

6 Movilidad y género. Un análisis de la movilidad laboral en la Zona Metropolitana de Toluca

Ilse Ibeth Díaz Ramírez,¹ Emilio Castellanos Álvarez² y Alfonso Mejía Modesto³

Términos clave: movilidad laboral, género, Zona Metropolitana de Toluca.

Introducción

Después de la Revolución, la época del México minero y productor de materias primas dejó su lugar a la modernización industrial y al despunte del proceso de acelerada urbanización. Las ciudades se convirtieron en el mejor entorno para encontrar seguridad y trabajo. La expansión del sector manufacturero como punta de lanza del nuevo desarrollo era fundamental y contrastaba de manera notable con el México rural.

Durante las primeras décadas del siglo xx, el transporte interurbano se realizaba principalmente por medio de las vías férreas construidas desde el siglo xix; los incipientes caminos eran recorridos por carretas tiradas por animales. Los mercados eran locales en su mayoría y solo en muy contadas ocasiones la gente viajaba o consumía cosas que tuvieran un origen lejano, los productos de ultramar eran verdaderos tesoros.

Años después, con la expropiación petrolera se favoreció el uso de vehículos de motor de combustión interna y, más tarde, con la Segunda Guerra Mundial ocurrió el proceso conocido como sustitución de importaciones, lo que aceleró aún más la expansión de una industria manufacturera nacional. Los parques industriales eran una virtual punta de lanza de la economía y debido a los grandes terrenos que ocupaban solo se podían asentar en las periferias de la ciudad. Se localizaban preferentemente en los ejes carreteros y cercanos a las vías férreas, de acuerdo a los lineamientos de

¹ Facultad de Planeación Urbana y Regional, Universidad Autónoma del Estado de México (ilsediaz29@gmail.com).

² Profesor de la Facultad de Ciencias Políticas y Sociales, Universidad Autónoma del Estado de México (emiliocastellanos1@hotmail.com).

³ Investigador, Centro de Investigación y Estudios Avanzados de la Población de la Universidad Autónoma del Estado de México (amejiamo15@gmail.com).

la Carta de Atenas del urbanista Le Corbusier. Esta ubicación separaba de su lugar de residencia a los obreros y empleados que laboraban en la pujante industria manufacturera. En consecuencia, por primera vez se generalizó en un sentido moderno “el trayecto al trabajo”, junto con la línea de producción en serie y el cronómetro que empezó a regular nuestras actividades. Se transitó del taller a la fábrica.

Así, los gobiernos revolucionarios y los primeros inversionistas ubicaron en la Ciudad de México las oficinas gubernamentales más importantes, los hospitales de alta especialidad, las grandes universidades y principales centros educativos y culturales, las centrales industriales y los grandes almacenes comerciales. Es decir, una centralización de las actividades económicas, administrativas y de servicios.

También se asentaron en otros lugares muy específicos de la geografía nacional las grandes fábricas y armadoras transnacionales, **centralizando el poder y la producción económica manufacturera** en unas pocas ciudades. Una de esas ciudades fue Toluca, donde desde 1960 se aceleró el proceso de conformación de Zona Metropolitana hasta los actuales 15 municipios. La rápida conexión por las carreteras federales y el traslado de bienes de producción y mercancías terminadas por ferrocarril consolidaban un estrecho vínculo entre la Zona Metropolitana de Toluca (ZMT) y el poniente de la Zona Metropolitana de la Ciudad de México (ZMCM), en especial con los municipios más industrializados del Estado de México, Naucalpan y Tlalnepantla, que en aquellos años empezaban a conformar la primer zona metropolitana del país que incluía municipios de dos entidades federativas diferentes.

Esta aceleración del desarrollo económico, la industrialización y metropolización fomentó entre los residentes de la ZMT la necesidad de estudiar y prepararse de manera formal. Con esto la demanda de educación media superior y superior se incrementó de forma muy notable. Asimismo, se aceleró la necesidad para un gran número de personas de moverse de manera cotidiana entre la ZMCM y la ZMT. Derivado de ello, creció continuamente el número de bienes intercambiados y servicios realizados entre las dos metrópolis. Esto también apresuró un proceso que ocurrió paralelamente a la metropolización: la tercerización de la economía, es decir, el crecimiento en porcentaje del sector servicios como parte del PIB y también como fuente de empleo formal e informal.

