

IMPACTO DE LA COVID-19 EN LA MOVILIDAD DE LA POBLACIÓN CANARIA POR MOTIVOS LABORALES O DE ESTUDIOS

JOSÉ ÁNGEL HERNÁNDEZ LUIS ([id](#))¹
JOSEFINA DOMÍNGUEZ MÚJICA ([id](#))¹
ANTONIO RAMÓN OJEDA ([id](#))¹
MERCEDES RODRÍGUEZ RODRÍGUEZ ([id](#))¹

¹*Departamento de Geografía, Universidad de Las Palmas de Gran Canaria, C/ Pérez del Toro, 1; 35003, Las Palmas de Gran Canaria*

Autor de correspondencia: jose.hernandez@ulpgc.es

Resumen. El objetivo del estudio se centra en investigar los cambios de comportamiento de la población canaria que ocasionó la pandemia de COVID-19 en cuanto al patrón de los desplazamientos laborales o de estudios. Desde un punto de vista metodológico, este trabajo se fundamenta en una encuesta que se llevó a cabo entre abril y junio de 2022 entre los residentes de más de 18 años de todo el archipiélago canario (1.297 personas). En cuanto a los resultados, el impacto en las restricciones a la movilidad de la población se plasma especialmente en la potenciación y/o persistencia del teletrabajo, además de los cambios percibidos por este último motivo en la situación personal (conciliación familiar, productividad, etc.). No debemos olvidar tampoco los cambios en las pautas de la movilidad, con una mayor prevalencia del vehículo privado y el impulso muy positivo de otros modos de transporte en las grandes ciudades de las islas, como por ejemplo el caminar, la bicicleta o la patineta, todo ello cuantificado para el caso de Canarias y por cada una de las Islas, a partir de nuestra encuesta de referencia.

Palabras clave: pandemia, movilidad, desplazamientos laborales, desplazamientos por estudio, teletrabajo, formación on-line.

IMPACT OF COVID-19 ON THE MOBILITY OF THE POPULATION OF THE CANARY ISLANDS FOR WORK OR STUDY

Abstract. The objective of the study is to search for the changes in behavior of the Canary Islands population that caused the COVID-19 pandemic in terms of the pattern of work or study trips. Methodologically, this work is based on a survey that was carried out between April and June 2022 among residents of the Canary Islands over 18 years of age (1,297 people). Regarding the results, the impact on the restrictions on the mobility of the population is reflected especially in the promotion of teleworking, in addition to the changes perceived for this last reason in the personal situation (family reconciliation, productivity, etc.). We also note the changes in the patterns of mobility, with a large penetration of private vehicles and the very positive impulse of other modes of transport in the large cities of the islands, such as walking, cycling or skateboarding. All this is quantified in this work, for each of the Canary Islands, based on our reference survey

Keywords: pandemic, mobility, work trips, study trips, teleworking, online training.

1. INTRODUCCIÓN

El presente trabajo se encuadra dentro del marco de investigaciones que desde una perspectiva territorial se han llevado a cabo sobre el comportamiento humano y la geografía de la salud, centrándonos

en el impacto de la COVID-19 sobre la población canaria cuando se desplazaba por motivos laborales o de estudio, tanto en el periodo más virulento de la pandemia, como con posterioridad.

Resulta obvio indicar que la producción científica que aborda de modo específico la movilidad durante la pandemia de COVID-19 es muy reciente, pero no por ello escasa. Así se deduce de la revisión bibliográfica sistematizada llevada a cabo, para la que se han utilizado las siguientes bases de datos: *Dialnet*, *Directory of Open Access Journals (DOAJ)*, *Google Académico*, *Redalyc*, *Redined*, *Scielo* y *Scopus*.

Esta revisión bibliográfica ha sido útil tanto para la elaboración del presente apartado sobre estado de la cuestión, como en relación al marco conceptual empleado a lo largo del trabajo, y tiene la finalidad última de seguir un procedimiento estandarizado y sistemático de búsqueda y tratamiento de documentos académicos, especialmente indicado para ciencias humanas y sociales (Codina, 2020).

Desde la publicación de los conocidos y clásicos mapas de Charles Booth (2014) sobre pobreza y trabajo en el Londres de finales del siglo XIX, la geografía de la salud y estudios afines cuentan con una larga trayectoria académica (más de 30.000 documentos en Scopus, 6 409 de ellos desde la perspectiva de las ciencias sociales). Las encuestas sociales (*social surveys*) de las que habla el propio autor se han convertido en una metodología fundamental para este tipo de estudios. Booth llegó a diversas conclusiones, una de las cuales se puede resumir escuetamente en una frase: donde vivimos determina cómo nos comportamos, aspecto muy relevante en nuestro trabajo.

En una situación de emergencia sanitaria por la irrupción y expansión del SARS-CoV-2 desde finales de 2019, el presente trabajo aborda actitudes de movilidad y comportamiento social durante el periodo de confinamiento y los meses sucesivos. Para ello, el estudio se sustenta en un sondeo de población realizado entre los residentes de más de 18 años de todo el archipiélago canario durante los meses de abril, mayo y junio de 2022, con un resultado final de 1.297 formularios útiles. En dicho sondeo se consideraron tanto aspectos sociológicos, como geográficos, adquiriendo especial relevancia para la investigación los entornos (rural-urbano) y las condiciones de las viviendas de los encuestados.

