

POBREZA Y **EXCLUSIÓN SOCIAL** EN **CIUDADES MEXICANAS** DIMENSIONES SOCIOESPACIALES

Adrián Guillermo Aguilar
Irma Escamilla-Herrera
Coordinadores

POBREZA Y EXCLUSIÓN SOCIAL EN CIUDADES MEXICANAS

DIMENSIONES SOCIOESPACIALES

**Adrián Guillermo Aguilar
Irma Escamilla-Herrera**

Coordinadores



Universidad
Nacional
Autónoma
de México



INSTITUTO DE
GEOGRAFÍA
UNAM

MAPorrúa
librero-editor • México

Esta investigación, arbitrada por pares académicos,
se privilegia con el aval de la institución coeditora.

339.460972
P7394

Pobreza y exclusión social en ciudades mexicanas : dimensiones socioespaciales / coordinado por
Adrián Guillermo Aguilar e Irma Escamilla-Herrera -- 1ª ed. -- México : Universidad Nacional Autó-
noma de México: Miguel Ángel Porrúa, 2018.
399 p. : il. ; 17 × 23 cm. -- (Estudios Urbanos)

ISBN 978-607-524-270-5

1. Pobreza urbana -- México. 2. Marginación social -- México

La presente investigación Recibió fondos del Consejo Nacional
de Ciencia y Tecnología

Primera edición, diciembre del año 2018

© 2018

UNIVERSIDAD NACIONAL AUTÓNOMA DE MÉXICO
INSTITUTO DE GEOGRAFÍA

© 2018

Por características tipográficas y de diseño editorial
MIGUEL ÁNGEL PORRÚA, librero-editor

Derechos reservados conforme a la ley
ISBN 978-607-524-270-5

Portada: Asentamiento irregular de Atotolco, Alcaldía Tlá-
hua, fotografía de Flor M. López

Queda prohibida la reproducción parcial o total, directa o indirecta
del contenido de la presente obra, sin contar previamente con la
autorización expresa y por escrito de GEMAPORRÚA, en términos de lo
así previsto por la *Ley Federal del Derecho de Autor* y, en su caso, por
los tratados internacionales aplicables.

IMPRESO EN MÉXICO



PRINTED IN MEXICO

LIBRO IMPRESO SOBRE PAPEL DE FABRICACIÓN ECOLÓGICA CON BULK A 80 GRAMOS

www.maporrúa.com.mx

Amargura 4, San Ángel, Álvaro Obregón, 01000, CDMX

Movilidad cotidiana, segregación espacial y trabajo de bajos ingresos.

El caso de los trabajadores domésticos remunerados en la Zona Metropolitana de la Ciudad de México, 2015*

Josefina Hernández Lozano**

INTRODUCCIÓN

La expansión urbana dispersa, característica de ciudades latinoamericanas, ha generado (entre otros efectos) un desajuste espacial entre el lugar de residencia y el lugar de trabajo, que condiciona a determinados grupos de población a realizar desplazamientos cada vez más largos, tanto en distancia como en tiempo.

Las áreas cada vez más alejadas que se han incorporado a la zona metropolitana, se caracterizan por concentrar población de bajos ingresos y ser zonas carentes de los servicios urbanos básicos y con limitadas oportunidades de inserción laboral. El poblamiento de la periferia es un reflejo de la transformación urbana acelerada, para su integración a la ciudad la *movilidad cotidiana*¹ se convierte en una necesidad que obliga a la población a efectuar grandes desplazamientos (Jiménez, 2009).

Desde esta óptica, la distancia se vuelve una externalidad negativa que afecta más a la población que se encuentra en situación de *pobreza*,² ya que realizará desplazamientos con mayor inversión de tiempo para llegar al centro de la ciudad, dotado de más oportunidades de empleo y

*Este trabajo recibió apoyo financiero del CONACYT, del proyecto titulado "Segregación socioespacial y pobreza urbana en zonas metropolitanas de la Región Centro de México", realizado en el Instituto de Geografía, UNAM.

**Instituto de Geografía, UNAM. hlozano@unam.mx. La autora agradece los valiosos comentarios y sugerencias de los revisores anónimos.

¹A lo largo del capítulo, cuando se hace referencia a la movilidad, al desplazamiento o incluso al movimiento, se identifican con el concepto genérico de movilidad cotidiana a fin de diferenciarla de la movilidad residencial o cambio de domicilio.

²Una persona se encuentra en situación de pobreza cuando: presenta al menos una carencia social y no tiene un ingreso suficiente para satisfacer sus necesidades (CONEVAL, 2010).

servicios. Más aún, entre movilidad cotidiana y pobreza existe una relación, ya que contar con recursos económicos para realizar los desplazamientos necesarios para llevar a cabo las actividades cotidianas, permitirá en lo posible amortiguar los efectos de la pobreza y favorecer la inclusión social (Avellaneda, 2008); principalmente en ciudades caracterizadas por una predominante segregación socio espacial.

Se pueden identificar dos modalidades de movilidad opuestas: la metropolitana y el repliegue barrial. En la primera, el nivel de ingreso de la población permite largos desplazamientos a sus centros de trabajo, y en la segunda, desplazamientos en su espacio local con trabajos precarios e informales en el barrio, haciendo evidente que el nivel de ingreso de la población determina su capacidad de desplazarse (Jouffe, 2011). Sin embargo, estas modalidades no son una regla, la movilidad cotidiana además de verse como un medio para resolver los desequilibrios y desajustes espaciales entre empleo y residencia, también puede considerarse una estrategia de sobrevivencia para trabajadores con opciones limitadas (Graizbord, 2008), por ejemplo, los empleados informales de bajos ingresos que se desplazan para aprovechar las oportunidades que ofrece la ciudad.

Como afirma Winchester (2008), "vivir en la ciudad significa tener que generar ingresos para sobrevivir, exigiéndoles a los pobres urbanos integrarse, de una u otra forma, a los mercados laborales". En el caso de los "pobres urbanos" su ingreso al mercado laboral es principalmente a través de empleos no calificados, como costureras, albañiles, y trabajadores domésticos remunerados (TDR), entre otros. En el caso particular de los TDR, ocupación informal con alta precariedad laboral, que se caracteriza por bajos salarios y poca o nula cobertura de seguridad social, tienen como fuente de empleo principalmente las unidades domésticas, es decir hogares de los sectores de ingreso medio y alto, en donde la inserción laboral de las mujeres genera una demanda por el servicio, ante la insuficiencia de políticas de conciliación entre el trabajo y la familia. A partir de lo anterior es posible plantear las siguientes preguntas: ¿Cuál es el efecto de la segregación urbana sobre los patrones de movilidad cotidiana de los trabajadores domésticos remunerados en la Zona Metropolitana de la Ciudad de México (ZMCM)? y ¿en qué proporción el TDR se desplaza fuera de su entorno local?

El propósito fundamental del presente capítulo es identificar los patrones de movilidad del empleo informal de bajos ingresos en una es-

estructura urbana segregada, específicamente en la periferia popular. Se toma como grupo los trabajadores domésticos remunerados que se desplazan diariamente por motivos de trabajo en la ZMCM.

MOVILIDAD Y SEGREGACIÓN: UN MARCO DE REFERENCIA

La dinámica urbana se caracteriza por una expulsión y atracción de población, que se manifiesta por diferentes tipos de movilidad espacial, tanto residencial como cotidiana, lo que produce una morfología urbana particular y determina la expansión urbana.

Al referirse a la movilidad se asocia un espacio y duración, es decir, la movilidad implica un lugar de origen y uno de destino, involucra un desplazamiento desde unos cuantos metros hasta miles de kilómetros; y una duración que puede ser de pocos minutos a toda la vida (Hanson, 2005). La movilidad cotidiana, pendular o *commuting* se entiende como la suma de los desplazamientos que realiza la población de forma recurrente para acceder a bienes y servicios en un territorio determinado (Miralles-Guasch, 1998 citado por Miralles y Cebollada, 2009).

