

Movilidad cotidiana y espacios de vida en la ciudad de México¹

Daily mobility and living spaces in Mexico City

Georgina Isunza Vizuet

ginaisunza@gmail.com

Resumen

La movilidad cotidiana es un componente clave de la organización y de la construcción de espacios de vida, en tanto lugares concretos donde se producen los movimientos cotidianos más frecuentes que las personas realizan por distintos motivos, no limitados sólo a los desplazamientos cotidianos, sino a las facilidades o dificultades que enfrentan para realizar esos movimientos. El objetivo de este trabajo es analizar los hábitos de movilidad cotidiana de los nuevos residentes que habitan en los conjuntos habitacionales de la periferia urbana de la Ciudad de México en función de la capacidad del entorno local para ofrecer condiciones necesarias para la construcción de los espacios de vida, en el marco de las transformaciones recientes de las metrópolis.

Las tendencias de la movilidad residencial configuran un patrón de ocupación territorial relativamente disperso, que impone a las personas la necesidad de desplazarse largas distancias, con altos costos, tiempo y esfuerzo. Este trabajo se sustenta en una encuesta y algunas entrevistas semi-estructuradas que aportaron relatos muy valiosos sobre la experiencia de los residentes nuevos y originarios especialmente en los municipios de Tecámac y Zumpango, sede de grandes desarrollos inmobiliarios.

Palabras claves: Movilidad cotidiana, movilidad residencial, espacios de vida

Abstract

The daily mobility is a key component of the organization and construction of living spaces. The living spaces are specific places where people perform their most frequent everyday commutes. Not limited to just everyday commutes, but also the ease or difficulty of performing these movements. The aim of this paper is to analyze the habits of daily mobility of the new residents who live in the housing complexes in urban outskirts of Mexico City depending on the capacity of the local environment to provide necessary conditions for building spaces life in the context of recent transformations of the metropolis.

The trends of residential mobility form a relatively dispersed pattern of territorial occupation that imposes on people the need to travel long distances, high cost, time and effort. This paper is based on a survey and interviews that provided valuable accounts of the experience of new residents and originating especially in the municipalities of Tecámac and Zumpango, home to major real estate developments

Keywords: Daily mobility, residential mobility, living spaces

¹ Este trabajo es producto del proyecto de investigación "Propuesta para la articulación metropolitana del transporte en los municipios periféricos de la Ciudad de México" financiado por el Instituto Politécnico Nacional (registro SIP 20140120).

Introducción

En la segunda década del siglo XXI asistimos a un escenario demográfico caracterizado por acelerados procesos de urbanización prácticamente en todas las naciones del mundo. En el año 2013 la población mundial llegó a 7 mil 200 millones de personas y se estima que el 54% reside en áreas urbanas. América Latina y El Caribe muestran el 78% de población urbana, creciendo a una tasa del 1.7% anual, por su parte, México reporta el 78% de población urbana con una tasa de crecimiento del 1.5% (Fondo de Población de las Naciones Unidas, 2012).

Uno de los principales rasgos de la distribución geográfica de la población al interior de los países es la migración interna. La Ciudad de México destaca por concentrar los mayores flujos migratorios internos, pues éstos tienen lugar entre las dos entidades que confluyen en el espacio metropolitano: el Distrito Federal y el Estado de México. En efecto, dentro de los flujos migratorios absolutos en México en el periodo 2005-2010, sobresale el que se origina en el Distrito Federal y se dirige al Estado de México, con 382 mil personas, mientras el que va del Estado de México al Distrito Federal, llega a 93 mil. En términos relativos destaca el flujo proveniente del Distrito Federal rumbo al Estado de México, que constituyó 65.5% del total de migrantes a esta entidad (Romo y Téllez, 2013:87).

Al fortalecimiento de tales tendencias ha contribuido la política habitacional, ya que ha fortalecido el impuso de los agentes privados en la construcción masiva de vivienda bajo una lógica mercantil, condicionada por la disponibilidad de suelo urbanizable y la expansión de crédito promovida por los organismos públicos de vivienda con la creciente participación de la banca comercial. El financiamiento hipotecario se concentra en mayor proporción en las entidades más urbanizadas y con rango metropolitano: por número de créditos asignados en programas de vivienda el Distrito Federal se coloca a la cabeza concentrando el 8.7%; le sigue el Estado de México (6.7%), Chihuahua (5.9%), Nuevo León (5.1%) y Jalisco (4.6%) (Instituto Nacional de Estadística y Geografía, 2010).

Así mismo, la política de vivienda tiene un gran impacto sobre los patrones de movilidad residencial porque numerosas familias que tienen un crédito hipotecario, residen originalmente en áreas centrales e intermedias de la metrópoli para tener acceso a una vivienda en los espacios periurbanos, en donde la renta urbana es menor.

La periferia rur-urbana se caracteriza por la coexistencia e interacción de elementos urbanos y rurales en un mismo territorio, como resultado de la difusión de actividades y población urbana hacia las zonas rurales que le rodean sin que éstas pierdan totalmente sus atributos económicos, sociales o territoriales como sucedía anteriormente con la conurbación. La proximidad geográfica entre dos lugares centrales no conurbados impulsa la formación de un espacio de contacto entre ellos, de interfase, caracterizado por actividades todavía rurales, en donde los usos del suelo comienzan a ser sustituidos por usos urbanos o subsisten indistintamente, derivando en una coexistencia de sus atributos socio-espaciales (Delgado, 2003:28).

Alrededor de los conjuntos habitacionales se constituyen núcleos de población relativamente aislados entre sí, similares a una urbanización cerrada, ubicados en la periferia cada vez más lejana de las metrópolis. Este esquema no permite la articulación territorial, ni favorece la generación de los espacios de vida porque implica largos desplazamientos cotidianos de las personas, altos costos económicos y largo tiempo de traslado de la residencia (origen) a los lugares de trabajo, estudio, ocio, etc. (destino). El sistema de transporte existente tampoco favorece una integración funcional de los residentes y sí dificulta la adaptación de los nuevos residentes al entorno local.

El objetivo de este trabajo es analizar los hábitos de movilidad cotidiana de los nuevos residentes que habitan en los conjuntos habitacionales de la periferia urbana de la Zona Metropolitana del Valle de México (ZMVM)² en función de la capacidad que ofrece el entorno local de proporcionar condiciones necesarias para la consolidación de los espacios de vida³ entendidos como los lugares concretos donde se producen los movimientos cotidianos más frecuentes de las personas, sea por razones de trabajo, de estudio, para las gestiones administrativas, las compras, el ocio, entre otras imbricadas en los desplazamientos cotidianos (Susino, 2001). La naturaleza, intensidad, dirección y área de influencia de estos flujos imprime sentido al análisis de la movilidad y los espacios de vida en la zona metropolitana de la ciudad de México.