La encuesta, como herramienta metodológica en ciencias sociales, ha sido empleada de forma recurrente para estudiar el comportamiento de grupos numerosos de población de áreas geográficas extensas (Blanco, 2011; Quispe, 2013), tanto en formato de encuesta de corte seccional, como es nuestro caso, como en encuestas longitudinales (más apropiados para estudios de tendencias). Su empleo en ciencias sociales y estudios conductuales se remonta al siglo XIX (Marradi, Archenti y Piovani, 2010), pero se desarrolla entre los sociólogos a partir de los trabajos clásicos de George Gallup y Paul Lazarsfeld en las décadas de los años 30 y 40 del siglo XX (Lazarsfeld, 1973; Corbetta, 2007) realizados en Estados Unidos. Tras la II Guerra Mundial, las encuestas sociológicas empiezan a tener mayor difusión en Europa, donde destacaría la figura de Pierre Bourdieu, propulsor de lo que él mismo denominaba irónicamente la ley de gravitación social universal, donde hacía una apología del método de sondeo de población en ciencias sociales, además de una muy influyente revisión epistemológica en este campo (Bourdieu, 2013; Moreno-Pestana, 2021).

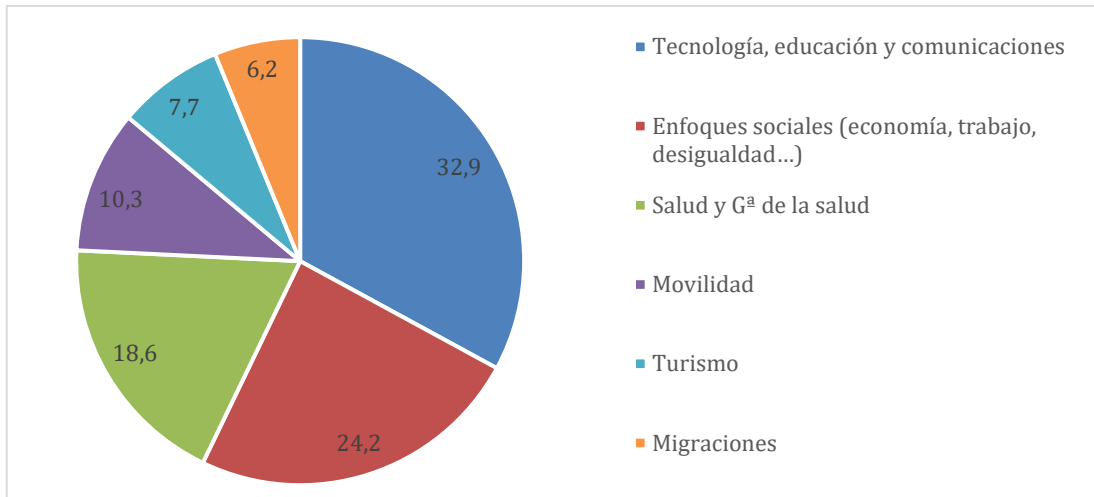
El trabajo sociológico mediante encuestas permite deducir el comportamiento de una población a partir de las respuestas obtenidas. En relación a la movilidad existen otros métodos más actuales y tecnológicos de análisis, como puede ser el uso de las redes de telefonía móvil (Secretaría de Estado de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, 2021; Romanillos-Arroyo *et al.*, 2021; Escolano y Escalona, 2022), que facilita el estudio de flujos masivos de manera semiautomática a partir de matrices origen-destino; los registros de radares fijos de la Dirección General de Tráfico (Linares-Unamunzaga *et al.*, 2021), o el empleo de imágenes satelitales capaces de analizar los niveles de dióxido de nitrógeno asociado a la combustión de los vehículos y medir así la intensidad del tráfico (Arnaldo-Fernández, 2020). Incluso se ha llegado a emplear como metodología el uso de tarjetas bancarias (González, Urtasun y Pérez, 2020; Alfaro-Lara y Sánchez-Pérez, 2021), si bien es éste un aspecto más relacionado con las pautas de comportamiento que con la movilidad, pues no se analizan los desplazamientos, sino el cambio de patrón conductual.

Pero todas estas metodologías basadas en el big-data y otras tecnologías relativamente recientes, que resultan perfectamente válidas para realizar una radiografía de los desplazamientos, obvian, sin embargo, las razones que llevan a la toma de decisiones y, por consiguiente, el fundamento sociológico del fenómeno, aspecto éste que sí puede revisarse por medio del sondeo de población y herramientas estadísticas.

Más allá de aspectos metodológicos y centrándonos en la producción científica estrictamente orientada al estudio de los desplazamientos tras la declaración de emergencia sanitaria en España por el RD 463/2020, los 194 trabajos considerados tras la búsqueda semiautomática en las bases de datos antes

reseñadas se dividen temáticamente en 6 grandes bloques (figura 1): movilidad (*stricto sensu*); migraciones; salud y geografía de la salud; tecnología, educación y comunicaciones; turismo y un amplio espectro de enfoques sociales que incluye aspectos laborales, económicos, jurídicos y también de vulnerabilidad, democracia y desigualdad.

