

JULIA SALOM CARRASCO*
ELISABETH DELIOS ESPAÑA**

LA MOVILIDAD LABORAL FEMENINA EN EL PAÍS VALENCIANO: LOS FACTORES SOCIALES Y LABORALES EN LAS DIFERENCIAS POR GÉNERO

RESUMEN

Las diferencias de movilidad según el sexo son un hecho contrastado por distintos autores que se explica por el diferente papel económico y social que juegan mujeres y hombres en la sociedad. En este artículo se describen, a partir de los resultados de la pregunta propia de la Comunidad en el Censo de Población de 1991, la frecuencia y pauta espacial de los desplazamientos diarios residencia-trabajo de la población ocupada femenina en la Comunidad Valenciana, analizando los factores personales, sociales y laborales que condicionan la probabilidad de desplazarse.

SUMMARY

The differences according to gender are a fact contrasted by several authors, explained by the different economic and social role played by men and women in society. In this paper, based on the results obtained in the Valencian Community on the Population Register of 1991, the frequency and spatial guidelines of commuters residence-work of women employed population in the Valencian Community, taking into account personal, social and labour factors that condition the probability of commuting.

INTRODUCCIÓN: LA MOVILIDAD OBLIGADA EN EL PAÍS VALENCIANO SEGÚN EL CENSO DE POBLACIÓN DE 1991

La intensificación de la movilidad obligada por motivos de trabajo, esto es, de los desplazamientos que realizan los trabajadores diariamente entre su lugar de residencia y su lugar de trabajo, es una tendencia reciente de gran significación territorial. Las nuevas preferencias residenciales y la dispersión de la actividad económica posibilitada por la difusión de las tecnologías de información y por los cambios en la organización de la producción y de las empresas han supuesto importantes transformaciones tanto en las pautas de poblamiento (formación de la "ciudad dispersa") como en la calidad de vida

* Departamento de Geografía. Universidad de Valencia.

** Licenciada en Geografía

de los ciudadanos (incremento del tráfico, la contaminación, el tiempo empleado en los desplazamientos, etc.). La creciente importancia de este fenómeno nos ha llevado a analizarlo en este artículo no sólo en relación con el contexto metropolitano (que es el que habitualmente concentra el mayor número de desplazamientos) sino en el conjunto de la región.

En la Comunidad Valenciana, el Censo de Población de 1991 permite por primera vez realizar un análisis de la movilidad obligada de la totalidad de la población, al incorporar al cuestionario censal una pregunta referida al municipio de residencia y de trabajo o estudio para todos aquellos que se encontrasen ocupados y/o cursando estudios durante la semana del 22 al 28 de febrero de 1991. Pese a las limitaciones derivadas del posible empadronamiento incorrecto y de las características de las unidades territoriales de referencia, la información disponible, que constituye una muestra del 100% de la población ocupada y/o estudiante, alcanza un elevado grado de fiabilidad y permite un análisis bastante preciso.

El tratamiento de esta información revela que en 1991 trabajaba fuera del municipio de residencia un 25% de la población ocupada valenciana (304.398 personas), variando la tasa de movilidad intermunicipal en función del tamaño del municipio de residencia, la rama de actividad, el nivel de cualificación, la profesión y el sexo de los ocupados (SALOM *et al.*, 1995).

En relación con esta última variable, la contribución de ambos sexos al total de la movilidad laboral es muy desigual: De las algo más de 300.000 personas que se desplazan diariamente por motivos de trabajo fuera de su municipio de residencia, 223.423 son hombres, mientras que las mujeres suman sólo 80.975. Este fenómeno está relacionado, obviamente, con las diferencias en la tasa de actividad masculina y femenina, pero responde también a la menor propensión a desplazarse que muestran las mujeres trabajadoras en comparación con los hombres de la misma categoría.

La tabla 1 ilustra claramente este último aspecto: El porcentaje de mujeres que trabajan en su mismo municipio de residencia (índice de autocontención) supera en cuatro puntos al de los hombres. De la misma forma, la tendencia a desplazarse fuera de la comarca (movilidad extracomarcal) es algo inferior en las mujeres que en los hombres. Igualmente, aunque en ambos casos la mayor parte de los desplazamientos se realiza a otra comarca de la misma provincia y en menor medida a otro municipio de la misma comarca, las cifras por sexo parecen revelar una mayor frecuencia de los desplazamientos más cortos (a otro municipio de la misma comarca) entre las mujeres que entre los hombres. Mediante un test Chi cuadrado se ha comprobado que estas diferencias por género son estadísticamente significativas con un 99'9% de confianza¹.

La menor longitud (sea en tiempo o en distancia física) de los viajes laborales de la mujer en comparación con los del hombre es un hecho conocido y comprobado en múltiples investigaciones realizadas, independientemente del lugar o periodo estudiado (MADDEN, 1981). Sin embargo, la mayor parte de los estudios que adoptan esta perspectiva se han centrado en el ámbito metropolitano, que es donde se da la mayor parte de la movilidad intermunicipal, y se han basado en encuestas de movilidad que, además de la distancia en tiempo o kilómetros, recogen el medio de transporte utilizado.

¹ La menor propensión a desplazarse de las mujeres en comparación con los hombres afecta exclusivamente a la movilidad laboral, ya que en el caso de los desplazamientos por motivos de estudios la tendencia es la contraria; es decir, que el porcentaje de mujeres que se desplaza fuera del municipio por motivos de estudio es algo mayor al de hombres.

Tabla 1. Lugar de trabajo de la población que trabaja y/o estudia

	HOMBRES		MUJERES		TOTAL	
	Número	%	Número	%	Número	%
POBLACIÓN QUE TRABAJA Y NO ESTUDIA						
Mismo municipio	631.371	73,86	281.542	77,66	912.913	74,99
Misma comarca						
distinto municipio	84.097	9,84	31.757	8,76	115.854	9,52
Distinta comarca						
misma provincia	122.918	14,38	42.732	11,79	165.650	13,61
Distinta provincia	7.168	0,84	3.391	0,94	10.559	0,87
Fuera de la C.V.	9.240	1,08	3.094	0,85	12.334	1,01
TOTAL	854.794	100,00	362.517	100,00	1.217.311	100,00
POBLACIÓN QUE ESTUDIA Y NO TRABAJA						
Mismo municipio	400.646	84,04	398.687	82,98	799.333	83,51
Misma comarca						
distinto municipio	25.580	5,37	27.061	5,63	52.641	5,50
Distinta comarca						
misma provincia	41.498	8,70	45.879	9,55	87.377	9,13
Distinta provincia	5.135	1,08	5.181	1,08	10.316	1,08
Fuera de la C.V.	3.885	0,81	3.629	0,76	7.514	0,79
TOTAL	476.744	100,00	480.437	100,00	957.181	100,00
POBLACIÓN QUE ESTUDIA O TRABAJA						
Mismo municipio	1.046.801	77,33	693.473	80,45	1.740.274	78,54
Misma comarca						
distinto municipio	111.476	8,23	60.322	7,00	171.798	7,75
Distinta comarca						
misma provincia	169.160	12,50	92.289	10,71	261.449	11,80
Distinta provincia	12.706	0,94	8.915	1,03	21.621	0,98
Fuera de la C.V.	13.601	1,00	7.011	0,81	20.612	0,93
TOTAL	1.353.744	100,00	862.011	100,00	2.215.755	100,00

Fuente: Censo de Población, 1991

Desgraciadamente, carecemos de una información tan detallada y sistemática sobre el conjunto de los desplazamientos laborales de la Comunidad Valenciana. Por tanto, en este artículo analizaremos la forma en que el papel de las mujeres en la sociedad condiciona la duración de los desplazamientos y la distancia recorrida en el viaje al trabajo a través de tres indicadores indirectos:

- a) La tasa de movilidad intermunicipal (porcentaje de personas que se desplazan fuera del propio municipio sobre total de población residente),
- b) El porcentaje de desplazamientos intracomarcales sobre el total de los desplazamientos intermunicipales, y

c) La distancia media recorrida estimada a partir de la matriz origen-destino de los desplazamientos intermunicipales, y las distancias-tiempo y kilométricas entre cabeceras municipales (Conselleria de Obras Públicas, 1991).

Los dos primeros índices constituyen una primera aproximación a la longitud del desplazamiento, suponiendo, en principio, que los desplazamientos intermunicipales tienen una longitud mayor que los desplazamientos intramunicipales, y los comarcales mayor que los que se producen en el interior de la propia comarca². En el caso del tercero de los índices utilizados, hay que tener en cuenta que las distancias-tiempo que se utilizan no corresponden a la duración real del desplazamiento, sino que son estimaciones basadas en el tiempo necesario para desplazarse por carretera entre municipios. Su finalidad es realizar una mejor aproximación a la accesibilidad entre núcleos, teniendo en cuenta las características y estado de la red viaria. Evidentemente, el tiempo medio empleado en los desplazamientos laborales depende del medio de transporte utilizado, información que no está disponible a partir de los datos del Censo.

Las diferencias entre sexos se han intentado relacionar con dos grupos de factores explicativos, ligados respectivamente a la posición social y a la posición laboral de las mujeres en la sociedad. Ambos grupos de factores tienen una expresión espacial, que será analizada en el último apartado de este artículo. Sin embargo, antes de entrar en la exposición de los resultados de la investigación, realizaremos, a modo de estado de la cuestión, un resumen de las principales aportaciones teóricas en torno a este tema.

LOS FACTORES QUE CONDICIONAN LA MOVILIDAD POR SEXOS: UNA DISCUSIÓN TEÓRICA

La menor movilidad femenina parece ser el resultado de un conjunto de factores que podemos clasificar, de la misma manera que Moseley y Darby (1978) hacen con los factores que afectan la tasa de actividad femenina, en dos categorías principales:

- a) Factores que condicionan el deseo de desplazarse, entre los que se incluyen el ambiente social, cultural y familiar, la clase social y la existencia de responsabilidades familiares, condicionada a su vez por la edad y *status* familiar.
- b) Factores que condicionan la oportunidad de desplazarse: Los más importantes son la accesibilidad física al empleo, los conocimientos, experiencia y cualificaciones de la mujer trabajadora, y la estructura económica y ocupacional del área. Mientras que el primero es muy dependiente de la red de transportes y afecta a la longitud y tiempo de duración de los desplazamientos, los dos últimos condicionan la posibilidad de encontrar localmente o no un determinado tipo de empleo.

Se trata, en suma, de variables relacionadas con el ámbito personal y social, y variables relacionadas con el ámbito laboral. Veamos cómo ambos grupos de factores afectan la movilidad laboral femenina:

a) Factores relacionados con el ámbito personal y social: Las mujeres experimentan condiciones diferentes a las de los hombres en el ámbito del hogar. Debido a la menor tasa de actividad femenina, las mujeres trabajadoras casadas tienen una probabilidad

² No obstante, no hay que olvidar que la delimitación territorial utilizada por el Instituto Valenciano de Estadística disgrega el Área Metropolitana de Valencia en cuatro comarcas diferentes, lo que dificulta la interpretación de los resultados en el caso de esta área funcional.

mucho más alta que los hombres trabajadores casados de tener un cónyuge que también trabaja. Por su parte, los hombres casados tienen una probabilidad mucho más alta que las mujeres casadas de que en su hogar haya un adulto no empleado (ama de casa). Por otra parte, también existe una mayor probabilidad de que las mujeres no casadas tengan niños a su cargo de la que existe en el caso de los hombres de la misma categoría.