Ya para la década de 1990, los procesos de industrialización, metropolización y tercerización se habían situado principalmente en los céntricos municipios de Toluca, Metepec, Lerma y San Mateo Atenco. Esta localización tan centralizada ha tenido

impactos fundamentales en los desplazamientos de las personas, ya que cada vez es mayor la necesidad de moverse entre los municipios de la ZMT con contigüidad física y también son cada vez más los movimientos entre otros municipios relativamente cercanos y que solo tienen una relación funcional con el municipio de Toluca.

En este contexto de transformaciones económicas y urbanas es que surge la pregunta que origina este trabajo ¿Cómo afecta la movilidad para el trabajo la conciliación de la vida laboral y familiar de las mujeres en la ZMT? Para dar respuesta a esta pregunta se desarrollan cuatro apartados. En el primero se abordan algunos antecedentes económicos y territoriales de la ZMT. El segundo trata sobre la participación económica de las mujeres. El siguiente versa sobre el trabajo fuera del lugar donde se vive: el caso de la ZMT. El último se refiere al trabajo fuera del lugar donde se vive, en el caso particular de las mujeres en la Zona Metropolitana de Toluca.

Algunos antecedentes económicos y territoriales de la ZMT

Hoy en día la Zona Metropolitana de Toluca es un importante nodo metropolitano del centro del país, está conformada por 15 municipios que, en orden alfabético, son: Almoloya de Juárez, Calimaya, Chapultepec, Lerma, Metepec, Mexicaltzingo, Ocoyoacac, Otzolotepec, Rayón, San Antonio la Isla, San Mateo Atenco, Temoaya, Toluca, Xonacatlán y Zinacantepec. La trayectoria histórica de consolidación territorial de la ZMT ha estado marcada por dos motores principales: la dinámica económica del contexto mundial y nacional y una política industrial de creación de polos de desarrollo que impactaron en la estructura del territorio y la dinámica del crecimiento poblacional.

Es posible identificar cuatro periodos principales de la consolidación territorial de la ZMT. El primer momento ocurre en 1940-1960, que se caracteriza por un predominio de la actividad agrícola, una estructura urbana altamente centralizada y asentamientos periféricos dispersos. El segundo lapso comprende las décadas de 1960-1970 y se distingue por un abandono parcial de las actividades agrícolas y un despegue de la actividad industrial. Un tercer periodo abarca de 1970-1980, donde se consolida una estructura industrial y una creciente urbanización. En el último, que va de 1980-1990, se afirma una estructura urbana con un patrón metropolitano. Cabe señalar que de 1990 en adelante se observa una tendencia de descentralización relativa de actividades económicas y de servicios, encaminada a la tercerización, así

como a la consolidación de subcentros urbanos en el área metropolitana de Toluca, tales como Metepec, Zinacantepec, Lerma y San Mateo Atenco.

A la par de una dinámica territorial ha ocurrido un considerable aumento de la población en la ZMT. En 1960, estos municipios tenían en su conjunto tan solo 371.6 mil habitantes y para el año 2015 superaban los 2.1 millones. Tales volúmenes son resultado de muy diversos procesos de dinámica demográfica entre los distintos municipios y en diferentes periodos. Por poner un ejemplo se puede describir el crecimiento de la población del municipio de Toluca durante 1960-1970, cuando creció a una tasa promedio anual de 4.4 por ciento, lo que significa un nivel altísimo.

Lo anterior solo se puede entender si se considera la llegada de un gran número de inmigrantes y un mercado laboral creciente de tales dimensiones que podía dar cabida a cada vez más hombres y mujeres que trabajaban fuera de su hogar y que además demandaban vivienda, bienes de consumo y oportunidades para acceder a servicios de educación, deporte, salud, recreación, entre otros. Hoy en día la ZMT sigue creciendo de manera acelerada, de 2010 a 2015 llegaron a vivir a la ciudad en promedio 100 personas más cada día (véase cuadro 1).

Así, es muy claro que durante el periodo 1960-2015 la ZMT creció y se expandió territorialmente de manera muy notable. Es evidente que este crecimiento ha tenido un impacto muy significativo sobre el medio ambiente y en las dimensiones del área urbana, pero también en el aumento de la demanda y oferta de empleos, muchos de ellos formales pero también informales y en condiciones precarias.

Todo esto no habría podido ocurrir sin grandes transformaciones sociales, una de las más importantes y que en ocasiones es ignorada es el incremento de la participación laboral de las mujeres en el mercado de trabajo. No hay que olvidar que las construcciones de género dominantes de mediados siglo xx asignaban de forma prioritaria a las mujeres al trabajo doméstico no remunerado. Cuando una mujer llegaba a entrar al mercado laboral remunerado era solo en los primeros años de su juventud y salía inmediatamente cuando se unía en pareja y solo en algunos casos las mujeres se mantenían trabajando de forma extradoméstica y remunerada hasta la llegada de su primer hijo. Todo esto ha cambiado de manera radical en relativamente pocos años, lo cual puede significar avances en el empoderamiento femenino, pero también puede ser parte de las exigencias de la incertidumbre del mundo actual.