En las grandes metrópolis la movilidad cotidiana ha presentado un incremento en los desplazamientos, cada vez más frecuentes e incluso en los que se invierte más tiempo y distancia. Por ejemplo, en Estados Unidos se considera que los desplazamientos extremos han aumentado desde, al menos, 1990. Así surge el concepto de viajeros extremos o "extreme commuters" que son empleados que viajan 90 minutos o más para trabajar, de un solo sentido (U.S. Census Bureau, 2005 citado por Rapino y Fields, 2013). En México de acuerdo con un estudio de la firma TomTom realizado en 2017, la Ciudad de México se ubica en el primer sitio a nivel mundial en tráfico vehicular. Además, señala que, en promedio, una persona puede hacer 57 minutos más de tiempo diariamente, por un viaje en comparación con un día sin tráfico vehicular.

Este aumento en los tiempos de desplazamientos se convierte en una limitante, entre otros motivos provocado por el aumento del tráfico vehicular; aquí se introduce otro concepto ligado a la movilidad que es la accesibilidad. Mientras la movilidad se vincula a los desplazamientos y requiere para su análisis contar con fuentes de información, como las

encuestas origen-destino y los censos de población. La accesibilidad se vincula con los lugares y se requiere conocer la localización tanto de las personas como de la distribución y localización de los servicios (Ramírez, 2006). De igual forma, la accesibilidad hace referencia a la facilidad para acceder a determinados bienes, servicios o contactos.

De acuerdo con Tarrius (1978 citado por Lazo y Contreras, 2009), la movilidad no se define por la suma de desplazamientos individuales, ni por la accesibilidad ni la unión de puntos en el espacio urbano, sino que más bien corresponde a un fenómeno social, determinado por relaciones sociales, necesidades y modos de vida. Asimismo se ha hecho evidente en la literatura un cambio en el foco de interés, pasando de los medios de transporte hacia las personas y la movilidad cotidiana; es decir a las personas que usan la infraestructura y los servicios de transporte (Moreno y Rubiano, 2014).

Aunado a lo anterior se debe considerar la localización de los segmentos socioeconómicos, que es un factor decisivo para los flujos de movilidad cotidiana. En el caso de América Latina, la localización de los estratos de bajos ingresos en la periferia ha predominado históricamente, mientras la ubicación de los estratos altos se ha ubicado tradicionalmente cerca de su parte central (Rodríguez, 2008). Esta desigual distribución espacial o *segregación residencial* se define como "la tendencia a la organización del espacio en zonas de fuerte homogeneidad social interna y de fuerte disparidad social entre ellas, entendiéndose esta disparidad no sólo en términos de diferencia, sino de jerarquía" (Castells, 1974, citado por Duhau, 2003).

Es así que la movilidad cotidiana juega un papel muy importante en los procesos de segregación residencial. La población que reside en la periferia de la ciudad encuentra más dificultad para desplazarse, por los problemas para poder conseguir un medio de transporte eficiente y económico. Además, se considera que un porcentaje de los desplazamientos, requieren de uno o más transbordos, debido a las largas distancias que deben recorrer entre su lugar de residencia y su centro de trabajo (Avellaneda, 2008).

En este contexto de segregación es que los trabajadores de menor nivel socioeconómico registran la mayor probabilidad de trabajar en el mismo municipio en que residen. En el mismo sentido, la movilidad del sector

informal (cuentapropistas de baja educación) es la que registra menores niveles de desplazamientos (Rodríguez, 2008). Por su parte Avellaneda y Lazo (2011), identifican desplazamientos en el espacio local o “territorios de proximidad” como fuente de recursos para pobres urbanos, cuando se enfrentan a problemas de desplazamiento (costo y mala calidad del transporte, y la lejanía a las fuentes de empleo). Al igual Dureau y Gouëset (2011), refieren que los desplazamientos diarios de las personas residentes en las periferias de las ciudades se realizan en espacios cercanos, lo que mejora la calidad de vida de estas personas, ya que no necesitan desplazarse largas distancias para llegar a su lugar de trabajo.

El estudio de la periferia popular analizado a partir de la exclusión social que la falta de movilidad puede generar, es un enfoque social que se ha planteado y que ha tenido un cierto desarrollo en América Latina, destacan los trabajos que abordan las relaciones entre movilidad cotidiana, exclusión social y pobreza en las periferias populares, algunos ejemplos son los estudios que analizan la movilidad de una “barriada” de la periferia metropolitana de Lima, que destaca la eficiencia del transporte público como forma de inclusión, aunque ésta se puede ver limitada por los elevados costos del transporte (Avellaneda, 2008 y 2009). Mientras que en otro estudio se contrastan dos situaciones en la periferia pobre de dos ciudades Lima y Santiago de Chile, en la primera se asume un transporte “informal” eficiente que permite el traslado a cualquier parte de la ciudad y en la segunda un Sistema de Autobús de Tránsito Rápido (Bus Rapid Transit en inglés, BRT) llamado Transantiago que no cumple con una cobertura territorial y horario adecuados a las necesidades de la población (Avellaneda y Lazo, 2011).

A su vez, también se ha evaluado la mejora en la accesibilidad espacial de un barrio pobre de Bogotá (Calle 80), que ha traído una reducción en los tiempos de traslado al resto de la ciudad y la transformación en la composición social de su población, esto a partir del BRT-Transmilenio. Sin embargo, los autores señalan que las desigualdades en la movilidad cotidiana persisten, por los costos de este transporte (Dureau *et al.*, 2013). Por otra parte, en cuanto a las desigualdades de movilidad cotidiana un estudio analiza dos periferias populares de Colombia, señalando que estas desigualdades no sólo reflejan las jerarquías sociales, sino también los efectos del género y de la edad (Dureau y Gouëset, 2011).

En México se han realizado algunos estudios vinculados a economía informal y pobreza, Suárez *et al.* (2016) analizan la movilidad del empleo informal identificando que los tiempos de viaje observados muestran que los trabajadores de bajos ingresos tienen los trayectos más cortos; asumiendo que se esfuerzan más que los otros grupos para optimizar sus viajes de trabajo. Rodríguez (2008) realiza una comparación de cuatro ciudades latinoamericanas, para el caso de México destaca que los asalariados de menor nivel socioeconómico y educación registran la mayor probabilidad de trabajar en el mismo municipio de residencia, en particular menciona que los cuentapropistas de baja educación (sector informal) registran menores niveles de movilidad.

El estudio de la movilidad cotidiana en México todavía es escaso, las investigaciones disponibles se han centrado principalmente a la ZMCM, en el análisis de la delimitación de zonas metropolitanas, abordándose también otras temáticas (véanse Casado, 2008 y López, 2016). Sin embargo, la movilidad ha sido poco abordada en su relación con los grupos sociales menos favorecidos, por ejemplo, aquéllos con empleos informales de bajos ingresos, como los TDR, población que afronta el riesgo de permanecer o caer en situación de pobreza.

METODOLOGÍA Y DATOS

En México la información disponible para conocer las dimensiones de la movilidad cotidiana por motivo de trabajo surge en el año 2000, con la incorporación de la pregunta que hace referencia al "lugar de trabajo" en el cuestionario ampliado de la muestra censal. Si bien desde los años noventa se empezaron a realizar encuestas especializadas, éstas eran de carácter más local, la muestra censal permitió contar con información de la movilidad de población laboral a nivel municipal para todas las entidades del país (López, 2016). Posteriormente, en la encuesta intercensal 2015 de INEGI además de contar con la pregunta que hace referencia al lugar de trabajo, se incorporan las preguntas relacionadas con el medio y el tiempo que duran los traslados. Cabe destacar que los censos brindan como principal ventaja la posibilidad de asociar la movilidad cotidiana con

otras características demográficas observadas en los censos (Jiménez, 2009).

En este trabajo se utilizaron los datos obtenidos de la Encuesta Intercensal (INEGI, 2015) con un enfoque cuantitativo, se buscó identificar los patrones de distribución de los TDR, principalmente ubicar agrupamientos de municipios "expulsores" de este tipo de trabajadores, es decir analizar si existe una autocorrelación espacial de la movilidad cotidiana externa (ME) de los TDR. Ocasionalmente, y sólo para efectos de apoyo, se usaron otras fuentes como encuestas de hogares, específicamente la Encuesta Nacional de Ocupación y Empleo (ENOE) 2015.

A partir de la información de la muestra intercensal se obtuvo una matriz de movilidad a nivel municipal, que permitió identificar la movilidad laboral diaria de los TDR en la ZMCM. Específicamente se pudo obtener el porcentaje de movilidad cotidiana interna (MI) o población ocupada que vive y trabaja en el mismo municipio, y ME o población ocupada que trabaja en un municipio distinto al que reside.

