

En contexto

¿«Mover a México»?,
¿pero qué hay con la
movilidad espacial de
la población?

Aspectos teóricos cuantitativos

Mayo 2016
N° 62



CÁMARA DE DIPUTADOS
LXIII LEGISLATURA

CESOP

Centro de Estudios Sociales y de Opinión Pública

¿Mover a México?, ¿pero qué hay con la *movilidad espacial* de la población?

Aspectos teóricos y cuantitativos

Rafael López Vega

Resumen

Resumen

Aquí se presentan algunos enfoques teóricos que ha abordado el campo de la movilidad espacial por motivos laborales; se recoge la experiencia de varios países para su medición y conocimiento, de entre los que destacan los casos estadounidense y francés, así como algunas investigaciones específicas llevadas a cabo sobre España, en años recientes. Para México se realiza un cálculo del porcentaje de la población ocupada que cotidianamente se desplaza desde su lugar de residencia habitual a su lugar de trabajo a partir de datos de los censos de población y vivienda 2000 y 2010, y con la reciente Encuesta Intercensal 2015.

Introducción

El fenómeno de la migración en México es significativo en términos demográficos, ya sea en su modalidad interna como internacional. Los procedimientos utilizados en el país para aproximarse a su medición y conocimiento en censos de población y vivienda, así como en encuestas sociodemográficas, así lo muestran, a través de enfoques y preguntas aceptadas internacionalmente para medir el cambio de residencia habitual al interior del país (desde la división político-administrativa de menor tamaño).

Las modalidades y la intensidad de los movimientos en y entre las divisiones administrativas de menor tamaño que no implican migración —como los cambios de domicilio o movilidad residencial, los desplazamientos cotidianos por motivos de trabajo, educación, salud, abastecimiento, esparcimiento, administrativos, entre otros, en suma actividades de carácter económico, familiares, administrativas, culturales e incluso políticas, que configuran un espacio privilegiado de interacciones e interrelaciones— se constituyen también en un campo de demandas sociales y responsabilidades gubernamentales sobre el que se requiere disponer de información que facilite su conocimiento y medición. Puede decirse que dada la dinámica de las principales zonas metropolitanas hay formas de movilidad distintas a la migración que también son relevantes.



La diversidad de movimientos territoriales de la población asociados a los cambios técnicos y productivos, y de la organización del territorio de fines del siglo XX, así como los conflictos internos e internacionales en los últimos 30 años han impactado, primero, en la compresión espacio-temporal de la organización de la producción, de los flujos de bienes y servicios, y en la distribución espacial de la población; segundo, en la dimensión social, política y cultural de éstos.

No obstante, los instrumentos, manuales y recomendaciones internacionales para el conocimiento y medición de la movilidad espacial de la población no sólo se han quedado a la zaga sino que se mantienen anclados a las concepciones sobre el tiempo-movimiento, el espacio-movimiento del siglo XIX; y las propuestas de los años ochenta del siglo pasado, que buscaron avanzar teóricamente en la transformación de la visión de la migración hacia el campo de la movilidad espacial de la población se han mantenido al margen, pero pueden identificarse algunos esfuerzos para su instrumentación.

La movilidad cotidiana. Un camino hacia su interpretación

En Estados Unidos, Glick (1947) analizó la movilidad residencial bajo el esquema del ciclo de vida. En la misma época Peter Rossi (1955) investigó sistemáticamente la movilidad residencial¹ en función de la movilidad y las aspiraciones sociales para lo cual toma como unidad de análisis a la familia y conduce en Filadelfia una investigación exhaustiva del porqué éstas se mueven espacialmente. En esencia, asocia al movimiento con la insatisfacción de las familias frente a la situación actual de su vivienda: hacinamientos, problemas de propiedad, situación del vecindario, así como las mismas condiciones de la vivienda. En el estudio de otras ciudades logra establecer como otro factor la brecha entre “clase social del hogar” con respecto a las del vecindario.

¹ Kalbach, *et al.* (1964), sostienen que la investigación y análisis en torno a los componentes del cambio poblacional en áreas metropolitanas, especialmente la movilidad residencial, permanece esporádicamente abordada o simplemente se deja de lado —hasta la época en la que escribe el artículo—, a ello contribuye la inexistencia o insuficiente información censal. Kalbach destaca los esfuerzos por conocer esta forma de movilidad mediante estudios de caso (en las décadas de 1940 y 1950), cita los estudios de Ann Arbor, Bety Tableman y Richard Dewey, entre otros.



Sabagh (1969) en un esfuerzo por sistematizar el perfil y resultados de las investigaciones de diversos campos de conocimiento indicó hacia finales de la década de 1960, que demógrafos y sociólogos ligan a la movilidad con cambios en la organización, en la tecnología y en el ambiente, así como al ciclo de vida familiar, a la posición de la familia en la jerarquía ocupacional y de estatus, a los cambios objetivos en el ambiente del hogar y del vecindario, entre otros. En este marco propone que la movilidad residencial es voluntaria y se inscribe en las aspiraciones de mejora residencial de la familia. De los aspectos que constituyen su análisis y propuesta interesa distinguir el señalamiento de que las familias mantienen relaciones espaciales con los ambientes de su vivienda y de trabajo, así como interacciones del mismo tipo con su vecindario y con la comunidad en donde se han establecido.

Gran parte del cuerpo teórico e investigaciones empíricas llevadas a cabo en Estados Unidos sobre la movilidad residencial toman como referente las áreas metropolitanas, y excluyen en estricto sentido el concepto de migración.

En Suecia, Julian Wolpert (1961) desarrolló una teoría con fundamento en cómo los factores personales, de vecindario y de habitación interactúan para que una familia tome la decisión de cambiar, de moverse residencialmente, eventualmente de migrar. De hecho, establece cómo condiciones sociales, económicas y psicológicas, determinan la decisión de una familia para migrar, llevando el análisis incluso también al nivel del ciclo de vida. Estos factores pueden esquematizarse como sigue:

- Ciclo de vida
- Movilidad social (ingreso y carrera profesional)
- Características de la residencia y el vecindario
- El papel de la familia en el vecindario.

En un sentido más amplio Wolpert estudia la lógica de los asentamientos humanos y establece ciertos factores que intervienen en ello, de los cuales interesa destacar el referente al de aspiraciones sociales y la movilidad, las políticas públicas para reducir las desigualdades regionales, la inversión privada que modera el costo de las viviendas en los suburbios y la segregación espacial de grupos sociales. Situaciones que estructuralmente están ancladas a la organización socioespacial de la producción, y que se reflejan en buena medida en la separación del lugar de residencia del lugar de trabajo.