De estas condiciones se derivan dos hechos: En primer lugar, por término medio, las mujeres trabajadoras tienen mayores responsabilidades en el hogar que los hombres. En segundo lugar, en una mayor proporción, las mujeres deben realizar la selección de su localización residencial no sólo en función de su propio trabajo, sino además en función de las necesidades de tamaño de la vivienda y del lugar de trabajo de su cónyuge.

b) Factores relacionados con el ámbito laboral. El trabajo de la mujer muestra algunos importantes caracteres distintivos: las mujeres que trabajan ganan por término medio menos dinero que el hombre, trabajan menos horas (con una mayor importancia del trabajo a tiempo parcial), y lo hacen en distintas categorías socioprofesionales y sectores de actividad. Estos hechos tienen como consecuencia recorridos de viaje al trabajo más cortos, tanto por el freno que supone el peso del coste monetario del desplazamiento sobre un ingreso potencial menor, como por la posible distinta pauta espacial de localización de las actividades económicas "femeninas". Desarrollaremos cada una de estas hipótesis por separado:

1. En primer lugar, consideraremos el hecho del **menor nivel medio de los salarios femeninos**. Este factor tiene un efecto directo, aunque ambiguo, en el coste del desplazamiento. En efecto, el coste del viaje al trabajo puede descomponerse en dos componentes (WHITE, 1977): el coste del tiempo empleado en el desplazamiento, y el coste monetario del desplazamiento. El coste del tiempo está en relación con el salario del trabajador. Por ello, las mujeres, al percibir un salario menor que los hombres, valorarían en menor medida su tiempo, y esto podría impulsarles a realizar mayores desplazamientos que los trabajadores masculinos. Obviamente, este razonamiento no toma en consideración el hecho de que la necesidad de cubrir las responsabilidades domésticas, y en particular la crianza de los hijos pequeños, aumenta el valor del tiempo de la mujer. Por otro lado, también puede argüirse, en sentido contrario, que el coste del viaje supondrá un porcentaje mayor de sus ingresos que en el caso de los hombres, por lo que tenderá a recorrer distancias más cortas.

Estas observaciones son especialmente adecuadas para los casos en que el empleo sea a tiempo parcial, situación bastante extendida entre las mujeres trabajadoras, y en las que se reducen tanto las horas de trabajo como el salario percibido. Las diferencias entre trabajo a tiempo completo y parcial en cuanto a la tendencia a la movilidad pueden generar diferencias de comportamiento entre la industria y los servicios, ya que en estos últimos abundan más los empleos a tiempo parcial.

En conjunto, parece que, cuando se admite el supuesto de maximización conjunta de la utilidad en los hogares donde tanto la mujer como el hombre trabajan y la existencia de un área urbana policéntrica, con varios puntos de concentración de empleos, como ocurre en los modelos de localización conjunta de residencia y trabajo (WHITE, 1977), el menor nivel de los salarios de la mujer respecto al hombre es un factor importante. Esta variable podría contribuir a explicar la menor longitud del viaje al trabajo de las mujeres sin necesidad de recurrir a variables extraeconómicas, ya que, en principio, los hogares tratan de maximizar

su utilidad eligiendo, en función de sus necesidades de vivienda, una localización residencial que compense los costes de un desplazamiento mayor con el menor precio de la vivienda en las áreas suburbanas. Esto podría llevar a muchas familias con dos trabajadores a preferir áreas suburbanas donde, debido a la localización de empleos "femeninos" del sector servicios, se maximizarían las oportunidades de ambos trabajadores.

Sin embargo, de los modelos antes descritos se deduce que el tiempo de desplazamiento para ambos trabajadores en los hogares con dos ingresos depende de una combinación compleja de factores, y, sobre todo, de los gradientes salariales de ambos, de la renta del hogar, de la demanda de vivienda, y de las horas trabajadas por cada miembro. Así, las investigaciones han demostrado que cuando los maridos ganan más que las mujeres su tiempo de desplazamiento al trabajo es más de un 40% superior, ya que, cuando domina la renta del hombre, la familia selecciona una residencia suburbana para adaptarse a las demandas de residencia asociadas a la crianza de los niños. En tales situaciones, las mujeres que trabajan reducen su tiempo de viaje debido a sus responsabilidades del hogar y la relativa concentración de empleos femeninos en las áreas suburbanas. A la inversa, el aumento del número de horas trabajadas y del nivel salarial, así como el trabajo en empleos profesionales y actividades dominadas por hombres, aumenta los tiempos de desplazamiento de las mujeres trabajadoras (SINGELL-LILLYDAHL, 1986).

2. En segundo lugar, hay que tener en cuenta que la longitud del viaje al trabajo está en función tanto de la localización del lugar de trabajo como de la residencia, y que un menor desplazamiento puede indicar una **diferente pauta en la localización de los empleos "femeninos" y "masculinos"**, en especial respecto a la localización de la residencia de los trabajadores; si los trabajos de las mujeres muestran una pauta espacial más dispersa, o si hay una menor variación espacial en los salarios de las mujeres, éstas tienen menos razones para desplazarse (MADDEN-CHENCHIN, 1990).

A este respecto, la evidencia parece demostrar que los empleos dominados por mujeres tienen tiempos de viaje más reducidos, independientemente del sexo del empleado individual (SINGELL-LILLYDAHL, 1986). Esto parece corroborar la hipótesis de que existen diferentes modelos espaciales según el tipo de empleos, aunque no se sabe si es porque las costumbres sociales han impulsado a las mujeres a buscar empleos que están típicamente cerca de sus residencias, o porque las empresas empleadoras han tenido en cuenta la disponibilidad de mano de obra específica en sus decisiones de localización, o incluso por ambas razones simultáneamente.

Fuera de las áreas urbanas, la estructura industrial y ocupacional local condiciona en gran medida la movilidad, ya que existen sectores (textil, confección, comercio de distribución, servicios profesionales y científicos) y ocupaciones (administrativas, maestras, enfermeras, vendedoras, etc.) tradicionalmente femeninos, o en las que una parte sustancial de la fuerza de trabajo son mujeres. La abundancia local de tales empleos exige un menor desplazamiento para encontrar trabajo. A este respecto, merece la pena mencionar que, en general, la distribución de empleos en la industria es más contrastada geográficamente que en el sector servicios, lo que exige menores desplazamientos y también tiene implicaciones en los niveles salariales de la mujer, puesto que el trabajo a tiempo completo es más importante en la industria que en el sector servicios. En este último sentido, también existen diferencias sectoriales: Al parecer, la importancia de los empleos a tiempo parcial es reducida en algunas industrias como la alimentaria, y más importante en otras como el textil y calzado (WARD-DALE, 1991).

Para terminar, y en relación con la accesibilidad física al empleo, hay que tener en cuenta que el acceso a los medios de transporte más rápidos, como el automóvil, es más restringido para las mujeres que para los hombres, debido a que en caso de que la familia posea un único automóvil, éste es utilizado preferentemente por el marido. Aunque el comportamiento de este factor no aparece claramente delimitado en los estudios realizados (el uso por parte del marido del automóvil familiar puede ser la consecuencia, y no la causa, de la mayor distancia recorrida por los hombres en sus desplazamientos laborales), sí parece bastante demostrado que las mujeres se desplazan en una proporción sustancialmente mayor por medios de transporte públicos que los hombres, lo que condiciona, evidentemente, su grado de movilidad, sobre todo en zonas no urbanas.

Una parte de la investigación realizada concluye que las limitaciones antes mencionadas para el desplazamiento reducen las posibilidades de búsqueda de empleo de las mujeres, especialmente en el caso de las mujeres casadas. Esto constituye una forma adicional de discriminación, puesto que las convierte en reservas locales de trabajo barato y no organizado, atrapadas en "mercados de trabajo cautivos", y vulnerables a las empresas que minimizan sus costes de trabajo localizándose cerca de estos mercados cautivos (RUTHERFORD-WEKERLE, 1987). Sin embargo, otros investigadores invierten el razonamiento, diciendo que son las diferencias de género en las oportunidades del mercado de trabajo las que causan las diferencias de género en la movilidad espacial observada. Por otra parte, una diferencia de género en la longitud del viaje al trabajo no necesariamente implica una discriminación en la movilidad, ya que si los trabajos de las mujeres están localizados más cerca de su lugar de residencia por estar más dispersos, o si hay una menor variación espacial en los salarios de las mujeres, éstas tienen menos razones para desplazarse. Sin embargo, no hay evidencia de esto último, sino más bien de lo contrario (MADDEN-CHEN CHIN, 1990).

En las páginas siguientes intentaremos analizar el grado en que los factores mencionados en este apartado condicionan la movilidad laboral de la población femenina valenciana.

LOS FACTORES PERSONALES Y SOCIALES EN EL CASO VALENCIANO

Como se ha dicho anteriormente, debido tanto a la composición de los hogares de las mujeres trabajadoras como a costumbres y factores sociales, las mujeres realizan un porcentaje desproporcionado del trabajo doméstico, por lo que pueden tender a buscar trabajo más cerca del hogar, intentando reducir el tiempo empleado en sus desplazamientos. El tiempo empleado en cubrir las responsabilidades domésticas está en función del estado civil y, sobre todo, del número de hijos, especialmente de los que están en edad escolar y menores de 5 años, por lo que este factor puede alterar la tasa de movilidad de las mujeres. Una primera aproximación a este fenómeno puede hacerse a partir de la edad, relacionándola con la fase del ciclo vital, y especialmente con la edad media del matrimonio y de nacimiento de los hijos (Ver figura 1).

A este respecto, tanto las mujeres como los hombres experimentan las mismas tendencias a lo largo de su ciclo vital: el porcentaje de personas que se desplazan fuera de su propio municipio por razones de trabajo aumenta desde los 10 a los 30 años, con una "meseta" en el periodo 20-40 años, se muestra especialmente elevada en el intervalo 25-35 años, y disminuye a partir de entonces hasta los 65-69, donde, quizás por motivos de erróneo empadronamiento, aumenta hasta los 85 y más años. Este ciclo parece claramente relacionado con la incorporación al mercado de trabajo, el aumento del acceso a medios

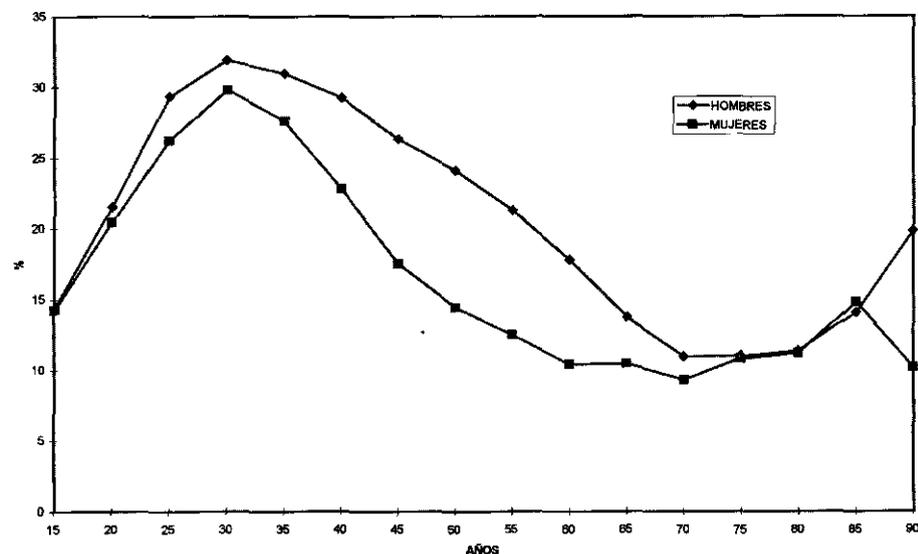


Figura 1. Tasa de movilidad intermunicipal según la edad y sexo

de transporte, y -quizás- la independencia del hogar paterno, que puede condicionar la localización de la residencia en las edades más jóvenes.