Para la autocorrelación espacial, se utilizó como herramienta estadística los índices de Moran global (I) y Moran local (LISA). La autocorrelación espacial mide la relación entre observaciones con proximidad espacial, considerando que observaciones próximas espacialmente poseen valores parecidos. Los indicadores globales de autocorrelación espacial (Moran I) ofrecen una única medida para el conjunto de todos los municipios caracterizando toda la región de estudio (García *et al.*, 2013).

El mapa de LISA realizado con este índice permite identificar los agrupamientos espaciales que se producen cuando una unidad espacial que registra un valor alto (bajo) de la variable se encuentra rodeado de unidades espaciales que también registran un valor alto (bajo) de dicha variable, y los atípicos espaciales que son aquellos que surgen cuando una unidad espacial con un elevado valor de la variable se encuentra rodeado de unidades espaciales en las que la variable registra valores pequeños, o viceversa (García *et al.*, 2013). Los análisis consideraron el nivel de significancia $p < 0.05$ y los productos cartográficos fueron elaborados por medio del programa ESRI ArcGIS 10.1.

Además, considerando que la movilidad espacial es un fenómeno sensible a variables demográficas como la edad, el sexo y el contexto familiar (Modenés, 2008), se utilizaron algunas variables para analizar las

características sociodemográficas de la movilidad interna y externa de los TDR. Adicionalmente, la información del tipo de medio de traslado y la duración del mismo permitieron apoyar el análisis.

EL CONTEXTO TERRITORIAL:

LA PERIFERIA POPULAR EXCLUYENTE DE LA ZMCM

La ZMCM es actualmente un extenso espacio urbano con millones de personas, que habitan, conviven, trabajan y circulan; en su extensa área, la distribución dispersa y fragmentada de su población contrasta con la concentración de sus actividades económicas en la parte central.

La ZMCM se ha caracterizado por su expansión desordenada y una urbanización desprovista de infraestructura y servicios en la periferia de su territorio. Como en varias ciudades de América Latina el proceso de urbanización se ha basado en invasiones o loteos irregulares, desarrollados en la periferia en suelo accesible a los pobres que regularmente carece de infraestructura básica (Pérez, 2013). En la Ciudad de México entre las décadas de los cuarenta y sesenta, se presentó la mayor etapa de expansión a partir del proceso migratorio del campo a la ciudad, surgen los "asentamientos irregulares" que contribuyeron al crecimiento de más de la mitad de la ciudad, hasta la década de los ochenta que inició el proceso de emigración hacia la periferia (Cruz, 2000).

Estudios recientes coinciden y confirman un patrón de diferenciación oriente/poniente en la ZMCM, señalan la concentración de los estratos altos y medio altos hacia la zona poniente y sur poniente; en contraste con los estratos bajos y muy bajos presentes hacia la zona oriente (Aguilar *et al.*, 2015). Por su parte Graizbord y Acuña (2007) plantean que es posible dividir la ciudad en rica "poniente" y ciudad "pobre" oriente, a partir de identificar que en esta segunda zona predomina una población con ingresos relativamente inferiores al promedio del área metropolitana.

La urbanización segregada que ha persistido en el tiempo y que caracteriza a la ciudad, inició a principios del siglo XX, cuando "la ciudad de México se estructuró según la distribución del ingreso: los fraccionamientos privilegiados se concentraron al poniente y al sur; el norte y oriente se reservó a las colonias populares" (Moreno, 1978 citado por

Berra, 1982). El valor ecológico fijó la "plusvalía" de las zonas, lo que fue determinante para la diferenciación, el "poniente" una zona boscosa, con agua, protegida de inundaciones, contaba con adecuadas vías de acceso; condiciones opuestas a la zona "oriente" que era árida, salitrosa y expuesta a inundaciones, cercana al Gran Canal del desagüe (Morales, 1978).

Asimismo, en este periodo se hicieron evidentes dos realidades urbanas, que han sido una constante en la ZMCM; "al poniente y sur poniente, el área de las grandes avenidas y todos los servicios propios de una ciudad moderna; al oriente y al norte, el espacio donde se transferían lotes y se edificaban casas sin contar previamente con ningún servicio" (Berra, 1982).

Actualmente la situación persiste y se considera que la zona oriente de la ZMCM ha presentado el más intenso proceso de crecimiento urbano, con una composición desordenada de vivienda, industria y servicios; constituye el área más grande en donde se ubican las colonias populares con los niveles de ingresos más bajos (Moreno y Partida, 2011). Esta distribución hace evidente el proceso de segregación socioespacial, lo que acentúa la desigualdad urbana.

Según los datos de situación de pobreza por municipio de CONEVAL 2010 (véase cuadro 1), la "pobreza" reporta porcentajes de 19.5 para la Ciudad Central y 47.2 para los municipios conurbados de la zona oriente. Respecto al porcentaje de población en la categoría de "ingreso inferior a la línea de bienestar", la Ciudad Central tiene un porcentaje de 24.2 y los municipios conurbados de la zona oriente un porcentaje de 50.8. La distribución de la pobreza destaca en la zona oriente, en los municipios de Chimalhuacán y Valle de Chalco con un porcentaje de 62.7 y 58.6 respectivamente (véase mapa 1).

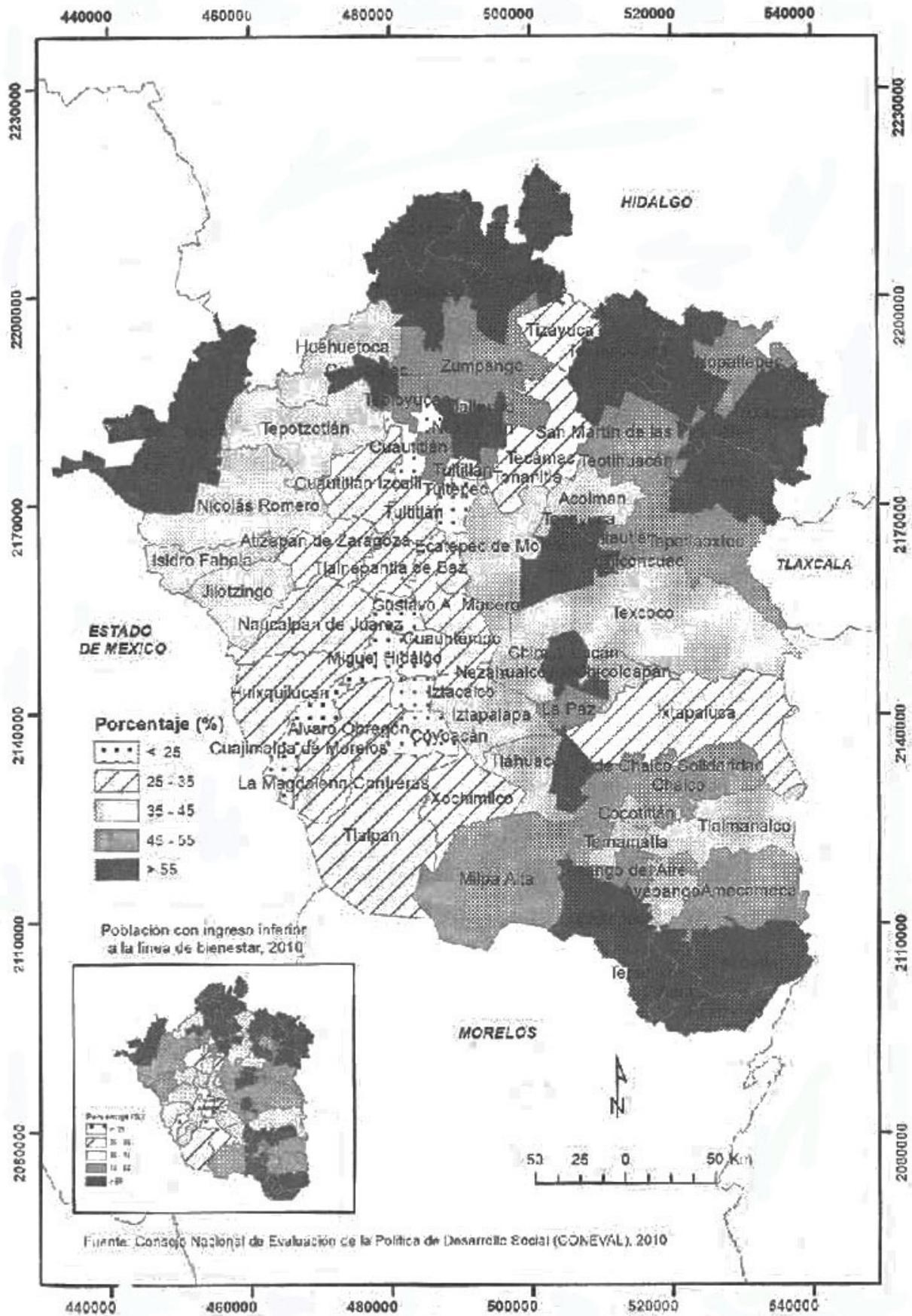
Cuadro 1
 PORCENTAJE DE POBREZA Y SELECCIÓN DE INDICADORES, 2010

