobladas próximas.

— El tipo de movimiento sigue siendo sencillo: por la mañana de carácter centrípeto, en dirección a la zona industrial; y por la tarde de carácter centrífugo, a los lugares de residencia.

servir de prototipo el hortelano de la Poblachuela que vive en su huerta pero diariamente, al menos durante algunas temporadas, se desplaza a la capital ya sea para vender sus productos ya para trabajar en la construcción o en cualquier empleo de poca cualificación.

—Vive en su casa del pueblo, cuida de su antigua explotación agraria, pero no la trabaja directamente. En este caso se aprovecha de no pagar un alquiler en la ciudad y sigue en el entorno afectivo de siempre. Es un tipo muy frecuente en nuestra región pudiéndonos servir de prototipo el funcionario que vive en su pueblo de origen y diariamente se desplaza a la capital; o el empleado de Repsol (Puertollano) que vive en los pueblos de alrededor y diariamente, según los turnos de trabajo, se desplaza con medios propios o de la empresa. Ambos están al frente de sus tierras que las suelen explotar en aparcería o por medio de personal asalariado según sea el tamaño de la explotación.

—Sólo trabaja en la industria algunos períodos que coinciden con los de menor actividad en el campo o los de mayor demanda de trabajo en la ciudad, pero sigue manteniendo su explotación. Es el prototipo de la agricultura a tiempo parcial (Cuando está 100 días o más fuera de la tierra) en el que encaja el hortelano de Ciudad Real que antes citábamos o el pequeño agricultor de los alrededores de Puertollano que en las épocas de mayor demanda laboral del complejo —por instalaciones o montajes— trabaja allí a la vez que mantiene su explotación agraria. También es frecuente el empleado de Repsol (Puertollano) que con el tiempo libre que le deja su jornada laboral en la industria mantiene una explotación agraria.

—Familias en las que el cabeza trabaja en la explotación familiar y los hijos en la ciudad próxima, pero viviendo todos en el medio rural. Es el caso de muchos de los pueblos de los alrededores de Ciudad Real y Puertollano en el que los hijos trabajan en la ciudad en empleos del sector terciario o secundario, mientras son solteros, y diariamente marchan al hogar familiar donde viven.

b) Artesanos desarrollados

Son aquellos que teniendo un oficio artesanal de cierta cualificación, son atraídos por una fábrica instalada en las proximidades de su residencia tradicional, y sin abandonar esta se incorporan a la nueva actividad que les ofrece un sueldo seguro. Es el caso de la Peugeot con los relojeros del norte del Jura, que cita Beaujeu-Garnier; o los herreros de los pueblos próximos a Puertollano trabajando en el montaje de las instalaciones del complejo industrial.

c) Mano de obra femenina

Las hijas o esposas de obreros que trabajan en industrias instaladas en la zona más externa del área periurbana donde sólo hay una industria muy especializada —generalmente pesada o extractiva— y sin ninguna posibilidad de trabajo para ellas, se desplazan diariamente a la ciudad más próxima a trabajar. Una variante de esta tipología es la de aquellas mujeres que viven en el seno de una familia campesina y diariamente van a la ciudad a trabajar generalmente en el servicio doméstico. Es un caso muy frecuente en los pueblos próximos a Ciudad Real (Miguelturra, Poblete, Carrión, etcétera).

d) Los habitantes de la zona periurbana

Son los más representativos desde el punto de vista numérico y dentro de ellos cabe distinguir:

—Los que al inmigrar a la ciudad, procedentes del campo, se han instalado en los barrios periféricos por ser bien donde encuentran la vivienda más barata o donde ya hay algunos inmigrantes procedentes de su misma zona.

—Los que han llegado procedentes del centro de la ciudad, ya sea atraídos por la posibilidad de una vivienda inserta en un medio más natural, ya por buscar una vivienda más digna que la que ocupaban, o los matrimonios jóvenes, etc. En esta tipología están incluidos los altos ejecutivos que viven en zonas residenciales ajardinadas.