Figura 1. Distribución temática de los trabajos académicos sobre movilidad y COVID-19 en España (en %)



Fuente: elaboración propia

Y es aquí donde se debe matizar la afirmación realizada al comienzo de este apartado. La producción científica sobre movilidad durante y tras la pandemia, que según las búsquedas semiautomáticas realizadas podía parecer prolija (578 referencias), una vez analizados los textos queda significativamente reducida a mínimos. Las temáticas que más se abordan tienen que ver con aspectos educativos y tecnológicos, relacionados principalmente con dispositivos móviles y enseñanza a distancia o en modalidad híbrida. Asimismo, son varios los estudios sobre economía y mercado laboral, donde la movilidad se aborda sólo colateralmente. Los más interesantes resultan ser los trabajos sobre desplazamientos transfronterizos y migraciones y, sobre todo, los que hemos encuadrado dentro del bloque de movilidad, si bien estos se centran principalmente en lo que podemos denominar ingeniería de los transportes y flujos.

El trabajo que sobre movilidad resulta más global y completo es el elaborado por el Ministerio de Fomento (Secretaría de Estado de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, 2021), donde se lleva a cabo un análisis a nivel nacional de los desplazamientos a partir de la localización de los dispositivos móviles, según metodología que ya viene aplicando este organismo desde 2018 (consultable en red). En la misma línea hay otros trabajos igualmente centrados en la movilidad mediante transportes, tanto público, como privado. Es el caso de la aportación de Arnaldo-Fernández (2020), que analiza a nivel nacional la disminución de los desplazamientos durante el período de confinamiento o el estudio que, basado en esta ocasión en un análisis comparado de estadísticas (INE) pre y post pandemia efectúa González-Medrano (2022).

También existen trabajos que estudian la movilidad, pero no como fenómeno en sí mismo, ni de cómo se ha visto afectada esta por el COVID-19, sino como causa de contagio y propagación del coronavirus (García-Alamino, J., 2021; Ghirelli *et al.*, 2021; Sánchez-Merchante *et al.*, 2021). Es, por tanto, otra la perspectiva o enfoque del estudio de la movilidad, que encaja con la geografía de la salud y la economía más que con un estudio sociológico de comportamiento poblacional.

Finalmente, en cuanto a estudios donde se trata de analizar el comportamiento y la toma de decisiones, aquí sí es más frecuente recurrir al sondeo de población. Así abordan su trabajo García-Martín, Ortega-Mohedano y Pérez-Peláez (2021) sobre el consumo de actividades culturales y, en concreto, sobre cómo se han visto afectadas las visitas a museos; Martínez-Aguilar *et al.* (2022) sobre la compra diaria de alimentos por parte de estudiantes universitarios; Salazar Duque, (2021), también sobre el consumidor de alimentos y bebidas y Schmitt, Massey y Santa Gadea (2021) respecto del consumidor de aplicativos móviles para restaurantes. Todos estos trabajos versan sobre patrones de comportamiento

En definitiva, los estudios que tienen por objeto analizar el cambio de hábitos sobre movilidad en tiempo de pandemia son aún escasos. Se puede presuponer que su número aumente paulatinamente con el transcurrir del tiempo. En la actualidad encontramos en España trabajos sobre movilidad desde una perspectiva principalmente ingenieril, económica y sanitaria, todos los cuales hacen, según lo observado, escaso uso de técnicas de sondeos de población como base metodológica. En cambio, los artículos académicos sobre pautas de comportamiento en relación a los desplazamientos, ineludiblemente deben recurrir a este método como fuente principal de información.

Para concluir, se debe aclarar que el presente trabajo, centrado en Canarias, está más enfocado al comportamiento social, que a estudios de la movilidad *stricto sensu*, aspecto este último que cuenta con una mayor producción académica reciente en nuestro país. En cambio, según nuestra revisión de la literatura científica efectuada por medio de las bases de datos antes reseñadas, parece existir una laguna en relación a trabajos similares realizados desde un enfoque de las ciencias sociales. En este sentido, la presente aportación, sobre Impacto de la COVID-19 en la movilidad de la población canaria por motivos laborales o de estudios, puede contribuir ofreciendo una visión novedosa sobre una base metodológica clásica y abrir una línea de investigación que esperemos cuente pronto con nuevas aportaciones.

2. METODOLOGÍA DE LA INVESTIGACIÓN

2.1. La elección de un procedimiento cuantitativo de análisis

Esta investigación descansa en un procedimiento cuantitativo de análisis. De forma exploratoria, antes de definir los objetivos y la hipótesis del estudio, consultamos la información estadística para el análisis del impacto de la crisis COVID-19 que proporciona el Instituto Nacional de Estadística en relación con la movilidad de la población. Nos fueron de gran utilidad, específicamente, los datos de la movilidad cotidiana de la población de Canarias, obtenidos a partir de la georreferenciación de la telefonía móvil 2020-2021, pues nos permitió apreciar las tendencias de los desplazamientos tras el confinamiento y más de un año después, ya a fines de 2021. Esta información nos llevó a plantearnos el estudio específico de las transformaciones que se habían producido en cuanto a las pautas de movilidad a consecuencia de la pandemia (origen-destino e intensidad). En consecuencia, consideramos necesario profundizar en las causas y dimensión de estas transformaciones, preguntándonos cómo debíamos afrontar su estudio. Entre las distintas opciones que se planteaban y que barajamos, consideramos que era más adecuado un procedimiento cuantitativo de análisis, al menos en una primera etapa de investigación, a través de una macroencuesta que revelara la naturaleza de los cambios que se habían producido.