	Población con al menos una carencia	Población con al menos tres carencias	Población con ingreso inferior a la línea de bienestar	Población con ingreso inferior a la línea de bienestar mínimo	Pobreza	Población 2010			
Ciudad Central	882,212	133,794	8.5	60,180	3.8	19.5	308,005	1'579,493	
Resto de delegaciones	4'774,521	1'065,617	14.8	2'605,483	36.1	466,567	6.5	2'217,787	7'219,179
Municipios conurbados	6'054,285	1'958,644	23.3	3'607,684	42.8	847,712	10.1	3'279,705	8'423,490
Zona oriente ¹	2'326,423	827,348	27.3	1'540,274	50.8	418,603	13.8	1'161,113	3'033,375
Total	14'037,441	3'985,403	19.7	8'135,508	40.2	1'793,062	8.9	6'966,610	20'255,537

¹Para el presente trabajo se considera que la zona oriente de la ZMCM está integrada por Nezahualcóyotl, Chimalhuacán, Ixtapalapa, Chalco, La Paz y Valle de Chalco (Vega, 2013).

Fuente: Cálculos propios a partir de los datos de CONEVAL, 2010.

Mapa 1
ZMCM: POBLACIÓN EN SITUACIÓN DE POBREZA, 2010



Fuente: Consejo Nacional de Evaluación de la Política de Desarrollo Social, 2010.

Los impactos de la pobreza al interior de la ciudad son diversos, producen segregación urbana con patrones dominantes y una exclusión social en diferentes grados de intensidad (Carrión, 2003). La pobreza, entendida como la insuficiencia de recursos que impide a los que la sufren satisfacer sus necesidades esenciales, puede ser considerada como un elemento que dificulte la integración plena a la ciudad (Avellaneda, 2008).

La zona oriente destaca principalmente por su crecimiento y por la dimensión de los asentamientos que se han establecido, por el número de familias que la habitan y por las estimaciones de su futuro crecimiento. El uso del suelo en esta zona es casi exclusivamente habitacional y consagrado en su gran mayoría a las colonias populares, predominando la población de bajos ingresos. Los municipios que conforman esta zona que limitan al oriente con la Ciudad de México, son: Chalco, Chicoloapan, Chimalhuacán, Ixtapaluca, La Paz y Valle de Chalco (Vega, 2013).

LA DIMENSIÓN DEL TRABAJO DOMÉSTICO REMUNERADO EN LA ZMCM

Se considera que el trabajo doméstico, desigualdad social y pobreza están altamente relacionados (Simón *et al.*, 2004). Los trabajadores domésticos constituyen una parte considerable de la fuerza de trabajo en empleo informal, se concentran en los estratos más bajos del ingreso y se encuentran entre los grupos de trabajadores más vulnerables. La precariedad laboral del trabajo doméstico es característica de las diferentes modalidades (puertas afuera, puertas adentro o por día) en esta actividad, pero en particular lo es para las trabajadoras domésticas puertas adentro. Estas empleadas se caracterizan por ser mujeres solteras que viven en hogares de clase alta y media alta y trabajan exclusivamente para el hogar que las emplea. Las desventajas son un riesgo mayor de explotación con largas horas de trabajo y sobrecarga de tareas (Rodgers, 2009).

El empleo puertas afuera con un solo empleador es una opción para las mujeres que tienen familias. Las ventajas son los horarios más o menos fijos y la mayor independencia. Las desventajas son el costo de transporte que no se limita al costo monetario, sino que también al tiempo de viaje (Rodgers, 2009).

Según datos de la ENOE para 2015, la población ocupada en el país era de 51.8 millones de personas de las cuales 2.4 millones eran TDR, esto representa el 4.7 por ciento del total de personal ocupado en México. Esta cifra incluye tanto a las trabajadoras que realizan tareas domésticas, como a los jardineros, porteros, guardias y el personal para el cuidado de personas enfermas y atención de menores. El grupo de “empleados domésticos” que realiza quehaceres de limpieza en casas particulares, constituye 83.9 por ciento del total de TDR y representa 1.9 millones de personas.

El trabajo doméstico además de ser una ocupación tradicionalmente femenina, es un fenómeno predominantemente urbano. Las mujeres constituyen alrededor de 95 por ciento de los TDR es la principal forma de acceso al mercado del trabajo para las mujeres más pobres y con menor nivel educativo. Según la ENOE 2015 se estima que el 11 por ciento de las mujeres ocupadas se desempeñan como trabajadora doméstica remunerada y de acuerdo con la Organización Internacional del Trabajo (OIT) (2013) se estima que entre 10 y 15 por ciento de los hogares cuentan en forma estable con apoyo doméstico remunerado. Lo anterior se incrementa si se considera la contratación por día o por hora, realizado básicamente por familias de sectores medios. También existen familias de bajos ingresos, incluidas aquéllas de las propias trabajadoras domésticas, que acuden a otras mujeres de la familia, o a vecinas para apoyar el trabajo del hogar.

LA MOVILIDAD COTIDIANA POR TRABAJO EL CASO DE LOS TDR

En términos generales, la ME total en la ZMCM con información de 2015 era de 78,445 es decir el 28.8 por ciento de los TDR trabajaban fuera de su municipio de residencia, mientras la MI alcanzaba los 194,232 ocupados, lo que suponía el 71.2 por ciento restante. Estos niveles porcentuales son muy similares a los obtenidos por Susino y Martínez (2010) en su trabajo de la Región Centro de México, en el cual reportaban para el año 2000 un 74.4 por ciento de población ocupada total que trabaja en el mismo municipio de residencia.

Por municipio la mayor movilidad externa la tienen los municipios conurbados, como La Paz, Isidro Fabela, Valle de Chalco, Tonanitla y

Ecatzingo, con porcentajes mayores del 50 por ciento. En el extremo opuesto con porcentajes de ME menores del 10 por ciento, se encontraron algunas delegaciones centrales de la Ciudad de México y algunos municipios conurbados. Estos resultados se analizaron para identificar agrupaciones o patrones de movilidad que pueden estar influenciados tanto por las características sociodemográficas como por el contexto del lugar de residencia reflejándose en la elección modal de transporte público, número de viajes realizados, la distancia y el tiempo de viaje (Barrios y Hernández, 2014).

Si bien, el problema de acceso al transporte y las consecuentes dificultades de movilidad, está fuera del alcance de este trabajo, se puede mencionar que para el sistema de transporte público ofertado en la ZMCM, se estima que la cobertura de transporte masivo (metro, suburbano) atiende sólo a una parte de la zona metropolitana, especialmente la Ciudad de México, donde solamente el 28 por ciento de su población puede acceder al transporte masivo en un radio de 500 metros, en el Estado de México este porcentaje es mucho menor (ctSEMBARQ, 2015). Los viajes con origen desde la periferia metropolitana suelen ser multimodales, y se realizan principalmente en transporte público concesionado (microbuses y combis), el modo de transporte peor calificado.