Sin embargo, el desplazamiento hacia el centro sólo lo realizan los que trabajan en actividades terciarias, pues la industria suele estar en otras áreas periurbanas y el desplazamiento se dirige a ellas, cruzándose con los anteriores.

e) Los migrantes inversos

Son los que habitan en la ciudad, generalmente tienen una alta cualificación, y son atraídos por una empresa que se ha instalado en la periferia y diariamente van a su trabajo utilizando medio propio o de la empresa. En nuestra ciudad es muy conocido el caso de numerosos funcionarios (enseñanza, secretarios de Ayuntamiento, jueces, etc.) y empleados (de la banca) que viven en Ciudad Real y diariamente marchan a sus lugares de trabajo que no siempre están en las proximidades, sino a veces en un radio de 60 kilómetros o más.

f) **Migrantes excepcionales**

Son los hombres de negocios, administradores, técnicos, etc., que viviendo en el centro urbano se desplazan, de vez en cuando, para realizar un trabajo o gestión específica en la periferia. El prototipo local podría ser el técnico de electrodomésticos; un vendedor ambulante que cada día visita una zona del entorno; o el representante de casas comerciales.

3. **LOS PROBLEMAS DE LA MOVILIDAD**

Esta movilidad diaria incide, en muchas ocasiones, de forma negativa en algunos aspectos de la vida del desplazado. Aspectos que, sin embargo, sólo vamos a indicar por ser de sobra conocidos, dándose la circunstancia que estas consideraciones tienen plena validez en las grandes ciudades y no en las ciudades pequeñas, en las que, si se dan, su incidencia es tan pequeña que quedan compensadas, esas dificultades, con la repercusión positiva que el desplazamiento reporta en la economía familiar, en el mantenimiento del entorno afectivo, con la tranquilidad de vivir en el campo etc., y sin perder de vista que el viaje de desplazamiento es corto y sin apenas dificultades de tráfico. No obstante, se pueden citar las siguientes:

—La cantidad de tiempo que se pierde en los desplazamientos que generalmente va en detrimento del descanso y de la vida familiar.

—La repercusión en el presupuesto familiar, pues no sólo se desplaza el cabeza de familia sino el ama de casa, de vez en cuando, y lo hijos ya sea para el trabajo o el estudio.

—La fatiga y cansancio que supone el traslado realizado en horas punta y después de una jornada laboral. Hay estudios que acreditan el menor rendimiento o el mayor número de accidentes en las personas sometidas a largos desplazamientos.

—La poca vida familiar que se puede hacer diariamente por el poco tiempo que queda y la mayor irritabilidad derivada del cansancio.

—La poca rentabilidad de los medios de transporte que han de disponer de grandes instalaciones para las horas punta y el resto del día no son utilizables, lo que lleva a la necesidad de subvenciones.

—Los problemas de contaminación derivados del exceso de tráfico.

4. **EL CASO DE CIUDAD REAL**

Todas las consideraciones de carácter general que hemos expuesto hasta ahora tienen como marco y referencia las grandes ciudades. Sin embargo, en las ciudades pequeñas, como es el caso de Ciudad Real, tienen un interés menor, tanto por el volumen de su significación como por el hecho de que muchos de los problemas que estos movimientos conllevan o no se dan, o se dan atenuados. No obstante, considero de interés analizar este fenómeno en Ciudad Real —que es una pequeña ciudad de servicios— por cuanto es una realidad en la vida cotidiana de nuestra ciudad, aunque sea incipiente y afecte a un número escaso de personas.

Desde el punto de vista metodológico empleamos un método sincrético en el que junto con el análisis de las actividades diarias y el modelo origen-destino, incorpora algunos aspectos de percepción.

4.1. **Metodología**

4.1.1. **Objetivos**

—Análisis de volumen, características y tipología de los movimientos recurrentes.