² La ZMVM es un conglomerado territorial conformado por 16 Delegaciones del Distrito Federal, 59 municipios del Estado de México y un municipio del Estado de Hidalgo. Incluye un número importante de municipios que presentan características rurales, pero que dada su localización están sujetos a fuertes presiones de poblamiento, asimismo se han tomado como base los límites político-administrativos, estatales que se consideran claves para fines de planificación (Consejo Nacional de Población, 2012).

³ El concepto espacio de vida ha sido propuesto por Courgeau (1998).

A la luz del trabajo de campo realizado, se obtuvieron observaciones y relatos muy valiosos respecto a los patrones de movilidad, las características del entorno urbano: equipamiento, servicios, espacios públicos y condiciones para la movilidad de la población. Se aportan algunas reflexiones sobre los hábitos de movilidad cotidiana y el uso del tiempo empleado en los viajes cotidianos. Por último se pone de manifiesto una grave paradoja: el creciente número de viviendas deshabitadas, frente al rezago habitacional que experimenta la población local. Se documenta la investigación con estudios de caso en dos municipios periurbanos insertos en la dinámica metropolitana de la ciudad de México: Tecámac y Zumpango.

Movilidad y espacios de vida

La categoría movilidad emerge de las limitaciones que enfrentaban las teorías de la migración, en su acepción demográfica para ubicarse en el terreno de los estudios metropolitanos, como una noción más amplia e integral respecto a los tradicionales estudios sobre migración, porque alude a las distintas formas, escalas y sentido de los flujos de población, en donde se incluyen las migraciones.

Estas nociones dependen de los esquemas teóricos que los sustentan, la modalidad que asuman, su escala, su temporalidad y los componentes que los definen: se pueden entender como desplazamientos cotidianos de la población (*commuting* o movilidad pendular), como cambio en los patrones territoriales de ocupación habitacional (movilidad residencial), como cambio en las jerarquías laborales en la estructura ocupacional, en la composición sectorial del empleo –procesos que se expresan en el territorio- o como proceso de diferenciación socio-espacial (Isunza, 2010 p. 278).

Entre las distintas formas de movilidad, los desplazamientos cotidianos constituyen importantes factores de la organización y de la construcción de territorios, por lo que el estudio de movilidad espacial permite profundizar el conocimiento de las transformaciones territoriales que cobran mayor relevancia en el presente siglo, especialmente en las metrópolis. De acuerdo con Casado (2008) la movilidad cotidiana se identifica con las prácticas habituales y reiteradas de desplazamientos de corta duración y distancia vinculadas a distintos fines, donde estadísticamente predominan los desplazamientos al trabajo y al lugar de estudio, las compras, el ocio, visitas a familiares y amigos, llevar o recoger a alguien, realizar trámites, acceder a servicios médicos, entre otras.

Sin embargo, la movilidad cotidiana no se limita sólo a los desplazamientos, también se relaciona con las facilidades o dificultades que enfrentan las personas para hacer posible sus desplazamientos cotidianos. En el caso que ocupa a este trabajo, es relevante el papel de los gobiernos locales para atender la demanda creciente de movilidad de los nuevos habitantes “[...] que se disputan la prioridad entre el automóvil privado y el servicio de transporte público. Así, la ‘crisis’ del transporte y de la ‘transportación’ de los individuos que viven en la ciudad está generando ciudades cada vez más congestionadas y una reducción de la movilidad que se traduce, sobre todo para los sectores más vulnerables, en una movilidad forzada y de mala calidad” (Avellaneda y Lazo, 2011 p. 49).

En seguida se analiza el vínculo entre la movilidad –en sus dimensiones residencial y cotidiana- con los espacios de vida. Los espacios metropolitanos son territorios complejos que involucran territorios físicos y estructuras sociales que interactúan en la vida cotidiana.

Se puede concebir que el complejo mapa de desplazamientos cotidianos imprimen gran dinamismo a la ciudad, en este sentido, la dinámica metropolitana se traduce en la ampliación del espacio de vida de sus habitantes porque el espacio de vida es un espacio colectivo donde una familia o individuo puede cambiar de lugar de residencia sin que ello implique cambiar el conjunto de sus desplazamientos cotidianos y frecuentes; un cambio de residencia puede cambiar algunos destinos típicos como las compras cotidianas o los colegios de los niños, pero habrá destinos que sigan siendo los mismos como el trabajo, las compras no cotidianas, las relaciones sociales o de ocio, destinos que constituyen también una red social.

En este sentido, un área metropolitana constituye un espacio de vida colectivo y un espacio de probabilidades de ocurrencia de determinados desplazamientos. Interviene en la percepción de los espacios de vida la evaluación subjetiva de los actores sociales y la indeterminación de sus límites (Susino, 2001).

En referencia a las determinantes de la movilidad residencial, a nivel micro, es decir, tomando como unidad de observación los patrones de comportamiento de la familia, tenemos algunos estudios que por un lado analizan la decisión de mudarse (Batista, 2004) y sus componentes (Delaunay y Dureau, 2004), lo que revela el ciclo de vida de la familia, es decir, la forma en la que la familia se ajusta a las necesidades de vivienda.

El estudio realizado en la ciudad de Bogotá, consideró cuatro componentes de la movilidad residencial: la elección de la vivienda, su localización, el tipo de tenencia imperante y la necesidad de lograr una autonomía residencial. Se observó que la preferencia por la cercanía (por ejemplo la proximidad con los progenitores), el reagrupamiento por afinidades sociales, las prácticas segregativas, así como la expansión metropolitana sostenida, le dan gran importancia a la localización de la vivienda; juega un papel importante la identidad con el barrio en la elección del lugar. Así, el proceso de segregación socioespacial forma parte de la geografía de la movilidad residencial (Delaunay y Dureau, 2004 p. 96).

La movilidad también se relaciona con el derecho a la ciudad porque refiere el acceso a "...las oportunidades de toda índole que ésta ofrece y, por supuesto, a los vínculos sociales tan importantes para los colectivos urbanos. Lo anterior nos conduce a una reflexión más profunda sobre el nexo, a veces oculto, entre la movilidad y el funcionamiento contemporáneo de la sociedad, entre quienes pueden desplazarse sin problema alguno y los que no pueden hacerlo...Entonces la inserción social de un individuo estará determinada en buena medida por la capacidad y las posibilidades que tenga éste para desplazarse. (Le Breton, 2006, citado por Avellaneda y Lazo, 2011 p. 49).