La pauta descrita en el párrafo anterior es común tanto a los hombres como a las mujeres, pero estas últimas presentan niveles inferiores en todas las edades. La diferencia entre ambos sexos aumenta progresivamente, hasta alcanzar su máximo en torno a los 40-45 años, manteniéndose muy elevada hasta los 55. A partir de los 65 la tendencia se iguala, e incluso se invierte en el último intervalo. Hay un salto muy importante a los 35 años, que podemos relacionar con la edad media del matrimonio y la existencia en el hogar de hijos menores de 5 años. A este respecto, hay que tener en cuenta que en 1991 la edad media de la mujer en el momento del matrimonio era de 25'9 años³ mientras que el nacimiento de los hijos se concentraba mayoritariamente en el intervalo entre los 26 y los 35⁴. Desde este punto de vista, el punto de inflexión que aparece en el grupo de edad de 40 a 45 años marca la diferencia entre las mujeres que aún tienen un elevado nivel de responsabilidades ligadas a la crianza de los hijos, y las que ya no lo tienen. Este aspecto, que coincide con los resultados de otras investigaciones similares (WARD-DALE, 1991), está relacionado con la edad de los hijos, ya que al parecer a partir de los 10 años las exigencias temporales de la maternidad disminuyen sustancialmente (JOSHI, 1984).

Por tanto, una distinción necesaria para analizar la movilidad laboral femenina es la que diferencia entre mujeres casadas y solteras, en relación con las obligaciones domésticas y sobre todo con la crianza de los hijos, ya que éstos se tienen mayoritariamente dentro del matrimonio. Las mujeres divorciadas o viudas mantienen un comportamiento simi-

³ INE, Movimiento Natural de la Población, 1991

⁴ Desde 1976, la edad media de la maternidad en la Comunidad Valenciana ha estado en torno a los 29 años (GOZÁLVEZ, 1998). En 1991, la edad media de la madre al tener el primer hijo era de 26'4 años, 29'3 al tener el segundo, y 32'6 el tercero.

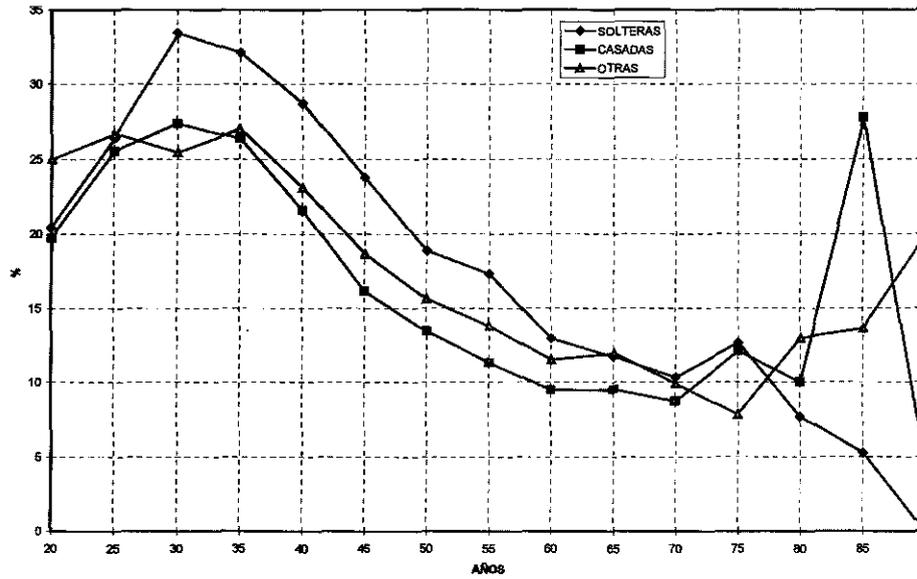


Figura 2. Tasa de movilidad intermunicipal femenina según edad y estado civil

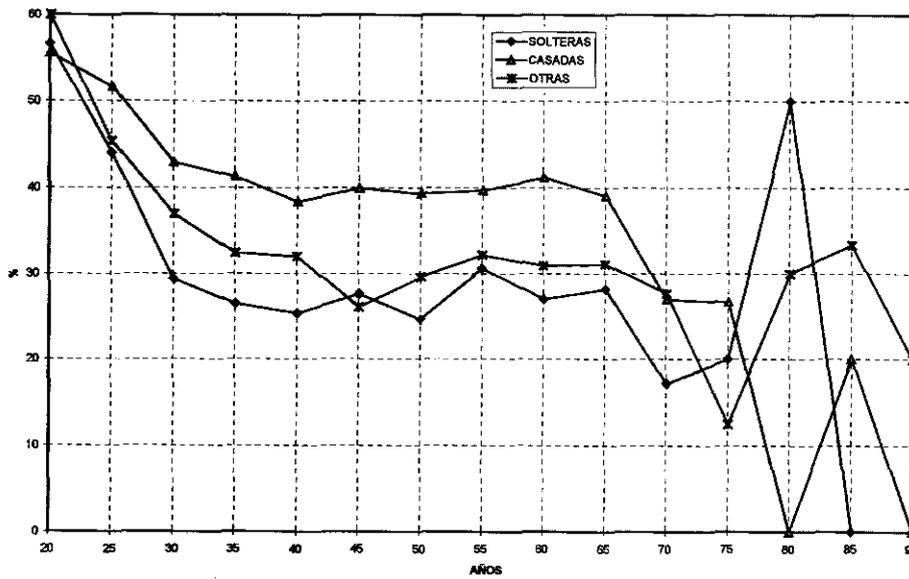


Figura 3. Porcentaje de movilidad intracomarcial según edad y estado civil

lar a las casadas, puesto que en su mayor parte comparten con ellas la necesidad de afrontar las responsabilidades domésticas y la crianza de los hijos. Las figs. 2 y 3 corroboran la hipótesis de que la movilidad de las mujeres solteras es mayor que la de las mujeres casadas o en otra situación, aunque el análisis por edades permite diferenciar tres etapas:

- Hasta los 25 años, el comportamiento respecto a la movilidad es similar en todo los grupos, e incluso las mujeres viudas o divorciadas presenta tasas superiores a las de las mujeres solteras.

- De los 25 a los 60 años, la tasa de movilidad intermunicipal de las mujeres casadas, divorciadas o viudas es notablemente inferior a la de las mujeres solteras. Las diferencias son máximas entre los 25 y 40 años, etapa que coincide con el nacimiento y primeros años de vida de los hijos. A partir de este momento, y posiblemente por unas menores obligaciones familiares, la tasa de movilidad de las mujeres en otras situaciones, que había mantenido hasta ese momento un comportamiento similar a la de las mujeres casadas, se distancia, por arriba, de la de este grupo.

- Finalmente, a partir de los 60 años, el comportamiento es bastante similar entre los tres grupos, aunque, debido al menor número de individuos y a errores de registro, las tasas muestran variaciones erráticas bastante marcadas.

Parece pues bastante claro que la menor movilidad de las mujeres está básicamente ligada a las obligaciones maternas. La fig. 4 ilustra claramente este fenómeno: La tasa media de movilidad intermunicipal de las mujeres descende en función del número de hijos, fenómeno que se repite en todos los grupos de edad para las mujeres con 0, 1, 2 y 3 hijos. La reducción más significativa es la que se produce al tener el primer hijo. Como en el caso anterior, las mayores diferencias se encuentran en el intervalo 25-40 años, periodo que coincide con el momento en que los niños son más pequeños. A partir de esta edad, las diferencias se atenúan y a la edad de 60 años desaparecen prácticamente. A partir de 3 hijos (3, 4 ó 5, y 6 ó más), y aunque el menor número de individuos hace que la curva muestre mayores irregularidades y altibajos, el aumento de descendencia ya no produce variaciones significativas en la tendencia a la movilidad, ya muy reducida.

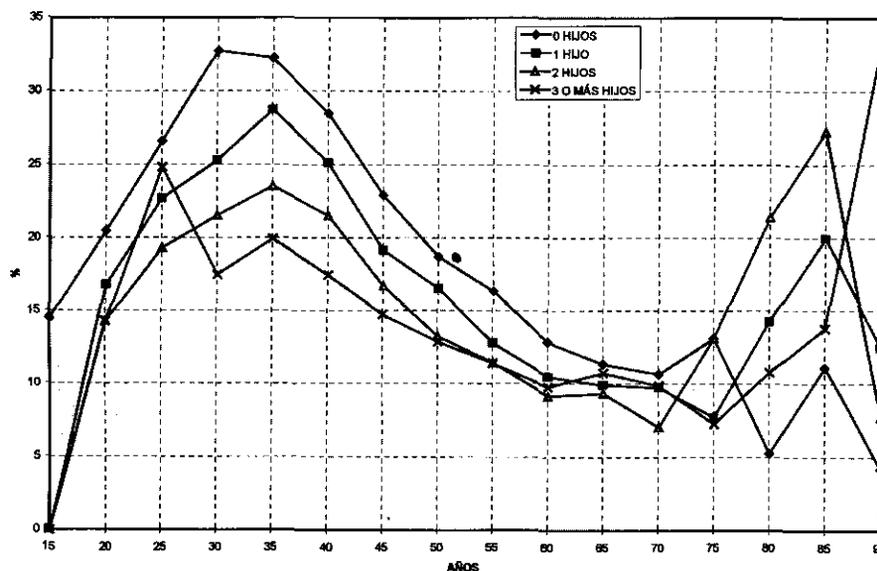


Figura 4. Tasa de movilidad intermunicipal femenina según edad y número de hijos

Finalmente, la figura 5 indica que el ámbito territorial de los desplazamientos laborales tiende a reducirse con el número de hijos: El porcentaje de trabajadoras que se desplazan dentro del ámbito comarcal en relación con el ámbito extracomarcal entre los 25 y 65 años se incrementa al pasar sucesivamente de 0 a 1 y 2 hijos.