—Relación con las características sociodemográficas de la población.

—Distribución espacial de estos movimientos en función del origen-destino.

—Valoración del espacio a nivel perceptivo y su distribución espacial.

4.1.2. **Fuente**

—Encuesta realizada por el autor, en 1986, entre 150 personas mayores de dieciocho años, realizada en un día no festivo. La selección de los entrevistados ha sido aleatoria entre las personas que entraron en la ciudad, en los distintos medios de transporte —tanto colectivos como personales— por las distintas vías de acceso, distribuidas así: 10 % en cada una de las carreteras siguientes: Puertollano, Miguelturra-Valdepeñas, Daimiel, Porzuna, Toledo y Piedrabuena, para vehículos personales. El restante 40 % se distribuyó a razón de un 20 % para la estación de ferrocarril y otro 20 % para la estación de autobuses.

4.1.3. *Zonificación*

Los criterios empleados en la zonificación han sido usos del suelo, actividad dominante, divisiones administrativas y densidad de población. Como resultado se distinguen tres grandes sectores: el de la capital, con seis zonas: centro comercial-administrativo-financiero, zona universitaria, zona sanitaria, residencial de clases altas, de clases medias, y de clases bajas; el rururbano con dos zonas: la de segundas residencias y la industrial; y zona agrícola con cuatro zonas que se corresponden con los municipios vecinos, excepto Carrión-Torralba que se incluyen en la misma por tener el mismo eje de acceso.

4.2. **Resultados**

4.2.1. *Sobre el volumen y el objeto del viaje*

— Diariamente entran en Ciudad Real procedente de su área de influencia directa, en relación a la muestra, un 32 % por sanidad, y un 27 % por estudios, un 15 % de compras, un 10 % por gestiones administrativas, otro 10 % por trabajo y un 5 % por ocio.

— Las salidas de Ciudad Real a su área se centran en los motivos laborales, representando el sector servicios el 62 % y la industria el 38 %.

— El número de viajes por persona/día es 2,3, percibiéndose un descenso conforme avanza la edad, exceptuados los estudiantes, y son los hombres los que más viajan, aunque según el objeto del viaje en las compras dominan las mujeres.

— En las salidas de la capital dominan los profesionales de alta y media cualificación (médicos, maestros y técnicos, además de los empleados de la industria). En las entradas, sin embargo, la producción se invierte: un 78 % son personas de poca cualificación y el resto son funcionarios o empleados.

4.2.2. *Distribución espacial*

— La totalidad de los desplazamientos de entrada se dirigen a la capital, de forma que el área periurbana no recibe ningún viajero de entrada, poniendo de manifiesto el peso de la capital como organizadora de toda el área.

— Las salidas están algo más diversificadas por cuanto un 88 % se dirigen al área rururbana (fábricas, talleres, almacenes), un 12 % a la zona

rural, entendiéndose por tal el resto de la provincia, con especial atracción de los grandes núcleos de la provincia (Valdepeñas, Alcázar, Puertollano, etcétera).

4.2.3. *Medio de hacer el viaje*

— En las entradas de la zona rural se utilizan los transportes colectivos en un 85 %, el automóvil privado en un 12 % y un 3 % con bicicleta y motocicleta. De la zona rururbana, sin embargo, por la falta de servicios públicos la totalidad se hace por medios privados: 57 % en automóvil, un 22 % con medios de transporte de la empresa, un 11 % con motocicletas y bicicletas y un 8 % a pie.

— En las salidas el medio dominante es el privado entre otras razones porque el horario de los transportes está organizado en función de las horas del comercio y oficina de Ciudad Real. Su distribución es un 92 % en automóvil particular, un 7 % en medios de la empresa y un 1 % en motocicleta.