Otros estudios empíricos también realizados en Bogotá, intentan un corte transversal en el análisis de la movilidad y el transporte como complemento a los estudios sectoriales que prevalecen, tales como los alusivos al transporte, la vivienda, los servicios públicos, o el medio ambiente (Montezuma, 2003).

En la actualidad las grandes transformaciones espaciales han estado acompañadas de cambios en la movilidad urbana y residencial: el papel de las redes sociales, los ciclos de vida de las familias, los símbolos representados en el imaginario colectivo y las redes basadas en los lazos de confianza, están muy relacionados con la configuración del espacio.

Se debe procurar un análisis sectorial con enfoque transversal y urbano, donde la dimensión política, especialmente en el proceso de la toma de decisiones, propicie una organización socioeconómica y espacial de las grandes ciudades con calidad de vida de la población, cuyo acceso a los medios de transporte colectivo y privado es diferenciado, de tal manera que las dificultades de movilidad urbana reflejan problemas estructurales y conflictos urbanos complejos, como la diferenciación socioeconómica y espacial (Montezuma, 2003 p. 37).

Respecto a las formas de acceso a la vivienda Módenes asegura:

“La movilidad residencial es la consecuencia espacial de la gestión residencial que efectúan los hogares para poner de acuerdo las distintas esferas de su vida cotidiana: la función estrictamente residencial de la vivienda, la relación con el lugar de trabajo, las tareas de mantenimiento del hogar y de relaciones sociales, tanto por lo que respecta a la reproducción demográfica como el sostén y el uso de las redes familiares y de amistad” (Módenes, 2004 p. 9).

Justamente esta noción de la movilidad y vida cotidiana a partir de la gestión residencial permite, explorar el papel del desarrollo inmobiliario con relación a la movilidad residencial, los desplazamientos cotidianos y los espacios de vida.

Perfil demográfico de los municipios de estudio en la dinámica metropolitana

La ZMVM, es la ciudad de mayor rango en el sistema urbano nacional; alberga poco más de 20 millones de habitantes; 8.8 millones residen en el Distrito Federal y 11.2 en los municipios conurbados del Estado de México, entidad más poblada del país con 15.2 millones de habitantes. La evolución y distribución territorial de la población metropolitana no ha seguido una línea homogénea: en el Distrito Federal tuvo lugar el mayor crecimiento absoluto hasta el año 2000, en el que se revierte la tendencia hacia los municipios conurbados del Estado de México. Sólo en el último periodo censal, los municipios conurbados ganaron poco más de 1 millón 464 mil habitantes.

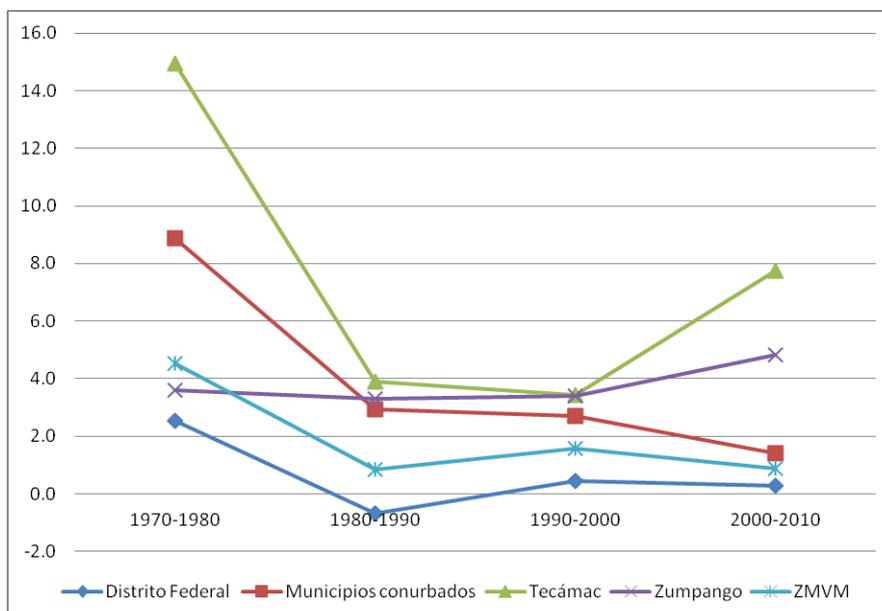
Atendiendo a las tasas de crecimiento demográfico podemos constatar que el crecimiento metropolitano más explosivo tuvo lugar en el periodo 1970-1980, destacando los municipios conurbados del Estado de México con el mayor ritmo de crecimiento relativo. Esto se traduce en el hecho de que desde 1980, el Estado de México se convirtió en la entidad más poblada del país.

Esta disparidad en los ritmos de crecimiento sugiere un reacomodo metropolitano de la población, producto de la migración interna (en especial de la movilidad residencial) a favor de los municipios conurbados; no sorprende que el flujo de población proveniente del Distrito Federal, constituyó 62% del total de migrantes al Estado de México (Romo y Téllez, 2013 p.87).

En la Figura N° 1, se observa la tendencia del ritmo de crecimiento de la población, calculado por la tasa de crecimiento anual promedio. En el primer periodo censal la

tasa de crecimiento es relativamente alta, aunque destacan Tecámac y los municipios conurbados en su conjunto.

Figura N° 1. Tasa de crecimiento media anual 1970-2010



Fuente: Elaboración propia con base en: Instituto Nacional de Estadística y Geografía, Censo de Población y Vivienda 1970, 1980, 1990, 2000 y 2010.

La tendencia al declive demográfico es muy clara en el periodo intercensal 1980-1990, aunque el Distrito Federal pierde población, lo que se aprecia con la tasa de crecimiento negativa; su peso demográfico en la ZMVM en su conjunto, imprime una tendencia muy similar. Zumpango muestra un comportamiento especial ya que se mantiene con tasas de crecimiento relativamente estables, aunque elevadas (van de 3.6, 3.3, 3.4) en el último periodo se incrementa notablemente.

En el periodo 1990-2000 se observa una relativa estabilidad demográfica, aunque el Distrito Federal recupera población porque detiene su tendencia negativa en el último periodo (2000-2010). Sin embargo, justamente en este periodo se presentan brechas muy importantes: Tecámac dispara su crecimiento de manera importante (7.8), y en menor medida Zumpango (4.8). En contraste, la ZMVM, los municipios conurbados y por supuesto el Distrito Federal muestran declives demográficos aunque en el agregado de los municipios conurbados la tasa de crecimiento no es tan baja como en el caso del Distrito Federal: 1.4 y 0.3 respectivamente.

