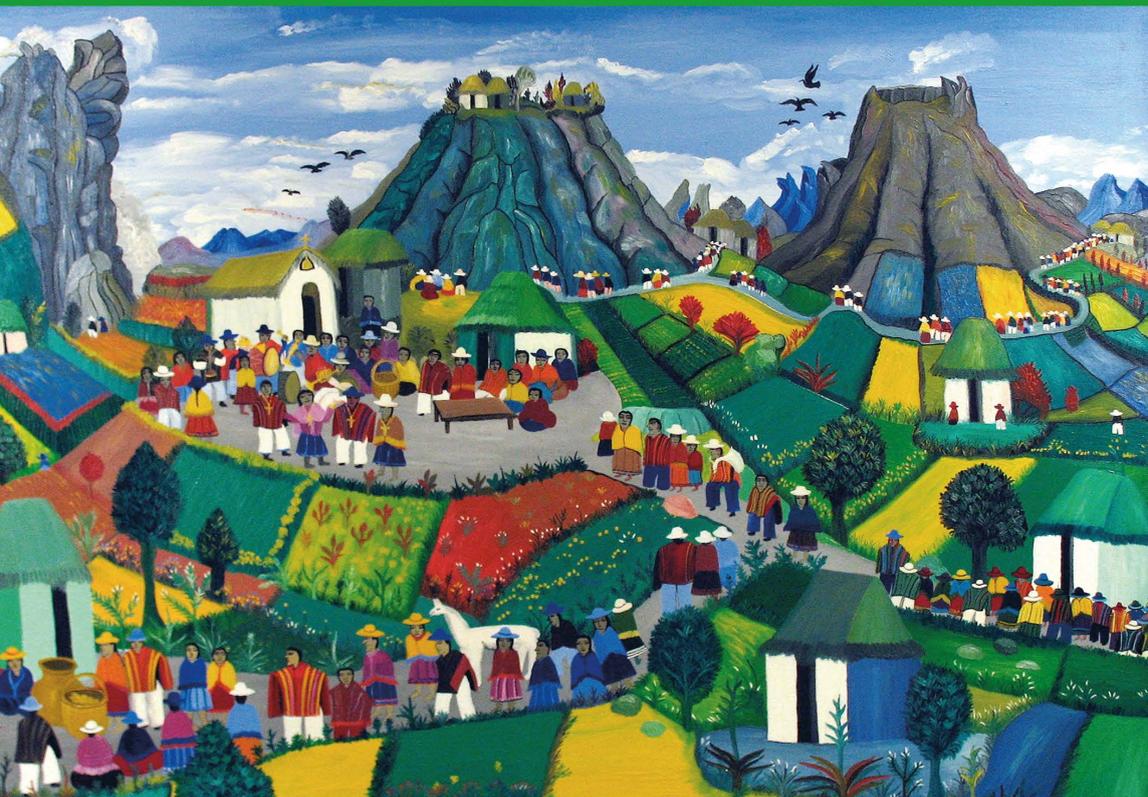


Notas de población

88



NACIONES UNIDAS

CEPAL

Comisión Económica para América Latina y el Caribe • CEPAL
Centro Latinoamericano y Caribeño de Demografía • CELADE

Alicia Bárcena

Secretaria Ejecutiva

Antonio Prado

Secretario Ejecutivo Adjunto

Dirk Jaspers_Faijer

Director, Centro Latinoamericano y Caribeño de Demografía
(CELADE) - División de Población de la CEPAL

Susana Malchik

Oficial a cargo
División de Documentos y Publicaciones

La revista *Notas de población* es una publicación del Centro Latinoamericano y Caribeño de Demografía (CELADE) - División de Población de la CEPAL, cuyo propósito principal es la difusión de investigaciones y estudios de población sobre América Latina y el Caribe, aun cuando recibe con particular interés artículos de especialistas de fuera de la región y, en algunos casos, contribuciones que se refieren a otras regiones del mundo. Se publica dos veces al año, con una orientación interdisciplinaria, por lo que acoge tanto artículos sobre demografía propiamente tal como otros que aborden las relaciones entre las tendencias demográficas y los fenómenos económicos, sociales y biológicos. Las opiniones expresadas en esta revista son responsabilidad de los autores, sin que el Centro Latinoamericano y Caribeño de Demografía (CELADE) - División de Población de la CEPAL, sea necesariamente participe de ellas.

Comité editorial:

Ciro Martínez Gómez, Coordinador

Maren Andrea Jiménez, Editora especial

Magda Ruiz, Juan Chackiel, Fabiana del Popolo, Dirk Jaspers_Faijer

Jorge Martínez, Timothy Miller, Jorge Rodríguez, Paulo Saad, Susana Schkolnik

Miguel Villa, Orly Winer

Secretaria: Liliana Cuevas

Redacción y administración: Casilla 179-D, Santiago, Chile. E-mail: liliana.cuevas@cepal.org
Ventas: publications@cepal.org. Precio del ejemplar: 12 dólares. Suscripción anual: 20 dólares.

Notas de población

Año XXXVI • N°88 • Santiago de Chile



NACIONES UNIDAS



Comisión Económica para América Latina y el Caribe
Centro Latinoamericano y Caribeño de Demografía (CELADE) - División de Población

Este número contó con el apoyo financiero parcial del Fondo de Población de Naciones Unidas (UNFPA).

Diseño de portada: Alejandro Vicuña
Ilustración de portada: “Matrimonio de Tigua”, Luis Millingalli, 2001.

Publicación de las Naciones Unidas
ISSN versión impresa 0303-1829
ISBN 978-92-1-323296-5
LC/G.2409-P
N° de venta S.09.II.G.41
Copyright © Naciones Unidas 2009.
Todos los derechos reservados. Impreso en Naciones Unidas, Santiago de Chile

La autorización para reproducir total o parcialmente esta obra debe solicitarse al Secretario de la Junta de Publicaciones, Sede de las Naciones Unidas, N.Y. 10017, Estados Unidos. Los Estados miembros y sus instituciones gubernamentales pueden reproducir esta obra sin autorización previa. Solo se les solicita que mencionen la fuente e informen a las Naciones Unidas de tal reproducción.

Sumario

Presentación	7
Los riesgos de las proyecciones de población <i>John Blacker</i>	11
Censo, residencia habitual y movilidad territorial <i>Juan Chackiel</i>	21
La captación de la migración interna mediante censos de población: la experiencia de la ronda de 2000 y sus lecciones para la ronda de 2010 en América Latina y el Caribe <i>Jorge Rodríguez Vignoli</i>	63
Medición e información sobre la migración internacional a partir de los censos: lecciones, desafíos y oportunidades <i>Jorge Martínez Pizarro</i>	97
El estudio de la emigración internacional mediante los censos realizados en los países de origen: evaluación de resultados y recomendaciones <i>Alicia Mirta Maguid</i>	135
Potencialidades de la medición de la movilidad cotidiana a través de los censos <i>Maren Andrea Jiménez</i>	163
La experiencia de Colombia en la medición de la emigración internacional, sobre la base de la pregunta sobre hijos emigrantes al exterior <i>Myriam Ordóñez Gómez</i>	187
Información de los censos demográficos del Brasil sobre migraciones internas: críticas y sugerencias para el análisis <i>José Irineu Rangel Rigotti</i>	219
La medición censal de la migración en Honduras <i>Manuel Antonio Flores Fonseca</i>	245

Potencialidades de la medición de la movilidad cotidiana a través de los censos

Maren Andrea Jiménez¹

Resumen

Existe un creciente reconocimiento de las posibilidades que ofrece la medición de la movilidad cotidiana a través de los censos de población. Hasta el momento, la experiencia de preguntar sobre las características de estos movimientos cotidianos se ha limitado a solo algunos de los censos de población de los países de la región. En este documento se analizan los procesos demográficos que han incidido en la movilidad cotidiana, los elementos conceptuales y metodológicos que deben considerarse en la recolección de este tipo de información en los censos de población, las experiencias de algunos países que han incluido preguntas sobre movilidad cotidiana en sus censos de población y vivienda, las potencialidades del análisis de la información recolectada y, por último, algunas consideraciones para la incorporación de preguntas sobre este tema en los censos de la ronda de 2010.