Por la misma época, la escuela de geografía política escandinava de la Universidad de Lund, hizo aportes en el campo de la movilidad espacial. Torsten Hägerstrand, en el campo de la geografía humana, indica que la construcción de espacios urbanos de vida es central para comprender las interacciones entre la estructura urbana, el estilo de vida y las opciones espaciales individuales. Esta extensión analítica se apoyó en los avances computacionales mediante los cuales se pueden trazar y conocer líneas de *acción* individual, así como *cursos potenciales* de vida cotidiana; explora así soluciones metodológicas al tratamiento de la información espacio-temporal.

En la década de 1970, nuevamente en la Unión Americana, Earl Morris (1975, 1976) explica la movilidad residencial (a escala local) en función del déficit de la vivienda, esto es, en función de los estándares culturalmente aceptados que debe cubrir una vivienda. De modo tal que la movilidad residencial aparece como una reacción a las insuficiencias que la familia identifica en la vivienda que habita en comparación a sus propias aspiraciones de bienestar, y de si la vivienda posee suficientes características para cubrir la imagen social-cultural que la familia tiene de sí misma. En estricto sentido, la respuesta ante la insatisfacción de la vivienda no es siempre la movilidad residencial, también se identifica la adaptación residencial y la adaptación de la familia a la vivienda (ver McAuley y Nuty: 1982).

Al respecto, Manuel Castells indica no perder de vista la dinámica de la movilidad residencial en el espacio urbano y los estratos sociales. Sostiene que en la adaptación se da una relación diferencial en función de los valores de los estratos sociales altos y los de menos recursos. En el primer tipo se favorece a una gran movilidad residencial y un hábitat abierto a multiplicidad de relaciones; por el contrario, para las clases menos favorecidas la necesidad y opciones limitadas obliga a una menor movilidad residencial que le imprime cierto localismo.

En Francia el estudio de la movilidad data de varias décadas y se inscribió inicialmente en el campo de conocimiento de la geografía regional, la geografía económica y más recientemente simplemente se ha teorizado como movilidad espacial de la población (Courgeau, 1987; Dupont, 1993), propuesta que desborda el concepto tradicional de *residencia habitual*, y que define nuevos conceptos como el de *residencia base* y *espacio vital* (Courgeau, 1987; Picouet, 1989).

En Francia, si bien los desplazamientos cotidianos están documentados desde hace ya varias décadas, incluso con expresiones como “fair la navette”, es a raíz del fenómeno de la periurbanización de los años sesenta y setenta del siglo XX que se observa un



crecimiento de éstos por motivos de trabajo, negocios, escolares o de diversión. Bacconi (1997) indica que ello obedece en gran medida al desarrollo de infraestructura para el transporte y del equipamiento urbano, e indica que con la reciente organización espacial del espacio productivo en regiones policéntricas los desplazamientos podrían, en el largo plazo, verse reducidos. No obstante, en los años noventa se observa una mayor complejidad de los mismos más que una reducción.

De manera similar el enfoque sobre el “espacio vital” ha propuesto que el lugar de residencia puede adquirir dimensiones que rebasan las fronteras político-administrativas, ya que el “... hecho de que una persona vaya a vivir en uno u otro lugar no corresponde (necesariamente) a un cambio de residencia sino al uso de su espacio de vida. Espacio de vida que corresponde a la red de relaciones o eventos de su vida familiar, económica, política...” y cultural. De modo tal que sólo existiría cambio de residencia cuando el cambio modifica sustantivamente el espacio de vida.

En Estados Unidos de América, desde el Censo de Población de 1960 se capta información sobre el lugar de trabajo, tales como el nombre de la ciudad donde se ubica el lugar de trabajo de la semana pasada, si está dentro o fuera de la ciudad, así como el nombre del condado y el nombre del estado.

En el último censo estadounidense (2000), el universo de preguntas utilizadas para cubrir este tipo de desplazamientos incluye al tipo de transporte utilizado para acudir al trabajo, tiempo de duración del trayecto hacia el trabajo y de retorno al hogar, conceptualmente se intenta abordar el proceso de movimientos cotidianos vinculados directamente al trabajo.²

En Cataluña, España, Ajenjo (2002) realizó un estudio sobre la movilidad laboral y la distancia entre el lugar de residencia y lugar de trabajo en esa provincia. Sus resultados informan que la intensidad de estos movimientos es mayor entre la población que presenta la característica de haber migrado que entre la población no migrante o estable. En sus propias palabras, la relación entre la movilidad laboral y las migraciones “es claramente positiva, en el sentido que cuanto más reciente es la llegada al municipio, mayor es la movilidad laboral...”.

Otro estudio más amplio se llevó a cabo en la ciudad de Valencia, España; en éste se determinan los mercados laborales locales a través de los desplazamientos laborales de la

² us Census Bureau (2004), Journey to work, 2000. Census 2000 Brief, United States; y Summary file 3, tables pp. 26-28.



fuerza de trabajo, en función de que con dicho movimiento se construye un espacio que delimita y contiene ya las características de aquellos que se ven inscritos en él (Casado, 2000).

La delimitación de los mercados laborales locales se basa en los flujos diarios de trabajadores, que son agregados en función del municipio de origen, el municipio de residencia, y de destino o el municipio en que se trabaja. A partir de dichos datos, y mediante un procedimiento formalizado, se obtienen agrupaciones de municipios en áreas funcionales independientes con respecto a los flujos laborales diarios.

Dada la orientación del estudio se arriba a conclusiones relevantes en términos de la estructuración de los mercados laborales locales y del perfil de los trabajadores que se desplazan. Se indica que el mercado de trabajo no es homogéneo desde el punto de vista geográfico sino que, por el contrario, existen áreas funcionales muy independientes en términos de la movilidad diaria de los trabajadores, áreas que reúnen los requisitos necesarios para que puedan ser consideradas mercados laborales locales. También se dice que diversos grupos de trabajadores responden a patrones de movilidad cotidiana que también son distintos, lo cual se asocia a diferentes características personales y profesionales y a diversas particularidades de las áreas en que residen, así como a la dispersión de las actividades productivas. Aspectos en los que también es necesario tener en cuenta el costo de los traslados de residencia y la “preferencia” por los movimientos habituales o cotidianos.

En el caso de Francia, a raíz del fenómeno de la periurbanización de la década de 1970, la permanente concentración de los empleos en los polos urbanos ha provocado que los desplazamientos cotidianos del domicilio al trabajo se intensifiquen (Le Jeannic, 1997; y Talbot, 2001). Hacia el final de los años noventa Pierre Bruneau (1998) con base en los desarrollos teóricos sobre mercados de trabajo y la experiencia documentada del dinamismo en algunas regiones de Italia y Francia, plantea la integración de unidades dispersas a través de modelos de producción alternativos (flexibles), lo que le permite considerar el surgimiento de espacios multipolares y policéntricos basados en conexiones físicas rápidas que implican una fácil movilización de los actores y de los recursos.