Las características sociodemográficas de los municipios de estudio se muestran en la Figura N° 2. Ambos municipios experimentaron un incremento absoluto de su población. En este caso es significativo el aumento en los hogares y en el número de

viviendas porque están ligados a la intensa actividad inmobiliaria. Sólo en diez años el número de hogares se incrementó 57 mil 614 en Tecámac y 16 mil 730 en Zumpango. El número de viviendas también creció significativamente: 58 mil 494 en Tecámac y 18 mil 026 en Zumpango. Un aspecto ligado al predominio femenino, es el incremento de la proporción de hogares con jefatura femenina.

La evidencia de la actividad inmobiliaria también salta a la vista: de acuerdo con la Secretaría de Desarrollo Urbano del Gobierno del Estado de México, en el periodo 2000-2010 se autorizó la construcción de 338 conjuntos habitacionales en los municipios del Estado de México. Estos comprenden cerca de 635 mil viviendas que se esperaba que albergaran 2.9 millones de personas. Los municipios que mayor población captan por motivos de ocupación residencial son: Tecámac, Zumpango, Huehuetoca y Chalco.

Figura N° 2. Características sociodemográficas de los municipios de estudio, 2000-2010

Variables	Tecámac		Zumpango	
	2000	2010	2000	2010
Población	172,813	364,579	99,774	159,647
Población de 15 a 29 años (%)	30.4	24.7	30.4	26.5
N° de hogares	38,026	95,640	20,445	37,175
Relación Hombres/mujeres	96.4	95	97.1	97
Hogares con jefatura femenina (%)	18	21	15	19
Total de viviendas	38,653	97,147	19,619	37,645

Fuente: Elaboración propia con base en: Instituto Nacional de Estadística y Geografía, Censo de Población y Vivienda 2000 y 2010.

La intensa actividad inmobiliaria imprime rasgos de fragmentación porque se conforman en torno a la construcción de Unidades Habitacionales que constituyen núcleos de población relativamente cerrados, no integrados al tejido urbano pre-existente, que separa a los residentes nuevos de los grupos sociales pre-existentes. En efecto, la fragmentación espacial alude a la ruptura en el concepto integral de ciudad, debido a que se hace referencia a la segmentación y la atomización del espacio urbano, y a las discontinuidades, lógicas de separación y fronteras urbanas que se traducen en la diferenciación de grupos sociales (Jirón y Mansilla, 2014).

Revisando el Índice de Rezago Social (IRS) se puede dar cuenta de esta fragmentación. En las estadísticas oficiales ambos municipios de estudio reportan muy bajo nivel de rezago, pero al interior existen desigualdades muy importantes cuando desagregamos la información a nivel localidad. Tecámac se compone por 39

localidades y Zumpango por 62. En ambos casos existen asentamientos informales muy dispersos con graves carencias en la calidad de la vivienda y dotación de servicios urbanos: el Ejido de San Andrés Ozumbilla y San Pablo Tecalco en Tecámac, reportan un IRS alto, en donde el 74% de viviendas no disponen de agua entubada conectada a la red pública ni de drenaje; el 50% tampoco dispone de energía eléctrica y el 73% y el 91% de la población respectivamente, no tiene acceso a los servicios de salud. (Consejo Nacional de Evaluación de la Política de Desarrollo, 2010).

En Zumpango el rezago es más grave aún: las localidades Valle Hermoso, Rancho los Romeros, Ejido el Nido, La Soledad, Ampliación Jardines de San Bartolo, Colonia El Solar y Ejido Barriales, muestran un IRS de medio a alto, considerando los mayores rezagos en la disposición de energía eléctrica, de agua entubada de la red pública, de drenaje, y de no acceso a los servicios de salud (Consejo Nacional de Evaluación de la Política de Desarrollo, 2010).

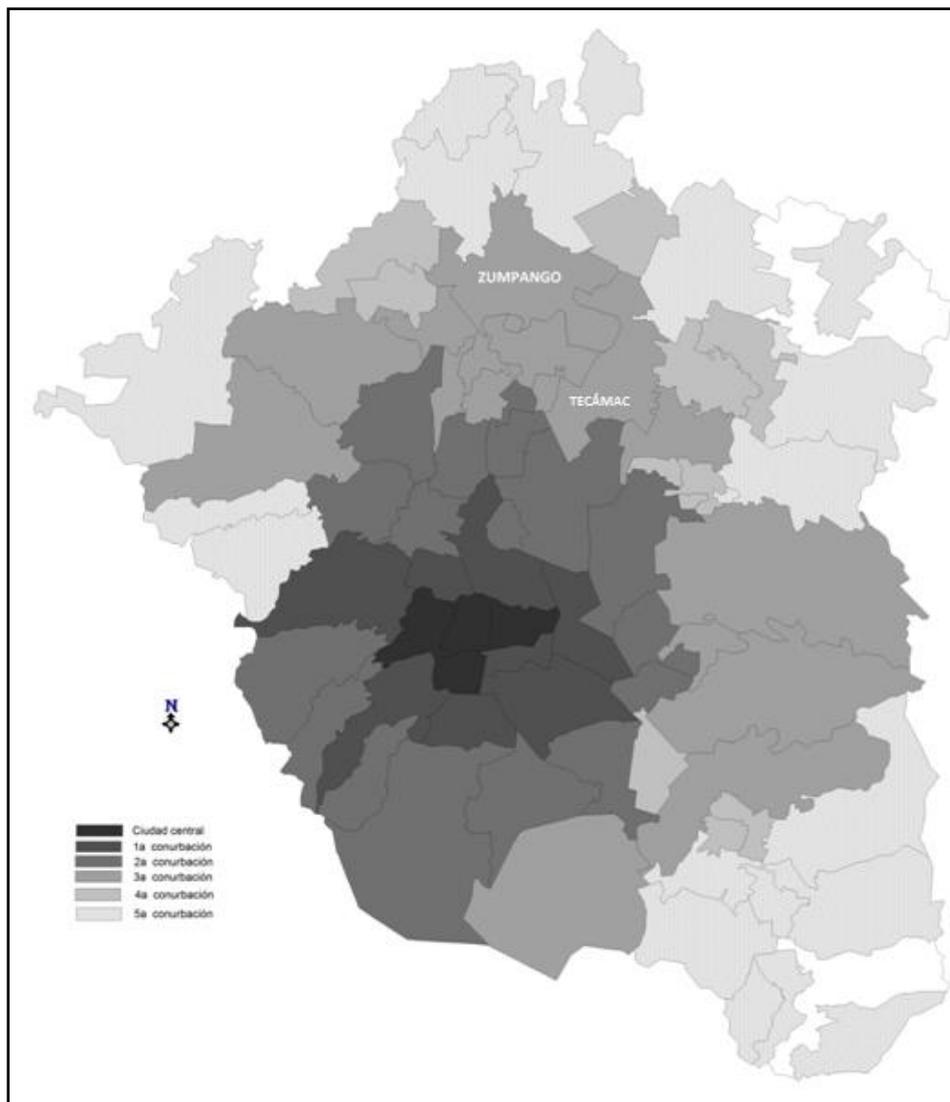
En contraste, gran parte de estos nuevos residentes han salido originalmente de las áreas centrales e intermedias de la Ciudad, portando un particular perfil socio-económico y cultural que complica la construcción de un espacio de vida por la difícil adaptación al entorno local.