¹ Oficial de Asuntos de Población del Centro Latinoamericano y Caribeño de Demografía (CELADE) - División de Población de la CEPAL.

Abstract

There is increasing recognition of the possibilities provided by measuring commuting through population census information. To date, only some of the region's national population censuses have dealt with questions regarding the nature of these movements. This paper analyses the demographic processes that have affected commuting, the conceptual and methodological factors that must be considered in collecting this type of information through population censuses, the experience of a number of countries that have included questions on commuting in their population and housing censuses, the potential for analysing the information collected and, finally, factors that should be considered in incorporating questions of this type in the 2010 round of censuses.

Résumé

Les possibilités de la mesure de la mobilité quotidienne par le biais des recensements démographiques sont de plus en plus admises. Jusqu'à présent, les questions relatives aux caractéristiques de ces mouvements quotidiens n'ont été incluses que dans certains recensements démographiques des pays de la région. Dans cette étude, l'auteur analyse les processus démographiques qui ont eu une incidence sur la mobilité quotidienne, les éléments conceptuels et méthodologiques dont il faut tenir compte dans la collecte de ce type d'informations durant les recensements de population, les expériences de certains pays qui ont inclus des questions relatives à la mobilité quotidienne dans leur recensements de population et de logement, les potentialités offertes par l'analyse de l'information collectée et, finalement, certaines considérations en vue de l'inclusion de questions relatives à cette mobilité quotidienne dans les recensements de la série de 2010.

I. Introducción²

Si bien las recomendaciones de las Naciones Unidas acerca de las preguntas sobre migración en los censos de población solo aluden a la migración interna e internacional, hay un creciente reconocimiento de las potencialidades que ofrece la medición de la movilidad cotidiana a través de los censos. Este reconocimiento surge del hecho que los procesos de urbanización, las modificaciones en los patrones de la migración interna —sobre todo debido a la expansión urbana y la migración intrametropolitana— y los cambios en el mercado de trabajo que los han acompañado, han hecho de la cuestión de la movilidad cotidiana un tema relevante para la vida diaria de la población. Esta movilidad tiene profundas implicancias para la planificación y gestión urbana, principalmente a través de la generación de nuevas necesidades de provisión de medios de transporte y servicios específicos, no solo en el lugar de residencia sino también en el de trabajo y estudio. La información recolectada a través de los censos de población puede brindar datos sobre estos viajes, información que es vital no solo para el mejoramiento y desarrollo de las vías de transporte y del transporte público, sino también para otros ámbitos de políticas públicas, como el habitacional, el ambiental y el educacional, tanto a nivel nacional como subnacional. No obstante, la movilidad cotidiana no constituye un tópico de estudio demográfico tradicional; representa, en cambio, una nueva forma de movilidad territorial. Cabe examinarla, entonces, con detalle, sobre todo para comprender la transformación urbana y el proceso de reestructuración del espacio metropolitano (Moura, Branco y Firkowski., 2005).

Aunque existen en la región estudios sobre la movilidad cotidiana basados en las encuestas de origen y destino, gran parte de ellas se han enfocado en las principales ciudades de los países. Debido, por una parte, al alto crecimiento demográfico de las áreas urbanas periféricas, que quedan fuera de las definiciones de las áreas metropolitanas y, por otra, al aumento de la población que se encuentra en las ciudades secundarias, la recolección de información sobre esta movilidad resulta pertinente a nivel nacional. El gran costo de realizar una encuesta de origen y destino a esta escala otorga valor a los censos de población como fuente de información uniforme, consistente y de relativamente bajo costo sobre la movilidad cotidiana.

Hasta el momento, la experiencia de preguntar sobre las características de estos movimientos cotidianos se ha limitado a algunos países de la región. En este documento se exploran los procesos demográficos que han incidido

² Se agradece a Katherine Páez por los procesamientos realizados con los datos del censo de población de Nicaragua 2005 y a Luis Jaime Sobrino por entregar datos sobre la zona metropolitana de Ciudad de México y por sus comentarios a una versión anterior de este documento.

en la movilidad cotidiana, los elementos conceptuales y metodológicos que necesitan ser considerados en la recolección de este tipo de información, las experiencias de algunos países que han incluido preguntas sobre movilidad cotidiana en sus censos de población y vivienda, y las potencialidades del análisis de la información recolectada. Por último, se realizan algunas consideraciones para la incorporación de preguntas sobre este tema en los censos de la ronda de 2010.

II. Antecedentes: el crecimiento urbano, las tendencias de la migración intrametropolitana y su relación con la movilidad cotidiana

Aunque el concepto de redistribución de la población dentro de la metrópoli no es una idea nueva, en los últimos años la migración intrametropolitana, que ha acompañado la expansión metropolitana, ha captado la atención tanto de investigadores como de políticos, sobre todo por su creciente visibilidad y, por ende, por las implicancias que tiene para la gestión de la ciudad y la provisión de servicios públicos. La expansión urbana y los cambios en la base económica ocurren conjuntamente, de tal forma que el reordenamiento territorial de la población implica un reordenamiento de la distribución de la actividad económica (Susino, 2000). Como parte de estas transformaciones, la desvinculación del lugar de residencia y el lugar de trabajo pasa a ser una característica de la vida urbana, en gran parte habilitada por los avances en la comunicación y el transporte, especialmente la creciente preponderancia del vehículo particular.

Una de las implicancias de esta migración dentro de las áreas metropolitanas puede ser la desvinculación entre el lugar de residencia y el de las actividades productivas de la vida, lo que supone la realización de viajes cada vez más largos en términos de tiempo y distancia³. Pero, como se ha señalado anteriormente, no solo la población se ve sometida a una redistribución espacial debido al crecimiento urbano; a lo largo del tiempo, las empresas e institutos también pueden desplazarse a otras zonas del área metropolitana que no forman parte del tradicional distrito central de negocios (*Central Business District-CBD*). Por lo tanto, es comprensible que tanto la actividad económica como la población residente se desplacen a las áreas periféricas de la ciudad en busca de suelos más baratos y otros beneficios. Estas dos posibilidades

³ Migración que en gran parte se trata de un desplazamiento del centro del área metropolitana a su periferia.

reflejan las dos dinámicas del mercado de trabajo y la distribución espacial de la población, que pueden ser contradictorias o complementarias (Rodríguez, 2008). Cualquiera que sea el caso, estos movimientos implican que los espacios de la vida urbana están expandiéndose y dispersándose en la medida que se expanden las áreas metropolitanas.

En el marco de estos procesos, el interés sobre la movilidad cotidiana viene dado por el crecimiento de las aglomeraciones metropolitanas y la dispersión de lo que se ha referido como los “espacios de la vida”, es decir, las áreas que cubren toda la movilidad habitual que se realiza como parte de las actividades de la vida, y que se relacionan estrechamente con la manera en que funcionan las ciudades. La alta movilidad cotidiana en una zona determinada opera como característica definitoria de un área metropolitana (Moura, Branco y Firkowski., 2005). En ese sentido, en el censo de los Estados Unidos se ha incorporado, desde 1960, la pregunta sobre movilidad diaria para medir la integración entre las ciudades grandes y sus periferias (*suburbs*). Como evidencia de esta alta movilidad cotidiana dentro de las áreas metropolitanas, gran parte de los residentes de la zona metropolitana de la Ciudad de México (42%) declararon trabajar en un municipio diferente al de su residencia.

Como este fenómeno se relaciona con la migración intrametropolitana, el conocimiento sobre esta nueva modalidad de desplazamiento contribuiría al entendimiento de los patrones de la migración intrametropolitana, y viceversa. La movilidad cotidiana podría actuar como incentivo de la migración intrametropolitana en vez de otras opciones migratorias, operando de ese modo como un factor de retención de la población metropolitana (Baeninger, 2000). Asimismo, en la medida que el crecimiento metropolitano se debe en parte a la migración intrametropolitana, la movilidad cotidiana representa de alguna forma el resultado de esta migración (Pinto da Cunha, 1995). La migración intrametropolitana y la movilidad diaria están estrechamente ligadas. En ausencia de información sobre estos movimientos, es imposible llegar a conclusiones sobre las características y el comportamiento de la movilidad cotidiana en relación con la expansión urbana y la migración intrametropolitana, pero es razonable presumir que actualmente esta migración juega un papel signifiante en términos de tiempo y costos en la vida de una proporción de la población, sobre todo en las grandes urbes. Como ejemplo, según el censo brasileño de 2000, más de 7 millones de personas trabajaban o estudiaban en un municipio en que no habitaban, y 70% de ellos eran residentes de aglomeraciones urbanas (Moura, Branco y Firkowski, 2005; Ojima, 2007).