En este sentido diversos conceptos y enfoques sobre la movilidad habitual por motivos de trabajo muestran su relevancia. Por ejemplo, el concepto de área económica funcional (AEF), de Fox y Kumar, basado en el criterio de participación en los mercados de trabajo metropolitanos, es interesante. Un centro urbano sería el centro del mercado de trabajo, el



núcleo de la fuerza laboral, y el área económica funcional incluiría todas las otras áreas cuyos flujos de desplazamientos laborales diarios al mercado central de trabajo del AEF fueran mayores que a los otros mercados de trabajo urbano. Además, dos o más AEF pueden asociarse para formar una región urbana consolidada (REU) si por lo menos 5% de los trabajadores se desplaza para trabajar al mercado central laboral de otra. Este planteamiento se basa en el concepto de *campo de desplazamientos habituales*, que supone implícitamente que estos flujos representan los eslabones intrametropolitanos más importantes.

Los elementos estructurales que hacen factible la existencia de este tipo de movimientos reflejan formas específicas de articulación/desarticulación del territorio, en cuanto a que en éste se observan y pueden constatarse diversas relaciones sociales, económicas, políticas y culturales, entre éstas:

1. el funcionamiento del mercado inmobiliario
2. la precariedad del mercado de empleo
3. el desarrollo de la red de transporte
4. aspectos personales
 - a. más de un empleo
 - b. la concentración de la propiedad inmueble
 - c. valoración de costos residenciales y de transporte

Asimismo, la movilidad residencial y los desplazamientos cotidianos pueden ser complementarios o sustitutos según las características descritas. Sobre este particular, llama la coincidencia de investigadores estadounidenses, británicos, suecos y franceses (Kalbach, 1964; Wolpert, 1971; C. Thomas, 1979; Baccani, .1997; Cameron *et al.*, 2005, 2006).

Al igual que en la migración, los patrones de movilidad espacial cotidiana son complejos, y no podrían ser explicados por un solo factor. Se relacionan entonces con cambios en la familia, en el estilo de vida y el empleo. Éstos a su vez están en sí mismos asociados con otros factores como la edad, el país de nacimiento, costo de la vida y con el estatus ocupacional.

Estudios sobre la movilidad con especial énfasis en la migración y los movimientos cotidianos han permitido recientemente distinguir y profundizar en el conocimiento de los flujos:



1. Urbano-urbano, urbano-rural, rural-urbano y rural-rural.
2. Clasificar áreas con base en las características de la movilidad cotidiana.
3. Identificar grandes cambios inusuales en las tendencias de la movilidad cotidiana en algunos países (Gran Bretaña).
4. Relacionar la escala y tendencias en el proceso íntegro de la movilidad cotidiana en áreas de diverso tamaño con el desarrollo inmobiliario y patrones de crecimiento del empleo.
5. Relacionar los diferentes tipo de movilidad, incluida la migración;
6. Advertir tendencias de contraurbanización en los años recientes (1990-2006), aunque ésta se ha documentado en algunos países desde hace más de medio siglo.

Estudios en México sobre movilidad cotidiana por motivos laborales a través de encuestas especializadas e información censal

La experiencia en México en torno al origen, destino, duración, causas y formas que asume la movilidad no migratoria de la población es escasa y puntual. Al tratarse de movimientos de tipo pendular o desplazamientos de ida y vuelta que adquieren un carácter cotidiano, su conocimiento y medición a escala nacional se ha centrado en desplazamientos residencia-trabajo o en encuestas pequeñas sobre origen-destino.

No obstante, con relación a estos movimientos territoriales cotidianos, el volumen de la población que los realiza, la diversidad de actividades que originan el movimiento, y el lugar de destino dotan a este tipo de movilidad de una complejidad única en su género. Las zonas metropolitanas, las ciudades o los lugres donde se ubican propiamente los centros de trabajo son también lugares de tránsito, de estudio, de visita, de diversión, entre muchos otros aspectos. Al mismo tiempo son sitios de producción y consumo de la riqueza social.

En nuestro país se hizo un esfuerzo para estudiar la movilidad de la población metropolitana. En 1994, el INEGI, el Departamento del Distrito Federal y el Gobierno del estado de México, realizaron una encuesta de origen y destino de los viajes de los residentes del Área Metropolitana de la Ciudad de México (AMCM). Dicha encuesta se aplicó a 29,655 hogares en las 16 delegaciones del Distrito Federal y 28 municipios del Estado de México.

Los resultados de la encuesta revelan que 63% de los hogares (muestra expandida) no cuentan con automóvil, 27% cuentan con un automóvil, y el restante 10% cuenta con 2 o



más automóviles. Esto perfila la intensidad de los desplazamientos en la zona metropolitana marcados por los viajes en sistemas de transporte suburbano y colectivo (74%), y en vehículos automóviles (25%), una fracción es de naturaleza mixta. Con estos resultados se han realizado estudios que dan cuenta del tiempo de recorrido, la dirección y los efectos del transporte en el medio ambiente de la ciudad.

En El Colegio de México, Boris Graizbord, Nava y Lemus (2000) utilizan la misma encuesta de 1994, y se plantearon responder si la nueva estructura urbana resulta más eficaz e implica un tiempo-costo agregado menor en el desplazamiento de personas y mercancías. En forma particular analizan la movilidad y el uso del automóvil privado, y su impacto en la contaminación atmosférica del Valle de México.³

Por la Universidad Nacional Autónoma de México, en el Centro Regional de Investigaciones Multidisciplinarias, Reina Corona y Leopoldo Núñez realizaron una investigación sobre movilidad poblacional y reestructuración en la Zona Metropolitana de la Ciudad de México. El estudio tuvo como base una encuesta de movilidad realizada en autobuses de pasajeros que corren entre las diferentes rutas de Cuautla a México y viceversa. La encuesta es representativa de la población que viaja en autobús en sus diversas rutas y clases. En la metodología se enfatiza la importancia de la relación entre el desplazamiento y los individuos, que allí se define como una diferencia entre la migración y el migrante, lo que conceptualmente resulta incorrecto, debido a que no son propiamente migraciones.

En el contexto de la descripción de la metodología utilizada existe un desfase conceptual respecto a esto, pues los autores aclaran que ésta se enfoca a la medición de la movilidad frecuente o cíclica y que por ello se indaga y se presentan resultados sobre el desplazamiento y no sobre las personas.

