

<b>MOVILIDAD HABITUAL POR TRABAJO</b>	
<b>DIMENSIÓN</b>	MOVILIDAD Y CONECTIVIDAD
<b>TEMA</b>	SISTEMA DE LOCALIDADES
<b>DESCRIPCIÓN</b>	Mide la cantidad de personas mayores de 15 años que se moviliza habitualmente de su localidad para trabajar.
<b>RELEVANCIA</b>	Permite conocer capacidades e incapacidades de los territorios de generar fuentes de trabajo. Implica el desplazamiento o traslado habitual de una localidad a otra por fines laborales (con el aumento de costos en transporte y tiempo de traslado que esto conlleva). El indicador permite reconocer complementariedades potenciales entre localidades.
<b>DEFINICIÓN</b>	
<b>Fórmula de cálculo</b>	$\left( \frac{\text{Cantidad de personas mayores de 14 años que se movilizan habitualmente de su localidad para trabajar}}{\text{cantidad de personas mayores de 14 años de la unidad territorial de referencia que trabajan}} \right) * 100$
<b>Definición de variables</b>	Cantidad de personas mayores de 14 años que se movilizan habitualmente de su localidad para trabajar: resulta de la pregunta del Censo 2011 acerca del lugar donde realiza el trabajo. El indicador tiene en cuenta a aquellas personas que trabajan en otra localidad del mismo departamento donde reside y a aquellos que lo hacen en una localidad de un departamento distinto al que reside. Cantidad de personas mayores de 14 años que trabajan: personas mayores de 14 años que declararon estar trabajando en el Censo 2011.
<b>Unidad</b>	Cantidad de personas y porcentaje
<b>LIMITACIONES</b>	Mide la complementariedad entre localidades a través de la cuantificación de personas que se desplazan a diario para trabajar pero no da cuenta de diferenciales en conectividad entre localidades.
<b>ALCANCE GEOGRÁFICO</b>	Segmento y sección: unidades geoestadísticas de relevamiento establecidas por el INE para los Censos 1996 y 2011 Localidad, Departamento y País
<b>SERIE DE TIEMPO</b>	2011
<b>FUENTE DE DATOS</b>	Censos de Población, Hogares y Viviendas. Instituto Nacional de Estadística
<b>AUTOR</b>	DINOT - MVOTMA
<b>INFORMACIÓN ADICIONAL</b>	Cuando en este indicador se hace referencia a la población, corresponde a las localidades agrupadas por proximidad, por ejemplo Treinta y Tres y Villa Sara se encuentran agrupadas bajo el nombre de Treinta y Tres.  El Artículo 162 del Código del Niño y el Adolescente del Instituto Nacional del Niño y Adolescente del Uruguay (INAU) fija en 15 años la edad mínima en que se admite contratar a un adolescente en cualquier empleo público o privado en Uruguay, salvo excepciones especialmente establecidas, las cuales sólo podrán darse a partir de los 12 años bajo previa autorización del INAU.
<b>Información bibliográfica</b>	"Movilidad espacial y vida cotidiana en contextos de metropolización. Reflexiones para comprender el fenómeno urbano contemporáneo" Pablo Vega - Centeno Debates de Sociología Nro 28 2003



**ALGUNAS CIFRAS:** La movilidad habitual por trabajo más importante entre departamentos en las localidades de 5.000 a 10.000 habitantes se registra en Atlántida, Parque del Plata y Salinas (24.9%, 27% y 35.8%, respectivamente).

Los valores más altos de movilidad interdepartamental en el rango de localidades de más de 20.000 habitantes se dan en las tres localidades del conglomerado fernandino; San Carlos (36.3), Maldonado (19.6%) y Punta del Este (17.4%). Mientras que aquella entre departamentos, en Ciudad del Plata (46.5%), Ciudad de la Costa, La Paz, Barros Blancos y Las Piedras (entre 36.1% y 50.3%).

## MOVILIDAD HABITUAL POR TRABAJO

Varios autores han afirmado que la movilidad ha modelado la historia urbana. Jonathan English (2019) ha llegado a afirmar que desde la antigua Roma hasta la moderna Atlanta la forma y el tamaño de las ciudades ha sido determinado por el avance de los medios de transporte que permiten que la población se desplace en forma habitual en el territorio, especialmente para trabajar (los "urban commuters").