LA MODALIDAD DE DESPLAZAMIENTOS DE LOS TDR Y LA VARIABLE ESPACIAL

Los porcentajes de MI reportan que 66 de los 76 municipios tienen un valor mayor al 50 por ciento, siendo los de mayor MI los municipios de Benito Juárez 93.4 por ciento, seguido por Miguel Hidalgo 96.1 por ciento, y Cuautitlán Izcalli 92 por ciento. Los valores altos cercanos a 100 indican bajos intercambios laborales por escasas salidas o entradas. Los municipios con menor MI, y por ende de mayor movilidad externa, son Chimalhuacán 59.9 por ciento Isidro Fabela 64.3 por ciento, La Paz 69.7 por ciento y Valle de Chalco 63.1 por ciento. Son municipios que establecen más interrelaciones con sus vecinos, que se refleja en diferentes flujos de salidas y entradas de trabajadores. Como se puede observar la movilidad de los TDR sigue un patrón diferente en el centro y la periferia, se presentan va-

lores altos de MI en las delegaciones de la Ciudad Central y a su vez valores altos de ME en los municipios de la periferia metropolitana.

En cuanto a la distribución espacial de la ME de los TDR, se buscó identificar agrupamientos de municipios o áreas homogéneas de movilidad externa en la ZMCM. Para lo anterior se midió la autocorrelación espacial, y se utilizó como herramienta estadística los índices de Moran global (I) y Moran local (LISA). La autocorrelación espacial mide la relación entre variables con proximidad espacial, considerando que variables próximas espacialmente poseen valores parecidos. Los indicadores globales de autocorrelación espacial (Moran I) ofrecen una única medida para el conjunto de todos los municipios caracterizando toda la región de estudio. El Moran I para ME en la zona metropolitana fue de 0.30 estadísticamente significativo ($p < 0.05$), lo cual indica que existe autocorrelación espacial de la ME de los TDR, con tendencia a la agrupación.

La distribución de la variable fue examinada en menor escala por medio del Moran I local (LISA), produciendo un valor específico para cada municipio, permitiendo la visualización de agrupamientos de municipios con valores similares para la variable seleccionada, en este caso la ME de TDR. Según el índice local de Moran, que permite visualizar las agrupaciones o clústeres municipales, el 7.8 por ciento (6/76) de municipios se encuentran en espacios donde la relación es alto-alto, es decir, la presencia de municipios con predominio alto de ME (superior a la media) rodeado de municipios con predominio alto de ME (véase mapa 2). Las agrupaciones espaciales se concentraron en la zona oriente y nor-poniente de la zona metropolitana, básicamente corresponde a la periferia de la zona metropolitana.

Las correlaciones del tipo bajo-bajo fueron significativas sólo en el 2.6 por ciento (2/76), corresponde municipios con un bajo porcentaje de ME rodeado de otros con un porcentaje bajo. Esta agrupación se ubica en las delegaciones de la Ciudad Central: Benito Juárez y Miguel Hidalgo, delegaciones que por consiguiente cuentan con los valores más altos de MI.

Estos patrones o modalidades diferentes de movilidad tienen sentido si consideramos que los TDR se emplean básicamente en hogares de los sectores de ingreso medio y alto, grupos que predominan en la parte centro sur de la zona metropolitana, de ahí el mayor porcentaje de MI de

Mapa 2
ZMCM: ÍNDICE DE MORAN, 2015



Fuente: Cálculos propios a partir de la Encuesta Intercensal 2015, INEGI.

los TDR, en cambio como los lugares de bajos ingresos predominan en la periferia, los TDR tienen menos opciones de emplearse en su entorno próximo lo que se refleja en el mayor número de desplazamientos o mayor porcentaje de ME. Precisamente el agrupamiento de municipios que se identificó en la parte oriente de la ZMCM, se ubica en una zona que se caracteriza con tener predominantemente población de bajos ingresos y para quienes el costo del transporte público puede tener un peso importante en su economía.

LAS CARACTERÍSTICAS SOCIODEMOGRÁFICAS DE DOS PATRONES IDENTIFICADOS

A partir de lo anterior se seleccionaron los municipios según las agrupaciones reconocidas, centrándose en identificar las diferencias entre la Ciudad Central (dos delegaciones) y la zona oriente (cuatro municipios). Como se muestra en el cuadro 2, la variable espacial permite arrojar diferentes resultados.

Primero destacan los porcentajes de ME de los TDR, la media de la zona metropolitana fue de 28.8 por ciento; para la zona oriente arrojó un 60.6 por ciento y la Ciudad Central un 4.7 por ciento de ME. Es decir, más de la mitad de los TDR salen de la zona oriente a laborar a otro municipio, en contraste la MI predomina en la Ciudad Central con 95.3 por ciento.

Respecto a la ME considerando la situación conyugal en la zona oriente los valores más altos se dan en casados con un 30.5 por ciento y unión libre con un 23.4 por ciento, para ciudad central es un 24.4 por ciento solteros y un 23.5 por ciento casados. El valor más alto de MI en la ciudad central es de 58.2 por ciento en solteros. Al considerar la posición en el hogar los valores altos se dan en jefa de familia con 41.8 y 39.9 por ciento en la zona oriente y ciudad central respectivamente. El valor de MI a destacar en la Ciudad Central es de 75 por ciento en la categoría de sin parentesco.

En lo que se refiere a la edad en la Zona Oriente la mayor proporción considerando la movilidad externa se agrupa en el rango de 30 a 54 años con un 71.6 por ciento y 17.3 por ciento mayor de 55 años.

Cuadro 2
 CARACTERÍSTICAS SOCIODEMOGRÁFICAS DE LOS TRABAJADORES DEL SERVICIO
 DOMÉSTICO DE LA ZMCM, SEGÚN ZONA DE RESIDENCIA, 2015 (PORCENTAJES)

	<i>Zona metropolitana Ciudad de México</i>			
	<i>Ciudad Central</i>	<i>Resto de delegaciones</i>	<i>Municipios conurbados</i>	<i>Zona Oriente</i>
<i>Sexo</i>				
Hombre	2.4	2.2	1.8	2.28
Mujer	97.6	97.8	98.2	97.72
	100.0	100.0	100.0	100.00
<i>Movilidad</i>				
Externa	4.7	27.6	25.3	60.6
Interna	95.3	72.4	74.7	39.4
	100.0	100.0	100.0	100.0
<i>Situación conyugal</i>				
Unión libre	6.3	19.1	18.3	22.6
Casada(o)	17.8	26.2	30.9	28.8
Soltera(o)	56.5	28.3	21.9	14.4
Otros	19.4	26.4	28.9	34.2
	100.0	100.0	100.0	100.0
<i>Parentesco</i>				
Jefa(e)	11.2	33.2	35.0	39.8
Esposa(o) o pareja	6.8	30.9	34.6	39.9
Hija(o)	3.2	10.0	10.8	12.6
Sin parentesco	75.0	16.6	10.6	0.5
Otros	3.7	9.3	9.1	7.2
	100.0	100.0	100.0	100.0
<i>Nivel educativo</i>				
Ninguno	5.0	6.1	6.9	6.3
Primaria	43.2	44.2	44.1	50.1
Secundaria	37.7	37.0	37.4	34.2
Preparatoria	8.4	7.0	7.5	7.0
Otros	5.7	5.6	4.0	2.4
	100.0	100.0	100.0	100.0
<i>Ingreso (salario mínimo mensual)</i>				
Menos de 1	0.2	0.2	0.2	14.1
Uno	6.3	15.9	19.9	41.8
Dos	17.5	39.0	41.1	29.2
Tres	34.3	26.9	21.2	7.6
Más de tres	41.6	18.0	17.6	7.3
	100.0	100.0	100.0	100.0

Fuente: Cálculos propios a partir de la Encuesta Intercensal 2015, INEGI.

Los valores más altos en la Ciudad Central corresponden al rango de 40 a 64 años con un 66.6 y un 17 por ciento mayor de 65 años. Asimismo, destaca el 6.3 por ciento que pertenece al rango de 15 a 19 años en la Ciudad Central a diferencia de sólo 0.6 por ciento de este grupo en la Zona Oriente. En cuanto a la MI en la Ciudad Central el 57.7 por ciento se ubica en el rango de 20 a 44 años.

El nivel educativo presenta valores diferentes de ME en las dos zonas, en la Zona Oriente el valor más alto es de 52.8 por ciento en nivel primaria, seguido del 34.5 por ciento en nivel secundaria. Para la Ciudad Central los valores corresponden a 38.2 por ciento en primaria y 31.9 por ciento en nivel secundaria.