Así, los autores trataron de rescatar a través de la encuesta datos sobre la caracterización de los migrantes y ampliaron el concepto de migración tradicional que implica un cambio del lugar de trabajo o estudio y del lugar de residencia, por el de movilidad

³ Graizbord, Boris (1999), "Municipios urbanos y sustentabilidad: interrelaciones entre ambiente y ciudad". Ponencia para la sesión "Desarrollo sustentable y gobiernos locales del Congreso. Gobiernos locales: el futuro político de México organizado por la Red Nacional de Investigadores en Gobiernos Locales de México (IGLOM) y el Instituto Tecnológico y de Estudios Superiores de Occidente (ITESO) en Guadalajara, Jalisco, los días 23 y 24 de septiembre de 1999.



frecuente, en este último incluyen a los migrantes pendulares y los viajes derivados por otros motivos como son los asociados a las actividades productivas, los motivos culturales, recreativos y sociales, ya que estos hablan también de relaciones funcionales y de interdependencia entre regiones (Corona y Núñez, 2001).

Los resultados de la investigación apuntan hacia un importante crecimiento de la *movilidad frecuente* intermetropolitana, registran así el establecimiento de una mayor interacción e integración funcional entre las ciudades y las zonas metropolitanas ubicadas en el área de estudio.

Otros esfuerzos para captar la movilidad territorial se han hecho en algunas entidades del país (Baños, 1998). Por ejemplo, en Yucatán se aplicó una encuesta a 1,226 personas en las cuatro regiones del estado: costera, henequenera, maicera y citrícola. Los resultados de este trabajo muestran la movilidad territorial por motivos laborales para quienes se desplazan diaria, semanal, quincenal y mensualmente. El origen y destino de los movimientos captados se clasifica como sigue: diario-campo-campo; semanal-campo ciudad y campo-campo. También se registró un alto porcentaje de personas que salen de su comunidad y regresan un mes después; éstos exploran un mercado de trabajo más distante (Cancún y Ciudad del Carmen), aunque la mitad se queda en Mérida.

Graizboard y Santillán (2004) analizan la situación del transporte y la movilidad de la población en la zona metropolitana de la Ciudad de México con especial referencia al acceso a los mercados urbanos de trabajo y vivienda, así como a los de bienes y servicios.

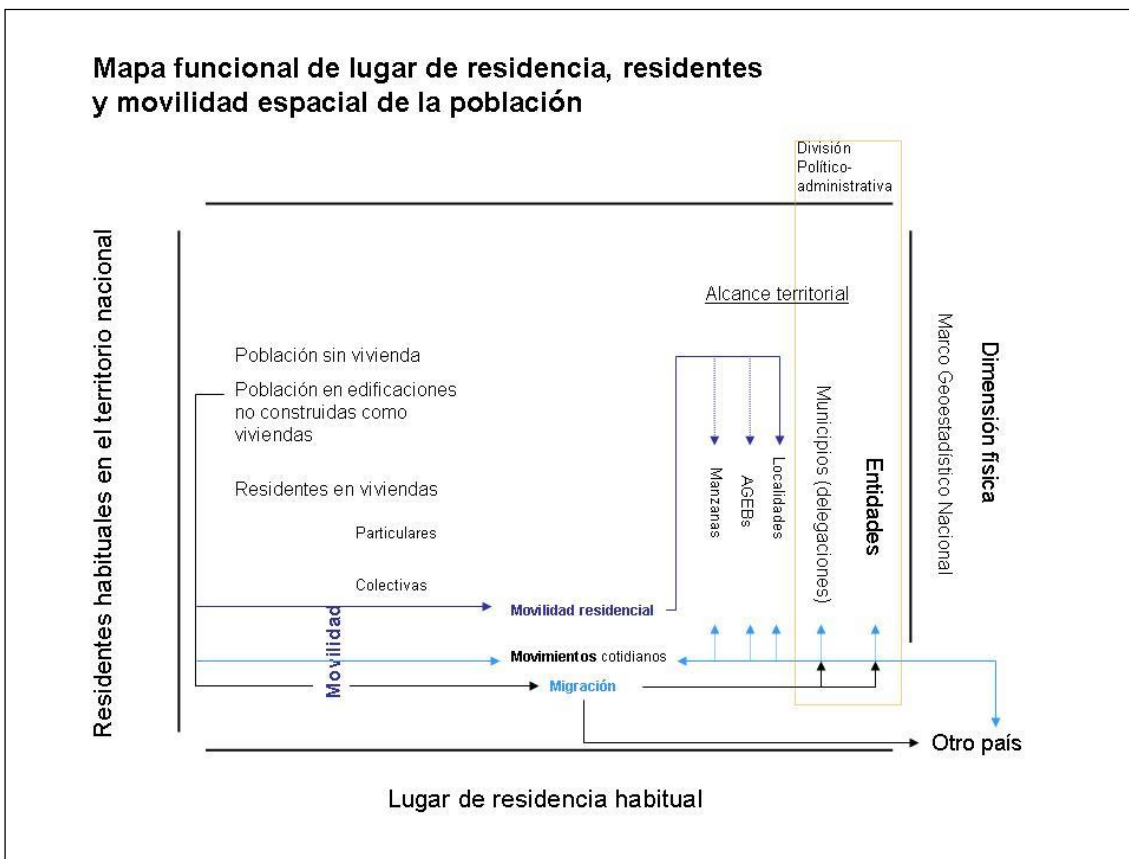
Por su parte, Valentín Ibarra (2005, 2006) a partir de los resultados de una Encuesta Origen-Destino en cuatro delegaciones del sur de la zona metropolitana del valle de México (Magdalena Contreras, Xochimilco, Tlalpan y Tláhuac) señala que los movimientos de la población responden principalmente a motivos de trabajo, y subraya que éstos están en función de la supervivencia de la familia y del funcionamiento económico de la ciudad. Asimismo, abunda sobre los motivos de los viajes, entre los cuales destaca el incremento de los relativos al traslado de alguna persona, y se permite ofrecer la hipótesis de que el incremento de este tipo de movimientos se relaciona con las condiciones de inseguridad en la zona metropolitana de estudio.

En 2007, el INEGI, en colaboración con los gobiernos del Distrito Federal y del Estado de México, levantó la Encuesta Origen-Destino 2007. La encuesta se aplicó en 46 mil 500 viviendas de las 16 delegaciones y de 40 municipios conurbados del estado de México, en



la que se explora la dinámica de la movilidad territorial imperante en la mayor parte de la Zona Metropolitana del Valle de México.