III. Definición y medición de la movilidad cotidiana en los censos de población

Cabe definir el concepto de movilidad cotidiana o diaria. En inglés el verbo empleado para describir esta acción es *to commute*, que quiere decir “*to travel as a commuter*”, siendo la definición del sustantivo *commuter* “*one that travels regularly from one place to another, as from suburb to city and back*”⁴. En español no existe una única palabra para describir este fenómeno, aunque se observa ocasionalmente el uso de palabras como *conmutar*, *conmutación* o *conmutante* como aproximación a los términos utilizados en inglés (si bien no serían correctas de acuerdo a las definiciones correspondientes de la Real Academia Española)⁵. La expresión “movimiento pendular” también se ha empleado para referirse a este fenómeno, aunque la palabra “pendular” implica un movimiento constante entre un lugar y otro, pero no lleva consigo la connotación de frecuencia. De todos modos, en portugués el término *movimento pendular* sí ha sido utilizado en algunos estudios como sinónimo de movilidad cotidiana.

Sea cual fuere la palabra o frase que se use —movilidad cotidiana, movilidad diaria, conmutación o movilidad pendular—, lo relevante en su medición es que en la actualidad este desplazamiento se realiza entre dos lugares (uno de ellos el lugar de residencia), y con cierta regularidad y frecuencia, pero no está claro si tiene que ser todos los días, los días hábiles, o la mayoría de los días de la semana (3 o 4 días). En este artículo se emplean estos términos indistintamente. También se da preferencia al término “movilidad” en vez de “migración”, que se ha utilizado en algunos análisis, para subrayar que el fenómeno estudiado no constituye un cambio de residencia.

A los efectos de la medición de la movilidad cotidiana a través de los censos, el concepto que se emplea es el del desplazamiento para realizar actividades productivas: el trabajo y el estudio. Como ejemplo, según los datos de la Encuesta 2007 origen-destino de la Zona Metropolitana de Ciudad de México, un 46% de los viajes con origen en el hogar fueron para ir a trabajar, un 16% para ir a estudiar, un 10% para llevar o recoger a alguien, un 9% para ir de compras, y el 19% restante por otros motivos. Esto no quiere decir que otras tareas de la vida cotidiana no requieran desplazamientos en forma regular, sino que se supone que el trabajo remunerado y el estudio son las actividades que predominan en la vida de la mayoría de la población, y son las que demandan más tiempo y viajes en cierta medida regulares.

⁴ Dictionary.com [en línea] <http://dictionary.reference.com/browse/commuter>.

⁵ Real Academia Española (RAE) [en línea] www.rae.es.

Gran parte del análisis de la movilidad cotidiana se ha centrado en el ámbito urbano, sobre todo porque muchas veces el desplazamiento del trabajador es considerado un indicador de integración en torno a un área metropolitana. Sin embargo, esto no significa que la movilidad cotidiana solo se realice dentro de los límites metropolitanos. Puede existir un intercambio poblacional entre la ciudad y zonas ubicadas fuera de los límites del área metropolitana, con las áreas periurbanas o las “fronteras urbanas” (Torres, 2004), donde se supone que los bajos niveles de desarrollo e infraestructura llevan a desplazamientos hasta las áreas metropolitanas, en las que existe una concentración de actividades económicas y oportunidades laborales.

También parece factible que los habitantes de lugares rurales atraviesen ciertas distancias para llegar a su sitio de trabajo, sea en la capital provincial u otro lugar fuera de la ciudad. Pero dado que la gran mayoría de la población regional reside en áreas urbanizadas, es de esperar que la movilidad cotidiana en el contexto rural tenga un peso menor en comparación con las estadísticas de movilidad del país.

Una excepción en este caso serían las áreas fronterizas de los países, en las que las personas podrían verse obligadas a desplazarse al país vecino para aprovechar las ventajas salariales o las oportunidades laborales. Estas personas también podrían moverse diariamente (o con bastante frecuencia) para estudiar. De hecho, si bien la información que surge de la pregunta sobre movilidad cotidiana en los países de la región revela que el porcentaje de la población que trabaja en otro país es bajo a nivel nacional, los municipios fronterizos presentan niveles elevados (véase Martínez, 2009).

Estas varias posibilidades subrayan las diversas formas en que la movilidad cotidiana puede expresarse. En la medida en que las áreas metropolitanas se expanden, se diversifica también la movilidad diaria por los nuevos lugares de residencia de los trabajadores y las diferentes formas de movilidad cotidiana que suponen. La complejidad se aprecia no solo en las diferentes áreas expulsoras de trabajadores, sino también en el medio de transporte, el tiempo y el costo que insume y la distancia (Aroca, 2007).

En resumen, el concepto de movilidad cotidiana hace referencia al territorio en que se realizan estos desplazamientos (en gran parte urbano), la motivación (trabajo y estudio) y la temporalidad de estos movimientos (diariamente o con cierta frecuencia semanal).

Una vez que el concepto de movilidad cotidiana está claro, es posible considerar las dificultades y oportunidades que supone su medición. Por no suponer un cambio de residencia, la medición de la movilidad cotidiana tiene características distintas respecto de la migración interna y la internacional, en principio por tratarse de una migración que se está realizando en el momento del levantamiento del censo y no de una pregunta retrospectiva sobre

migraciones internas efectuadas en el pasado o de un valor sustitutivo (*proxy*) para un miembro del hogar que en el momento del censo se encuentra en otro país (y por ende no está presente durante el empadronamiento). Por eso, no existe una confusión conceptual sobre la forma en que las características de un individuo se relacionan con el acto migratorio, como sí ocurre en los estudios sobre migración interna, que en ausencia de información de panel, enfrentan la dificultad de saber si las características de un individuo son las que trajo consigo desde su lugar de origen, o si por el hecho de migrar estos rasgos cambiaron. Además, en el caso de la migración interna se puede desagregar la información territorial detalladamente por el lugar de destino (hasta el nivel de hogar), pero no por el lugar de origen (normalmente solo municipio y estado), y en el caso de la migración internacional se pueden conocer muchos detalles sobre el lugar de origen del migrante, pero no sobre el de destino (generalmente solo el país). En cambio, dependiendo de la formulación de las preguntas, respecto de la movilidad cotidiana se puede conocer tanto información desagregada sobre el origen del migrante (en este caso, su residencia) como datos detallados sobre el lugar de destino (si se pregunta la dirección del lugar de trabajo o estudio).

La medición de la movilidad cotidiana también presenta desafíos compartidos con la de la migración interna e internacional, además de otros particulares al fenómeno. Como sucede con las preguntas de estas migraciones tradicionales, que invisibilizan los movimientos que ocurren en el lapso que consideran, se puede realizar más de un desplazamiento en el período determinado —en este caso el día o semana, y no los cinco años o toda la vida—, ya sea por el hecho de tener más de un trabajo o de realizarlo en más de un lugar (o de tener diferentes lugares de trabajo dependiendo del día que se trate). Además, la localización del lugar de trabajo o estudio también presenta dificultades, puesto que una persona puede trabajar o estudiar en diferentes lugares y la dirección del lugar (o lugares) de trabajo o estudio puede ser desconocida. Asimismo, la movilidad cotidiana podría realizarse en etapas, por la coincidencia de motivos en un solo viaje (por ejemplo, de la casa a la escuela de los hijos y luego hasta el trabajo). Y en el caso en que se pregunta sobre el lugar donde se trabaja o estudia, ¿qué sucede con las personas que trabajan y estudian a la vez?

En el anexo 1 se enumeran las preguntas sobre movilidad cotidiana utilizadas en los censos de la ronda de 2000 de la región⁶. A primera vista se aprecian las distintas formas que ha tomado la consulta: en el Brasil se consulta a todos, en El Salvador a la población total de 5 años y más; en Colombia a la población de 5 años y más en el caso del empleo, y de 3 años y más en el de los

⁶ Cabe mencionar que el Brasil incluye en sus censos de población desde 1970 una pregunta sobre movilidad cotidiana.

estudios; en México y Nicaragua se pregunta a la población económicamente activa, y en Chile a la población económicamente activa y los estudiantes. También cabe subrayar que el Brasil, Colombia y México solo incluyen la pregunta en el cuestionario ampliado, que es aplicado a una muestra de la población censada.