4.2.4. *Motivaciones en la elección del lugar de residencia*

— Los que viven en el medio rural y trabajan en la capital presentan una diferencia en función de la actividad: los de actividades terciarias (funcionarios, servicio doméstico) tienen su universo afectivo en el pueblo y Ciudad Real sólo es su lugar de trabajo y esporádicamente de ocio. Una variedad son los empleados en actividades industriales que la razón que expresan para vivir en el pueblo es tener allí la vivienda de sus antepasados y no tener que pagar así alquiler en la capital. Los agricultores o ganaderos que van a vender sus productos no sólo tienen las razones afectivas sino las de trabajo.

— Los que viven en Ciudad Real capital y trabajan en el área rural son, generalmente, personas cualificadas, con un gran predominio de funcionarios cuya razón de vivir en la capital son los mejores medios de educación de sus hijos, junto con razones económicas pues es más barato viajar todos los días el cabeza de familia que mantener a los hijos estudiando en la capital.

— Los que viven en la zona rururbana, en su mayoría son segundas residencias o chalets, que se utilizan de forma permanente o por temporadas, y es el espíritu naturista el que les ha llevado a vivir en un medio semirural, que por otra parte, dista un máximo de seis kilómetros al lugar de trabajo.

CONCLUSION

—Ciudad Real es una típica ciudad de servicios que atrae a su zona de influencia directa y en muchos aspectos —comercial, administrativo y financiero— la extiende a toda la provincia.

—Se ha iniciado recientemente una diversificación de usos del suelo, especialmente entre el centro y las zonas residenciales, siendo la de mayor interés la de las segundas residencias (Población, la Estrella y la Atalaya) junto con una zona de incipiente industria (Central Quesera, Azucarera, Cervezas Calatrava, zona de almacenes de las carreteras de Toledo y Madrid) y que de modo, también incipiente, ha dado lugar a movimientos recurrentes.

Este trabajo no ha tenido otra aspiración que abrir un camino con muchas posibilidades de estudio, no sólo en espacios donde nunca se han analizado, sino desde el punto de vista metodológico. Concretamente en nuestra provincia está por hacer tanto en los grandes núcleos semiurbanos o agrocidades, siendo especialmente interesante el caso de Puertollano y el de Alcázar de San Juan, con el fin de marcar las diferencias entre ciudades con distinto tipo de funciones. Esperamos haber contribuido a despertar el interés por el sistema.

BIBLIOGRAFIA

1. Sobre las áreas periurbanas

- BAVER, G., y ROUX, J. M. (1976): *La rurbanisation ou la ville éparpillée*. Seuil, París, 190 págs.
- BERGER, M.; FRUIT, J. P., y PLET, F. (1980): «Urbanisation et analyse des espaces ruraux péri-urbains», en *L'Espace Géographique*, 4, págs. 303-313.
- DE ESTEBAN, A. (1981): *Las áreas metropolitanas en España. Un análisis ecológico*. CSIC, Madrid.
- FERNANDEZ GARCIA, F. (1985): «Los aspectos funcionales de los espacios periurbanos». *IX Coloquio de Geografía de la AGE*. Murcia, diciembre.
- MIERS, R. B., y BEEGLE, J. A. (1947): «Delineation and Analysis of the Rural-urban Fringe». *Applied Anthropology*, 6, págs. 14-22.

- MOLS, R. (1969): «La peripherie bruxeloise. Jalons pour aider á sa délimitation». *Bull. de la Societé Blege d'Etudes Géographiques*, n.º 2, págs. 183-252.
- PRECEDO LLEDO, A.; FERNANDEZ JUSTO, M. I., y GUITAN RIVERA, L. (1985): «El crecimiento demográfico de las periferias urbanas de España», en *IX Coloquio de Geografía de la AGE*. Murcia, diciembre.
- SANCHO MARTI, J. (1985): «Orientaciones metodológicas para el estudio sobre espacios periurbanos». *IX Coloquio de Geografía de la AGE*. Murcia, diciembre.