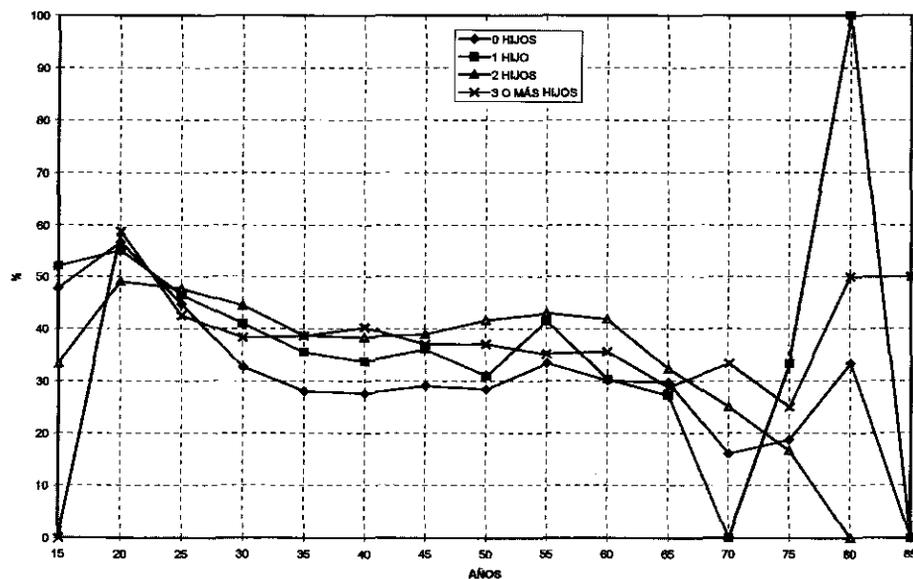


Figura 5. Porcentaje de movilidad intracomarcal según edad y número de hijos

Tabla 2. Tasa de movilidad intermunicipal y ámbito geográfico de la movilidad femenina según factores personales

	TASA MOVILIDAD INTERMUNICIPAL	ÁMBITO DEL DESPLAZAMIENTO	
		INTRACOMARCAL (%)	EXTRACOMARCAL(%)
Total muestra	25,01	38,06	61,94
Hombres	26,14	37,64	62,36
Mujeres	22,34	39,22	60,78
Solteras	26,19	37,51	62,49
Casadas	20,33	41,47	58,53
Otras situaciones	18,53	31,60	68,40
0 hijos	26,58	37,88	62,12
1 hijo	23,96	41,86	58,14
2 hijos	18,06	41,33	58,67
3 hijos	14,12	38,55	61,45
4 o 5 hijos	12,92	37,46	62,54
6 o más hijos	13,35	35,26	64,74

Fuente: Censo de Población, 1991

FACTORES LABORALES Y DE MOVILIDAD FEMENINA EN LA COMUNIDAD VALENCIANA

Como hemos dicho anteriormente, el trabajo de la mujer tiene características distintivas que pueden afectar, desde un punto de vista puramente económico, su comportamiento en relación con la movilidad. Siguiendo el esquema expuesto en el apartado 2b, hablaremos en primer lugar de las diferencias cualitativas en el tipo de empleo para comentar a continuación la existencia o no de diferentes pautas en la localización espacial de los empleos.

Diferencias cualitativas en el empleo y movilidad laboral

Aunque no disponemos de información sobre niveles salariales, el censo nos proporciona algunos indicadores indirectos altamente significativos, tales como la situación socioprofesional y el nivel de estudios alcanzado. Es ampliamente conocida la relación global que existe entre grupos ocupacionales y comportamiento de viaje al trabajo; en general, los empleos de más alta cualificación, de gestión o profesionales tienden a estar asociados con mayores distancias que los no cualificados (BALL, 1980). En el caso de las mujeres, esta tendencia supone además que las diferencias entre sexos se reducen, llegando incluso a invertirse en determinados casos.

Este fenómeno resulta muy claro en el caso de la movilidad en relación con el nivel de estudios (ver tabla 3): Tanto para hombres como para mujeres, la tendencia a trabajar fuera del municipio de residencia aumenta con el nivel educativo, resultando especialmente significativa la diferencia entre las personas con estudios de Formación Profesional de Primer y Segundo Grado por un lado, y analfabetos y sin estudios por otro. Curiosamente, el salto resulta sustancialmente menor en el caso de las personas con estudios de Bachillerato.

Por sexos, y de acuerdo con lo previsto, las diferencias disminuyen con el aumento de nivel educativo (fig.6), llegando incluso a invertirse en el caso de los estudios de tercer

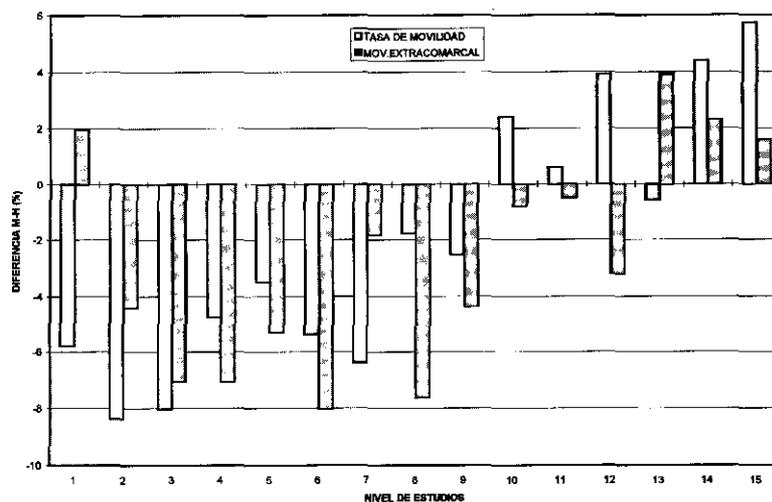


Figura 6. Diferencias en la movilidad según sexos y nivel de estudios. Leyenda según tabla 3.

Tabla 3. Movilidad intermunicipal por sexos y estudios realizados

	TASA DE MOVILIDAD INTERMUNICIPAL			PORCENTAJE DE MOVILIDAD INTRACOMARCAL		
	HOMBRES	MUJERES	DIFERENCIA (M-F)	HOMBRES	MUJERES	DIFERENCIA (M-F)
1 ANALFABETOS	17,96	12,15	-5,81	40,27	38,31	-1,96
2 SIN ESTUDIOS	20,42	12,03	-8,40	40,12	44,53	4,41
ESTUDIOS DE PRIMER GRADO	24,88	16,85	-8,04	42,01	49,08	7,07
3 Estudios primarios o 5 años de EGB	24,88	16,85	-8,04	42,01	49,08	7,07
ESTUDIOS DE SEGUNDO GRADO	27,68	23,26	-4,41	37,19	42,51	5,32
4 Bachiller elemental o EGB completo	25,87	21,10	-4,77	41,68	49,72	8,04
6 FP Primer grado	30,86	25,47	-5,39	32,39	34,22	1,83
7 FP Segundo grado	35,80	29,40	-6,39	28,08	35,73	7,65
5 Bachiller superior y BUP	28,62	25,12	-3,50	32,81	37,19	4,38
8 Otros estudios de Segundo Grado	28,99	27,22	-1,77	24,97	25,78	0,81
ESTUDIOS DE TERCER GRADO	33,86	36,99	3,14	22,77	23,30	0,53
9 Arquitectos e ingenieros técnicos o Diplomados de Escuelas Técnicas	34,50	31,96	-2,54	20,80	24,02	3,22
10 Diplomado	34,39	36,79	2,41	30,11	26,20	-3,91
11 Arquitecto e ingeniero superior	33,93	34,55	0,61	15,46	13,16	-2,30
12 Licenciado	34,62	38,54	3,92	21,73	20,14	-1,59
13 Estudios superiores no universitarios	30,01	29,42	-0,59	18,46	30,77	12,31
14 Doctorado	31,95	36,34	4,39	19,45	17,38	-2,07
15 Post-graduado	28,49	34,22	5,74	12,62	11,89	-0,73
Total	26,14	22,34	-3,80	37,64	39,22	1,58

Fuente: Censo de Población, 1991

grado; para este último nivel el porcentaje de mujeres que trabajan fuera de su municipio de residencia es superior al de hombres, especialmente en el caso de Diplomados, Licenciados, Doctores y Postgraduados, no así en el caso de arquitectos e ingenieros.

Más específicamente, la clasificación por profesiones (tabla 4) nos informa de una mayor movilidad femenina que masculina en el caso de arquitectos e ingenieros, personal docente y profesionales del derecho, trabajos especializados en construcción e industrias extractivas, y escritores y artistas; es decir, en la mayor parte de los empleos profesionales. Por el contrario, la movilidad femenina es significativamente menor en el caso de los obreros especializados (contra maestros y capataces, trabajadores especializados del textil, piel y calzado; y operadores de instalaciones), y agentes y corredores de comercio.

Tabla 4. Diferencias de movilidad según sexo y profesión

	Tasa de movilidad intermunicipal			Porcentaje de movilidad intracomarcal		
	Hombres	Mujeres	Diferencia (M-H)	Hombres	Mujeres	Diferencia (M-H)
Arquitectos, ingenieros, etc.	34,10	37,40	3,30	18,92	18,47	-0,45
Personal auxiliar: Ciencias, etc.	33,42	29,71	-3,71	22,91	23,70	0,79
Escritores, artistas, etc.	28,39	29,09	0,69	22,51	23,86	1,35
Personal docente, profesionales del derecho, etc.	35,87	38,12	2,25	27,55	25,85	-1,70
Directivos y gerentes de empresas	26,47	22,90	-3,57	30,70	33,21	2,51
Jefes de oficina de administración pública y empresas	29,31	26,67	-2,64	26,41	24,77	-1,64
Resto de empleados administrativos	26,71	26,31	-0,40	34,15	35,83	1,68
Agentes, corredores comercio, etc.	30,09	21,85	-8,24	23,99	25,71	1,71
Dependientes de comercio	17,85	13,77	-4,07	37,85	43,04	5,20
Personal de hostelería y servicios personales	17,86	16,08	-1,77	41,83	43,62	1,79
Trabajadores de protección y seguridad	29,13	27,52	-1,61	29,68	22,40	-7,28
Personal doméstico, de limpieza, etc.	21,52	17,64	-3,87	34,32	29,63	-4,69
Agricultura, ganadería y pesca	8,25	13,05	4,80	45,70	56,23	10,53
Contra maestres y capataces	32,01	24,51	-7,49	33,43	46,93	13,50
Trabajadores especializados de la construcción y mantenimiento	27,82	29,43	1,61	40,35	56,63	16,29
Trabajadores especializados de la industria extractiva	31,73	35,42	3,69	37,97	44,40	6,44
Trabajadores especializados del textil, piel y calzado	27,82	21,59	-6,23	55,64	62,77	7,13
Operadores de instalaciones	32,55	20,98	-11,57	38,47	63,17	24,69
Peones y trabajadores no especializados	22,56	18,39	-4,17	46,05	64,53	18,47
Profesionales de las fuerzas armadas	31,89	15,00	-16,89	14,25	27,78	13,52
Total	26,14	22,34	-3,80	37,64	39,22	1,58

Fuente: Censo de Población, 1991

Sectores de actividad y movilidad por género

En el País Valenciano, los desplazamientos por rama de actividad (tabla 5) muestran algunos fenómenos interesantes: Globalmente, la movilidad intermunicipal femenina es inferior a la masculina en todas las grandes ramas de actividad salvo en la agricultura.