2.2. La encuesta “El equilibrio territorial post-COVID-19 en Canarias”

Como señalamos anteriormente, para el desarrollo de esta investigación se ha utilizado como herramienta fundamental una encuesta que fue diseñada por el equipo de investigación y que llevó a cabo una empresa de servicios estadísticos especializados, siendo la población objeto de estudio las personas mayores de edad residentes en las Islas Canarias.

El diseño de la muestra se realizó mediante un muestreo aleatorio estratificado múltiple, utilizándose como criterio de estratificación las siguientes variables: a) el área geográfica de residencia: islas en el caso de las no capitalinas (5), y tres grandes comarcas por cada una de las capitalinas (6); b) el sexo de la persona encuestada; y c) la edad, clasificada en grupos de 18-34, 35-54, 55-69 y 70 y más (siendo este último grupo de menor peso en la encuesta, que el que le correspondía por población). Para los cálculos de los tamaños y errores muestrales se tomaron como referencia los datos del Padrón Municipal del año 2021. Se consideraron como márgenes de error muestral una máxima incertidumbre ($p = q = 0,5$) y un nivel de confianza del 95 %. Todo ello supuso la realización de 1.297 encuestas.

Las unidades informantes se seleccionaron de manera aleatoria a partir de un directorio de número de teléfonos móviles y fijos de cada una de las islas, de las que sólo se sabía su localización geográfica. El directorio de teléfonos cumple con la legalidad vigente en España y la Unión Europea en cuanto a seguridad de la información y protección de datos.

La recogida de datos se realizó mediante entrevistas telefónicas asistidas por ordenador (CATI, en sus siglas en inglés) y el cuestionario se sometió a una prueba piloto que puso de manifiesto algunas debilidades de dicho cuestionario, obligando a la reformulación de algunas preguntas y a la fusión de

algunas otras. El estudio se llevó a cabo de acuerdo con la siguiente secuencia: a) Un trabajo previo de revisión de cuestionarios y aplicación de CATI; b) un trabajo de campo de recogida de datos y control de calidad y c) un proceso de depuración de datos y de elaboración de los archivos de datos y del informe del trabajo de campo.

La encuesta se estructuró en siete bloques principales: perfil sociodemográfico del encuestado, movilidad vinculada al trabajo y al estudio con la pandemia, migraciones, actividad laboral, vivienda, cambio de vivienda y segunda vivienda, hábitos de compra y consumo y cambios en las pautas de ocio y turismo con la pandemia.

Para el caso que nos ocupa en este artículo, seleccionamos el bloque de la movilidad vinculada al trabajo y al estudio durante la pandemia (a) y en el momento de la realización de la encuesta, en situación ya postpandémica (b). Las preguntas de dicho bloque se sometieron a un análisis estadístico descriptivo, utilizando como categorías de análisis las ya mencionadas: área geográfica, sexo y grupo de edad. Se obtuvieron tablas de frecuencia, tablas de contingencia y se halló el nivel de significación estadística de algunas de las variables. De forma exploratoria, las preguntas de este bloque también se relacionaron con algunas otras preguntas del bloque de actividad laboral y de vivienda y los resultados obtenidos son los que permitieron articular la hipótesis de investigación de este trabajo.

3. DISCUSIÓN Y RESULTADOS

De las 1.297 encuestas que se realizaron según comentamos en el apartado de la metodología, el 49 % se encontraba trabajando o estudiando, no existiendo grandes disparidades desde este punto de vista entre las distintas islas. Ello representó que considerásemos unas 637 en las que los encuestados se encontraban en alguna de las situaciones mencionadas. De ese universo, un porcentaje menor, en concreto casi un 11,5 %, teletrabajó durante la pandemia, al menos hasta tres meses, mientras que otro 7 % lo hizo más allá de ese plazo. Pero quizá lo más relevante es la gran disparidad existente por islas, hasta el punto de que un 18 % de los encuestados de Gran Canaria teletrabajó hasta tres meses, mientras que este dato para los homónimos de Fuerteventura y La Palma bajó hasta el 4 %. Ello también pone de manifiesto la disparidad de actividades más propensas al teletrabajo (finanzas, servicios no hoteleros, enseñanza superior, etc.), como por ejemplo en las islas centrales, frente a la situación de las islas periféricas occidentales, donde la prevalencia de la actividad agraria es considerablemente mayor.