Aunado al bajo nivel educativo se suma los reducidos salarios que perciben, en este caso la ME para la Zona Oriente presentó el valor más alto de 41.2 por ciento en trabajadores que perciben un salario mínimo mensual, y para la Ciudad Central el 33.2 por ciento perciben dos salarios mínimos mensuales. Para la movilidad interna los trabajadores presentaron en la Zona Oriente el 42.8 por ciento como valor más alto, que corresponde a un salario mínimo mensual y para la Ciudad Central el valor más alto fue de tres salarios mínimos mensuales equivalente al 34.7 por ciento.

Pasando a las variables propiamente de movilidad, la Zona Oriente suma el 50 por ciento en los rangos de más de una hora y hasta dos horas (30.7 por ciento) y más de dos horas (19.4 por ciento). Por su parte la Ciudad Central tiene el porcentaje de 58.9 por ciento en los TDR que no se trasladan. A su vez el medio de transporte utilizado agrupa al 69.1 por ciento de la Zona Oriente en combi o colectivo y el 59.0 de la Ciudad Central no reporta ningún medio.

De lo anterior resalta la principal diferencia considerando la variable espacial, en la Ciudad Central parece evidente que predomina la MI de los TDR con el tipo "puertas adentro", los porcentajes altos indican que no invierten tiempo ni medio en trasladarse, por lo que aunado a la categoría de "sin parentesco" se puede asumir que viven en el lugar del empleador. Además, predomina un grupo de edad joven y soltero.

Para el caso de la Zona Oriente prevalece la ME, serían los trabajadores "puertas afuera" con viajes extremos o "extreme commuting", su promedio de tiempo está entre hora y media y dos para trasladarse, es

un grupo con una condición conyugal de casados y de edad mayor a 40 años.

¿A dónde se desplazan los TDR de la Zona Oriente? La teoría indica que los trabajadores se dirigen en mayor medida a municipios más cercanos al lugar de residencia que a otros más distantes (Susino y Martínez, 2010). Además, se considera que el grupo de ingresos más bajos trabaja principalmente en su entorno local, se asume que a menores recursos el desplazamiento será dentro del "barrio" mientras que con mayores recursos los desplazamientos se darán a escala metropolitana (Jouffe, 2011).

Lo anterior no se cumple en un grupo de TDR que, aunque pueda parecer pequeño, representa la realidad de muchos trabajadores informales de la ciudad. El grupo de municipios de la Zona Oriente, reporta una movilidad de los TDR a 22 diferentes municipios de la ZMCM, lo que implica que además de los municipios cercanos, se desplazan a municipios más distantes. Como se aprecia en el mapa 3, las flechas indican el flujo de los desplazamientos de la Zona Oriente principalmente a las delegaciones centrales de la Ciudad de México: Coyoacán (1,807), Benito Juárez (1,448), Iztapalapa (1,080), Miguel Hidalgo (1,046) y Cuauhtémoc (1,030).

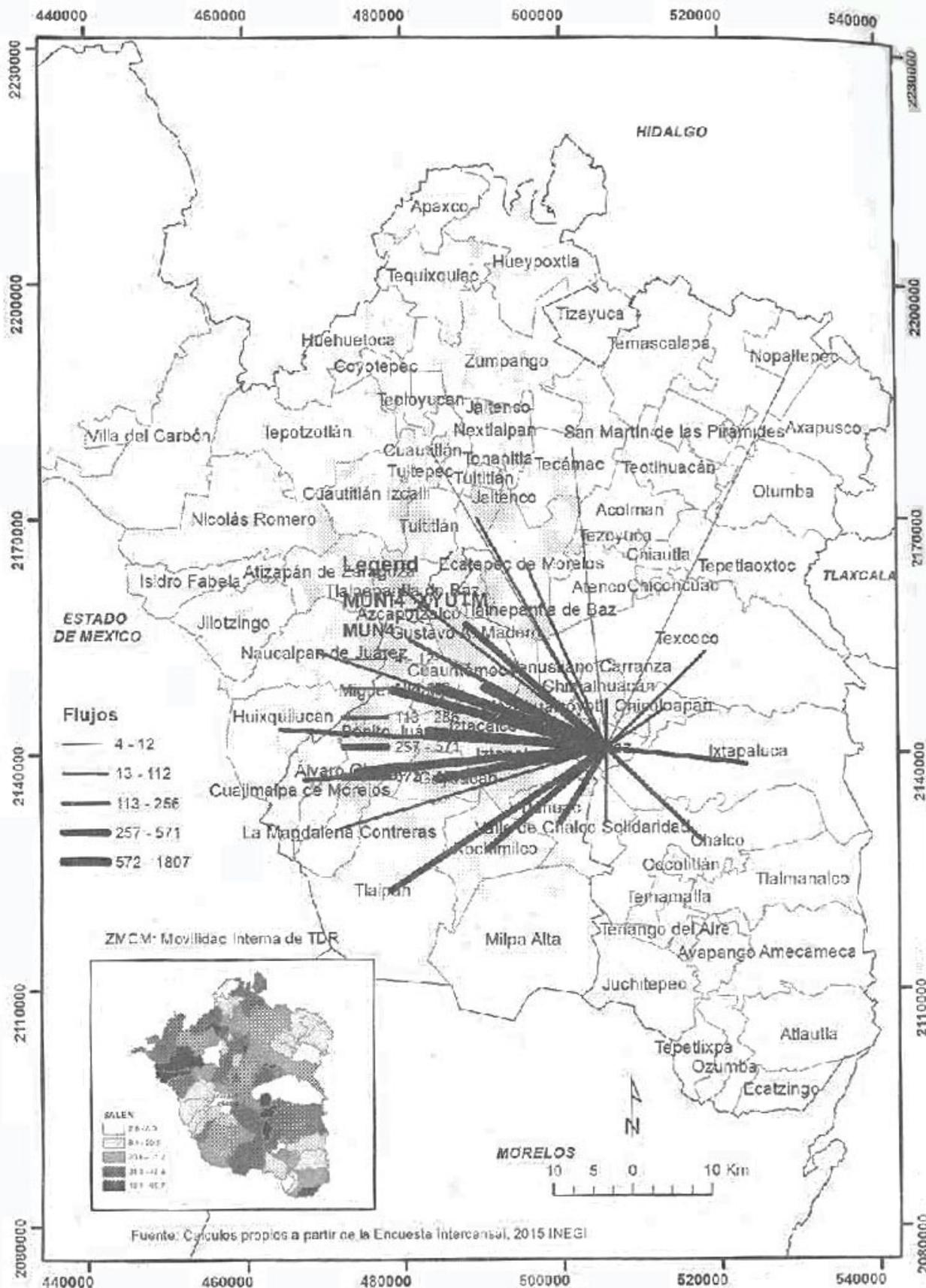
Los desplazamientos de los TDR (véase cuadro 3) oscilaron para el caso de Chimalhuacán de una distancia mínima de 6 kilómetros al municipio colindante de La Paz, hasta los 50 kilómetros lineales al municipio de Nopaltepec. En promedio la distancia de desplazamiento a los 27 diferentes municipios donde se ubica su lugar de trabajo son de 23 kilómetros con una desviación estándar de 11 kilómetros.

Cuadro 3
 DISTANCIAS MÍNIMAS Y MÁXIMAS DE ALGUNOS MUNICIPIOS
 HACIA SU MUNICIPIO DE TRABAJO

	Distancia (lineales)					
	Mínima	Núm. de trabajadores	Municipio	Máxima	Núm. de trabajadores	Municipio
Chimalhuacán	6 km	47	La Paz	50 km	4	Nopaltepec
La Paz	6 km	43	Chimalhuacán	41 km	94	Huixquilucan
Chicoloapan	7 km	69	Chimalhuacán	48 km	5	Huixquilucan
Valle de Chalco	7 km	261	Tláhuac	38 km	22	Cuajimalpa
Nicolás Romero	14 km	923	Atizapán	46 km	26	Nezahualcóyotl

Fuente: Cálculos propios a partir de información vectorial.

Mapa 3
 ZMCM: FLUJOS MOVILIDAD TDR DE LA ZONA ORIENTE, 2015



Fuente: Cálculos propios a partir de la Encuesta Intercensal 2015, INEGI

El número de TDR que se desplaza de los cuatro municipios de la zona oriente representa el 5.9 por ciento del total de TDR de la zona metropolitana. Son trabajadores que además de tener un trabajo precario residen en una zona con alto índice de pobreza. Estos trabajadores con bajo nivel de escolaridad y con ingreso de hasta un salario mínimo, mujeres en su mayoría, deciden realizar largos desplazamientos para emplearse, integrándose así a las oportunidades que encuentran en la ciudad.