Tabla 5. Diferencias de movilidad según sexo y sector de actividad

	Tasa de movilidad intermunicipal			Porcentaje de movilidad intracomarcal			Mujeres s/total trab. (%)
	Hombres	Mujeres	Diferencia (M-H)	Hombres	Mujeres	Diferencia (M-H)	
AGRICULTURA, GANADERÍA Y PESCA	8,10	13,68	5,58	46,59	62,07	15,48	13,15
ENERGÍA Y AGUA	31,30	24,44	-6,86	32,18	32,62	0,44	8,07
INDUSTRIA	32,69	24,03	-8,66	43,17	55,56	12,39	23,96
CONSTRUCCIÓN	28,45	23,32	-5,13	36,83	43,68	6,84	3,17
SERVICIOS	25,09	22,24	-2,85	32,55	33,04	0,49	40,83
1 Agricultura, ganadería y pesca	8,10	13,68	5,58	46,59	62,07	15,48	13,15
2 Productos cerámicos	36,01	41,42	5,41	53,22	60,45	7,23	21,80
3 Industria textil	21,25	21,51	0,26	50,36	63,85	13,49	43,68
4 Administración pública	25,05	25,33	0,29	24,57	23,62	-0,95	35,01
5 Sanidad y servicios veterinarios	32,29	32,21	-0,08	20,78	20,48	-0,30	64,12
6 Extracc. transf. min. no energe.	31,90	31,01	-0,89	46,43	46,84	0,41	7,89
7 Material de transporte	65,35	62,84	-2,50	11,91	18,09	6,18	5,83
8 Otras industrias manufactureras	24,37	23,27	-1,10	35,67	49,17	13,50	31,56
9 Papel y artes gráficas	27,15	25,82	-1,33	36,08	30,84	-5,24	19,66
10 Educación e investigación	38,45	35,78	-2,67	28,71	27,29	-1,43	61,12
11 Calzado y confección	15,29	14,22	-1,08	61,48	63,18	1,70	44,25
12 Restaurantes y bares	17,01	15,81	-1,20	44,53	49,53	5,00	36,64
13 Bancos y seguros	23,65	21,97	-1,68	37,75	39,92	2,16	27,15
14 Productos químicos	38,30	35,47	-2,83	37,06	34,00	-3,05	17,49
15 Servicios domésticos	18,63	17,16	-1,47	36,05	26,67	-9,38	85,75
16 Madera y mueble	39,17	35,97	-3,20	58,31	61,06	2,76	12,27
17 Hostelería	23,21	21,21	-2,00	49,94	54,21	4,26	44,03
18 Maq. equipo Mat. electr./electrón.	35,52	32,38	-3,14	31,25	41,84	10,59	12,64
19 Servicios a empresas y alquileres	24,60	21,95	-2,64	38,13	32,70	-5,43	20,73
20 Caucho y plásticos	38,17	33,13	-5,04	48,71	55,80	7,09	18,12
21 Transporte y comunicaciones	29,16	24,34	-4,82	27,77	28,99	1,22	10,73
22 Industria del cuero	28,55	23,68	-4,87	52,25	65,35	13,10	31,80
23 Construcción	28,45	23,32	-5,13	36,83	43,68	6,84	3,17
24 Intermediarios y recuperación	25,00	20,13	-4,87	31,74	31,18	-0,56	15,96
25 Servicios personales	16,89	13,36	-3,53	33,18	39,15	5,97	67,18
26 Energía y agua	31,30	24,44	-6,86	32,18	32,62	0,44	8,07
27 Comercio al detall	20,09	15,01	-5,08	37,74	43,27	5,53	47,60
28 Serv. recreativos y culturales	26,71	19,95	-6,76	25,81	28,49	2,69	35,75
29 Alimentos, bebidas y tabaco	30,20	21,91	-8,29	41,15	59,67	18,52	32,21
30 Comercio al por mayor	26,65	18,97	-7,68	37,11	56,78	19,67	35,85
Total	26,14	22,34	-3,80	37,64	39,22	1,58	29,78

Fuente: Censo de Población, 1991

[15]

En todos los casos, las mujeres muestran mayor preferencia que los hombres por los desplazamientos de más corto recorrido, reducidos al ámbito comarcal.

Las menores diferencias entre sexos en cuanto a intensidad y alcance geográfico de la movilidad se producen en el sector servicios, especialmente en subsectores fuertemente feminizados como los servicios públicos (sanidad, educación, administración pública), la hostelería y el servicio doméstico. Por el contrario, las mayores diferencias se dan en el sector industrial, aunque hay dos subsectores concretos, la industria textil y sobre todo la industria cerámica, en donde la tasa de movilidad femenina supera a la masculina. Tampoco las diferencias son elevadas en los subsectores de fabricación del calzado y confección, papel y artes gráficas y otras industrias manufactureras, sector en donde se incluye la industria del juguete.

En general, y tal y como predice la teoría, existe una asociación negativa y significativa entre la tasa de feminización del sector y la tasa de movilidad intermunicipal tanto femenina como masculina ($r=-0'3875$ en el caso de la tasa de movilidad masculina y $-0'3718$ en el caso de la femenina). Por otra parte, en el conjunto de los sectores de actividad, las menores diferencias entre sexos están asociadas, débil aunque significativamente, a una reducida movilidad intermunicipal masculina y a una mayor propensión a los desplazamientos de carácter intracomarcal⁵.

Estos resultados nos indican, por un lado, que la incorporación de las mujeres al empleo se ha producido en una mayor proporción en aquellos sectores que muestran una pauta espacial más dispersa y que, por tanto, exigen desplazamientos más reducidos. Es en este tipo de sectores, y en el contexto de una movilidad intermunicipal y extracomarcal más reducida, en donde se producen las menores diferencias de comportamiento entre hombres y mujeres. Por el contrario, las mayores diferencias de comportamiento se producen en sectores que tienen una pauta espacial más concentrada o que posiblemente muestren mayores contrastes espaciales en cuanto a niveles salariales. En estos casos, las tasas de movilidad intermunicipal y extracomarcal masculinas se incrementan sustancialmente, mientras que las tasas femeninas se mantienen relativamente reducidas. Dicho de otra forma, ante una pauta de concentración espacial o contrastes en las condiciones de trabajo, la mayor parte de los hombres responden desplazándose fuera de su municipio, cosa que no hace una parte importante de la fuerza laboral femenina, afectada por las restricciones de tipo personal antes mencionadas.

Si esto es así, los resultados de esta investigación indican que las restricciones de movilidad ligadas a las responsabilidades familiares están limitando de forma sustancial las posibilidades de búsqueda de empleo de una parte importante de las mujeres trabajadoras, al reducir tanto el número de sectores a que se tiene acceso total como el ámbito espacial de búsqueda de empleo.

LA MOVILIDAD LABORAL FEMENINA EN EL PAÍS VALENCIANO: DIFERENCIAS ESPACIALES

Del análisis anteriormente realizado se desprende como principal conclusión que, en la Comunidad Valenciana, las mujeres tienden a buscar empleo preferentemente dentro de su propio municipio y, en caso de desplazarse fuera de él, en el ámbito comarcal. Esta menor movilidad se deriva, por una parte, del mayor nivel de responsabili-

⁵ $r=-0'1932$ para la correlación entre la tasa de movilidad intermunicipal masculina y las diferencias entre las tasas femenina y masculina; y $r=0'2376$ para la correlación entre el porcentaje de movilidad intracomarcal masculina y las diferencias entre los porcentajes femenino y masculino.

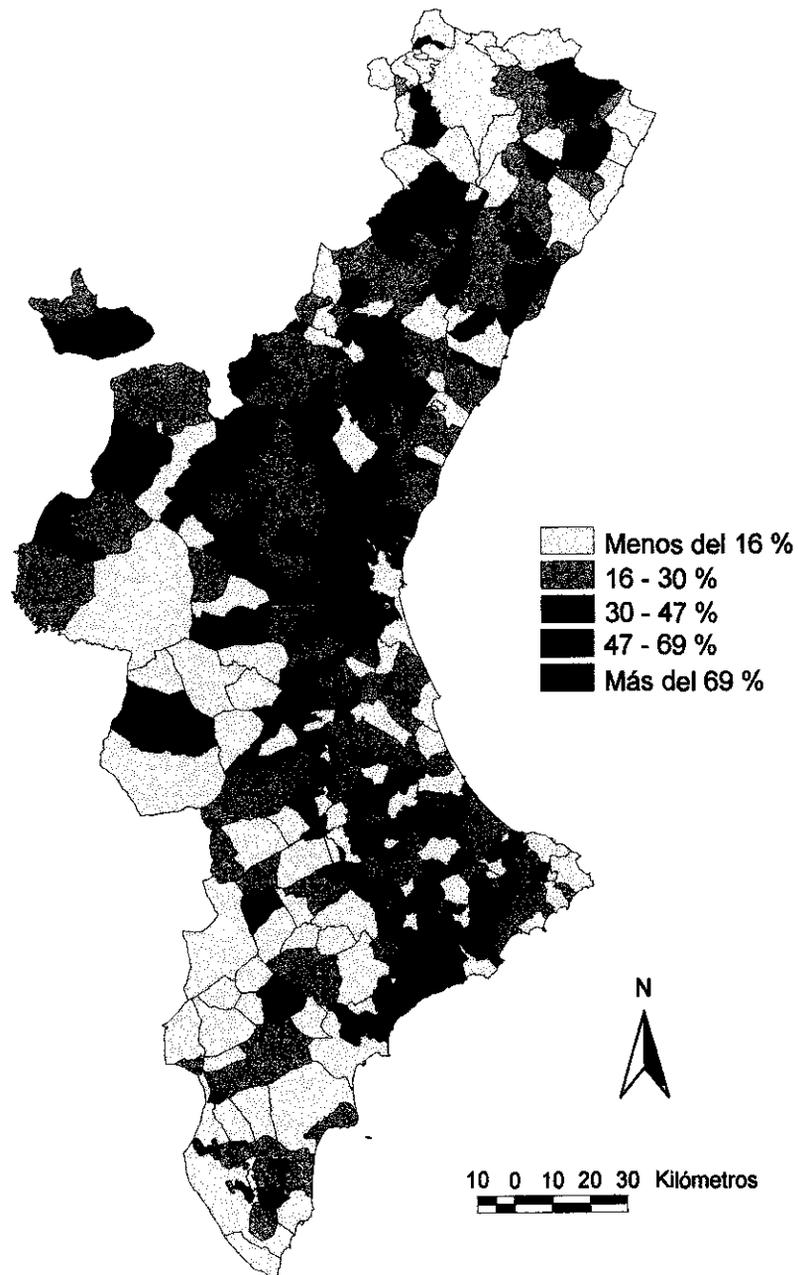
des familiares de las mujeres con hijos menores de 10 años, y, por otra, de la preferencia por sectores de ocupación que muestran una pauta de localización espacial claramente dispersa.