En gran medida, la solución a las dificultades marcadas anteriormente con respecto a la formulación de la pregunta ha sido especificar que la consulta se refiere al trabajo o la actividad económica principal, y únicamente al municipio y estado (o país) hacia el que se traslada la persona. Solo en los casos del Brasil y Chile se pregunta el lugar en que se trabaja o estudia; estos dos tipos de movilidad diaria pueden ser filtrados según la población a que se refieren, ya sea la población económicamente activa o la población estudiantil. Colombia es el único país en que las preguntas sobre movilidad por trabajo y por estudio están separadas, y Chile es el único que no tiene la opción de especificar un país extranjero como lugar de trabajo o estudio (es decir, no se previó que las personas dieran otro país como respuesta). En ningún caso se recoge información sobre el desplazamiento realizado para otras actividades cotidianas, por ejemplo un segundo empleo. Se ha preguntado sobre la movilidad cotidiana hasta la escala geográfica del municipio o la comuna en que se realiza la mayor parte del trabajo o estudio, pero no la dirección exacta. Si bien Nicaragua ha formulado de manera algo diferente la pregunta, ofreciendo la posibilidad de marcar “varios municipios” (aunque sin posibilidad de especificar los nombres de los distintos municipios), en los demás censos se consulta para un municipio solamente⁷. Solo los relevamientos de Colombia, El Salvador y México incluyen una referencia temporal, pues se pregunta sobre la movilidad cotidiana la semana anterior.

A partir de esta pregunta se pueden calcular matrices de movilidad diaria en todos los países, como las de migración interna (aunque la respuesta “varios municipios” complica este cálculo, pues se desconoce en qué municipios se trabaja). En el caso del censo de Nicaragua de 2005, las matrices de migración muestran que alrededor del 40%⁸ de la población económicamente activa que respondió la pregunta sobre la movilidad cotidiana trabajaba en la Región Metropolitana de Managua (RMM). En los 30 municipios que forman la RMM, el porcentaje de la población que se traslada de su municipio de residencia a otro de trabajo es muy significativa: menos del 3% de los residentes del municipio de Managua sale de él para trabajar, pero a la vez más de la

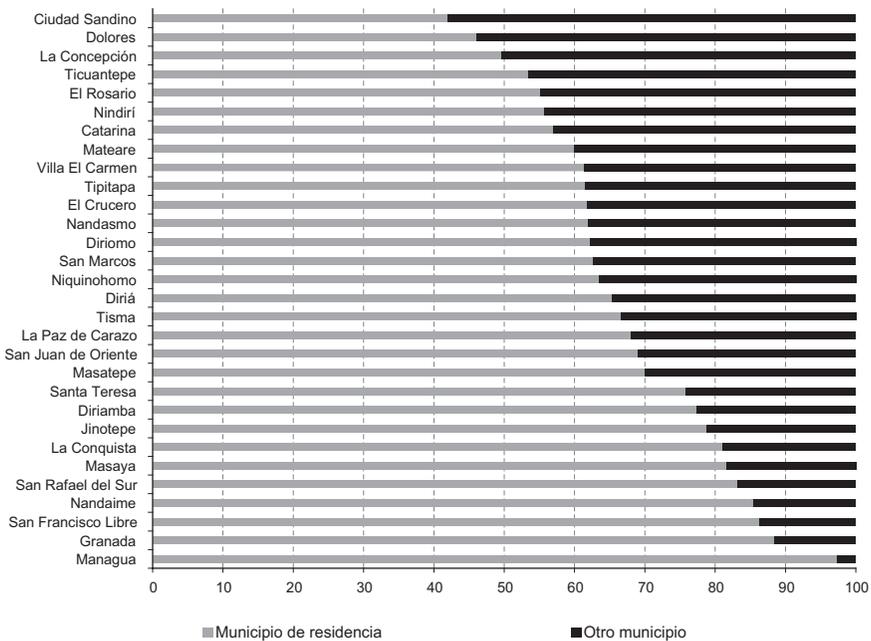
⁷ Se ha argumentado que trabajar en varios municipios no es un indicador de alta movilidad, sino de una tenue vinculación con el mercado laboral.

⁸ Se eliminó a aquellos que contestaron que trabajaban en otro país, por el interés en enfocarse en la Región Metropolitana de Managua, y a los que trabajan en varios municipios, por la dificultad señalada anteriormente.

mitad (casi el 60%) de los trabajadores que residen en el municipio vecino de Ciudad Sandino trabaja fuera de este municipio, y casi la totalidad lo hace en el de Managua. De hecho, este es el municipio desde el que se desplazan más trabajadores hacia el de Managua, seguido por los municipios vecinos de Tipitapa, Masaya y Nindirí.

Aunque se requiere un análisis más detallado para establecer la relación entre la migración intrametropolitana y la movilidad diaria en la RMM, en general son los mismos municipios que presentan altas tasas netas de migración intrametropolitana aquellos desde los que una alta proporción de su fuerza laboral se desplaza para trabajar (véase el gráfico 1).

Gráfico 1
REGIÓN METROPOLITANA DE NICARAGUA: POBLACIÓN ECONÓMICAMENTE ACTIVA QUE TRABAJA EN EL MUNICIPIO DE RESIDENCIA O EN OTRO MUNICIPIO, SEGÚN MUNICIPIO DE RESIDENCIA, CENSO DE 2005
(En porcentajes)



Fuente: Elaboración propia, sobre la base del procesamiento del Censo de Población y Vivienda de Nicaragua 2005 con el programa Redatam.

IV. Hechos estilizados de la movilidad cotidiana en América Latina

A escala macro, la movilidad cotidiana es un indicador de la organización territorial y económica de un área determinada. El intercambio diario de población entre municipios sirve como parte de la definición de un área metropolitana, pero en el proceso de consolidación metropolitana también puede indicar incrementos de actividad económica en municipios que anteriormente se consideraban periféricos a la dinámica económica y la vida urbana de la metrópoli. Un análisis de los flujos de movilidad cotidiana entre municipios da una idea de la ubicación, primacía y atracción de un municipio respecto del mercado laboral y, por ende, es indicativo de las áreas con mayor actividad económica en un determinado territorio.

La preocupación por la desvinculación entre los lugares de residencia y de trabajo se expresó inicialmente en los trabajos de Kain (1968 y 1992). La llamada hipótesis del “desequilibrio espacial” (*spatial mismatch*) postulaba que la concentración de la población pobre en los centros de las ciudades estadounidenses se debía a que, dada la discriminación en el mercado habitacional, los afroamericanos no pudieron cambiar su residencia para seguir la suburbanización de los empleos que se registró después de la segunda guerra mundial. La suburbanización de estos empleos y la falta de reemplazo por otras formas de actividad económica en los centros urbanos implicaron la restricción del acceso a las ocupaciones industriales que formaban la base de la actividad económica de este grupo.

Un elemento importante de esta hipótesis es que la dificultad de acceder tanto a empleos como a la información sobre las posibilidades de trabajo a larga distancia resulta en una alta tasa de desempleo en los grupos pobres de la población, que están alejados de los lugares de concentración de empleo. Esta dificultad se origina en la dependencia de esta población del transporte público, que no siempre ofrece un medio rápido, eficiente y de bajo costo y, por ende, dificulta la movilidad cotidiana.