Principales hallazgos de la investigación de campo

En primer lugar, los municipios de estudio pertenecen al cuarto contorno metropolitano de la ZMVM, ubicados al norte (Figura N° 3). En ellos predomina una configuración territorial rur-urbana y en su interior existen zonas muy dispersas respecto a los conjuntos habitacionales construidos en la última década.

A continuación se presentan algunos de los resultados de la investigación de campo. Una de las fuentes de información más importantes fue la Encuesta “Movilidad Residencial y tendencias electorales en Tecámac y Zumpango, Estado de México” dirigida a jefes de familia residentes de los conjuntos habitacionales en ambos municipios, con un muestreo estratificado por asignación proporcional en los conjuntos habitacionales identificados en cada municipio. Lo que arroja 426 cuestionarios en Tecámac y 419 en Zumpango. Durante el levantamiento de la Encuesta, se pudo documentar las características del entorno urbano y el espacio de vida con algunos relatos de los entrevistados.

Figura N° 3. Localización de Tecámac y Zumpango en la Zona Metropolitana del Valle de México



Fuente: Elaboración propia con base en Instituto Nacional de Estadística y Geografía, Marco Geoestadístico Estatal y Municipal, 2010.

En Tecámac se entrevistaron 255 mujeres y 171 hombres; en Zumpango 242 mujeres y 177 hombres. Esto revela que hubo una mayor disposición femenina para responder el cuestionario, además de que encontramos más mujeres en el hogar y en espacios públicos. El 65.7% de los entrevistados tenía entre de 25 y 44 años de edad en Tecámac, y el 68%, en Zumpango. La juventud relativa que se apreciaba en las pirámides de edad está asociada al ciclo de vida familiar, ya que generalmente salen de otras áreas de la ciudad familias jóvenes en busca de vivienda, ante la saturación urbana y el alto costo de la vivienda principalmente en las delegaciones centrales del Distrito Federal.

En Tecámac, el 46.6% de los residentes de las unidades habitacionales, según la Encuesta, provienen del Distrito Federal y el 55.4% del Estado de México. De los residentes provenientes del Estado de México sólo el 14% son del propio municipio; el 48% proviene de municipios aledaños. Tecámac es un nodo muy importante, que mantiene estrecho vínculo funcional con otros dos nodos: Ecatepec y Coacalco, municipios del segundo contorno metropolitano que se caracterizan por ser muy poblados, lo que pone en evidencia ventajas de localización, además de la conformación de un mercado local de trabajo.

Zumpango, por su parte, muestra un relativo aislamiento, ya que sólo mantiene una relación con Teoloyucan un municipio rur-urbano ubicado en el norte, también en el cuarto contorno metropolitano, por lo tanto, Zumpango se relaciona menos con las áreas centrales e intermedias de la metrópoli. Los residentes originarios del propio municipio de Zumpango sólo representan el 4.4 %; el resto provienen de otros municipios del Estado de México (60.1%); 15% del Distrito Federal y 3.7% de otras entidades del país.

El análisis de estos datos muestra un patrón de movilidad residencial caracterizado por una mayor atracción de población proveniente de las áreas centrales e intermedias de la ciudad, aunque con ciertas diferencias entre ambos municipios: en Tecámac se nota una ola de migraciones más intensa desde principios de siglo, en cambio en Zumpango la mayor intensidad migratoria es relativamente más reciente. Ello explica también diferencias en el grado de consolidación urbana en algunas unidades de Tecámac como los Héroes que concentra más de 25 mil viviendas.

En contraste, Zumpango presenta migración predominante de municipios aledaños del Estado de México y de otras entidades, además de un patrón de urbanización más disperso y fragmentado.

El uso del tiempo

El tiempo de la movilidad tiene que valorarse desde la perspectiva global de los tiempos y desde la realidad cotidiana de sus ciudadanos, integrada dentro del conjunto de actividades que consumen tiempo. El tiempo del desplazamiento no es un valor cuantitativo y aislado, sino que es necesario interpretarlo en relación a las otras esferas del tiempo. Desde la perspectiva del ciudadano, las diversas actividades y el tiempo que les dedican no están aislados. Al contrario el tiempo es un valor único y continuo. Es el tiempo de la vida cotidiana, donde confluyen (en competencia o

complementariedad) las distintas actividades. La compatibilidad de las diversas tareas se explica según el ciclo vital de las personas, definido por la edad, la actividad profesional y la relación con el espacio doméstico (Miralles, 2011:129).

El desplazamiento de la vivienda al lugar de trabajo es el principal motivo del desplazamiento. Respecto al lugar donde laboran, la mayor parte de los entrevistados en Tecámac refirió que dentro de su propio conjunto habitacional y el 13% adentro del municipio de Tecámac. Le sigue en importancia la población que se desplaza al Distrito Federal. Ello revela un patrón muy diferenciado, con articulación laboral interna al tiempo que un porcentaje nada desdeñable se traslada cotidianamente al Distrito Federal (Figura N° 4).