Hasta la Revolución Industrial, las ciudades no poseían más que dos millas de diámetro, tendían a concentrar sus servicios en el centro y se accedía a las periferias en 30 minutos a pie. El transporte a caballo no produjo un tamaño tan significativo de las ciudades como lo hizo el tren, la bicicleta y el automóvil y más recientemente, el tranvía y el subterráneo. Sin embargo, fue la generalización del uso del automóvil por la clase media y el desarrollo de obras de infraestructura vial, lo que más ha impactado en el crecimiento de las ciudades actuales.



\* "The Commuting Principle That Shaped Urban History", Jonathan English, 2019



La facilidad de movimiento que brinda el desarrollo de las vías de comunicación y las mejoras en el transporte hace que la población pueda viajar más lejos. Como consecuencia, surgen los viajes cotidianos y la migración temporal como opción (Grammont, 2008).

Las ciudades actuales requieren muchas veces del desplazamiento habitual de los individuos por motivos de carácter laboral, recreativo, de estudio, etc. Este tipo de movilidad territorial de la población engloba distintas modalidades de desplazamientos que no involucran una migración ya que no implican el cambio de residencia.

El concepto clásico de migración excluye los movimientos transitorios, sin embargo el tipo de conceptualización de las movilidades habituales permite la inclusión de la lógica de sistemas urbanos, redes y trayectorias migratorias que implican traslados entre distancias pequeñas, duraciones cortas y frecuencias recurrentes, abarcando así la movilidad zafral, pendular, intra-urbana, rural-urbana, etc.

Este patrón de los movimientos migratorios es lo que Zelinsky (1971) llama la transición de la movilidad, que se presenta en los niveles más avanzados de desarrollo urbano y es reflejo del nuevo papel que juegan las metrópolis. En esta etapa de urbanización se fortalece la migración urbana-urbana, surge una mayor relación de actividades económicas y de población entre las metrópolis cercanas entre sí, es por ello que la migración intrametropolitana aumenta su importancia cuantitativa y cualitativamente.

La DINOT ha considerado las siguientes seis rangos de población a fines de estudiar las transformaciones territoriales del Uruguay:

- la población entendida como rural, tanto dispersa (según INE) como agrupada, considerando pequeños enclaves de hasta 1000 habitantes en 2011
- entre 1000 y 5000 habitantes
- entre 5000 y 10.000 habitantes
- entre 10.000 y 20.000 habitantes
- más de 20.000 habitantes
- el Área Metropolitana de Montevideo

Es en el rango 5, donde se observan mayores dinámicas urbanas (formado principalmente por las capitales departamentales), tanto aquellas de tipo demográfico y como las relacionadas al aumento del empleo formal.

A continuación, se presentan tablas numéricas referentes a la movilidad habitual por trabajo en las localidades capitales de departamento y en aquellas de más de 20.000 habitantes del país (en el Censo 2011, Canelones registraba menos de 20.000 habitantes) y en las localidades de 5.000 a 10.000 habitantes.

Finalmente, se discrimina si la movilidad habitual por trabajo se realiza dentro del mismo departamento de residencia o en otro departamento según información del Censo 2011 realizado por el Instituto Nacional de Estadística (INE). Estas dos categorías de movilidad tornan relevancia a la hora del diseño de agendas compartidas en una escala jurídico-administrativa regional (posibles convenios por horarios, frecuencias y costos de pasajes de



transporte interdepartamental, así como la revisión de empresas de transporte que cubran determinadas rutas).

**NOTA:** Cuando en este indicador se hace referencia a la población, corresponde a las localidades agrupadas por proximidad, por ejemplo Treinta y Tres y Villa Sara se encuentran agrupadas bajo el nombre de Treinta y Tres.

La siguiente tabla muestra los valores absolutos de la movilidad habitual por trabajo de los ocupados mayores de 14 años de cada localidad del rango escogido. Asimismo, informa del peso relativo de la población que se moviliza respecto al total de los ocupados mayores de 14 años en cada localidad y discrimina si el desplazamiento se realiza a una localidad dentro o fuera del departamento de residencia habitual.