Cuadro 1. ZM de Toluca. Población total por municipio, 1960-2015										
Municipio	1960	1970	1980	1990	1995	2000	2005	2010	2015	
Almoloya de Juárez	38,310	49,191	64,620	84,147	96,662	110,591	126,163	147,653	176,237	
Calimaya	12,335	15,666	21,876	24,906	31,902	35,196	38,770	47,033	56,574	
Chapultepec	1,531	1,909	3,675	3,863	5,163	5,735	6,581	9,676	11,764	
Lerma	27,814	36,071	57,219	66,912	81,192	99,870	105,578	134,799	146,654	
Metepec	18,915	31,724	83,030	140,268	178,096	194,463	206,005	214,162	227,827	
Mexicaltzingo	2,897	4,037	6,079	7,248	8,662	9,225	10,161	11,712	12,796	
Ocoyoacac	14,574	19,364	33,952	37,395	43,670	49,643	54,224	61,805	66,190	
Orizolotepec	15,990	22,203	29,112	40,407	49,264	57,583	67,611	78,146	84,519	
Rayón	3,063	3,831	5,688	7,026	8,300	9,024	10,953	12,748	13,261	
San Antonio la Isla	2,794	4,252	9,504	7,321	9,118	10,321	11,313	22,152	27,230	
San Mateo Atenco	11,987	18,140	33,719	41,926	54,089	59,647	66,740	72,579	75,511	
Temoaya	23,131	30,192	34,120	49,427	60,851	69,306	77,714	90,010	103,834	
Toluca	156,033	239,261	357,071	487,612	564,476	666,596	747,512	819,561	873,536	
Xonacatlán	10,600	15,237	19,546	28,837	36,141	41,402	45,274	46,331	51,646	
Zinacantepec	31,718	44,182	60,232	83,197	105,566	121,850	136,167	167,759	188,927	
ZMT	371,692	535,260	819,443	1,110,492	1,333,152	1,540,452	1,710,766	1,936,126	2,116,506	

Fuente: Elaboración propia con base en el INEGI (2016a y 2016c).

La participación económica de las mujeres

Entonces es claro que durante las últimas décadas han ocurrido cambios de gran trascendencia en las biografías de una gran cantidad de mujeres en lo que se refiere a la familia, la educación y el trabajo. Esto ha posibilitado que la historia vital de las mujeres se acerque mucho más a la de los hombres y, a la vez, ha implicado una reformulación-reestructuración de los roles tradicionales de género. Por cierto, en muchas ocasiones con una sobrecarga en las mujeres.

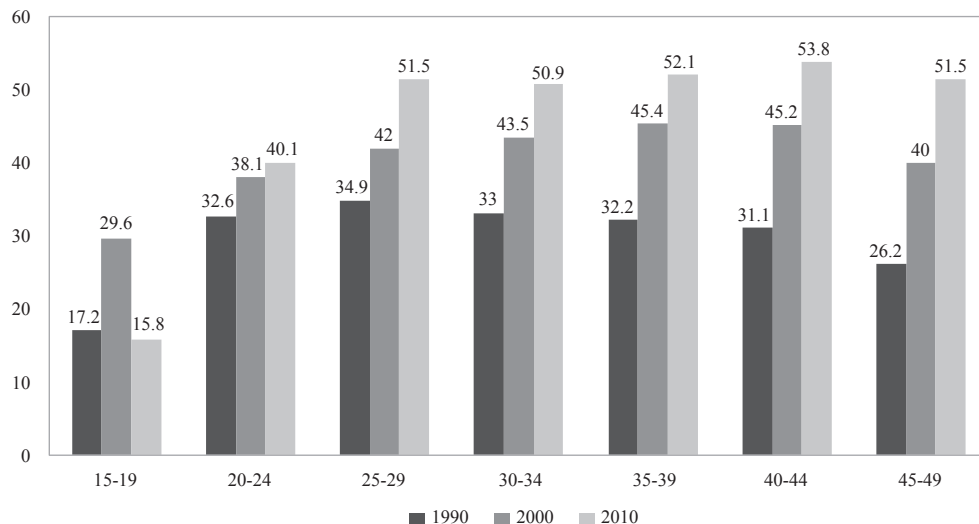
La incorporación de la población femenina al trabajo extradoméstico remunerado ha sucedido de manera paulatina y con diversos matices y vaivenes. Para comenzar, es preciso indicar que desde siempre las mujeres han tenido una participación activa en la economía y el trabajo, aunque su labor ha sido invisibilizada en gran medida porque se ha asociado al trabajo considerado no productivo, es decir, al trabajo doméstico, de cuidados y crianza. Actividades por las cuales las mujeres no perciben una remuneración económica, aunque hoy sabemos que este trabajo tiene un valor sustantivo en la economía del país (representa el 24.2% del PIB en México) (INEGI, 2015a).