En los desplazamientos residencia-trabajo la población ocupada se convierte en un componente de una población “flotante” que en más de un sentido “habita de hecho” en el lugar donde trabaja, o en los lugares cercanos a éste. Flotante en el sentido de que su desplazamiento es un ir y venir, que no implica la residencia habitual, que el movimiento sólo se realiza por un tiempo determinado y cubriendo una distancia al lugar de trabajo. Las muestras censales 2000 y 2010 instrumentaron preguntas relativas al lugar de trabajo y el lugar de residencia habitual. La Encuesta Intercensal 2015 profundizó en este fenómeno incorporando reactivos con relación a la distancia y el tiempo que duran los traslados, y un nuevo bloque de preguntas relativas a la ubicación, tiempo y medio de traslado a la escuela. En relación con las formas específicas que adopta la movilidad territorial de la población el siguiente esquema, para el caso de México, busca sintetizarlos.



Fuente: Elaboración del CESOP.



Para 2000 del total de personas ocupadas en el país (35 millones), alrededor de 16.6% cruzan uno o varios límites municipales para desplazarse a su lugar de trabajo, 5.1% cruzan un límite estatal y 142 mil trabajan en otro país. Para 2010, de los cerca de 43 millones de personas ocupadas, alrededor de 14.5% cruzan uno o varios límites municipales para desplazarse a su lugar de trabajo, y 5.4% cruzan un límite estatal o internacional (para los internacionales se trata de un estimado de 133 mil trabajadores; como es usual la mayoría trabaja en Estados Unidos). Por su parte, los resultados de la Encuesta Intercensal indican que del estimado de 44.6 millones de personas ocupadas, 15% laboran en un municipio distinto al de residencia pero sin cruzar límites estatales, y también un porcentaje de 5.4 se trasladan a una entidad distinta a la de residencia o atraviesan un límite estatal o internacional para laborar.

El caso especial en estos desplazamientos es el que acontece en las fronteras entre dos o más países. En la frontera norte de México se ha identificado a lo largo de los años el ir y venir de mexicanos que cruzan diariamente, generando a través de ello un flujo permanente de salidas de México y entradas a Estados Unidos de América, y viceversa. Flujo que se ha asimilado al uso que en lengua inglesa se denomina *commuting*, con el cual se designa los viajes de ida y vuelta, realizados por las personas, que de manera regular acontecen de un suburbio —área suburbana— a la ciudad central. A quienes se desplazan diariamente se les denomina *commuters*,⁴ los cuales inscriben los desplazamientos por trabajo y estudio. En esta frontera este tipo de movimientos son intensos, Corona y Santibáñez (2004) estimaron un flujo diario de 120 mil personas residentes en la frontera norte de México que cruzan hacia el vecino país del norte para trabajar, al cual denominan *transmigrantes*.⁵ La muestra censal 2010 informa de alrededor de 126 mil personas que

⁴Esto significa, entre otras cosas, viajar de ida y vuelta de manera regular de un suburbio —área suburbana— a la ciudad central. Para el caso que se busca exponer aquí es necesario acotar hacia los que se desplazan por motivos laborales, en el supuesto de una uniformidad en el movimiento, lo cual no necesariamente es cierto sobre todo por el cúmulo de servicios y actividades que se ofrecen en el centro de las metrópolis o en sus diverso nucleoides.

⁵ Parece no existir acuerdo sobre los alcances empíricos y el contenido semántico de la definición de transmigrantes, mientras Corona y Santibáñez lo refieren a los *commuters* y lo focalizan en la frontera, Portes (1997), Canales y Zolnisky (2000) —entre otros—, los refieren a un campo de investigación que está en vías de consolidación: el de las comunidades transnacionales. Por su parte, la ONU en sus Recomendaciones sobre Migración Internacional define claramente a los *trabajadores fronterizos*. En México, la Ley General de Población define al *transmigrante* como a la persona “en tránsito hacia otro país y que podrá permanecer en territorio nacional hasta por treinta días”.



trabajaron en Estados Unidos la semana anterior a la aplicación del cuestionario de la muestra censal, cantidad que en 2015 se estima fue casi idéntica (119 mil trabajadores).⁶

Con el objetivo de ofrecer con claridad las estadísticas sobre este grupo de población se recomienda utilizar la de trabajadores internacionales fronterizos y no fronterizos, pues se refiere a personas que se desplazan habitualmente desde una entidad fronteriza (en el norte y sur) o no fronteriza fuera del país con el único fin de laborar pues no cambian de residencia.

El conocimiento de este tipo de movimientos en la frontera México-Guatemala todavía es limitado, aunque se sabe que son importantes y cuantiosos, e involucran fundamentalmente a población residente en Guatemala que viene al estado de Chiapas a ocuparse en una diversidad de empleos, que van desde el trabajo doméstico hasta el comercio (Ángeles, 2002; Bronfman, 2002).

También habría que reconocer que tradicionalmente en la historia de las metrópolis del país los lugares de trabajo se concentran en la misma ciudad que originó la metrópoli o en los municipios conurbados, lo que hace más intensa la movilidad entre éstos. No se descarta tampoco la posibilidad de que ocurran otro tipo de movimientos habituales por trabajo “de ida y vuelta” relacionados con actividades económicas alejadas de las metrópolis, de las ciudades que estructuran el sistema urbano del país, o que son de carácter rural, así como movimientos entre diversas regiones.⁷

La creciente expansión urbana, y la configuración de espacios metropolitanos (zonas metropolitanas) generaron y generan un amplio campo para que tengan lugar de manera permanente, cotidiana o habitual desplazamientos desde el lugar de residencia habitual hacia el trabajo (atravesando límites político-administrativos entre uno y otro). Sin embargo,

⁶ En estricto sentido, la Encuesta Intercensal permite estimar la proporción correspondiente; no obstante ofrecer el volumen pese a las limitaciones estadísticas correspondientes resulta además de interesante necesario con fines de atención pública de un hecho relevante como lo es la existencia de trabajadores internacionales fronterizos.

⁷ Baccaini indica, por ejemplo para el caso francés, la amplia cobertura y análisis que se hace de una diversidad de movimientos territoriales que van desde los *intracomunales*, los que van del centro de las ciudades a la periferia, los *intercomunales* e *interdepartamentales*. Baccaini, Brigitte (1990), “Mobilite Geographique, distances de migration et mobilite professionnelle en France”. En Actes de l'atelier D. “Mobilités résidentielles et mutations urbaines”, 4ème Conférence Internationale de Recherche sur le logement, “Les Enjeux Urbains de l'Habitat”, París, 3-6 Juillet 1990, en [www.urbanisme.equipement.gouv.fr].



no son el único tipo de movimiento que se lleva a cabo en el espacio que forman las zonas metropolitanas o incluso más allá de sus propios límites, también resulta necesario indicar la existencia de viajes relacionados con servicios de educación, cultura, recreación, participación política o simplemente para realizar actividades comerciales. Aspectos que implican un esfuerzo estatal en su reconocimiento e incorporación a políticas y planes de desarrollo urbano, ya que las más de las veces tienen un impacto directo sobre el equipamiento urbano.