Saldos de movilidad. De forma general y tomando en cuenta toda la ZMCM, el análisis se puede completar si se consideran los municipios a la vez como lugares de origen y de destino de los desplazamientos. Al comparar ambas variables obtenemos los saldos entre las salidas y las entradas en cada municipio.

Del total de municipios de la zona metropolitana, el 76 por ciento tienen saldos negativos y presentan una distribución más dispersa, a diferencia de los saldos positivos que corresponde a 18 municipios, con una mayor concentración en el centro. Básicamente 58 de los 76 municipios son expulsores de trabajadores; es decir, salieron más trabajadores a desarrollar su actividad a otros municipios de los que entraron a trabajar, lo que supone un saldo negativo.

Entre los 18 municipios receptores, destaca Coyoacán, cuyo saldo positivo equivale a 6,630 trabajadores. A continuación, se sitúan Benito Juárez, con 5,880; y Miguel Hidalgo, con 4,826. En el lado opuesto se encuentran los municipios con mayor déficit, Chimalhuacán, Iztapalapa y Nicolás Romero, con -6,142, -4,503 y -4,332, respectivamente.

Considerando los principales municipios de origen y destino de los desplazamientos, se puede identificar que para el caso de los municipios de destino tienen un porcentaje de pobreza menor del 35 por ciento, que incluye Benito Juárez y Miguel Hidalgo con 8 y 14 por ciento de porcentaje de pobreza. Y los municipios de origen, tienen un porcentaje superior al 35 por ciento, que incluye a los municipios de Valle de Chalco y Chimalhuacán con 58 y 62 por ciento de porcentaje de pobreza respectivamente.

A partir de lo anterior se puede señalar que a medida que aumenta el porcentaje de pobreza, en este caso después del 35 por ciento, se identifica una tendencia a ser municipios de origen de los desplazamientos para trabajar en el servicio doméstico y por el contrario al disminuir el porcentaje de pobreza los municipios tienden a ser destino de los des-

plazamientos. Dicha relación es lógica si se considera que para los TDR la clase media y media alta es su principal fuente de empleo, entonces mientras menor sea el porcentaje de pobreza en un municipio mayor posibilidad de localización de clases medias.

Es así, que el patrón origen/destino de los desplazamientos de los TDR guarda una estrecha relación con el patrón de distribución de la población que caracteriza a la zona metropolitana, con la población de mayor ingreso cerca del centro principal y los pobres en su periferia.

CONCLUSIONES

El análisis de la movilidad cotidiana muestra que, a nivel de la zona metropolitana, el trabajo doméstico remunerado no genera gran movilidad, resultados consistentes con los encontrados en la literatura para el mercado laboral en general. En contraste los valores de ME a nivel municipal arrojan valores muy superiores a la media en seis de los 76 municipios de la zona metropolitana. Sin embargo, se debe tener en cuenta que la medición según municipio de trabajo presenta la desventaja de subestimar la movilidad cotidiana, porque no se cuenta la movilidad de quienes trabajan en el mismo municipio de residencia.

Los resultados indican que los patrones de movilidad están influenciados tanto por las características sociodemográficas como por las características del municipio de residencia. En particular se hizo evidente que la segregación urbana determina la modalidad de movilidad de los TDR, se identificó un contraste en la MI que predomina en la Ciudad Central y un alta ME en los municipios de la Zona Oriente y nor-poniente de la periferia. Los TDR que se desplazan de los municipios de alta ME, se ubican en una zona de la periferia con alto grado de pobreza, los trabajadores reciben en promedio un salario mínimo mensual de ingreso y reportan tiempos de traslado de una y hasta dos horas de duración; lo que hace probable que sus desplazamientos impliquen condiciones de transporte incómodas y altos costos monetarios.

La identificación de trabajadores con viajes extremos o "extreme commuting", por los tiempos de traslado mayores a una hora, arroja un posible tema de investigación para profundizar y desarrollar, que permita establecer para las metrópolis mexicanas, en particular la Ciudad de

México, el porcentaje de viajes extremos y sus principales características demográficas y económicas.

Por otro lado, la proporción alta de MI que tiene una concentración destacada en las delegaciones de la Ciudad Central, particularmente Miguel Hidalgo y Benito Juárez, implica una mayor inclusión al acceder a las ventajas de residir en lugares con mejor infraestructura y servicios. Para el caso de las delegaciones centrales, mencionadas anteriormente, dados los resultados de las variables censales utilizadas, se asume que predomina la modalidad de empleo tradicional de este grupo de trabajo, es decir el trabajo "puertas-adentro" o los trabajadores que residen en el mismo lugar del empleador.

En cuanto al alto desplazamiento de trabajadores de los municipios periféricos, esto puede implicar una ventaja al permitir evitar con su movilidad el aislamiento o exclusión que se daría si trabajan en el mismo lugar de residencia, en este caso una periferia pobre y segregada con pocas oportunidades y servicios. Como señalan Jirón *et al.* (2009): si la localización periférica de vivienda genera y refuerza la segregación, la mezcla de población puede no ser la única solución; la movilidad diaria puede ser vista como una posibilidad de disminuir o aumentar la segregación al abrir puertas de entrada a nuevas y diferentes posibilidades de apropiación de lugares.

Resumiendo, los TDR y en general los grupos sociales de bajos ingresos tienen en la movilidad cotidiana el principal y quizá único medio para resolver o minimizar la desigualdad de acceso a las oportunidades. Importante para estos grupos que acumulan desventajas: la desventaja social y educativa, la desventaja espacial si residen en una zona segregada, la desventaja del empleo precario o informal y la desventaja de una movilidad limitada, por la falta de acceso a un buen servicio de transporte. Esta situación los pone, según sea el caso, en riesgo de entrar a una condición de pobreza o permanecer en ella.

FUENTES CONSULTADAS

- AGUILAR, A.G., P. Romero y J. Hernández (2015), "Segregación socio-residencial en la Ciudad de México. Dinámica del patrón territorial a nivel local, 2000-2010", en Aguilar, A.G. e I. Escamilla (coords.), *Segregación urbana y espacios de exclusión*.

- Ejemplos de México y América Latina*. México, Instituto de Geografía-UNAM, Porrúa-UNAM, pp. 73-102.
- AVELLANEDA, P. (2008), "Movilidad cotidiana, pobreza y exclusión social en la ciudad de Lima", *Anales de Geografía*, 28(2), 9-35
- (2009), "La investigación cualitativa en el estudio de las relaciones entre movilidad cotidiana y pobreza en el contexto latinoamericano. Un caso aplicado en la Lima metropolitana", *Documentos de Anales Geográficos*, 55, pp. 57-76.
- AVELLANEDA, P. y A. Lazo (2011), "Aproximación a la movilidad cotidiana en la periferia pobre de dos ciudades latinoamericanas. Los casos de Lima y Santiago de Chile", *Transporte y Territorio*, 4, pp. 47-58.
- BARRIOS, M.C. y M. Hernández (2014). "Análisis sociodemográfico y espacial de la movilidad laboral diaria en Canarias", *Boletín de la Asociación de Geógrafos Españoles*, 66, 7-24.
- BERRA STOPPA, E. (1982), "La expansión de la ciudad de México y los conflictos urbanos 1900-1930" (Tesis de doctorado), México: Centro de Estudios Históricos, El Colegio de México.
- CARRIÓN, F. (2003), *Centros históricos y pobreza en América Latina*, Banco Interamericano de Desarrollo (Mimeo).
- CASADO, J.M. (2008), "Estudios sobre movilidad cotidiana en México", *Scripta Nova* 12. Recuperado de <http://www.ub.edu/geocrit/sn/sn-273.htm>
- CONEVAL. (2010), *Pobreza a nivel municipio 2010*, México: Consejo Nacional de Evaluación de la Política de Desarrollo Social.
- CRUZ, S. (2000), "Periferia y suelo urbano en la Zona Metropolitana de la Ciudad de México", *Sociológica*, 15(42), pp. 50-90.
- CTS EMBARQ (2015), "Acuerdos para la movilidad en la Zona Metropolitana del Valle de México. Ciudadanos con Visión", México. Recuperado de <http://wri.ciudades.org/research/publication/acuerdos-para-la-movilidad-en-la-zona-metropolitana-del-valle-de-mexico>
- DUHAU, E. (2003), "División social del espacio metropolitano y movilidad residencial", *Papeles de Población*, 9(36), 161-210.
- DUREAU, F. y V. Gouéset (2011), "Formas de poblamiento y desigualdades en los desplazamientos. La evolución de la movilidad cotidiana en dos periferias populares de Bogotá: Soacha y Madrid (1993-2009)", *Territorios* 25, pp. 65-93.
- DUREAU, F., V. Gouéset, G. Le Roux, T. Lulle y F. Lozada (2013), "Cambios urbanos, transporte masivo y desigualdades socio-territoriales en unos barrios del occidente de Bogotá", *Cuadernos de vivienda y urbanismo*, 6(11).
- GARCÍA MARÍ, J.H., E. Tomaseti Solano y F.J. Sánchez Vidal (2013), "Una aplicación del análisis exploratorio de datos espaciales (AEDE) con GeoDa en el fracaso empresarial en España", *Jornadas de introducción a la investigación de la UFCT*, 6, 145-147.