Un aspecto clave, entonces, de la hipótesis del *spatial mismatch* es que la movilidad cotidiana es sensible a las características sociodemográficas de las personas. En general, además de marcadas diferencias por sexo (predominan los hombres) y edad (mayoría de adultos de entre 20 y 34 años), los datos censales sobre movilidad cotidiana en la región han revelado que la proporción de quienes realizan un desplazamiento regular hacia el trabajo se incrementa a medida que aumentan los ingresos y el nivel socioeconómico (Delaunay, 2007; Lobo, Cardoso y Matos, 2008; Rodríguez, 2008; Sobrino, 2007). Esto muestra una vieja realidad: las personas de alto nivel socioeconómico tienen los recursos materiales para vivir donde quieran, sin tener en cuenta los costos

de la movilidad cotidiana. La contraparte de este argumento sería lo que postula la hipótesis del *spatial mismatch*: como la población de bajo nivel socioeconómico no cuenta con estos recursos, no tiene acceso a los mejores empleos y está limitada a las oportunidades laborales que se presentan en áreas más cercanas a su residencia. Otra interpretación posible es que las personas de nivel socioeconómico alto viven en municipios vecinos, que forman parte de un centro económico extendido, lo que no supone un desplazamiento costoso en términos de tiempo o dinero (Rodríguez, 2008), o que la ausencia de movilidad cotidiana no constituye un indicio de la incapacidad de desplazarse a los centros económicos de una ciudad, sino que es indicativa de la actividad económica y las oportunidades laborales en el municipio de residencia.

Estas observaciones señalan la compensación que realizan sobre todo los residentes de aglomeraciones urbanas grandes, que exige un balance entre lugar de residencia, lugar de trabajo y estudio, y gastos monetarios y no monetarios para efectuar las actividades cotidianas. De hecho, entre los migrantes intrametropolitanos existe una mayor probabilidad de realizar desplazamientos comprendidos en el concepto de movilidad cotidiana, con independencia de su nivel socioeconómico (Rodríguez, 2008). Esto indica que la tendencia general es que las consideraciones sobre dónde vivir se desvinculan de las localizaciones del trabajo o el estudio, lo que puede indicar que el aumento de la migración intrametropolitana puede resultar en un aumento de la población que busca trasladarse a su trabajo o lugar de estudio. Esto señala también la desvinculación entre las políticas laborales y las habitacionales.

V. Potencialidades de la medición de la movilidad cotidiana a través de los censos

Los censos brindan varias ventajas en materia de información sobre la movilidad cotidiana. La más evidente es la posibilidad de asociar la movilidad diaria con otras características demográficas observadas en los censos, como la migración interna. El levantamiento de información en todo el país con la misma herramienta y período de referencia permite clasificar las distintas formas de movilidad diaria dentro de un país. Como se ha señalado en este documento, la movilidad cotidiana tiene una mayor visibilidad en las áreas metropolitanas, pero el estudio de los traslados dentro de las demarcaciones político-administrativas esconde importantes flujos sociales y económicos que provienen de áreas y regiones fuera de la definición del área metropolitana. Esto no excluye la movilidad fuera del ámbito metropolitano, que puede ser importante, como la movilidad transfronteriza y regional (Aroca, 2007). Además, la movilidad diaria es diversa incluso entre las áreas metropolitanas

del mismo país, lo que subraya la necesidad de contar con datos comparables (tanto entre diferentes áreas como en períodos de levantamiento) a nivel nacional, para conocer la realidad de este tipo de movilidad. En la misma línea, la representación nacional de los censos permite una mayor desagregación de la información que las muestras de encuestas, lo que hace posible estudiar la movilidad a nivel local.

La recolección de datos sobre la movilidad diaria a través de los censos puede contribuir a encontrar respuestas a varias preguntas de interés en materia de planificación. A partir de la información censal se puede formar un amplio banco de datos a lo largo del tiempo a nivel nacional, que sirva para el desarrollo de nuevas políticas y programas de transporte, y también como referencia para evaluar el funcionamiento e impacto de programas implementados en el período intercensal. Esta información puede utilizarse también a nivel estatal, metropolitano y municipal para caracterizar desplazamientos locales y conocer las características de quienes se movilizan, con el fin de modelar y proyectar los comportamientos de la movilidad diaria a un nivel subnacional, y estimar demandas futuras respecto de los medios de transporte. Estos flujos de movilidad cotidiana tienen implicancias no solo para las políticas y el manejo del sistema de transporte, sino que sirven también como un indicador de la “población habitual” que está presente en los días y horas hábiles en las áreas de atracción laboral o estudiantil, que es mayor que la población residente y trae consigo la necesidad de servicios adicionales, como los de salud y cuidado personal, en el local de trabajo en vez del lugar de residencia. Cuando se recolectan datos sobre el medio de transporte y la hora de desplazamiento también se provee información sobre niveles de contaminación ambiental debido al uso de automóviles a determinadas horas del día (Edmonston y Schultze, 1995).

Claramente, las políticas de transporte se beneficiarán con información sobre los flujos y las características tanto de las personas que se desplazan desde su municipio de residencia como de las que no lo hacen, para estimar la demanda de medios de transporte entre municipios y dentro de un mismo municipio. Si bien la localización del trabajo no determina el lugar de residencia, los medios y costos de transporte y el tiempo dedicado a la movilidad cotidiana juegan un papel importante a la hora de tomar esa decisión. El riesgo que se enfrenta es que la demanda de medios de transporte avanza a mayor velocidad que su oferta y la congestión del tránsito eleva los costos de la movilidad cotidiana. Dado que la falta de medios de transporte público puede traducirse en la dificultad de acceder a un empleo para quienes viven en áreas de pobreza concentrada, podría concebirse una política de transporte público como parte de una política de mercado de trabajo. Sin embargo, si no se conoce la cantidad de personas que se desplazan cotidianamente y la distribución de la oferta de empleo (por medio de un censo económico, por ejemplo), difícilmente podrá

enfrentarse la demanda actual de medios de transporte, la búsqueda de trabajo o la movilidad diaria para trabajar o estudiar; más difícil aún sería estimar esta demanda en el futuro.

En suma, la información sobre la movilidad cotidiana ofrece tres ventajas: i) provee datos para el desarrollo de nuevas políticas; ii) sirve de base para el monitoreo de las tendencias y la evaluación de los efectos de las políticas, y iii) permite la proyección de futuras necesidades, sobre todo en el ámbito del transporte.

Hay ciertas deficiencias en la forma en que se ha medido la movilidad cotidiana en la región, cuando se compara con la información que proviene de las encuestas de origen y destino. Los resultados de la movilidad cotidiana dependen, en gran parte, de la organización de las ciudades. Dicho de otra manera, los resultados dependen en buena medida de la distribución de la población y de la configuración del área de interés. En algunos casos, el municipio puede tener un peso poblacional y territorial muy importante y, por ende, ocultar la movilidad cotidiana de gran parte de la población cuando es de larga distancia pero dentro del mismo municipio.

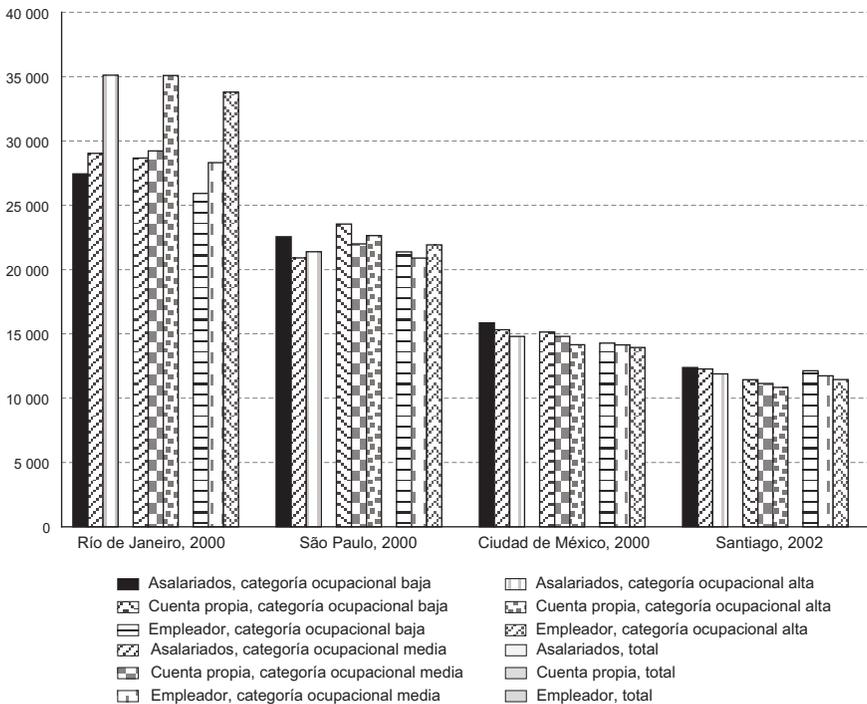
No obstante, si se hace solo una pregunta sobre la movilidad cotidiana, es imposible especificar la ruta de desplazamiento en términos de distancia recorrida, aunque se puede calcular una estimación gruesa a partir de la distancia entre el hogar y los centros geográficos del municipio de destino (véase el gráfico 2). Además de tratarse solamente de una aproximación al destino del desplazamiento, una debilidad de este cálculo es el supuesto de que el viaje realizado acontece en forma lineal del punto A al punto B, lo que en la realidad solo se da en unos pocos casos. Sin información sobre el tiempo y el medio usados para la movilidad cotidiana, es imposible llegar a una caracterización más profunda del peso de la movilidad cotidiana en la vida de las personas en términos económicos y de tiempo, aunque la presencia de un vehículo particular en el hogar podría usarse como un indicador de la posibilidad de movilizarse cotidianamente en automóvil. Como la medición de esta movilidad alude principalmente a un desplazamiento hacia el trabajo, se supone que a determinadas horas estos flujos son más intensos, aunque es imposible medirlos sin información sobre la hora del desplazamiento. Estas son preguntas que normalmente se han formulado en encuestas de origen y destino; sin embargo, por lo menos dos países han incorporado más de una consulta sobre la movilidad cotidiana en la boleta censal.