**TABLA 1. Porcentaje de personas que residen en localidades de 5.000 a 10.000 habitantes que se movilizan habitualmente a trabajar a otra localidad según esté situada en el mismo departamento o en otro departamento de residencia – 2011**

Movilidad habitual por trabajo				
	Otra localidad del mismo depto.		Otra localidad de otro depto.	
	N	%	N	%
ATLANTIDA	328	12,5	652	24,9
CARDONA	198	4,9	921	22,8
CASTILLOS	421	14,2	69	2,3
CHUY	322	7,8	65	1,6
COLONIA NICOLICH	1072	25,1	1444	33,9
GUICHON	156	7,9	94	4,7
JOAQUIN SUAREZ	385	13,5	1284	45,0
JOSE PEDRO VARELA	136	6,1	149	6,7
LA PALOMA	271	10,6	83	3,2
LASCANO	254	8,2	51	1,6
NUEVA PALMIRA	217	4,6	142	3,0
PAN DE AZUCAR	985	33,9	64	2,2
PARQUE DEL PLATA	755	21,2	961	27,0
SALINAS	876	21,2	1475	35,8
SAN RAMON	505	16,1	306	9,8
SARANDI DEL YI	137	4,8	229	8,0
SARANDI GRANDE	220	7,9	153	5,5
SAUCE	328	11,5	629	22,0
TALA	359	16,6	150	6,9
TARARIRAS	217	6,3	33	1,0
TRANQUERAS	487	18,0	284	10,5
<b>Total</b>	<b>8629</b>	<b>13,1</b>	<b>9238</b>	<b>14,0</b>



Como se visualiza en la TABLA 1, ambos tipos de movilidad habitual por trabajo tienen pesos relativos similares respecto al total de ocupados mayores de 14 años (13.1% y 14%) lo cual hablaría en principio, de una complementariedad entre localidades del mismo departamento de importancia semejante a la existente con otros departamentos en lo que refiere a esta dimensión de análisis.

Entre las localidades que se encuentran en Canelones, si bien la movilidad intradepartamental registrada en las localidades de la Costa de Oro canaria, (Atlántida, Parque del Plata y Salinas) es considerable (12.5% y 21,2%), es mucho mayor la que se lleva a cabo entre departamentos (los valores suben a 24.9%, 27% y 35.8% respectivamente).

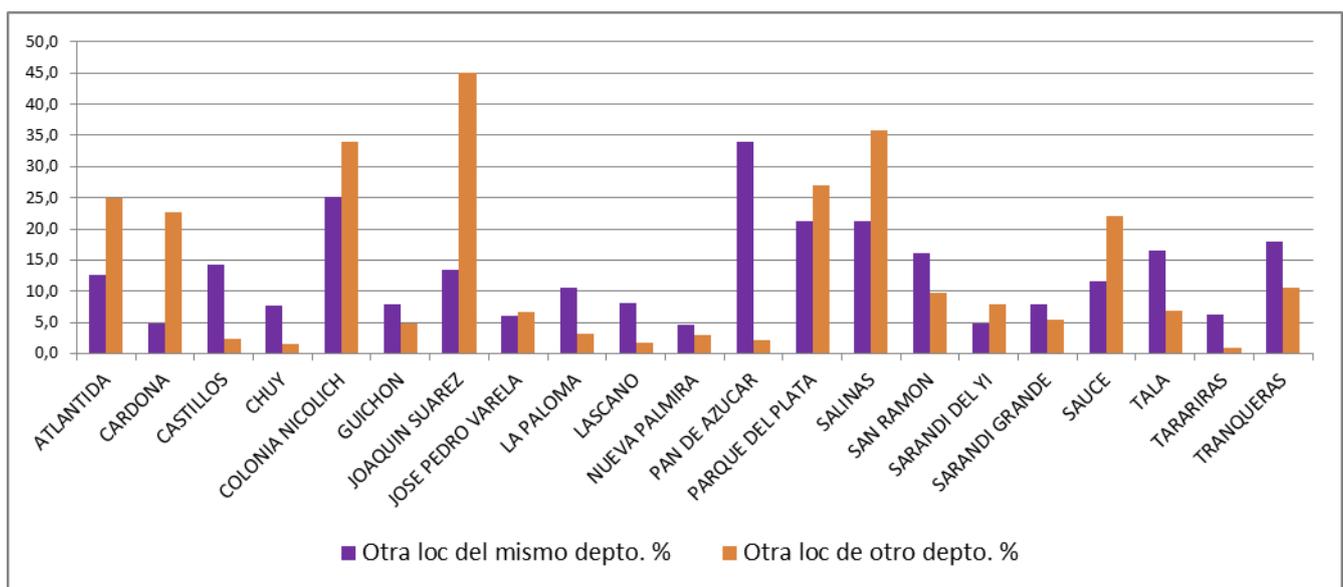
Colonia Nicolich y Joaquín Suarez registran altos valores de movilidad de ambos tipos. Entre el 58.5% y el 59% de los ocupados que residen en dichas localidades se moviliza en forma habitual para trabajar, sea dentro de Canelones o fuera del departamento.