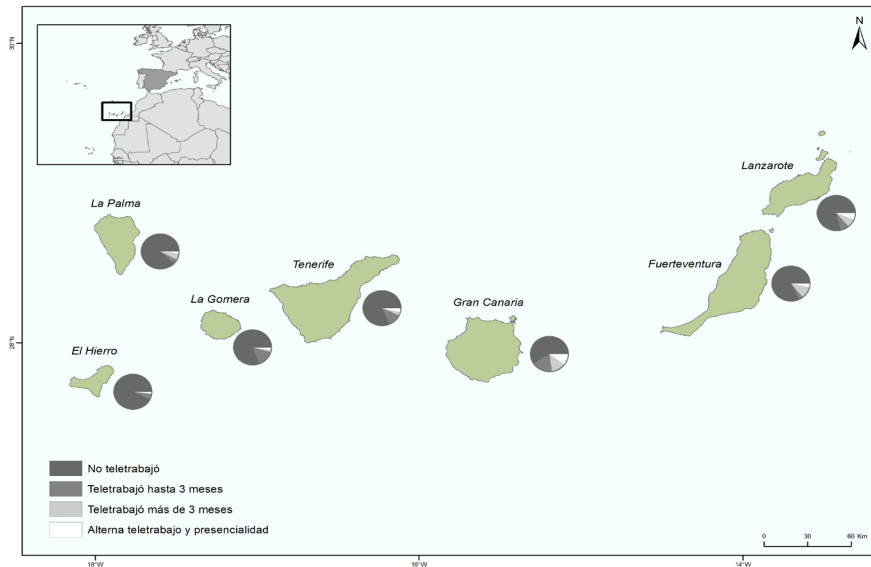
Tabla 1. Activos con empleo y teletrabajo durante la pandemia

Islas	No teletrabajó	Teletrabajó hasta 3 meses	Teletrabajó > 3 meses	Alterna teletrabajo y presencialidad	Total
El Hierro	50	3	0	1	54
La Palma	44	2	3	1	50
La Gomera	38	7	1	1	47
Tenerife	151	22	6	7	186
Gran Canaria	107	32	22	19	180
Fuerteventura	45	2	6	2	55
Lanzarote	51	5	5	4	65
Total	486	73	43	35	637

Fuente: Explotación de la encuesta del proyecto: "El equilibrio territorial post-COVID-19 en Canarias. Nuevas estrategias para nuevos tiempos". Elaboración propia.

Pero quizá lo que más destaca de la tabla 1 es el mantenimiento del teletrabajo en la primavera de 2022, es decir, dos años con posterioridad al inicio de la pandemia, indicando una cierta tendencia a la estabilización de este fenómeno. En este caso estamos hablando de un 5,5 % de los activos con empleo de todo el Archipiélago, reproduciéndose el patrón que comentamos en el párrafo anterior, esto es, la prevalencia de Gran Canaria donde se alcanza un 10,5 % que manifiesta alternar el teletrabajo y la presencialidad aún avanzado el año 2022, frente al 2 % de las tres islas periféricas occidentales.

Figura 2. Penetración del teletrabajo por islas desde el inicio de la pandemia (en %)



Fuente: Explotación de la encuesta del proyecto: “El equilibrio territorial post-COVID-19 en Canarias. Nuevas estrategias para nuevos tiempos”. Elaboración propia.

Por otra parte, una pregunta que indagaba en las ventajas percibidas por los encuestados con el teletrabajo ponía de manifiesto la alta satisfacción de éstos, pues solo el 25 % de los encuestados no encontraba ventajas. El resto hacía hincapié en el ahorro de tiempo y coste (un significativo 55 %), a lo que habría que añadirle otro 36 que apreciaba conciliación familiar, mientras que un 28 % manifestaba incluso un incremento de la productividad. También se recogió un 5 % que veía otras ventajas, como la mayor comodidad al trabajar en los hogares, el menor impacto ambiental o incluso las ventajas del conocimiento de la nueva tecnología que lleva aparejado el teletrabajo. A diferencia de la tabla 1, el consenso de los teletrabajadores de todas las islas es significativamente mayor, no apreciándose por tanto grandes disparidades en función del universo encuestado de cada conjunto insular (Tabla 2).

Tabla 2. Ventajas percibidas con el teletrabajo para los que lo han hecho

Islas	Ahorro de tiempo y coste	Conciliación familiar	Mayor productividad	Ninguna	Otras	Universo teletrabajadores
El Hierro	3	2	2	0	0	4
La Palma	3	1	1	2	1	6
La Gomera	2	0	4	2	1	9
Tenerife	18	8	11	10	3	35
Gran Canaria	42	30	17	20	2	73
Fuerteventura	6	6	3	3	0	10
Lanzarote	9	8	5	1	2	14
Total	83	55	43	38	9	---

Fuente: Explotación de la encuesta del proyecto: “El equilibrio territorial post-COVID-19 en Canarias. Nuevas estrategias para nuevos tiempos”. Elaboración propia.

Pero, de forma genérica, y para todos los activos con empleo, el teletrabajo es percibido como una oportunidad en un 58 %, tanto para las empresas como para los trabajadores y solo el 10 % no observa beneficios en ello. Las disparidades entre islas son escasas, si bien cabría señalar la visión negativa de los encuestados de Gran Canaria y de El Hierro, con un 14 y 18 % respectivamente, frente a los de Tenerife con solo el 5 % (Tabla 3).

Tabla 3. Percepción de los beneficios del teletrabajo para empleados y empresas

Islas	Sí, para el trabajador	Sí, para la empresa	Sí, para ambos	No hay beneficios	Ns / Nc
El Hierro	3	2	27	10	12
La Palma	7	1	18	6	18
La Gomera	0	0	38	4	5
Tenerife	11	8	105	10	52
Gran Canaria	11	9	103	25	32
Fuerteventura	4	1	31	6	13
Lanzarote	2	3	47	5	8
Total	38	24	369	66	140

Fuente: Explotación de la encuesta del proyecto: "El equilibrio territorial post-COVID-19 en Canarias. Nuevas estrategias para nuevos tiempos". Elaboración propia.