Figura N° 4. Tecámac. Lugar de trabajo de los residentes

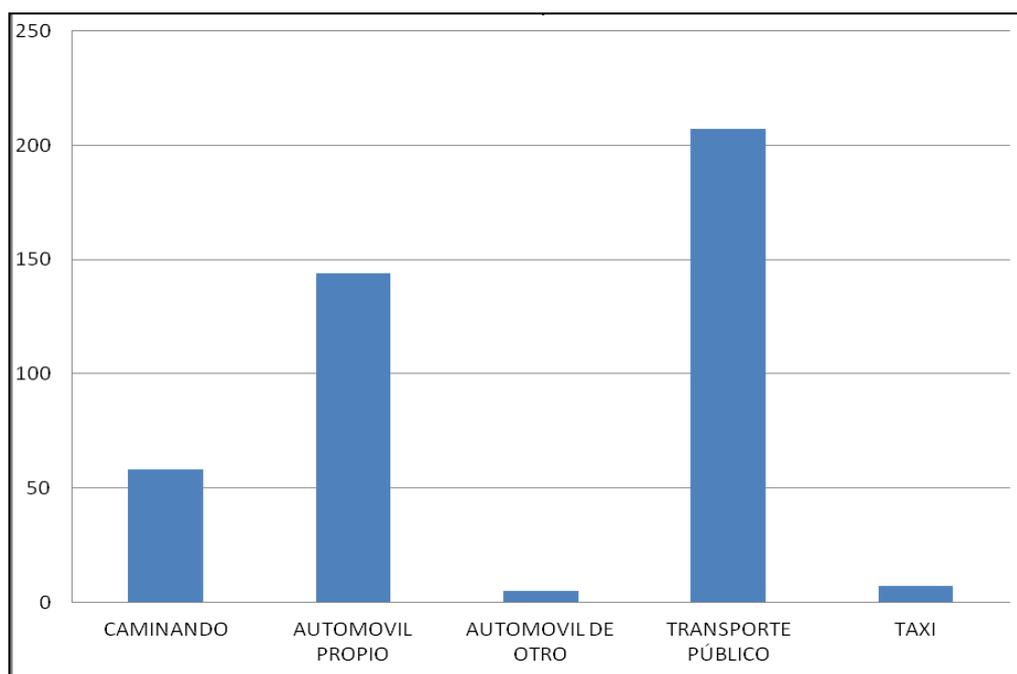
Lugar de trabajo	N°	%	N°	%
Conjunto habitacional	155	36.5	161	38.3
Tecámac	50	11.8	65	15.5
Otro municipio del Edo. Mex.	35	8.2	55	13.1
Distrito Federal	108	25.4	64	15.2
Estado de Hidalgo	2	0.5	7	1.7
Otro municipio	10	2.4	5	1.2
No trabaja	65	15.3	63	15.0

Fuente: Encuesta "Movilidad Residencial y tendencias electorales en Tecámac y Zumpango, Estado de México, 2012"

En los dos municipios de estudio se observó la insuficiente cobertura y calidad de los servicios urbanos, problemas de movilidad y accesibilidad, falta de articulación local del transporte e insuficiente cobertura de la demanda, o que ha propiciado la operación de redes locales de transporte informal.

Respecto a los desplazamientos en Tecámac predomina el transporte público y llama la atención los desplazamientos caminando, porque dan idea de viajes a cortas distancia. El auto privado es el tercero en importancia (Figura N° 5).

Figura N° 5. Tecámac, medio de desplazamiento habitual



Fuente: Encuesta "Movilidad Residencial y tendencias electorales en Tecámac y Zumpango, Estado de México, 2012"

Los tiempos de traslado en promedio emplean de 1 a 4 horas (sumando ida y vuelta) según manifestaron quienes se transportan en automóvil, expresando que la demora se debe al congestionamiento vial en la autopista Indios Verdes-Pachuca.

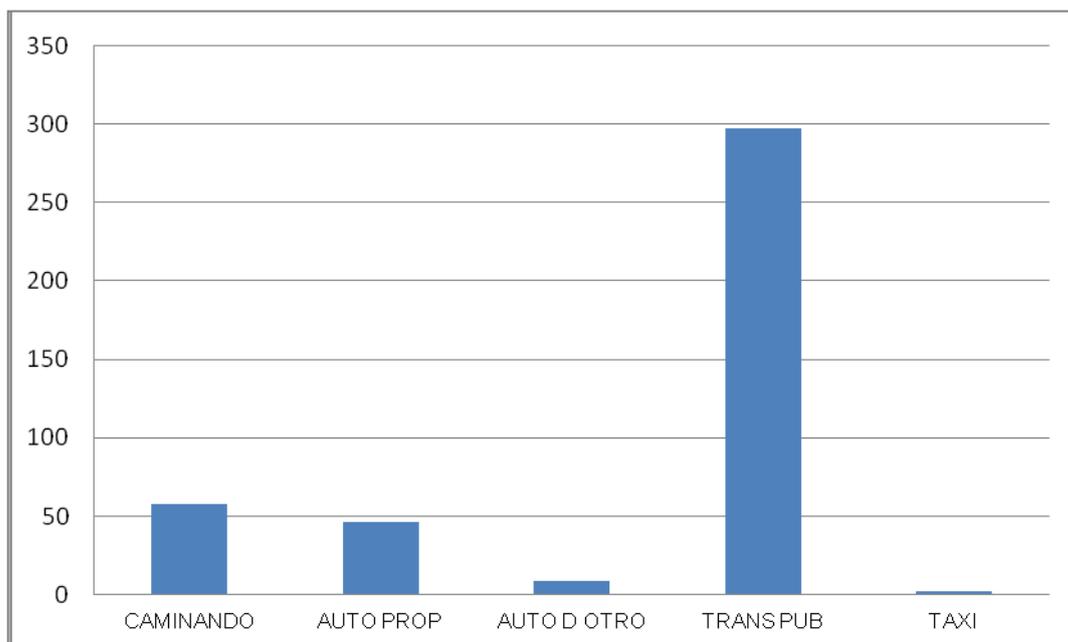
Respecto a quienes respondieron que se desplazaban en transporte público (280 personas) el 25% emplea entre 30 minutos y una hora; el 20% de una a dos horas; el 12% de 2 a 4 horas; el 15% de 3 a 4 horas y sólo el 0.5% respondió que empleaba más de 4 horas.

En Zumpango se vive un patrón distinto, ya que, el automóvil privado no es tan importante en relación al transporte público y los desplazamiento caminando. En este caso, las distancias a las zonas que ejercen centralidad son mayores que en Tecámac. Cabe mencionar que la estructura de Zumpango es mucho más fragmentada que Tecámac. Las unidades habitacionales configuran núcleos desarticulados que no permiten la cohesión social de los nuevos residentes y dificulta en mayor medida la movilidad.

En Zumpango, de las 297 personas que se desplazan en transporte público, el 6% aludió emplear de 30 minutos a una hora en desplazarse (sumando el tiempo empleado de ida y vuelta); e 18% emplea de 1 a 2 horas; el 13% hasta 3 horas y el 25% aludió emplear diariamente 4 horas o más en desplazarse. Es decir, el tiempo de

traslado en transporte público es mucho mayor que en Tecámac. Esto se debe a la mayor dispersión de los asentamientos humanos, incluso, las unidades habitacionales están muy lejanas entre sí y la infraestructura vial no permite la articulación local, además de que el sistema de transporte es poco eficiente (Figura N° 6).