En el Cuadro 1 se observa que las estimaciones de los años 2000, 2010 y 2015 informan que la movilidad espacial por motivos de trabajo es más intensa en los espacios metropolitanos; sin embargo, hay al menos dos situaciones a considerar: 1) en las zonas metropolitanas de menor tamaño; es decir, cuando se ven implicados menos municipios en la conformación correspondiente, el peso relativo de los desplazamientos residencia-trabajo es menor; y, 2) los espacios metropolitanos no son los únicos lugares donde el fenómeno de la movilidad cotidiana por motivos laborales acontece. En consecuencia las estrategias y acciones de política pública que inciden en el desarrollo urbano y la política demográfica requieren incorporar el carácter polifacético de estos movimientos en sus respectivos campos de decisiones.



Cuadro 2. Distribución porcentual de la población migrante interestatal, ocupada por zona metropolitana de residencia habitual y con desplazamientos residencia-trabajo, 2000, 2010 y 2015

Zonas metropolitanas ¹	% de población ocupada migrante interestatal (en el total de ocupados de 12 años y más)			% de población migrante interestatal ocupada con desplazamientos residencia trabajo ³		
	2000	2010	2015	2000	2010	2015
País	3.8	4.0	2.5	21.0	28.6	27.0
Zonas metropolitanas	4.3	4.6	2.6	25.9	34.4	33.0
Aguascalientes	6.0	5.7	4.3	6.9	12.7	17.5
Tijuana	16.8	7.4	5.9	3.2	5.8	4.3
Mexicali		3.9	3.8		2.6	3.0
La Laguna	4.6	3.3	2.5	24.7	27.1	24.6
Saltillo	4.0	3.4	3.4	11.0	20.1	18.1
Monclova-Frontera	1.9	1.9	1.6	21.7	29.7	15.9
Piedras Negras	4.7	2.8	2.5	6.5	15.2	10.0
Colima-Villa de Álvarez	6.3	7.0	5.3	29.1	33.9	32.7
Tecomán	5.2	6.1	4.1	5.2	8.8	11.1
Tuxtla Gutiérrez	2.8	2.4	2.4	7.8	14.7	11.2
Juárez	13.9	3.1	2.4	0.7	4.2	0.8
Chihuahua	2.7	1.8	1.5	7.6	8.0	5.8
Valle de México	6.4	5.3	4.4	46.5	54.3	52.8
León	2.3	2.5	2.3	5.5	11.0	9.3
San Francisco del Rincón	3.5	1.8	2.2	20.5	20.9	20.6
Moroleón-Uriangato	4.0	2.4	1.4	17.8	17.3	19.8
Acapulco	2.5	2.4	1.9	3.8	9.9	2.8
Pachuca	6.5	7.9	5.9	24.7	43.4	40.0
Tulancingo	5.1	4.2	3.0	11.2	25.4	30.0
Tula	5.1	4.4	6.6	33.4	31.2	51.1
Guadalajara	3.0	2.7	2.6	24.2	37.3	30.4
Puerto Vallarta	11.3	14.3	9.7	9.5	20.5	23.5
Ocotlán	2.6	1.8	1.4	16.6	20.0	17.9
Toluca	2.8	3.9	3.0	29.5	46.2	43.3
Morelia	4.0	3.7	1.9	5.0	12.0	10.7
Zamora-Jacona	2.4	2.2	1.6	13.4	10.4	11.7
La Piedad-Pénjamo		1.7	2.2		14.6	23.0
ZM La Piedad ²	2.9			16.2		
Cuernavaca	6.8	6.1	4.6	20.1	36.2	33.6
Cuautla	6.8	5.3	4.5	22.7	25.0	30.8
Tepic	4.2	5.1	4.1	9.4	13.0	10.3
Monterrey	4.1	4.0	4.2	30.2	40.3	38.2
Oaxaca	4.1	2.5	2.4	25.0	38.8	40.1
Tehuantepec		3.5	4.2		16.8	13.8
Puebla-Tlaxcala	3.6	2.9	3.1	12.3	28.5	26.8
Tehuacán		3.5	3.1		10.7	8.3
San Martín Texmelucan2	4.3			16.6		
Querétaro	8.3	7.9	9.7	8.5	24.8	23.1
Cancún	27.1	15.1	11.4	2.0	6.3	4.0
San Luis Potosí-Soledad de G. S.	3.5	3.2	2.7	12.8	21.7	17.5
Rioverde-Ciudad Fernández	1.8	1.8	1.2	9.8	27.3	28.4
Guaymas	3.2	3.8	2.8	5.6	9.2	7.1
Villahermosa	3.6	3.8	3.4	9.5	11.9	17.6
Tampico	6.7	4.7	4.0	25.8	31.6	33.9
Reynosa-Río Bravo	14.1	9.8	3.5	3.0	3.3	1.9
Matamoros	8.7	2.7	1.4	1.5	2.6	2.6
Nuevo Laredo	13.5	4.6	3.0	1.5	2.4	3.5
Tlaxcala-Apizaco		4.9	3.7		50.5	44.3
Apizaco2	6.7			37.3		
Tlaxcala2	5.7			30.4		
Veracruz	3.9	4.0	2.8	15.6	14.7	16.1
Xalapa	3.1	2.7	1.9	10.1	18.2	24.0
Poza Rica	3.1	4.5	3.3	15.4	20.2	22.3
Orizaba	2.4	2.8	1.3	37.2	47.8	42.8
Minatitlán	2.9	4.6	2.9	33.0	40.1	30.8
Coatzacoalcos	4.3	4.1	4.1	6.9	17.5	11.6
Córdoba	2.7	2.7	1.9	17.9	26.2	25.0
Acayucan	2.1	3.2	2.7	36.7	27.5	22.5
Mérida	3.9	3.9	4.5	10.8	19.9	15.2
Zacatecas-Guadalupe	3.6	3.5	2.8	27.5	27.5	28.4
Celaya		3.5	2.5		18.8	12.4
Tianguistenco		1.8	1.4		61.7	57.0
Teziutlán		2.6	2.3		23.1	11.4
No metropolitano	2.9	3.0	2.6	8.9	14.7	12.1

¹Para 2015 se toma la delimitación de zonas metropolitanas que el grupo técnico interinstitucional (CONAPO-INEGI-SEDESOL) realizó con base en los resultados del Censo de Población y Vivienda 2010.