Otro aspecto importante de la evolución de la pandemia es el impacto que ésta ha tenido en la población estudiantil de Canarias, especialmente en la movilidad de éstos a sus centros de enseñanza. En nuestra encuesta, un 9 % de los que la cumplimentaron pertenecían a este colectivo y, como todos los encuestados contaban con 18 o más años como indica la ficha metodológica del cuestionario, se deduce que, en gran medida, éstos cursaban estudios superiores. Dejando a un lado el ítem no definido de "no sabe o no contesta", y considerando la fecha de campo de la encuesta (abril – junio de 2022), esto es, transcurridos dos años desde el inicio de la pandemia, un 63 % declaraba que ya se había incorporado por completo a sus centros de enseñanza, mientras que un 26 % solo se desplazaba unos días, y solo un 11 % seguía online. Se deduce pues, como nos indica nuestra visión empírica del fenómeno, que la enseñanza superior online solo ha sido una alternativa en una situación extraordinaria, como lo fue la pandemia en Canarias y, por ende, en el resto del Estado. No obstante, la exigencia de la situación ha forzado una tendencia en la que la enseñanza on-line ha tomado cierto protagonismo como complemento de la presencialidad, con todas las ventajas que ello también implica desde el punto de vista de la menor ocupación de espacio público para la movilidad, un menor impacto ambiental, etc. (Tabla 4).

Tabla 4. Grado de incorporación presencial de los estudiantes a sus centros físicos

Islas	Sí, todos los días	Sí, pero solo algunos días	No, sigo on-line	Ns / Nc
El Hierro	4	3	0	2
La Palma	7	1	2	4
La Gomera	4	1	1	2
Tenerife	18	10	2	5
Gran Canaria	20	6	3	6
Fuerteventura	3	1	0	2
Lanzarote	3	2	2	1
Total	59	24	10	22

Fuente: Explotación de la encuesta del proyecto: "El equilibrio territorial post-COVID-19 en Canarias. Nuevas estrategias para nuevos tiempos". Elaboración propia.

Como decíamos, la pandemia ha conllevado una nueva tendencia desde el punto de vista de la movilidad y ello se manifiesta en el comportamiento de los desplazamientos de la población. Indagamos también en el posible cambio de pautas de estos desplazamientos y, si bien, los resultados no son muy significativos, pues estos cambios en el comportamiento se limitan al 12 % de los encuestados, sí que indican una tendencia como consecuencia del advenimiento de la pandemia. De modo sorprendente, son los encuestados de las islas periféricas, excepto Lanzarote, los que más han experimentado este cambio, con casi un 20 % en La Gomera (Tabla 5).

Tabla 5. Encuestados que han cambiado sus pautas de desplazamiento tras la pandemia

	El Hierro	La Palma	La Gomera	Tenerife	G. Canaria	Fuertev.	Lanzarote	Total
Nº	14	16	16	47	43	16	10	162
%	13.73	15.24	18.60	12.14	11.50	13.33	8.06	12.49

Fuente: Explotación de la encuesta del proyecto: "El equilibrio territorial post-COVID-19 en Canarias. Nuevas estrategias para nuevos tiempos". Elaboración propia.

En estos cambios en los hábitos de desplazamiento ha tenido mucho que ver el distanciamiento y las medidas higiénico – sanitarias que nos han transmitido las autoridades. De este modo, dejando a un lado la inconcreción del "no sabe o no contesta", es muy significativo que el 55 % de los encuestados haya buscado en su vehículo particular la privacidad necesaria para combatir esas medidas higiénico – sanitarias que, unido a la potenciación del teletrabajo, el caminar o el incremento del desempleo y los ERTes, no terminó por suponer una mayor congestión en las grandes ciudades de la que ya existía con anterioridad a la pandemia. Igualmente, es muy significativo el 23 % de los que han optado por andar o desplazarse en bicicleta o patineta, tendencia esta última que incluso ha sido muy positiva en las grandes ciudades y que podría sentar las bases de una nueva movilidad más sostenible en estas urbes (Bucsky, 2020; Le Wen, 2022). En realidad, como se destaca en la tabla 6, este último fenómeno es bastante significativo en las islas centrales, con una configuración urbanística y demográfica bastante más propensa para ello.

Tabla 6. Nuevos hábitos de desplazamiento tras la pandemia

Islas	Más transporte público	Más vehículo privado	Más caminar, bici o patineta	Otros medios	Ns / Nc
El Hierro	2	9	0	1	2
La Palma	1	10	2	1	2
La Gomera	2	6	4	4	0
Tenerife	7	26	12	2	0
Gran Canaria	10	17	12	0	4
Fuerteventura	0	12	2	2	0
Lanzarote	1	5	4	0	0
Total	23	85	36	10	8

Fuente: Explotación de la encuesta del proyecto: "El equilibrio territorial post-COVID-19 en Canarias. Nuevas estrategias para nuevos tiempos". Elaboración propia.