No obstante, ambos grupos de factores, sociodemográficos y laborales, tienden a variar espacialmente en el ámbito regional. Por una parte, la estructura de edades y la tasa de fecundidad de cada comarca determina la importancia cuantitativa del grupo más afectado por las limitaciones de movilidad laboral, las mujeres casadas entre 35 y 45 años que tienen al menos un hijo. También el nivel educativo de las mujeres, una variable que condiciona fuertemente la disposición a desplazarse, muestra importantes variaciones espaciales. Por otra parte, aunque las mujeres se emplean mayoritariamente en el sector servicios que, por mostrar una pauta espacial más dispersa, exige desplazamientos más cortos, en la Comunidad Valenciana también existen algunos sectores manufactureros altamente feminizados, algunos de ellos concentrados espacialmente. Los más importantes son textil, calzado (ambos con más de un 40% de mano de obra femenina), alimentación, cuero y juguete (entre un 30 y un 40% de los trabajadores son mujeres). Mientras que algunos de ellos, como la industria alimentaria o la textil, se encuentran relativamente dispersos por toda la región, otros, como el juguete o el calzado, se muestran altamente concentrados. Las variaciones espaciales de ambos grupos de factores determinan, pues, una pauta de movilidad laboral femenina espacialmente diferenciada, aunque de compleja interpretación.

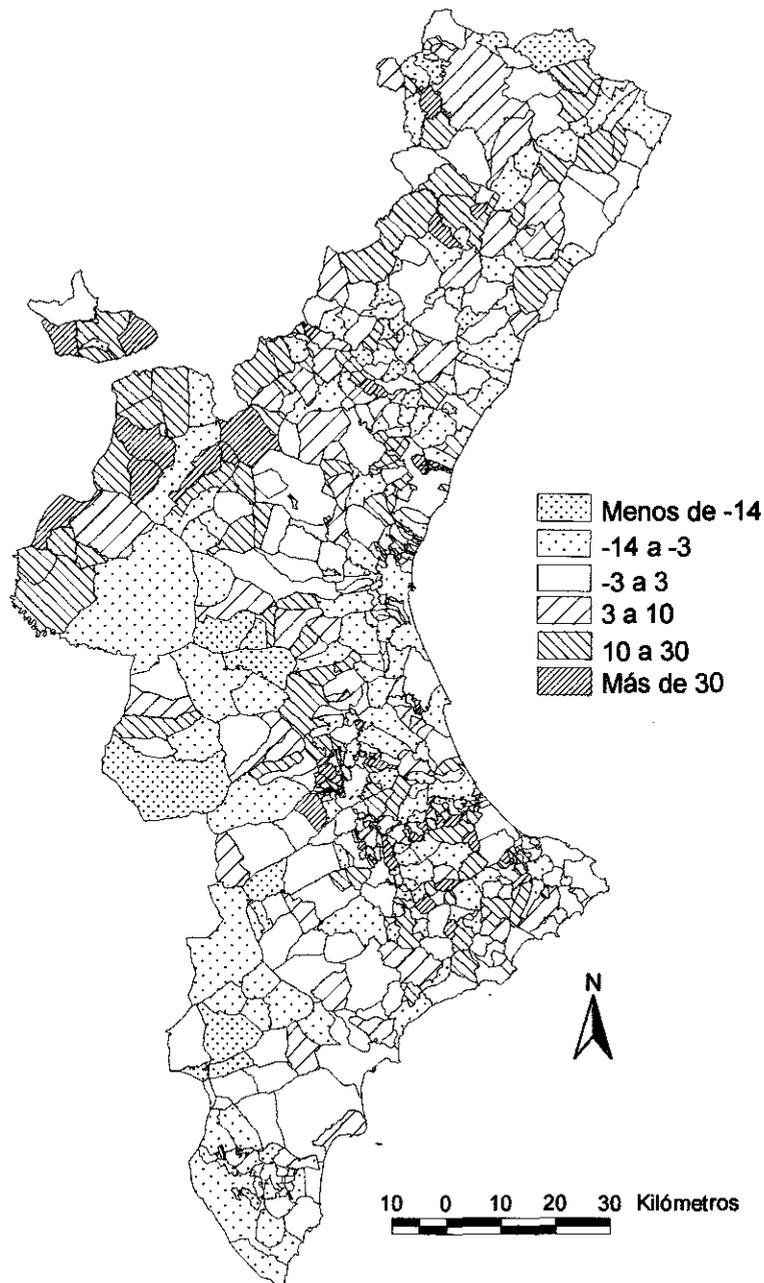
Si consideramos globalmente las tendencias de movilidad de los trabajadores de ambos sexos, éstas aparecen afectadas tanto por la importancia de la oferta local de empleos como por la proximidad relativa de núcleos con excedentes de puestos de trabajo en sectores industriales y de servicios. La estructura del sistema de comunicaciones y las relaciones funcionales entre núcleos también condicionan la tendencia a desplazarse de los trabajadores. Por tanto, la tasa de movilidad intermunicipal es especialmente elevada en los pequeños municipios que forman parte de un área metropolitana o que se encuentran próximos a un punto de concentración de la oferta de empleos (comarcas de el Camp de Túria, Hoya de Buñol y Ribera Alta en torno a la ciudad de Valencia, municipios del interior castellanense relativamente próximos a la ciudad de Castellón, y pequeños municipios del interior de Alicante con buena accesibilidad a Alcoi y Benidorm), y más reducida tanto en los núcleos rurales del interior menos accesible (els Ports de Morella, l'Alt Millars, Alto Túria) como en los centros industriales o de servicios con una oferta local de empleo relativamente importante. En el mapa 1 puede verse esta pauta de movilidad para el caso de las mujeres trabajadoras.

Por su parte, las diferencias por género en la tasa de movilidad intermunicipal parecen estar asociadas principalmente al tamaño del municipio (ver tabla 6), ya que la tasa masculina supera a la femenina en los municipios de más de 3.000 habitantes, y ésta es superior a la masculina en los menores. Sobre el mapa, esto se plasma en la existencia de dos tendencias espaciales (ver mapa 2):

- La movilidad femenina supera a la masculina en las áreas menos accesibles de la mayor parte de las comarcas interiores de la mitad norte de la región: els Ports, Alt Maestrat, Alto Mijares, Alto Palancia, Requena-Utiel y, sobre todo, los Serranos y Rincón de Ademuz. Este fenómeno está en relación con la escasez de empleos "femeninos", esto es, del sector servicios e industria manufacturera, en unas áreas predominantemente agrícolas y en donde abundan los pequeños municipios carentes de actividades de servicios.



Mapa 1. Tasa de movilidad intermunicipal femenina por motivos de trabajo. Porcentaje de mujeres que se desplazan fuera del propio municipio sobre total de población ocupada femenina. Fuente: Censo de Población, 1991. Elaboración propia.



Mapa 2. Diferencias en las tasas de movilidad intermunicipal según sexos. Tasa de movilidad intermunicipal femenina menos tasa de movilidad intermunicipal masculina. Fuente: Censo de Población, 1991. Elaboración propia.

Tabla 6. Movilidad intermunicipal por sexo y tamaño del municipio

Tamaño de municipio (Habs.)	Tasa de movilidad intermunicipal			Porcentaje de movilidad intracomarcal		
	Hombres	Mujeres	Diferencia (M-H)	Hombres	Mujeres	Diferencia (M-H)
Más de 500.000	19,50	13,60	-5,89	0,00	0,00	0,00
De 100.000 a 500.000	10,36	8,77	-1,59	32,85	28,19	-4,66
De 50.000 a 100.000	23,89	18,19	-5,70	34,18	35,92	1,74
De 30.000 a 50.000	33,13	27,12	-6,01	23,10	21,19	-1,91
De 20.000 a 30.000	33,38	29,02	-4,36	51,22	50,64	-0,59
De 10.000 a 20.000	31,55	29,30	-2,24	45,96	50,33	4,36
De 5.000 a 10.000	31,16	31,16	-0,00	42,58	44,46	1,88
De 3.000 a 5.000	31,46	31,03	-0,43	54,57	60,97	6,41
De 2.000 a 3.000	27,96	30,35	2,38	46,96	53,01	6,05
De 1.000 a 2.000	33,05	37,51	4,46	58,36	63,65	5,29
De 501 a 1.000	33,05	37,56	4,51	59,06	59,25	0,19
De 201 a 500	37,18	42,75	5,58	46,94	54,06	7,12
De 101 a 200	41,20	41,43	0,24	44,96	37,50	-7,46
Menos de 101	42,11	49,14	7,03	41,67	33,33	-8,33
Total	26,14	22,34	-3,80	37,64	39,22	1,58

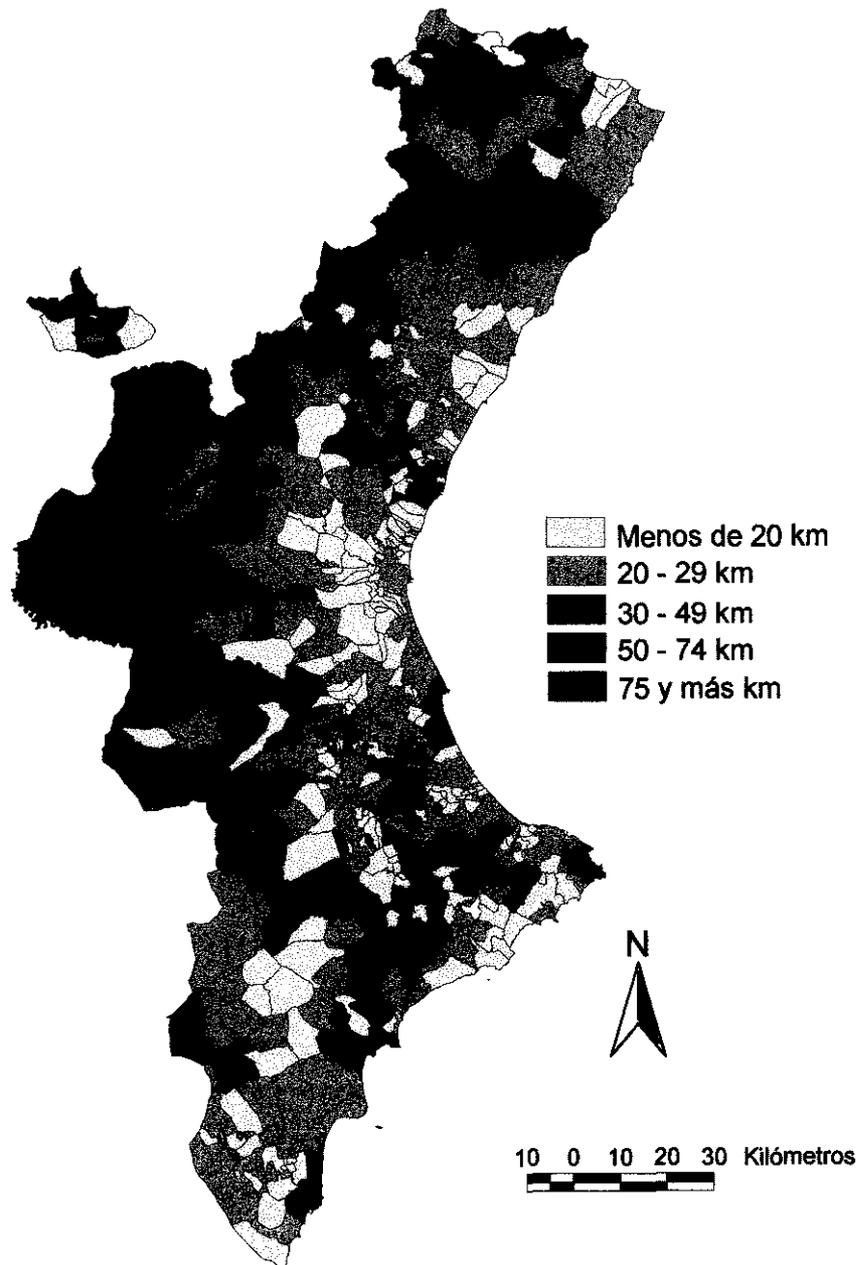
Fuente: Censo de Población de 1991

- Por el contrario, la tasa masculina supera ampliamente a la femenina en la mayor parte de las comarcas industriales, y en particular en l'Horta, la Plana de Castellón, valle del Vinalopó y l'Alcoià, hecho que es posible relacionar con la abundancia de empleos terciarios e industriales "femeninos", así como con la existencia de un mercado de trabajo más integrado y complejo, que supera en muchas ocasiones el marco comarcal.