²Zonas metropolitanas definidas en la primera delimitación interinstitucional (Conapo-INEGI-Sedesol) con base a la muestra censal del año 2000.

³Desplazamientos cotidianos a un municipio, entidad o país distinto al de residencia habitual.

Fuente: Estimaciones del CESOP con base en: INEGI. Muestras de los Censos de Población y Vivienda 2000 y 2010; y Encuesta Intercensal 2015.



Esta situación es evidente en la Zona Metropolitana del Valle de México, pero sus efectos se pueden notar en las grandes ciudades y en las zonas metropolitanas de menor rango, así como en las zonas y ciudades fronterizas.

Entre los efectos, problemas y necesidades que este tipo de población genera sobre el equipamiento urbano se encuentran los siguientes:

- incremento del parque móvil de vehículos y con ello la extensión carretera y ensanchamiento del área urbanizada,
- aumento de la dotación de agua y energía por habitante,
- intensificación en la producción de residuos sólidos urbanos por persona y día,
- mayor demanda de servicios públicos y privados: transporte, alimentos, divertimento, estudios, entre otros.

Estos movimientos habituales residencia-trabajo se convierten en una alternativa ante la imposibilidad (económica, familiar, cultural, de relaciones personales) inmediata de migrar; es decir, no se genera la capacidad de migrar, en el sentido usual del fenómeno. Las investigaciones sobre el tema muestran que un factor que favorece este tipo de movimientos es el costo asociado al acceso a la vivienda: los costos del suelo urbano, los altos alquileres que impulsan la expansión urbana hacia áreas periféricas de las zonas metropolitanas, las cuales en su mayor parte presentan ya rezagos sociodemográficos y económicos (Kowarick and Singer, 1994). Por tanto, en conjunción con este tipo de desplazamientos, existen modelos específicos de habitar el espacio y de condicionar diferentes tipos de movilidad territorial de la población (Gilbert, 1996).



Comentarios finales

La Organización de las Naciones Unidas para medir y conocer el fenómeno demográfico de la migración impulsó e impulsa en los instrumentos de recolección de información de carácter censal, así como en encuestas y registros administrativos, bloques de procedimientos estructurados mediante preguntas analíticamente entrelazadas. Para que un país esté en posibilidad de planear el desarrollo así como ejercer políticas demográficas en el corto y mediano plazos se deben dar pasos concretos. Cero abstracciones: se requiere disponer de datos recientes que cubran sustancialmente las necesidades.

En México, desde los años noventa y en los años que corren del siglo XXI, de manera sistemática se han implementado encuestas especializadas y preguntas específicas para medir y conocer los movimientos en y entre las divisiones político-administrativas de menor tamaño (estados y municipios/delegaciones) que no implican migración; entre ellos los cambios de domicilio o la movilidad residencial, los desplazamientos cotidianos por motivos de trabajo, educación, salud, abastecimiento, esparcimiento, administrativos. No obstante su carácter, este tipo de movimientos configuran un espacio privilegiado de interacciones e interrelaciones y se constituyen en un campo de demandas sociales y responsabilidades gubernamentales.

Los diversidad de movimientos territoriales de la población asociados a los cambios técnicos y productivos, y de la organización del territorio de fines del siglo XX, así como los conflictos internos e internacionales en los últimos 30 años han impactado primero en la compresión espacio-temporal de la organización de la producción, de los flujos de bienes y servicios, y en la distribución espacial de la población; segundo, en la dimensión social, política y cultural de éstos.

A través de las muestras de los censos de población y vivienda de 2000 y 2010, y con la Encuesta Intercensal de 2015 se cuenta ahora en México con estimaciones estadísticas que dan cuenta de la proporción de la población ocupada que cotidianamente para laborar se traslada rebasando los límites administrativos del municipio o la entidad en la que vive, e incluso de aquellos que, habitando en las entidades fronterizas —principal pero no únicamente— del norte del país, son trabajadores internacionales fronterizos en su ir y venir a Estados Unidos de América. Las estimaciones de 2000, 2010 y 2015, muestran que la movilidad espacial por motivos de trabajo es más intensa en los espacios metropolitanos.

Los diversos enfoques teóricos que interpretan la movilidad cotidiana ofrecen puntos analíticos de coincidencia; en el campo demográfico interesa tener presente que la



necesidad aparentemente individual de trasladarse hacia el trabajo se vincula ciertamente a factores personales, pero también a decisiones familiares, al ciclo de vida de familiar, a las aspiraciones o deseos de movilidad social (ingreso y carrera profesional), a las propias características de la residencia y el vecindario, y en no pocos casos a la historia migratoria personal y de la familia.



Material de consulta

- Ajenjo, M. y Sabater, Albert (2004), "El impacto de los movimientos migratorios sobre la movilidad habitual por trabajo en Cataluña", *Scripta Nova*, vol. VIII, núm. 158, febrero, Universidad de Barcelona, España.
- Ángeles, H. (2002), "Migraciones en la frontera México-Guatemala", en *La migración actual en la frontera México-Guatemala*, El Colegio de la Frontera Sur/Centro de Derechos Humanos Fray Matías de Córdova AC, pp. 13-17.
- Baccaini, Brigitte (1990), "Mobilité Géographique, distances de migration et mobilité professionnelle en France". Actes de l'atelier *Mobilités résidentielles et mutations urbaines*, 4ème Conférence Internationale de Recherche sur le logement, "Les Enjeux Urbains de l'Habitat", Paris, 3-6 Juillet 1990, en [www.urbanisme.equipement.gouv.fr].
- (1997), "Les navettes des périurbains d'Île-de-France", *Population (French Edition)*, 52e Année, núm. 2, (Mar-Apr), pp. 327-364, en [www.jstor.org].
- Baños, R. Othón (1998), "Los migrantes pendulares. El caso de Yucatán: una aproximación sociológica", en Hubert C. de Grammont y Manuel Basaldúa Hernández (coords.), *El ajuste estructural en el campo mexicano, efectos y respuestas*, México, UNAM.
- Breton, Eric Le (2002), «La mobilité quotidienne dans la vie précaire. Note de recherche pour L'Institut pour la ville en mouvement—PSA Peugeot-Citroën et Abeille Aide et Entraide, France, en [<http://perso.wanadoo.fr>].
- Bruneau, P. (1998), «Les réseaux de villes en France: quels acteurs? quelles finalités? quel avenir? Réflexions à partir de l'exemple de la région Poitou-Charentes», *Cahiers de Géographie du Québec*, vol. 42, núm. 116, septembre, en [www.erc.ac.uk].
- C., Thomas (1979), "Population Mobility in Frontier Communities: Examples from the Julian March, 1931-45", *Transactions of the Institute of British Geographers*, New Series, vol. 4, núm. 1 (1979), pp. 44-61, en [www.jstor.org].
- Cameron, Gavin, Muellbauer, John y Anthony Murphy (2005), "Migration within England and Wales and the Housing Market", *Economic Outlook*, July, Scotland.
- Cameron, Gavin, Muellbauer, John y Anthony Murphy (2006), "Migration within England and Wales and the Housing Market", Oxford University and Nuffield College, Oxford, RES Annual Conference, Nottingham, April, United Kingdom.
- Canales, A. y Zolnisky, C. (2000). Comunidades de migrantes. Conferencia presentada en el Simposio sobre migración internacional en las Américas, San José, Costa Rica.
- Casado, M. J. (2000), *Trabajo y territorio. Los mercados laborales locales de la comunidad valenciana*, Universidad de Alicante, España.
- CELADE (s.f.), Diccionario Demográfico Multilingüe, Santiago de Chile.
- Corona, Reina y Leopoldo Núñez (2001), "Commuting in the Central Region of Mexico", documento presentado en la XXIV Conferencia General de la IUSSP, S41 Spatial Mobility, Salvador, Brasil.
- Corona, Rodolfo y J. Santibáñez (2004), «Aspectos cuantitativos de los ciudadanos mexicanos en el extranjero durante la jornada electoral federal de 2006».