Tala y San Ramón son las únicas localidades de dicho departamento que poseen mayor movilidad dentro del mismo que fuera de éste.

El valor más alto de movilidad dentro del departamento de todas las localidades de este rango de población lo registra la localidad fernandina de Pan de Azúcar (33.9%), aunque las tres localidades rochenses, (Castillos, Chuy y La Paloma) también poseen una movilidad por trabajo mucho más importante dentro del departamento que a otro departamento.

Caso aparte es el de Cardona, en el departamento de Soriano, cuyo emplazamiento geográfico lindante a Florencio Sánchez, en Colonia, torna ineludible la convivencia cotidiana entre ambas localidades.

**GRÁFICA 1. Porcentaje de personas que residen en localidades de 5.000 a 10.000 habitantes que se movilizan habitualmente a trabajar a otra localidad según esté situada en el mismo departamento o en otro departamento de residencia – 2011**





**TABLA 2. Personas que residen en localidades de más de 20.000 habitantes que se movilizan habitualmente a trabajar a otra localidad según esté situada en el mismo departamento o en otro departamento de residencia – 2011**

Movilidad habitual por trabajo				
	Otra localidad del mismo depto.		Otra localidad de otro depto.	
	N	%	N	%
ARTIGAS	1165	6,5	695	3,9
BARROS BLANCOS	2087	15,4	6009	44,2
CANELONES	744	7,6	1330	13,7
CIUDAD DE LA COSTA	6363	13,2	24145	50,3
CIUDAD DEL PLATA	680	5,1	6137	46,5
COLONIA DEL SACRAMENTO	572	4,5	109	0,9
DURAZNO	471	3,2	720	4,8
FLORIDA	461	3,1	841	5,6
FRAY BENTOS	377	3,7	349	3,4
LA PAZ	97	1,0	4897	48,1
LAS PIEDRAS (CA)	1972	6,5	10931	36,1
MALDONADO	7318	19,6	275	0,7
MELO	1370	6,3	557	2,6
MERCEDES	668	3,8	771	4,4
MINAS	771	4,4	1296	7,5
MONTEVIDEO	2425	0,4	14947	2,5
PANDO	1300	10,7	2517	20,7
PAYSANDU	1207	3,3	642	1,8
PUNTA DEL ESTE	2076	17,4	293	2,5
RIVERA	900	2,7	1301	3,9
ROCHA	913	8,6	537	5,1
SALTO	1190	2,7	1259	2,9
SAN CARLOS	4646	36,3	119	0,9
SAN JOSE DE MAYO	1673	9,5	965	5,5
TACUAREMBO	810	3,4	683	2,9
TREINTA Y TRES	767	5,5	454	3,2
TRINIDAD	443	4,5	332	3,4
<b>Total</b>	<b>43466</b>	<b>3,9</b>	<b>83111</b>	<b>7,4</b>