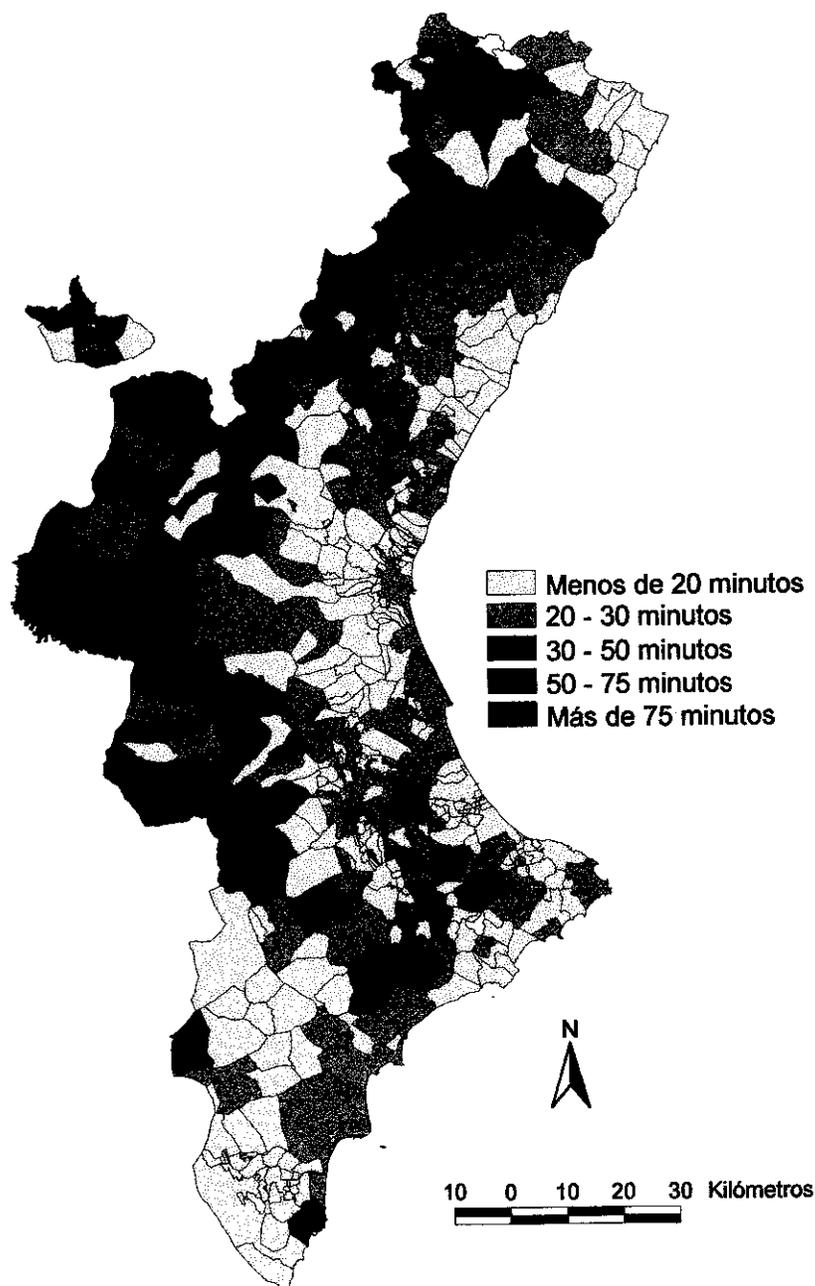
En cuanto a la distancia recorrida en los desplazamientos intermunicipales, en páginas anteriores habíamos comentado la mayor propensión de las mujeres a realizar recorridos de ámbito comarcal, lo que podría interpretarse en principio como una mayor propensión masculina a desplazarse a mayores distancias. No obstante, la existencia de dos matrices de origen-destino diferenciadas por sexo nos permite realizar un análisis más profundo de las distancias recorridas por los desplazamientos intermunicipales. La metodología empleada ha sido el cálculo de las distancias medias por origen y destino estimadas a partir de las distancias entre núcleos principales de los municipios. Los resultados han sido relativamente sorprendentes: tanto si tenemos en cuenta la distancia kilométrica como la distancia tiempo, los recorridos realizados por las mujeres son ligeramente más largos por término medio que los recorridos por los hombres: el desplazamiento intermunicipal femenino medio es de 18'26 Km de longitud y 16'55 minutos de distancia, mientras que el masculino es de 16'72 Km y 15'5 minutos de duración⁶.

Los mapas 3 y 4 muestran la variación espacial de las distancias medias recorridas por las mujeres medidas en unidades de longitud y tiempo, pauta bastante similar, en líneas

⁶ Recordemos no obstante que las distancias-tiempo que se utilizan no corresponden a la duración real del desplazamiento, sino que son estimaciones basadas en el tiempo necesario para desplazarse por carretera entre municipios.



Mapa 3. Distancia media recorrida (Km) en los desplazamientos residencia-trabajo intermunicipales femeninos. Fuente: Censo de Población, 1991 y Conselleria de Obras Públicas, 1991.



Mapa 4. Distancia media recorrida (minutos) en los desplazamientos residencia-trabajo intermunicipales femeninos. Fuente: Censo de Población, 1991 y Conselleria de Obras Públicas, 1991.

generales, al de los recorridos medios del total de trabajadores. La distancia media recorrida por la población ocupada de cada municipio se ve fuertemente afectada por la proximidad a los principales centros de empleo que, tanto en el caso de las mujeres como en el de los hombres, están constituidos por las principales áreas urbanas (Castellón, AMV, Benidorm) y los centros industriales del valle del Vinalopó y la Vall d'Albaida. Por tanto, las distancias medias recorridas son máximas en los municipios interiores menos accesibles, y más reducidas en los municipios que forman parte de los mercados de trabajo locales principales.

Aunque la representación cartográfica no permite detectar ninguna tendencia espacial clara que explique el origen de las diferencias entre sexos en relación con la distancia recorrida, (ver mapa 5 y 6), el análisis de la matriz de correlaciones entre las distancias y distancias-tiempo medias y diversas variables municipales (tabla 7) ha permitido extraer algunas conclusiones⁷.

- En primer lugar, cabe resaltar que las variables más significativamente asociadas a la distancia media recorrida por los trabajadores son, tanto en el caso de los hombres como de las mujeres, la distancia media a la cabecera ($r=0'7194$ y $r=0'5535$), la edad media de la población ($r=0'6053$ y $r=0'4363$) y la tasa de analfabetismo ($r=0'3109$ y $r=0'3245$). Esto es consistente con el hecho, ya mencionado, de que son los trabajadores de los núcleos rurales interiores, con estructuras de edades más envejecidas, niveles de cualificación menores y más alejados de los centros de oferta de empleo, los que deben realizar desplazamientos más largos para llegar a los puntos de oferta de empleo. Por el contrario, la asociación es negativa entre la distancia media recorrida y el peso relativo en la estructura de empleo local tanto del sector industrial ($-0'3196$ en hombres y $-0'1075$ en mujeres) como del sector servicios ($-0'25$ en hombres y $-0'1510$ en mujeres). Puede, pues, decirse, que cuanto mayor es la disponibilidad local de empleos alternativos a la agricultura, la distancia recorrida media es menor⁸.
- Sin embargo, como puede observarse a partir de los coeficientes de correlación que hemos mencionado, las variables analizadas tienen siempre menor valor explicativo para los desplazamientos medios femeninos que para los masculinos; en el caso de la estructura económica local el coeficiente de correlación con los desplazamientos femeninos llega a quedar casi por debajo del umbral de la significación estadística. Esto indica que existen otras variables no especificadas que intervienen en la relación, alterando el comportamiento de las mujeres en relación con la movilidad intermunicipal de tal forma que reducen la intensidad de la respuesta a las condiciones geográficas que motivan los desplazamientos.

Para averiguar si existe algún factor local que explique estas diferencias de comportamiento según el sexo, se han calculado coeficientes de correlación adicionales entre distintas variables referidas al municipio y las diferencias locales entre la tasa media de

⁷ No existen grandes diferencias en los resultados si medimos la distancia media en kilómetros o en minutos (el coeficiente de correlación entre ambas mediciones es de $0'9826$ en el caso de las mujeres y $0'9819$ en el caso de los hombres), si bien los coeficientes de correlación con las variables explicativas tienden a ser ligeramente superiores si utilizamos la distancia-tiempo. Para el análisis posterior, utilizaremos básicamente los coeficientes de correlación calculados a partir de esta última.

⁸ Todas las correlaciones que se mencionan en el texto son significativas al 95%.