Figura N° 6. Zumpango, medio de desplazamiento habitual



Fuente: Encuesta "Movilidad Residencial y tendencias electorales en Tecámac y Zumpango, Estado de México, 2012"

Una situación que no revela la Encuesta pero sí los relatos de los residentes, es que no siempre se desplazan por motivos laborales más de un miembro de la familia, suele suceder que el hombre se desplace largas distancias y las mujeres se muevan dentro de un radio más estrecho.

Es así como los residentes de los conjuntos habitacionales enfrentan cotidianamente graves obstáculos para lograr sus desplazamientos cotidianos. Algunos relatos señalan que en Zumpango la vida inicia a las 4 AM, hora en la que abandonan su domicilio, para retornar muy cansados a las 10 u 11 PM. Ello significa que la mayor parte de su vida cotidiana no transcurre en el lugar en donde se localiza la vivienda, y por tanto, es un signo claro de que no se ha construido un espacio de vida. La distancia, el tiempo, el esfuerzo físico y el costo implicados en los desplazamientos cotidianos constituyen otras evidencias de que no se ha favorecido el territorio, no se ha construido ciudad, en sentido estricto.

Con este análisis empírico se pueden constatar los graves efectos de la movilidad residencial que finalmente está ligada a los procesos de mercantilización de la ciudad, en el que se otorga al capital inmobiliario y financieros un protagonismo importante en la construcción de vivienda, que no va de la mano de las condiciones para generar espacios de vida porque existe un desfase entre el lugar de localización de la vivienda y el lugar de trabajo.

Este esquema de construcción de vivienda, pero no de ciudad, tiene otro dramático efecto: las familias terminan no habitando sus viviendas, o bien, las abandonan porque no internalizan los altos costos, el tiempo y el cansancio que implica desplazarse.

La des-habitabilidad de la vivienda

De acuerdo con los datos del Censo de Población y Vivienda 2005, en Zumpango existían 3,837 viviendas deshabitadas⁴ lo que representaba un 11.9% del total de la vivienda, así también destinaban 1331 para uso temporal⁵ lo que representaba un 4.1%. Para 2010, la vivienda deshabitada representó un 39.7% del total de la vivienda (29,345 viviendas) solo por debajo del municipio de Huehuetoca que tuvo un 44.7 por ciento de casas deshabitadas. En Zumpango la vivienda de uso temporal también tuvo un incremento (9.4% que representan 6,948 viviendas), es decir, en cinco años se incrementó la proporción de vivienda deshabitada. Los datos censales del 2010 refieren que en Zumpango, el 40% de 75 mil viviendas fueron abandonadas. En Tecámac, el 25.6% de las 153 mil viviendas están deshabitadas.

Se observó que las viviendas deshabitadas se localizan en los nuevos conjuntos residenciales: con base en el Inventario Nacional de Vivienda (Instituto Nacional de Estadística y Geografía, 2010): en la Unidad Habitacional Villas de la Laguna existen 5,146 viviendas, de las cuales 1,160 se reportan como habitadas y 3,986 como deshabitadas. En el Fraccionamiento de la Trinidad se registran 8,746 viviendas de las cuales 2,943 se registran como habitadas y 5,803 como deshabitadas. En la Unidad Habitacional Paseos de San Juan se reportan 9,458 viviendas de las cuales el 68.3% están deshabitadas. En la Unidad Paseos del Lago se ubican 2,707 viviendas

⁴ “Vivienda particular que en el momento del levantamiento censal no tiene residentes habituales, no es utilizada como local con actividad económica, no se usa de manera temporal y está totalmente construida y disponible para ser habitada” (Instituto Nacional de Estadística y Geografía, 2010).

⁵ La vivienda temporal se considera aquella vivienda particular que está totalmente construida y disponible para ser habitada y que al momento del levantamiento está destinada a vacacionar, descansar o vivir por algunos días, semanas o meses, no tiene residentes habituales ni se ocupa como local comercial.

particulares de las cuales el 65.3% están deshabitadas. Esto es sólo por mencionar algunos casos.

Una encuesta realizada por la Fundación Centro de Investigación y Documentación de la Casa, A.C (Cidoc) señala que en 2010 casi un tercio de los encuestados habían abandonado sus viviendas debido a que “estaban demasiado lejos de la escuela, el trabajo o la familia”. En el mismo sentido señala el Instituto del Fondo Nacional de Vivienda para los Trabajadores (INFONAVIT) que en la zona conurbada existen 5 mil 235 viviendas identificadas como “vacías”.

Adicionalmente, algunos relatos refieren lo siguiente respecto a las causas del abandono de la vivienda: “muchas gente del Distrito Federal compra la vivienda pero no se viene a vivir aquí porque les queda muy lejos. Otros la han habitado pero terminan por irse porque les queda muy lejos su trabajo”.

Otros habitantes refieren a la inseguridad, pues existen grupos de jóvenes que utilizan las viviendas deshabitadas para realizar fiestas y terminan vandalizadas. Algunas están dañadas porque rompen vidrios y roban dispositivos de la vivienda como llaves de agua, calentadores, etc.

Quizá la ‘deshabitabilidad’ de la vivienda sea el signo más claro de la ausencia de los espacios de vida, de la imposibilidad de quienes han adquirido una vivienda mediante un crédito hipotecario para adaptarse al entorno local, puesto que ofrece las condiciones de movilidad y termina expulsando a los nuevos residentes.

Conclusiones

Un primer elemento que aporta esta investigación es la gran dificultad que enfrentan los nuevos residentes para construir su espacio de vida. La movilidad residencial no sigue las pautas del ciclo urbano: crecimiento del área urbana, consolidación, incremento de la densidad y finalmente incorporación de nueva área urbana con suelo adyacente.

Por el contrario, el patrón de crecimiento urbano incorpora suelo de municipios ubicado en la periferia lejana, obteniendo, claro está, suelo a bajo costo y en grandes extensiones, lo que permite construir conjuntos habitacionales con economías de escala. Ello favorece la fragmentación urbana, debido a que segmenta en el espacio a los grupos sociales, no articula funcionalmente los territorios, ni atiende la demanda de

transporte público, ni proporciona las vialidades que favorezcan la articulación local de la población, ni mucho menos con alcance metropolitano.