En el anexo 2 se observan dos ejemplos de países que incluyen varias preguntas sobre la movilidad cotidiana, España (cuatro consultas) y los Estados Unidos (cinco). Desde el principio, las preguntas incorporadas en las boletas censales de estos dos países son diferentes, puesto que en el censo de España se consulta sobre el lugar de trabajo o estudio y en el de los Estados

Unidos se pregunta solo sobre el lugar de trabajo y las características de la movilidad cotidiana la semana anterior (generalmente, en las encuestas de origen y destino se pregunta sobre viajes realizados el día anterior).

En los Estados Unidos se pregunta además por la dirección exacta del trabajo, lo que permite estimar una trayectoria más exacta de la distancia entre el domicilio y el trabajo. La inclusión de la dirección del trabajo también evita uno de los problemas causados por la identificación del municipio de empleo únicamente, que subestima la movilidad diaria por no contar los desplazamientos de quienes trabajan en el mismo municipio donde residen.

Gráfico 2
CUATRO METRÓPOLIS DE AMÉRICA LATINA: ESTIMACIÓN DE METROS DE VIAJE AL TRABAJO DE LOS TRABAJADORES “MÓVILES” INTRAMETROPOLITANOS DE 15 AÑOS Y MÁS, SEGÚN CATEGORÍA OCUPACIONAL Y NIVEL EDUCATIVO, CENSOS DE LA RONDA DE 2000



Fuente: J. Rodríguez, "Segregación residencial sociolaboral (SRS) y sus relaciones con la migración y la movilidad intrametropolitana en cuatro aglomerados urbanos de América Latina. Los casos de Ciudad de México, Santiago de Chile, São Paulo y Río de Janeiro según los censos de la ronda de 2000", documento presentado en el taller "Spatial Segregation and the Labor Market", University of Texas-Austin, 13 al 15 de febrero de 2008, cuadro 11.

El planteo de las consultas en España se asemeja al caso de Nicaragua, que ofrece la posibilidad de marcar como lugar de trabajo o estudio más de un municipio. Se hace, además, una mejor aproximación a la complejidad de la movilidad cotidiana, con la pregunta del censo de España sobre el número de viajes que se realiza entre la residencia y el lugar de estudio o trabajo. En ambos censos se pregunta por el medio habitual de transporte y la duración aproximada del viaje. En conjunto, estos datos proveen una tipificación de las características de la movilidad cotidiana más allá de la que ofrece el lugar de trabajo o estudio. Aunque el medio habitual de transporte brinde información sobre la demanda de medios de transporte, la respuesta sobre la duración no es por sí sola un buen indicador de la distancia viajada, debido a las variaciones que pueden derivar de la congestión y el medio de transporte.

En el caso de los Estados Unidos se intenta medir la frecuencia con que se comparte un vehículo personal (*carpooling*) para movilizarse cotidianamente. Tal como se mencionó, en la movilidad cotidiana la intensidad no es igual durante todo el día. Mediante la pregunta sobre la hora en que se sale del hogar para ir al trabajo en la boleta estadounidense, además de estimarse los flujos, se pueden estimar los horarios punta de estos flujos, aunque solo los de la primera mitad del día (al preguntarse por la hora en que la persona se desplaza desde el hogar al trabajo).

De todas formas, estos censos que incluyen más de una pregunta sobre la movilidad cotidiana tienen las mismas dificultades que los relevamientos de la región que incorporaron solo una pregunta sobre este tema: no brindan información sobre quienes tienen varios trabajos, más de un lugar de trabajo o realizan viajes por diferentes causas. Además, aunque en estos dos países se pregunta sobre el medio usado normalmente para desplazarse, la combinación de diferentes medios de transporte para viajar entre la residencia y el lugar de trabajo o estudio queda oculta, por lo que tiende a subestimarse el uso del transporte público. En todos los casos, se intenta llegar a un retrato del desplazamiento típico, que no captura la diversidad de los viajes y las estrategias múltiples para llegar a trabajo o la escuela (o las diferencias entre la ida y la vuelta).

VI. Consideraciones finales

Las indicaciones de los estudios que han analizado la pregunta sobre la movilidad cotidiana apuntan a que la movilidad diaria afecta directamente la vida de muchas personas. La información sobre esta movilidad proviene principalmente de dos fuentes, las encuestas de origen y destino y los censos de población. La naturaleza de las encuestas de origen y destino permiten

hacer una nítida descripción de las características de la movilidad cotidiana —el origen y destino, la duración, el propósito, la hora de viaje, el modo de transporte, entre otras— pero carece de información detallada de las personas que realizan estos viajes, y su alcance es solo para una aglomeración urbana. Por otra parte, aunque la o las preguntas sobre la movilidad cotidiana son mucho menos detalladas en los censos de población, esta fuente ofrece mucha más información sobre los atributos de la población, como las características de la vivienda, las características socioeconómicas de quienes se trasladan o su situación migratoria. Es más, en ausencia de información censal, no se puede estimar la preponderancia de esta movilidad en un país, por el alto costo de realizar una encuesta de origen y destino a nivel nacional. Esto último también significa que los datos censales sobre movilidad cotidiana permiten la medición de la interrelación entre territorios de un país mediante los intercambios de trabajadores o estudiantes, lo que en algunos casos (como en el de los Estados Unidos) se ha usado para llegar a la delimitación de las áreas metropolitanas.

Por ende, la pregunta censal sobre movilidad cotidiana puede brindar información vital acerca de esta nueva forma de movilidad espacial en ausencia de datos sobre el fenómeno, sobre todo para la dinámica migratoria y de movilidad de las áreas urbanas. Esta nueva migración supone que en parte de la dinámica migratoria de las aglomeraciones urbanas participan personas que viven en áreas periurbanas o rurales, o que residen en un país distinto. La transmigración fronteriza también puede considerarse parte de la movilidad cotidiana, en la medida que representa un intercambio diario de trabajadores en las áreas fronterizas de los países. Se ha destacado la relación de los trabajadores mexicanos residentes en la frontera que migran diariamente a los Estados Unidos donde perciben sueldos más altos (Casardo Izquierdo, 2008). Sin embargo, un estudio detallado de este fenómeno pone de relevancia el problema de que en el Brasil, Colombia y México solo se incluye la pregunta en el cuestionario ampliado, lo que dificulta la desagregación de los resultados a nivel subnacional, como los municipios fronterizos.

Asimismo, en ausencia de datos longitudinales sobre el fenómeno, es difícil hacer afirmaciones sobre las tendencias de la movilidad cotidiana y su relación con el crecimiento urbano y la migración intrametropolitana. En general, los análisis de datos censales han mostrado que las personas que tienen más educación e ingresos se trasladan más, lo que indica que los pobres están más restringidos en sus opciones respecto de la actividad económica que pueden realizar por estar concentrados en las áreas periféricas de las ciudades, pero se desconoce en qué medida esto puede ser un hecho válido para todos los contextos de la región.