Y es que como afirmábamos en el párrafo anterior, una de las principales causas que más pudo haber potenciado los desplazamientos en vehículo particular y buscar alternativas al transporte público, lo fue la mala percepción entre algunos usuarios de este último medio de transporte desde el punto de vista de las medidas higiénico – sanitarias. Así, un 37 % de los encuestados estaba en total desacuerdo o en desacuerdo con estas medidas en el transporte público, acorde por tanto con ese trasvase hacia el vehículo privado y otros medios como la bicicleta, la patineta y el caminar. Todo ello no excluye la consideración de otros factores que inciden en el grado de satisfacción de los usuarios del transporte público, como la cantidad de frecuencias por las que también se indagó entre los encuestados, estando éstos en total desacuerdo o en desacuerdo en un 30 %, pero con bastante mayor incidencia por ejemplo en Fuerteventura (un 63 %). Todo ello frente a las islas centrales, con mayor número de conexiones y frecuencias debido a su mayor concentración demográfica y económica, alcanzándose en éstas y en este caso, una desconformidad de menos del 25 % de los usuarios.

4. CONCLUSIONES

La encuesta realizada y diseñada dentro del proyecto de investigación indicado más abajo y que supuso la obtención de un total de 1.297 encuestas válidas en todas las Islas Canarias, se centró en varios aspectos, aunque aquí solo abordamos los cambios en las pautas de la movilidad por motivos laborales o de estudio. Hay que matizar que en la primavera de 2022 estos desplazamientos suponían un 58 % de los encuestados, repartidos entre un 49 % de activos con empleo y un 9 % de estudiantes. A ello habría que añadirle otro 12 % de efectivos en situación de ERTE, si bien estos últimos al no necesitar, a priori, de

desplazamientos por los motivos anteriores, quedaron al margen de este análisis. Es, por tanto, una movilidad necesaria para el sistema productivo, solo mediatizada por el auge del teletrabajo, especialmente durante la pandemia y, por supuesto, la pervivencia de esta nueva modalidad de trabajo o la coexistencia de ésta con la modalidad presencial tras la paulatina caída de los estragos que esta infección causó. También somos conscientes de la importancia del ocio en la movilidad, hasta el punto de que, según la encuesta, en 2022 casi un 40 % de la población de Tenerife y Gran Canaria visitaba semanalmente un centro comercial, pero la movilidad por motivos laborales o de estudio -al contrario de la relacionada con el ocio-, es muy frecuente y causa, en mayor medida, los problemas de congestión y, por ende, requiere de una mayor atención.

Como decíamos, una de las grandes incertidumbres es si la acelerada potenciación del teletrabajo durante el período más duro de la pandemia ha terminado por implantarse en la sociedad canaria. Y los resultados son bien dispares, pues si en el sector de la educación la incorporación a la presencialidad es bastante más notoria, aunque funcionando también de manera híbrida en la enseñanza universitaria, en la actividad laboral parece haber tenido una mayor penetración, a pesar de la sucesiva vuelta a la presencialidad. En efecto, si bien es verdad que el teletrabajo ha disminuido desde el inicio de la pandemia en marzo de 2020, dos años después se detecta una tendencia a la estabilización de este fenómeno. En este caso estamos hablando de un 5,5 % de los activos con empleo de todo el Archipiélago, destacando la prevalencia de Gran Canaria donde se alcanza un 10,5 %, poniendo de manifiesto la coexistencia del teletrabajo y la presencialidad aún avanzado el año 2022, frente al 2 % de las tres islas periféricas occidentales. Por su parte, los cambios en la primavera de 2022 de las pautas de movilidad inducidas por la pandemia, tanto de estudiantes como de activos con empleo, y que seguían presencialmente en el trabajo o retornaban a éste desde el teletrabajo o el ERTE, eran más que evidentes, pues el 55 % utilizaba más el vehículo privado, mientras que un 23 % caminaba o se desplazaba más en bicicleta o patineta.

Agradecimientos: Este trabajo ha sido realizado en el marco del proyecto de investigación “El equilibrio territorial post-COVID-19 en Canarias. Nuevas estrategias para nuevos tiempos” (referencia ProID2021010005) financiado por el Gobierno de Canarias (Estrategia de Especialización Inteligente de Canarias RIS-3) y Programa Operacional ERDF.