- GRAIZBORD, B. y B. Acuña (2007), "Movilidad residencial en la Ciudad de México", *Estudios Demográficos y Urbanos*, 11(2), 291-335.
- GRAIZBORD, B. (2008), *Geografía del transporte en el área metropolitana de la Ciudad de México*. México: El Colegio de México, A.C.
- HANSON, S. (2005), "Perspectives on the geographic stability and mobility of people in cities", *Proceedings of the National Academy of Sciences*, 102(43), 15301-15306.
- INEGI (2015a), *Encuesta Intercensal 2015, Base de datos de la muestra*, Aguascalientes: Instituto Nacional de Estadística Geografía e Informática.
- (2015b), *Encuesta Nacional de Ocupación y Empleo, 2015*. Aguascalientes: Instituto Nacional de Estadística Geografía e Informática.
- JIMÉNEZ, M. (2009), "Potencialidades de la medición de la movilidad cotidiana a través de los censos", *Notas de Población* (Santiago), 88, 163-186
- JIRÓN, P., M. Tironi y R. Pérez (2009), *Prácticas de movilidad cotidiana urbana: un análisis para revelar desigualdades en la ciudad. SCL: espacios prácticos y cultura urbana*, Santiago: ARQ Ediciones.
- JOUFFE, Y. (2011), "Las clases socio-territoriales entre movilidad metropolitana y repliegue barrial. ¿Tienen los pobladores pobres una movilidad urbana de clase?", *Transporte y Territorio*, 4, pp. 84-116.
- LAZO, A. e Y. Contreras (2009), "Aproximación exploratoria al estudio de la movilidad cotidiana de las mujeres. El caso de La Pintana. Santiago de Chile. 12º Encuentro de Geógrafos de América Latina", Montevideo, Uruguay.
- LÓPEZ, V.R. (2016), "¿Mover a México?, ¿pero qué hay con la movilidad espacial de la población? Aspectos teóricos y cuantitativos", *En Contexto*, núm. 62. Centro Estudios Sociales y Opinión Pública. Cámara de Diputados.
- MIRALLES-GUASCH, C. y A. Cebollada (2009), "Movilidad cotidiana y sostenibilidad, una interpretación desde la geografía humana", *Boletín de Asociación de Geógrafos Españoles (AGE)*, 50, 193-216.
- MORENO, C. y M. Rubiano (2014), "Segregación residencial y movilidad cotidiana en el contexto metropolitano. Un estudio a partir de las relaciones Bogotá-Soacha", *Territorios*, 31, 133-162.
- MORENO, J. y V. Partida (2011), "Factores que afectan la expansión urbana del noreste de la Zona Metropolitana del Valle de México (2000-2005)", *CUJO AMERICA*, 5(9), pp. 12-49.
- MORALES, M.D. (1978), "La expansión de la ciudad de México en el siglo XIX: el caso de los fraccionamientos", en A. Moreno Toscano (coord.), *Ciudad de México. Ensayo de construcción de una historia*, México: SEP/INAH, pp. 189-200.
- Organización Internacional del Trabajo (2013), *Panorama Laboral 2012 América Latina y el Caribe*. Lima: OIT.
- PÍREZ, P. (2013), "La urbanización y la política de los servicios urbanos en América Latina", *Andamios. Revista de Investigación Social*, 10(22), pp. 45-67.

- RAMÍREZ, L. (2006), "La accesibilidad y la movilidad espacial, posible tratamiento mediante sistemas de información geográfica". *Revista Cuadernos de Ideas*, núm. 2.
- RAPINO, M. y A.K. Fields (2013), "Mega commuting in the U.S.: time and distance in defining long commutes using the American Community Survey. Working Paper 2013-03", United States Census Bureau, Atlanta, GA.
- RODGERS, J. (2009), "Cambios en el servicio doméstico en América Latina, trabajo doméstico: un largo camino hacia el trabajo decente", en C. Mora y M.E. Valenzuela (eds.), Santiago, OIT, pp. 71-114.
- RODRÍGUEZ, J. (2008), "Movilidad cotidiana, desigualdad social y segregación residencial en cuatro metrópolis de América Latina", *Revista EURE - Revista de Estudios Urbano Regionales*, 34(103), 49-71.
- SIMÓN, H., M.F. Fernández y A.M. Mcixide (2004), "Empleo de bajos salarios y pobreza en España", *Revista de Economía Laboral*, 1(1), pp. 76-89.
- SUÁREZ, M., Murata, M. y J. Delgado Campos (2016), "Why do the poor travel less? Urban structure, commuting and economic informality in Mexico City", *Urban Studies*, 53(12), 2548-2566.
- SUSINO, J. y J. Martínez-Reséndiz (2010), "Movilidad cotidiana por trabajo en el análisis de la estructura territorial: Andalucía y centro de México", *Papeles de Población*, 16(66), 137-176.
- TomTom International, *Tomtom traffic index* (2017). Recuperado de https://www.tomtom.com/en_gb/trafficindex/city/mexico-city
- VEGA, J. (2013), "La urbanización en la periferia de la Ciudad de México", en *Memoorias del Congreso Nacional de Vivienda 2013*. Programa Universitario de Estudios sobre la Ciudad, México, UNAM, pp. 221-245.
- WINCIESTER, L. (2008), "La dimensión económica de la pobreza y precariedad urbana en las ciudades latinoamericanas. Implicaciones para las políticas del hábitat", *Revista EURE - Revista De Estudios Urbano Regionales*, 34(103), 27-47.

La pobreza y los procesos de exclusión social en los centros urbanos son temas importantes debido a la concentración demográfica en las ciudades de México, lo que ha dado lugar a procesos de urbanización de la pobreza que se han multiplicado y profundizado en las ciudades, generando una tendencia a la periferización de estos escenarios, esto es, el asentamiento de los grupos pobres en los espacios periféricos de las ciudades.

El número de pobres urbanos ha ido en aumento en los últimos años y una gran proporción se ubica en niveles alarmantes de vulnerabilidad social, es decir, en estados de indefensión y de incertidumbre en cuanto a situaciones laborales, acceso a servicios de salud o educación por mencionar algunos.

Un enfoque multidimensional de la pobreza hace necesario analizar aspectos cuantitativos de las condiciones de privación social y el ingreso o las líneas de pobreza, como también aspectos cualitativos que reflejan un ambiente social adverso para los grupos sociales más desprotegidos.

Los trabajos que aquí se presentan son resultado del Seminario sobre "Dimensiones espaciales de la pobreza y la exclusión social en ciudades mexicanas" que se realizó en las instalaciones del Instituto de Geografía de la UNAM, los días 11 y 12 de noviembre de 2015. El libro se ha dividido en cuatro secciones que agrupan, por afinidad temática, los capítulos que lo integran. La primera parte analiza el "Crecimiento económico y acceso a oportunidades"; la segunda sección abarca el tema de la "Segregación residencial y exclusión social". La tercera sección aborda la "Dimensión territorial de la pobreza y la vulnerabilidad", y la cuarta y última sección plantea el tema de la "Vulnerabilidad social y la precarización laboral".



SOCIOLOGÍA



MA Porrúa
librero-editor • México

Estudios
Urbanos
SERIE