En los ejemplos mencionados se observa que las preguntas sobre la movilidad diaria pueden adoptar diversas formas. Frente a la enorme variedad

que pueden suponer los traslados entre el domicilio y el lugar de trabajo o estudio, se opta por un retrato de la movilidad cotidiana habitual, un promedio de los viajes que se realizan generalmente entre el lugar de residencia y el municipio donde se trabaja o estudia. La medición del municipio de trabajo o estudio presenta la desventaja de subestimar la movilidad cotidiana, porque no se cuenta a quienes trabajan en el mismo municipio de residencia. En general, sería ideal tener la localización exacta del trabajo, para estimar con más precisión la distancia recorrida en el traslado. Pero la pregunta relevante es si la solicitud de una indicación geográfica a un nivel menor que el municipal brinda más información o si introduce dificultades y errores en la respuesta recogida. Asimismo, trabajar a nivel municipal no asegura la captura perfecta del lugar de trabajo o estudio; por lo menos en el caso de México, un 7% de la población económicamente activa en la zona metropolitana de la Ciudad de México declaró desconocer el municipio donde se ubicaba su lugar de trabajo.

Entre otros retos que presenta la medición de la movilidad cotidiana, cabe destacar la cuestión de los desplazamientos diarios de carácter educativo. Un gran desafío para los países de la región es la provisión de instrucción secundaria. En ese sentido, Colombia es el único caso en que se han separado las preguntas sobre desplazamientos para estudiar o trabajar, pero también se puede hacer fácilmente un análisis separado en el Brasil y Chile, aplicando un filtro a la población estudiantil. Aunque al menos en el Brasil la movilidad por estudios representa un bajo porcentaje del total de la movilidad diaria en el país, analizando los flujos pueden identificarse vacíos en la oferta educativa a nivel local.

En definitiva, la pregunta que se realiza sobre la movilidad cotidiana depende de la respuesta que se espera obtener, pero es indudable el aporte que los datos censales hacen al estudio de este fenómeno.

Anexo 1
AMÉRICA LATINA: PREGUNTAS SOBRE MOVILIDAD COTIDIANA INCLUIDAS EN LA RONDA DE CENSOS DE 2000

País	Universo de la pregunta	Pregunta
Brasil (2000)	Toda la muestra censal	<p>"¿En qué municipio y unidad federativa o país extranjero usted trabaja o estudia?"</p> <ul style="list-style-type: none"> • En este municipio • No trabaja ni estudia • Unidad federativa • Nombre del municipio o del país extranjero (espacio en blanco)
Chile (2002)	Población de 15 años y más que la semana anterior estaba trabajando con ingreso; sin trabajar, pero con empleo; trabajando para un familiar sin pago en dinero, o estudiando	<p>"¿Cuál es la comuna donde usted trabaja o estudia?"</p> <ul style="list-style-type: none"> • En este comuna • En otra comuna (espacio en blanco)
Colombia (2005)	Población de 5 años y más de la muestra censal (módulo trabajo), población de 3 años y más de la muestra censal (módulo educación)	<p>"El sitio donde trabajó ... la semana pasada está ubicado en:"</p> <ul style="list-style-type: none"> • Este municipio • Otro municipio (espacio en blanco para municipio y departamento) • En otro país <p>"Cuánto tiempo, en minutos, gasta... normalmente en el recorrido de ida a su sitio de trabajo?"</p> <p>"La institución a la que asiste... está ubicada en:"</p> <ul style="list-style-type: none"> • Este municipio • Otro municipio (espacio en blanco para municipio y departamento) <p>"¿Cuánto tiempo, en minutos, gasta... normalmente en el recorrido de ida a la institución?"</p>
El Salvador (2007)	Población de 10 años y más que trabajaba durante la semana anterior (o estaba de vacaciones, permiso, etc.); los que realizaron alguna actividad laboral	<p>¿En dónde está ubicado el negocio, empresa o lugar donde usted trabajó la semana anterior al inicio del censo?</p> <ul style="list-style-type: none"> • En esta cabecera o cantón • En otro lugar del país (espacio en blanco para municipio y departamento) • En otro país(espacio en blanco para país)
México (2000)	Población de 12 años y más de la muestra censal. No se hace la pregunta a los que no trabajan y los que presentan alguna incapacidad permanente para trabajar	<p>"¿En qué municipio (delegación) está el negocio, empresa o lugar donde trabajó (nombre) la semana pasada?"</p> <ul style="list-style-type: none"> • Aquí, en este municipio o delegación • En otro municipio o delegación (anote el municipio o delegación) <p>"¿En qué estado (o país)?"</p> <ul style="list-style-type: none"> • Aquí, en este estado • En otro estado o país (anote el estado o país)
Nicaragua (2005)	Población de 10 años y más que trabajaba durante la semana anterior (o estaba de vacaciones, permiso, etc.); no trabajando pero esperando continuar labores agrícolas/pecuarias; los que realizaron alguna actividad laboral	<p>"El lugar o centro de trabajo de [...] está ubicado en:"</p> <ul style="list-style-type: none"> • Este municipio • Otro municipio (espacio en blanco para municipio y departamento) • Varios municipios • Otro país

Fuente: Elaboración propia, sobre la base de los respectivos cuestionarios censales.

Anexo 2
**ESTADOS UNIDOS Y ESPAÑA: EJEMPLOS DE INCLUSIÓN DE PREGUNTAS SOBRE MOVILIDAD
 COTIDIANA EN LA RONDA DE CENSOS DE 2000**

País	Universo de la pregunta	Preguntas
Estados Unidos (2000)	De la muestra censal, todo la población económicamente activa la semana antes del censo	<p><i>"¿En qué lugar trabajó esta persona la semana pasada?"</i></p> <ul style="list-style-type: none"> • Dirección • Ciudad, pueblo u oficina postal • ¿Está localizado el lugar de trabajo dentro de los límites de esa ciudad o pueblo? • Nombre del condado • Nombre del estado o país extranjero • Código postal <p><i>"¿Cómo llegó usualmente esta persona al trabajo la semana pasada?" [marque (X) la casilla correspondiente al medio que utilizó por más distancia]</i></p> <ul style="list-style-type: none"> • Automóvil, camión o furgoneta • Autobus o trolebus • Automóvil público • Tren subterráneo o elevado • Ferrocarril • Lancha • Taxi • Motocicleta • Bicicleta • Camión • Trabajo en el hogar • Otro método <p><i>"¿Cuántas personas, incluyendo esta persona, viajaron normalmente al trabajo en automóvil, camión, o van la semana pasada?"</i></p> <p><i>"¿A qué hora usualmente salió esta persona de su hogar para ir al trabajo la semana pasada?"</i></p> <p><i>"¿Cuántos minutos le tomó a esta persona usualmente ir de su hogar al trabajo la semana pasada?"</i></p>

Anexo 2 (conclusión)