El mayor grado de consolidación urbana en Tecámac, se debe a que las unidades habitacionales que ahora tienen 12 años de existencia se han conformado en zonas más o menos cohesionadas con servicios urbanos y cierta centralidad. En contraste, en Zumpango se observa que los nuevos conjuntos habitacionales están ubicados en zonas con bajos grados de habitabilidad, no consolidadas, con menor dotación de equipamiento urbano y menor accesibilidad, en donde se observa un proceso de diferenciación interna. Aquí es donde se presenta el mayor abandono de vivienda.

Se puede decir, que el aislamiento, las largas distancias y costos de transporte han obligado a una buena parte de la población a subsistir de las escasas opciones que ofrece el espacio local, ocupaciones de baja remuneración, algunas ligadas a la informalidad, pero que de alguna forma, la llegada de nuevos habitantes representa una ventaja para ofrecer cierto tipo de servicios.

También es posible anticipar que los residentes de los conjuntos habitacionales enfrentan graves obstáculos para lograr sus desplazamientos cotidianos, lo que significa que la mayor parte de su vida cotidiana no transcurre en el lugar en donde se localiza la vivienda, y por tanto, es un signo claro de que no se ha construido un espacio de vida. La distancia, el tiempo, el esfuerzo físico y el costo implicados en los desplazamientos cotidianos constituyen otras evidencias de que no se ha favorecido territorio, no se ha construido ciudad, en sentido estricto.

Otro problema identificado es el aislamiento social de los pobres urbanos, ya que los flujos originados en periferia del segundo y tercer contorno metropolitano hacia los espacios periurbanos más lejanos favorece un patrón de desigualdad socio-espacial; un enfrentamiento simbólico entre los residentes “nativos” y los nuevos. La mayor parte de los residentes originarios en los municipios analizados, perciben ingresos insuficientes, no tienen empleo o cuentan con un empleo precario, además de que se perciben como desplazados por los nuevos residentes que habitan en urbanizaciones cerradas. Muchos de ellos han perdido su actividad agropecuaria, porque vendieron su tierra a las empresas desarrolladoras de vivienda, o bien, porque las actividades tradicionales experimentaron un fuerte declive.

Referencias bibliográficas

Avellaneda, Pau y Lazo, Alejandra. "Aproximación a la movilidad cotidiana en la periferia pobre de dos ciudades latinoamericanas. Los casos de Lima y Santiago de Chile". Revista Transporte y Territorio N° 4, Universidad de Buenos Aires, 2011. pp. 47-58. <http://www.rtt.filo.uba.ar/RTT00404047.pdf>

Batista, Migdalia (2004): La decisión de mudarse, sus determinantes e implicaciones, San Juan de Puerto Rico, Programa Graduado de Demografía, Universidad de Puerto Rico.

Casado, José María (2008) "Estudios sobre movilidad cotidiana en México", Scripta Nova. Revista Electrónica de Geografía y Ciencias Sociales, Vol. XII, núm. 273, 15 de septiembre de 2008, Universidad de Barcelona. ISSN 1138-9788. <http://www.ub.edu/geocrit/sn/sn-273.htm>

Consejo Nacional de Población (2012) Delimitación de las zonas metropolitanas de México 2010.

Consejo Nacional de Evaluación de la Política de Desarrollo Social-CONEVAL (2010) Indicadores de Rezago Social por Municipio y Localidad. Consulta electrónica: <http://www.coneval.gob.mx/Medicion/Paginas/%C3%8Dndice-de-Rezago-social-2010.aspx>

Delaunay, Daniel y Dureau, Françoise (2004): "Componentes sociales de la movilidad residencial en Bogotá" en: Revista Estudios Demográficos y Urbanos Vol. 19 N° 55, enero-abril de 2004, El Colegio de México.

Delgado, Javier (2003) "La urbanización difusa, arquetipo territorial de la ciudad-región", en Sociológica, año 18, núm. 51, enero-abril, México, 2003, pp. 13-48.

Gobierno del Estado de México, Secretaría de Desarrollo Urbano, consulta electrónica: <http://www.edomex.gob.mx/sedur/estadisticas/conjuntos-urbanos>.

Instituto Nacional de Estadística y Geografía (2000): XII Censo General de Población y Vivienda

Instituto Nacional de Estadística y Geografía (2005): II Conteo de Población y Vivienda

Instituto Nacional de Estadística y Geografía (2010): Censo de Población y Vivienda

Isunza, Georgina (2010) "Política de Vivienda y Movilidad Residencial en la Ciudad de México" en: Revista Estudios Demográficos y Urbanos 74, Vol. 25-núm 2, p. 277-316, El Colegio de México.

Jirón, Paola. y Mansilla, Pablo. (2014). Las consecuencias del urbanismo fragmentador en la vida cotidiana de habitantes de la ciudad de Santiago de Chile. EURE, 40 (121), 5-28.

Méndez, Benjamín e Isunza, Georgina (2012) Retos de la gestión urbana en Chicoloapan, Estado de México" En: Acciones y reflexiones para la reconstrucción de la política social en México. Una mirada desde lo local. Plaza y Valdés-Universidad Autónoma de Tamaulipas-PROMEP. México.

Miralles, Carme (2011) "Dinámicas metropolitanas y tiempos de la movilidad. La región metropolitana de Barcelona, como ejemplo" en: Anales de Geografía, vol. 31, núm. 1 pp. 125-145, Universidad Complutense, Madrid, España

Módenes, Juan Antonio (2004): "Movilidad residencial, trabajo y vivienda en Europa", Publicación electrónica Revista Geocrítica Scripta Nova Universidad de Barcelona, ISSN: 1138-9788. Depósito Legal B.21.741-98, vol. VIII, num. 159, febrero de 2004.

Montezuma, Ricardo (2003): Transformación urbana y movilidad. Contribución al debate en América Latina, Programa de Gestión Urbana, Coordinación para América Latina y El Caribe-Programa de las Naciones Unidas para los Asentamientos Humanos. Quito, Ecuador.

Romo, Raúl y Téllez, Yolanda (2013) "Tendencias de la migración interna en México en el periodo reciente" en La situación demográfica de México 2013, Consejo Nacional de Población, pp. 86-106.

Susino, Joaquín (2001): "Movilidad residencial y movilidad cotidiana en áreas urbanas", en M. Castañer, J. Vicente y G. Boix (coordinadores.), Áreas urbanas y movilidad laboral en España, Universidad de Gerona, pp. 141-163.

Fondo de Población de las Naciones Unidas (2012) Estado de la Población Mundial 2012. Sí a la opción, no al azar. Planificación de la familia, derechos humanos y desarrollo. Fondo de Población de las Naciones Unidas, Rochard Kolledge, editor.