Investigación realizada con financiamiento y por encargo del Instituto Federal Electoral, México.

- Courgeau, Daniel (1987), «Méthodes de mesure de la mobilité spatiale: migrations internes, mobilité temporaire et navettes». Présentation de un Manuel de l'INED. Paris, INED-PUF.
- Dupont, Veronique y Christophe Z. Guilmoto (1993), "Mobilités spatiales et urbanization, Théories, pratiques et représentations", *Cah. Sci. Hum.* vol, 29, núm. (2-3), 1993: pp. 279-294.
- Gilbert, Alan, editor (1996), *The Mega-City in Latin America*, United Nations University Press, Tokyo-New York-Paris.
- Glick, Paul (1947), "The family cycle", *American Sociological Review*, vol. 12, núm. 2, *The American Family and Its Housing*. (abril), pp. 164-174, en [www.jstor.org].
- Graizbord B. y Santillán (2004), Dinámica demográfica y generación de viajes al trabajo en el AMCM, 1994-2000. *Estudios Demográficos y Urbanos*, vol. 20, núm. 1, pp. 71-101.
- Graizbord, B., *et al.* (2000), "El uso del automóvil privado en el área metropolitana de la Ciudad de México", en Gustavo Garza (coord.), *La Ciudad de México en el fin del segundo milenio*, Gobierno de la Ciudad de México/El Colegio de México, México.
- Ibarra, Valentín (2005), *El problema del transporte de personas en el contexto de la estructura urbana*, El Colegio de México.
- Kalbach, Warren E. *et al.* (1964), "Metropolitan Area Mobility: A Comparative Analysis of Family Spatial Mobility in a Central City and Selected Suburbs", *Social Forces*, vol. 42, núm. 3, March, pp. 310-314.
- Kowarick, Lucio (coord.) (1994), "The Workers' Party in Sao Paulo", en Lucio Kowarick, *Social Struggles and the City. The Case of Sao Paulo*. New York: Monthly Review Press. Book Review by: George Reid Andrews. *The Hispanic American Historical Review*, vol. 76, núm. 3 (Aug. 1996), pp. 596-597, en [www.jstor.org].
- Le Jeannic, Thomas (1997), "Radiographie d'un fait de société: la périurbanisation", *Division des statistiques et études régionales*, Insee N° 535-juin.
- Leyva Flores, R., M. Caballero García, A. Dreser, C. Guerrero y M. Bronfman (2004), Respuesta social a la migración y sida en ciudades gemelas de la Frontera México-Guatemala, *Migración y Desarrollo*, segundo semestre.
- McAuley, William J. y L. Nuty, Cheri (1982), "Residential Preferences and Moving Behavior: A Family Life-Cycle Analysis", *Journal of Marriage and the Family*, vol. 44, núm. 2 (May), pp. 301-309.
- Morris, E., Sue R. Crull y Mary Winter (1976), "Housing Norms, Housing Satisfaction and the Propensity to Move", *Journal of Marriage and the Family*, vol. 38, núm. 2, (Mayo), pp. 309-320, en [www.jstor.org].
- Picouet, Michel (1983), *Movilidad Internacional del Uruguay. Ensayo Metodológico y Propuesta de un Esquema General de Observación*, CELADE-Dirección General de Estadísticas y Censos, Montevideo, Uruguay.



- Portes, A. (1997), "Immigration theory for a new century: some problems and opportunities", *International Migration Review*, vol. 31, núm. 4.
- Rossi, P.H. (1955), *Why Families Move: A Study in the Social Psychology of Urban Residential Mobility*. Glencoe, Free Press.
- Sabagh, G., Maurice D. Jr., Van Arsdol y Edgar W. Butler (1969), "Some Determinants of Intrametropolitan Residential Mobility: Conceptual Considerations", *Social Forces*, vol. 48, núm. 1. (Sep., 1969), pp. 88-98, en [www.jstor.org].
- Salazar, C. y V. Ibarra (2006), "Acceso desigual a la ciudad y movilidad", en Lucía Álvarez *et al.*, *Democracia y exclusión: caminos encontrados en la Ciudad de México*, México, Plaza y Valdés.
- Statistics Canada (2001), Journey to Work, 2001, Census Technical Report, Canada, en [www.statca.ca].
- Talbot, Julien (2001), "Les déplacements domicile. travail. De plus en plus d'actifs travaillent loin de chez eux", *Insee Premiere*, núm. 767-Avril, Division Études Territoriales, INSEE, France.
- Thesaurus international, Committee for International Cooperation in National Research in Demography (CICRED).
- US Census Bureau (2004), Journey to work, 2000, Census 2000 Brief, United States.
- Wolpert Julian (1967), "Distance and Directional Bias in Inter-Urban Migratory Streams", *Annals of the Association of American Geographers*, vol. 57, núm. 3 (Sep.), pp. 605-616.
- (1964), "The Decision Process in Spatial Context", *Annals of the Association of American Geographers*, vol. 54, núm. 4 (Dec.), pp. 537-558.
- Wolpert, J., Yapa Lakshman y Mario Polese (1971), "Interdependencies of Commuting, Migration, and Job Site Relocation", *Economic Geography*, vol. 47, núm. 1, Perspectives on Urban Spatial Systems (Enero), pp. 59-72, en [www.jstor.org].