Tabla 7.- Matriz de coeficientes de correlación a escala municipal*

	Distancia media recorrida			
	Mujeres		Hombres	
	Kms	Minutos	Kms	Minutos
Indice de autocontención	0,2119	0,1769	0,3020	0,2577
Tasa de autosuficiencia	0,2651	0,2552	0,3606	0,3399
Distancia-Tiempo a la cabecera en 1987	0,5058	0,5434	0,6734	0,7100
Distancia-Tiempo a la cabecera en 1994	0,5163	0,5535	0,6831	0,7194
Edad media de la población de este sexo en 1991	0,3888	0,4363	0,5539	0,6053
Edad media de la población de 15 a 64 años en 1991	0,3864	0,4275	0,4759	0,5115
Tasa de actividad de la población mayor de 16 años	-0,2026	-0,2119	-0,4948	-0,5437
Porcentaje de población mayor de 10 años analfabeta o sin estudios	0,3152	0,3245	0,3060	0,3109
Porcentaje de ocupados en la industria	-0,1013	-0,1075	-0,3234	-0,3196
Porcentaje de ocupados en servicios	-0,1359	-0,1510	-0,2541	-0,2500

* Todas las correlaciones son significativas al 0,05 (dos colas)

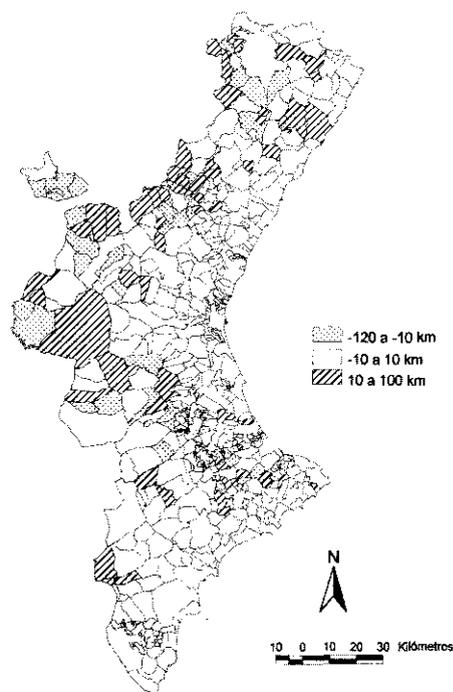
Fuentes: Censo de Población, 1991 y COPUT, 1987 y 1994

Tabla 8. Matriz de coeficientes de correlación. Diferencias por sexo en la distancia media recorrida (M-H)

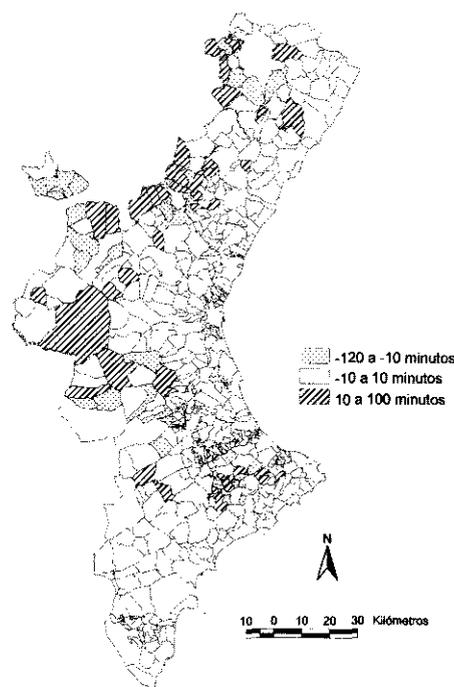
	Distancia media recorrida	
	Minutos	Kms.
Indice de autocontención. Mujeres	0,1980**	0,2091**
Tasa de autosuficiencia. Mujeres	0,1630**	0,1647**
Distancia-Tiempo a la cabecera en 1987	-0,1528**	-0,1492**
Distancia-Tiempo a la cabecera en 1994	-0,1509**	-0,1473**
Edad media en 1991. Hombres	-0,1286**	-0,1162**
Edad media en 1991. Mujeres	-0,1336**	-0,1247**
Edad media en 1991. Total población	-0,1160**	-0,1095*
Tasa de actividad de la población masculina mayor de 16 años	0,1409**	0,1265**
Tasa de actividad de la población femenina mayor de 16 años	0,1335**	0,1412**
Porcentaje de ocupados en la industria. Hombres	0,1091*	0,1092*
Porcentaje de ocupados en la industria. Mujeres	0,0452	0,0422
Porcentaje de ocupados en construcción. Hombres	-0,1024*	-0,1154**
Porcentaje de ocupados en construcción. Mujeres	0,0526	0,0486
Porcentaje de ocupados en servicios. Hombres	0,0418	0,0465
Porcentaje de ocupados en servicios. Mujeres	-0,1051*	-0,1082*

* Significativa al 95% ** Significativa al 99'9 % (2 colas)

Fuentes: Censo de Población, 1991 y COPUT, 1987 y 1994



Mapa 5. Diferencias en la distancia media intermunicipal recorrida (km). Distancia media en km femenina menos distancia media en km masculina. Fuente: Censo de Población, 1991 y Conselleria de Obras Públicas.



Mapa 6. Diferencias en la distancia media intermunicipal recorrida (minutos) según sexos. Distancia media en minutos femenina menos distancia media en minutos masculina. Fuente: Censo de Población, 1991 y Conselleria de Obras Públicas.

movilidad femenina y la masculina (tabla 8). Los resultados han mostrado la importancia de la localización geográfica del municipio, ya que los desplazamientos femeninos son más largos en el caso de las localidades del interior rural, con estructuras de edades envejecidas ($r=-0'1336$ con la edad media de la población), alejadas de los centros de servicios ($r=-0'1528$ con la distancia media a la cabecera del área funcional) y caracterizadas por mayores tasas de autosuficiencia ($r=0'1630$) y autocontención ($r=0'1980$).

El segundo grupo de variables significativas está una vez más relacionado con la estructura económica local: la ausencia relativa de empleos "femeninos" en relación con los "masculinos" parece ser el principal factor que explica, en una situación de elevadas tasas de actividad femenina, la necesidad de que las mujeres realicen desplazamientos más largos que los de los hombres. Esto parecen indicar los coeficientes de correlación positivos entre una mayor longitud del desplazamiento laboral de las mujeres y la tasa de actividad femenina ($0'1335$) y el porcentaje de hombres ocupados en el sector industrial ($0'1091$), y negativos en el caso del porcentaje de mujeres empleadas en el sector servicios ($-0'1051$).

Podemos pues concluir que, si bien las características sociales y personales afectan a la propensión a desplazarse fuera del municipio, sobre todo para el grupo de trabajadoras casadas y con hijos de corta edad, si restringimos el análisis a los desplazamientos

intermunicipales el comportamiento de trabajadoras y trabajadores es similar; una vez tomada la decisión de desplazarse fuera del municipio, y “seleccionada” la población femenina en función de las características personales que afectan a sus posibilidades de realizarlo, la longitud del desplazamiento parece exclusivamente condicionada por la disponibilidad local de los empleos femeninos, sobre todo del sector servicios.

CONCLUSIONES

En la Comunidad Valenciana, las principales diferencias por sexo en relación con el viaje al trabajo son las siguientes:

- Las mujeres tienden a salir en menor proporción de su propio municipio para ir a trabajar, y, en caso de hacerlo, tienden a desplazarse dentro de la propia comarca en mayor medida que los hombres.
- Esta tendencia está claramente determinada por factores personales ligados a las responsabilidades domésticas tales como la edad, el estado civil y el número de hijos: las mujeres entre 30 y 60 años, casadas y con hijos son las que menos probabilidades tienen de trabajar fuera de su propio municipio y comarca. La probabilidad se reduce conforme se incrementa el número de hijos.
- También influyen algunos factores del ámbito laboral, principalmente el puesto de trabajo que ocupan (las diferencias entre sexos se reducen conforme aumenta el nivel educativo y el *status* socioprofesional de la mujer) y el sector en que trabajan, ya que las pautas de localización de la oferta de empleo son variables, caracterizándose los sectores más feminizados por una localización espacial más dispersa.
- No obstante, para las mujeres que salen de su propio municipio para ir a trabajar, ya “seleccionadas” en función de sus características personales, los destinos se encuentran a la misma o incluso a superior distancia que los de los hombres. La pauta geográfica de las diferencias por sexo en este sentido puede explicarse en la mayor parte de los casos por la localización espacial de los empleos “femeninos” y “masculinos”: La ausencia local de empleos “femeninos” junto con la lejanía de los centros de servicios principales exige en algunos municipios que las mujeres trabajadoras realicen desplazamientos laborales más largos que los trabajadores masculinos, mientras que la presencia local o comarcal de sectores “feminizados” reduce las distancias recorridas.

Si tenemos en cuenta el conjunto de la población ocupada, las mayores diferencias de comportamiento según sexo se producen en los sectores de actividad que tienen una pauta espacial más concentrada o que –por motivos no especificados– tienden a generar un mayor número de desplazamientos intermunicipales⁹. En estos casos, las tasas de movilidad intermunicipal y extracomarcal masculinas se incrementan sustancialmente, ya que la mayor parte de los hombres responden a las condiciones descritas desplazándose fuera de su municipio, cosa que no hace una parte importante de la fuerza laboral

⁹ Una hipótesis probable es que en estos sectores existen fuertes contrastes espaciales en las condiciones de trabajo –salarios incluidos– que constituyen un incentivo para buscar trabajo fuera del municipio de residencia.

femenina, afectada por las restricciones de tipo personal antes mencionadas. Las mujeres trabajadoras muestran, por tanto, una menor "elasticidad" de respuesta a las condiciones que motivan desplazamientos intermunicipales.

Por tanto, podemos concluir que las restricciones de movilidad ligadas a las responsabilidades familiares están limitando de forma sustancial las posibilidades de búsqueda de empleo de una parte importante de las mujeres trabajadoras, al reducir tanto el número de sectores a que se tiene acceso total como el ámbito espacial de búsqueda de empleo. Esto perjudica sobre todo a las áreas del interior, caracterizadas por la ausencia de empleos del sector servicios e industrial "femenino".

BIBLIOGRAFÍA

- ANDREWS, H. F. (1978): Journey to work considerations in the labour force participation of married women, *Regional Studies*, vol.12, 11-20
- BALL, R. M. (1980): The use and definition of Travel-to-work Areas in Great Britain: Some problems, *Regional Studies*, vol.14, 125-139
- GORDON, P., KUMAR, A. y RICHARDSON, H. W. (1989): Gender differences in Metropolitan Travel Behaviour, *Regional Studies*, vol. 23, 6, 499-510
- GOZÁLVEZ, V. (1998): La población valenciana en la actualidad; balances y perspectivas, *La población valenciana; pasado, presente y futuro*, Instituto de Cultura Juan Gil-Albert y Diputación Provincial de Alicante, Alicante, vol. II, 219-256
- JOSHI, H. (1984): Women's participation in paid work: further analysis if the women and employment survey, *Research Paper*, n. 45, Departament of Employment, London
- MADDEN J. F. (1981): Why women work closer to home, *Urban Studies*, 18, 181-194
- MADDEN, J. F., CHEN CHIN, L. (1990): The wage effects of residential location and commuting constraints on employed married women, *Urban Studies*, vol. 27, n. 3, 353-369
- MOSELEY, M. J., DARBY, J. (1978): The determinants of female activity rates in rural areas: an analysis of Norfolk Parishes, *Regional Studies*, vol. 12, 297-309
- RUTHERFORD, B. M., WEKERLE, G. R. (1987): Captive rider, captive labour; spatial constraints and women's employment, *Urban Geography*, 5, 119-129
- SALOM, J., PÉREZ, J., ALBERTOS, J., DELIOS, E. y PITARCH, M. D. (1995): Análisis de la movilidad obligada por trabajo y estudio en la Comunidad Valenciana, en Institut Valencià d'Estadística, *Censos de Població i Habitatges. Monografies*, vol. II, 71-166
- SINGELL, L. D., LILLYDAHL, J. H. (1986): An empirical analysis of the commute to work patterns of males and females in two-earner households, *Urban Studies*, 2, 119-129
- WARD, C., DALE, A. (1992): Geographical variation in female labour force participation: an application of multilevel modelling, *Regional Studies*, vol. 26, 3, 243-255
- WHITE, M. J. (1977): A model of residential location choice and commuting by men and women workers, *Journal of Regional Science*, vol.17, n. 1, 41-52