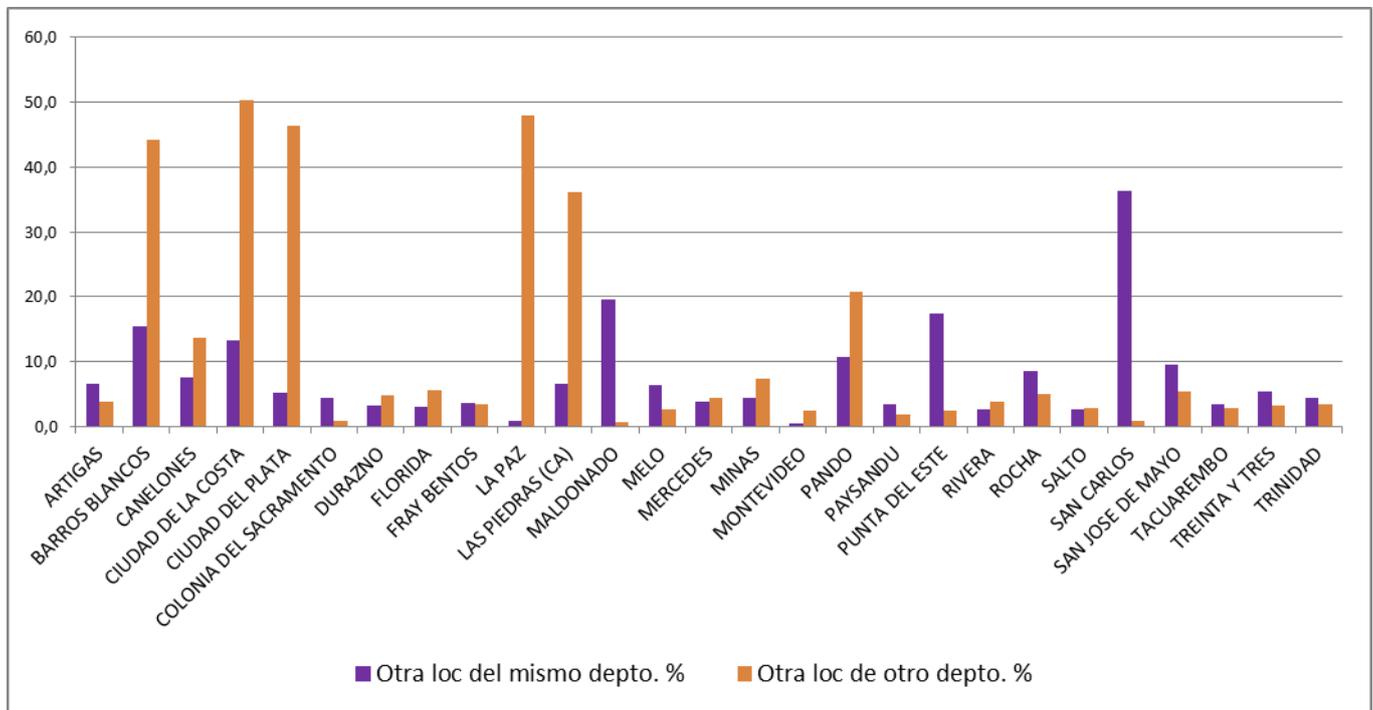
Los valores más altos de movilidad intradepartamental en este rango de localidades pertenecen a las tres localidades fernandinas de San Carlos (36.3%), Maldonado (19.6%) y Punta del Este (17.4%).



En el rango de localidades de 5.000 a 10.000 habitantes, es la localidad fernandina de Pan de Azúcar, la que registra el valor más alto en movilidad habitual intradepartamental por trabajo.

Los valores más altos de movilidad entre departamentos en las localidades de más de 20.000 habitantes se registran en Ciudad del Plata (46.5%), en las localidades canarias de Ciudad de la Costa, La Paz, Barros Blancos y Las Piedras, (entre 36.1% y 50.3%) y en menor medida también en Pando (20.7%) y Canelones (13.7%).

**GRÁFICA 2. Personas que residen en localidades de más de 20.000 habitantes que se movilizan habitualmente a trabajar a otra localidad según esté situada en el mismo departamento o en otro departamento de residencia – 2011**





## Conclusiones

La movilidad entre localidades parece estar determinada más por su localización geográfica que por el tamaño de las mismas.

De esta forma, la cercanía física de Ciudad del Plata y las localidades canarias respecto a Montevideo, potencia la interacción con ésta.

Por su parte, la movilidad habitual por trabajo conforma y a la vez, refuerza, la complementariedad entre lo que se ha denominado el "conglomerado" Maldonado, Punta del Este, San Carlos.

**NOTA** El diálogo entre las localidades y los sistemas de localidades según la movilidad de pasajeros es abordado en el estudio "El sistema urbano nacional del Uruguay, una caracterización con base en la movilidad de pasajeros" (Ministerio de vivienda, Ordenamiento Territorial y Medio Ambiente y la Facultad de Arquitectura de la UDELAR).