REFERENCIAS

- Alfaro Lara, L., Sánchez Pérez, C. (2021). Impacto de la COVID-19 en el comportamiento de compra del consumidor. Especial referencia a la elección del canal de compras y los métodos de pago: *RA & DEM: Revista de Administración y Dirección de empresas*, 5, 177-211.
- Arnaldo-Fernández, M. (2020). El impacto transformador del COVID-19 en la movilidad de los ciudadanos. *Rutas: Revista de la Asociación Técnica de Carreteras*, 183, 26-28.
- Blanco, C. (2011). *Encuesta y estadística: modelos de investigación cuantitativa en Ciencias Sociales y Comunicación*. Córdoba: Editorial Brujas.
- Booth, C. (2014). Social surveys (1): Poverty and labour in London in the 1880s. En I. Marsh, R. Campbell, M. Keating (Eds.), *Classic and Contemporary Readings in Sociology* (pp. 300-304), Routledge.
- Bourdieu, P. (2013). *El oficio de sociólogo: presupuestos epistemológicos*. Madrid: Siglo XXI (2ª edición).
- Bucsky, P. (2020). Modal share changes due to COVID-19: The case of Budapest. *Transportation Research Interdisciplinary Perspectives*, 8. <https://doi.org/10.1016/j.trip.2020.100141>
- Corbetta, P (2007) *Metodología y Técnicas de Investigación Social*. Madrid. Mc. Graw Hill.
- Codina L. (2020). Revisiones bibliográficas sistematizadas en Ciencias Humanas y Sociales. 1: Fundamentos. En: C. Lopezosa, J. Díaz-Noci, L. Codina (Eds.), *Methodos Anuario de Métodos de Investigación en Comunicación Social*, 1 (pp. 50-60). Barcelona: Universitat Pompeu Fabra. <https://doi.org/10.31009/methodos.2020.i01.05>
- Escolano Utrilla, S., Escalona Orcao, A. (2022). La movilidad rural. Un estudio piloto de su estructura y de los efectos de la pandemia de la COVID-19 mediante datos de telefonía móvil. En *Actas del XXI Coloquio de Geografía Rural de la AGE. IV Coloquio Internacional de Geografía Rural ColoRURAL2022* (pp. 181-190). Santiago de Compostela. Universidad de Santiago de Compostela.
- García-Alamino, J. (2021). Aspectos epidemiológicos, clínica y mecanismos de control de la pandemia por SARS-CoV-2. *Enfermería clínica*, 31 (1), 4-11. <https://doi.org/10.1016/j.enfcli.2020.05.001>

- García-Martín, I., Ortega-Mohedano, F., Pérez-Peláez, M. (2021). Comunicación y espacios culturales en tiempos de COVID-19. *Vivat Academia*, 154. <https://doi.org/10.15178/va.2021.154.e1261>
- Ghirelli, C., Gil, M., Hurtado, S., Urtasun, A. (2021). Relación entre las medidas de contención de la pandemia, la movilidad y la actividad económica. *Documentos ocasionales - Banco de España*, 9, 1-22.
- González, J., Urtasun, A., Pérez, M. (2020). Evolución del consumo en España durante la vigencia del estado de alarma. Un análisis a partir del gasto con tarjetas de pago. *Boletín económico del Banco de España*, 3, 67-82.
- González Medrano, M. (2022). Recuperación del transporte de viajeros. *Economistas*, 177, pp. 246-250.
- Lazarsfeld, P. (1973). De los conceptos a los índices empíricos. En R. Boudon, P. Lazarsfeld, *Metodología de las Ciencias Sociales* (pp. 35-46). Barcelona: Edit. LAIA.
- Le Wen, M., Sheng, M., Sharp, B. (2022). The impact of COVID-19 on changes in community mobility and variation in transport modes. *New Zealand Economic Papers*, 56 (1), 98-105. <https://doi.org/10.1080/00779954.2020.1870536>
- Marradi, A., Archenti, N., Piovani, J (2010). *Metodología de las Ciencias Sociales*. Buenos Aires: Cengage Learning.
- Martínez-Aguilar, D., Carrillo Navarro, A., López Quero, J., Jiménez Asencio, N. (2022). Efectos de la pandemia de COVID-19 en la compra y consumo de alimentos en universitarios. *Revista española de nutrición comunitaria*, 28 (2).
- Moreno Pestana, J. (2021). Sobre la actualidad de El oficio de sociólogo. En L. Alonso Benito, L. (Ed.), *Siempre nos quedará Bourdieu* (pp. 207-22). Madrid: Círculo de Bellas Artes.
- Linares-Unamunzaga, A., Gonzalo Orden, H., Serrano López, R., Rojo Arce, M. (2021). Impact on urban mobility of preventive measures against COVID-19 during the state of alarm: the particular case of a medium-size city. En *Actas del XIV Congreso de Ingeniería del Transporte* (pp. 3017-3030). Burgos. Universidad de Burgos. <https://doi.org/10.36443/10259/7024>
- Quispe Limaylla, A. (2013). *El uso de la encuesta en las ciencias sociales*. Buenos Aires: Ediciones Díaz de Santos.
- Romanillos Arroyo, G., García Palomares, J., Moya-Gómez, B., Gutiérrez Puebla, J. (2021). Estudio de la dinámica poblacional urbana durante la pandemia de la COVID-19 en base a datos de telefonía móvil. El caso de Madrid. En *Actas XXVII Congreso de la Asociación Española de Geografía. Tomo IV. Innovación e inteligencia territorial* (pp. 7-22). Santa Cruz de Tenerife, Universidad de La Laguna.
- Sánchez Merchante, L., Carnicero López, A., López Valdés, F., Jiménez Octavio, J. (2021). La movilidad urbana como métrica de la COVID-19. *DYNA*, 96 (4), 368-372. <https://doi.org/10.6036/9897>
- Schmitt, V., Massey D., Santa Gadea, N. (2021). El comportamiento del consumidor de los aplicativos móviles para restaurantes en el contexto de la pandemia del COVID-19. *COMPENDIUM: Cuadernos de Economía y Administración*, 8 (3), 303-316. <https://doi.org/10.46677/compendium.v8i3.996>
- Secretaría de Estado de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana (2021). *Análisis de la movilidad en España con tecnología Big Data durante el estado de alarma para la gestión de la crisis del COVID-19*. M^a de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana. Recuperado de: <https://www.mitma.gob.es/ministerio/COVID-19/evolucion-movilidad-big-data>