2. Aspectos generales sobre movilidad urbana

- BARBERIS, C. (1973): «Les ouvriers-paysans en Europe et dans le monde». *Estudes Rurales*, n.º 49-50, págs. 97-105.
- BAILLY, A. (1978): *La organización urbana. Teorías y modelos*. IEAL, Madrid.
- BERTRAND, M. J. (1981): *La ciudad cotidiana*. IEAL, Madrid.
- DANIELS, P. W., y WARNE, A. M. (1983): *Movimiento en ciudades*. IEAL, Madrid.
- VALERE LOBO, A. (1983): «Espacio, movilidad y transporte». *Ciudad y Territorio*, n.º 2, págs. 29-35.
- WIRTH, L. (1962): *El urbanismo como forma de vida*. Edc. Tres, Buenos Aires.

3. Metodología

- GUTIERREZ PUEBLA, J. (1981): «Fundamentos teóricos y metodológicos de los análisis sobre comportamiento espacial de la población en su realización diaria de actividades». *Geographica*, n.º 2, abril-junio, págs. 5-22.
- PUYOL ANTOLIN, R. (1983): «Un método de análisis de las migraciones diarias de trabajadores hacia la ciudad. Algunos ejemplos madrileños». *VIII Coloquio de Geografía de la AGE*. Barcelona, septiembre.
- WOLPERT, J. (1965): *Behavioral aspects of the decision migrate*. Papers and proceedings of the Regional Science Assot.

4. Sobre movimientos habituales en ciudades españolas

- BARREALES TOME, M del M. (1980): *Los movimientos diarios de trabajadores: Colmenar Viejo* (Memoria de Licenciatura). Universidad Complutense.
- BEL ADELL, C., y MANLLOR, C. (1983): «Análisis de la movilidad trabajo-residencia en el municipio de Alcantarilla (Murcia)». *III Coloquio Ibérico de Geografía*. Barcelona, septiembre.
- DELGADO HUERTOS, E., y CASTRILLO PUERTA, A. (1983): «Desplazamiento de residencia y movimientos cotidianos de la población en una ciudad de servicios. El

- caso de la ciudad de palencia». *III Coloquio Ibérico de Geografía*. Barcelona, septiembre.
- FERNANDEZ GUTIERREZ, F., y PEREZ ALCAIDE, F. (1985): «Los movimientos recurrentes en el espacio periurbano de Granada». *IX Coloquio de Geografía de la AGE*. Murcia, diciembre.
- GARCIA MANRIQUE, E. (1977): «Los movimientos trabajo residencia dentro de la región industrial del área metropolitana de Barcelona». *IV Coloquio de Geografía*. Oviedo.
- GUTIERREZ PUEBLA, J. (1983): *Aplicación de técnicas de ordenación del territorio al área metropolitana de Madrid: el análisis del comportamiento espacial de la población*. Universidad Complutense, Madrid.
- MIRALBES, R.; RODRIGUEZ, R., y VILLARINO, M. (1984): «Los procesos demográficos en la dinámica intraurbana de la ciudad de La Coruña». *Geographica*, enero-diciembre, n.º 21-24, págs. 43-75.
- MIRANDA MONTERO, M. J. (1985): «Desplazamiento de la función escolar del centro a la periferia en el área metropolitana de Valencia». *IX Coloquio de Geografía de la AGE*. Murcia, diciembre.
- NAVARRO MADRID, E. (1980): *Los movimientos diarios de trabajadores en el sector noroeste de Madrid* (Memoria de Licenciatura). Universidad Complutense.
- VALERO LOBO, M. A. (1982): *Movimientos recurrentes intraurbanos en la subregión de Madrid* (tesis doctoral). Universidad Complutense.
- (1984): «Movilidad espacial en Madrid». *Anales de Geografía de la Universidad Complutense*, n.º 4, págs. 209-225.