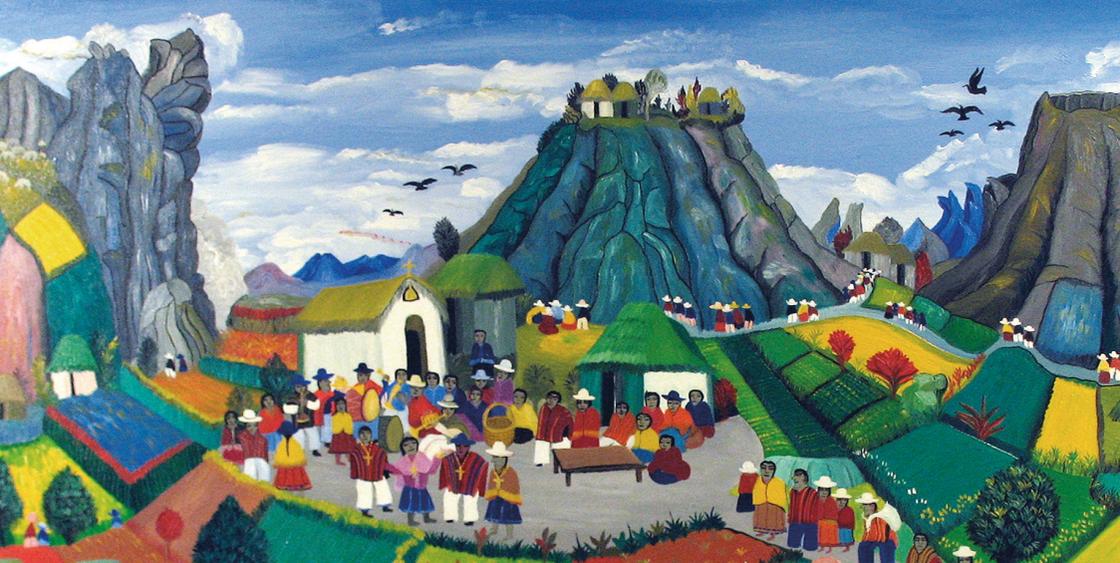
País	Universo de la pregunta	Preguntas
España (2000)	Población de 16 años y más que estudia o trabaja	<p data-bbox="240 1001 264 1648">"¿Dónde está su lugar de trabajo o de estudio?"</p> <ul data-bbox="264 1001 361 1648" style="list-style-type: none"> <li data-bbox="264 1001 282 1648">• En mi propio domicilio <li data-bbox="282 1001 301 1648">• En varios municipios <li data-bbox="301 1001 319 1648">• En este municipio <li data-bbox="319 1001 337 1648">• En otro municipio (espacio para municipio y provincia) <li data-bbox="337 1001 355 1648">• En otro país (espacio para país) <p data-bbox="379 1001 403 1648">"¿Cuántos viajes diarios de ida y vuelta realiza normalmente desde esta vivienda hasta el lugar de trabajo/estudio?"</p> <ul data-bbox="403 1001 481 1648" style="list-style-type: none"> <li data-bbox="403 1001 421 1648">• Ninguno <li data-bbox="421 1001 439 1648">• Uno diario <li data-bbox="439 1001 457 1648">• Dos o más diarios <p data-bbox="499 1001 523 1648">"¿Cómo va normalmente desde su casa hasta ese lugar?" (Si usa varios medios de transporte, señale los dos que cubren más distancia)</p> <ul data-bbox="523 1001 722 1648" style="list-style-type: none"> <li data-bbox="523 1001 541 1648">• En coche o furgoneta como conductor <li data-bbox="541 1001 559 1648">• En coche o furgoneta como pasajero <li data-bbox="559 1001 577 1648">• En autobús, autocar, minibus; en metro <li data-bbox="577 1001 595 1648">• En moto <li data-bbox="595 1001 614 1648">• Andando <li data-bbox="614 1001 632 1648">• Red Nacional de Ferrocarriles Españoles (RENFE) <li data-bbox="632 1001 650 1648">• Otros trenes <li data-bbox="650 1001 668 1648">• En bicicleta <li data-bbox="668 1001 686 1648">• En otros medios <p data-bbox="740 1001 764 1648">"¿Cuánto tiempo tarda normalmente desde su casa hasta ese lugar?"</p> <ul data-bbox="764 1001 896 1648" style="list-style-type: none"> <li data-bbox="764 1001 782 1648">• Menos de 10 minutos <li data-bbox="782 1001 800 1648">• Entre 10 y 20 minutos <li data-bbox="800 1001 818 1648">• Entre 20 y 30 minutos <li data-bbox="818 1001 836 1648">• Entre 30 y 45 minutos <li data-bbox="836 1001 854 1648">• Entre 45 minutos y 1 hora <li data-bbox="854 1001 872 1648">• Entre 1 hora y hora y media <li data-bbox="872 1001 890 1648">• Más de hora y media

Fuente: Elaboración propia, sobre la base de los respectivos cuestionarios censales.

Bibliografía

- Aroca, Patricio (2007), “Impacto sobre el crecimiento regional de la migración y conmutación interregional en Chile”, documento presentado en el Taller nacional sobre migración interna en Chile, Santiago, 10 de abril [en línea] www.eclac.cl/celade/noticias/paginas/5/28295/PAroca.pdf.
- Baeninger, Rosana (2000), “Região, metrópole e interior: espaços ganadores e espaços perdedores nas migrações recentes, Brasil, 1980-1996”, *Texto Nepo*, N° 35, Campinas.
- Casardo Izquierdo, José María (2008), “Estudios sobre movilidad cotidiana en México”, *Scripta Nova*, vol. XII, N° 273, Barcelona, Universidad de Barcelona.
- Delaunay, Daniel (2007), “Relaciones entre pobreza, migración y movilidad: dimensiones territorial y contextual”, *Notas de población*, N° 84 (LC/G.2344-P), Santiago de Chile, Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL).
- Edmonston, Barry y Charles Schultze (coords.) (1995), *Modernizing the U.S. Census*, Washington, D.C., National Academy Press.
- Kain, J. F. (1992), “The spatial mismatch hypothesis: thirty years later”, *Housing Policy Debate*, vol. 3, N° 2, Alexandria, Metropolitan Institute at Virginia Tech.
- (1968), “Housing segregation, negro employment, and metropolitan decentralization”, *Quarterly Journal of Economics*, vol. 82, N° 2, Cambridge, Harvard University.
- Lobos, Carlos, Leandro Cardoso y Ralfó Matos (2008), “Mobilidade pendular e centralidade espacial da Região Metropolitana de Belo Horizonte”, documento presentado en el XVI Encuentro Nacional de la Asociación Brasileña de Estudios Poblacionales (ABEP), Caxambu, Brasil, 29 de septiembre al 3 de octubre.
- Martínez Pizarro, Jorge (2009), “Medición e información sobre la migración internacional a partir de los censos: lecciones, desafíos y oportunidades”, *Notas de población*, N° 88, Santiago de Chile, Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL).
- Moura, R., M. L. Branco y O. L. C. F. C. Firkowski (2005), “Movimento pendular e perspectivas de pesquisas em aglomerados urbanos”, *São Paulo em perspectiva*, vol. 19, N° 4, São Paulo, Fundação SEADE.
- Ojima, Ricardo (2007), “Análise comparativa da dispersão urbana nas aglomerações urbanas brasileiras: elementos teóricos e metodológicos para o planejamento urbano e ambiental”, tesis de doctorado, Instituto de Filosofia e Ciências Humanas da Universidade Estadual de Campinas (IFCH/UNICAMP).
- Pinto da Cunha, José Marcos (1995), “A mobilidade pendular: uma contrapartida da migração intrametropolitana”, *Anais da Encontro Nacional da Anpur*, Brasília, Associação Nacional de Pós Graduação e Pesquisa em Planejamento Urbano e Regional (ANPUR).
- Pinto da Cunha, José Marcos y Daniel Pessini Sobreira (2008), “A metrópole e seus deslocamentos populacionais cotidianos: o caso da mobilidade pendular na Região Metropolitana de Campinas em 2000”, documento presentado en el V Encuentro nacional sobre migraciones, Campinas, 15 a 17 de octubre.
- Rodríguez Vignoli, Jorge (2008), “Segregación residencial sociolaboral (SRS) y sus relaciones con la migración y la movilidad intrametropolitana en cuatro aglomerados urbanos de América Latina. Los casos de Ciudad de México, Santiago de Chile, São Paulo y Río de Janeiro según los censos de la ronda de 2000”, documento

- presentado en el taller “Spatial Segregation and the Labor Market”, University of Texas-Austin, 13 a 15 de febrero.
- Sobrino, Jaime (2007), “Patrones de dispersión intrametropolitana en México”, *Estudios demográficos y urbanos*, vol. 22, N° 3, México, D.F., El Colegio de México.
- Susino Arbucias, Joaquín (2000), “Movilidad residencial y movilidad cotidiana en áreas urbanas”, *Áreas urbanas y movilidad laboral en España*, Mita Castañer, Joan Vicente y Gemma Boix (coords.), Girona, Servei de Publicacions, Universitat de Girona.
- Torres, Haroldo (2004), “A fronteira paulista”, *São Paulo: segregação, pobreza e desigualdades sociais*, E. Marques y H. Torres (coords.), São Paulo, Editora Senac.



Primera edición

Impreso en Naciones Unidas • Santiago de Chile • S0900263

ISSN impreso 0303-1829 • ISSN electrónico 1681-0333

ISBN 978-92-1-323296-5 • Número de venta: S.09.II.G.41

Copyright © Naciones Unidas 2009

ISBN 978-92-1-323296-5



9 789213 1232965