Como ejemplo, se puede tomar el caso del municipio de Toluca en cuanto a la participación femenina en el trabajo extradoméstico remunerado en una comparación diacrónica e intergeneracional. En la gráfica 1 se aprecia que en 1990 la mayor tasa de participación económica correspondía a mujeres de 25 a 29 años, con un 34.9 por ciento, y para el siguiente grupo quinquenal de edad, es decir, 30-34, se iniciaba un descenso muy claro, hasta el grupo de 45-49, donde la tasa de participación era de solo 26.2 por ciento. Es decir, se constata que las mujeres entraban y salían en un periodo breve.

En contraste, en 2010 la tasa de participación de las mujeres de 25 a 29 años y de 45 a 49 años era la misma de 51.5 por ciento. O sea, en los últimos años una vez que las mujeres entran al mercado de trabajo continúan en éste por varias décadas, sin que esto signifique que sus otras actividades sean descargadas (véase gráfica 1).

Si bien las mujeres en los últimos decenios han engrosado las filas del mercado laboral, eso no ha implicado que abandonen las actividades que los roles de género tradicionales les han asignado. Lo anterior marca una profunda desigualdad entre hombres y mujeres en el trabajo doméstico no remunerado. De acuerdo con los resultados de la Encuesta Nacional sobre Uso del Tiempo (ENUT), levantada en 2014 por el Instituto Nacional de Estadística y Geografía (INEGI), en colaboración con el Instituto Nacional de las Mujeres (INMujeres), a nivel nacional, las mujeres mayores

Gráfica 1. Municipio de Toluca. Tasa de participación por grupos de edades quinquenales, 1990, 2000 y 2010



Fuente: Elaboración propia con base en el INEGI (2016c).

de 12 años dedican en promedio 29.8 de horas semanales al trabajo doméstico no remunerado, mientras que los varones, solo un promedio de 9.7 horas (INEGI, 2015b).

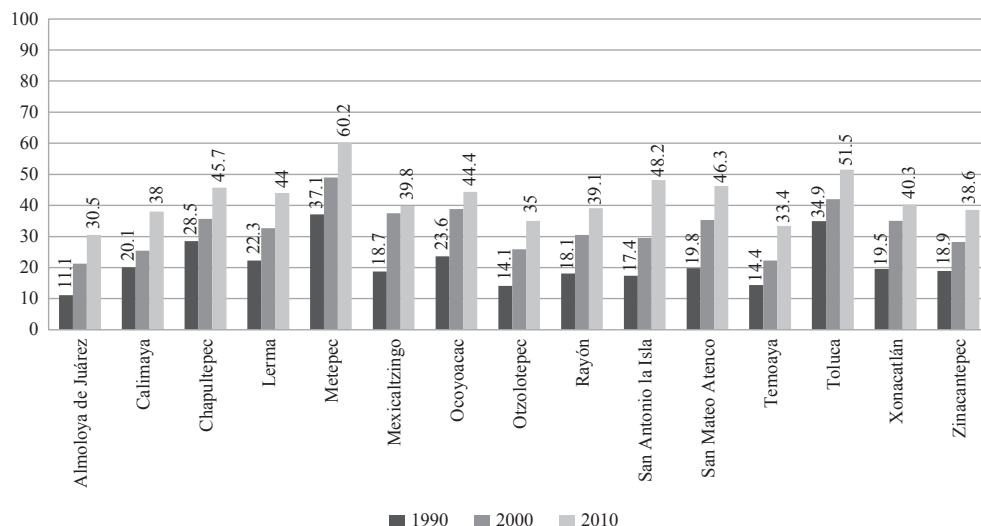
Esta brecha entre las horas que dedican mujeres y hombres al trabajo doméstico no remunerado deja ver el gran obstáculo que enfrentan las primeras al asignar tanto tiempo al trabajo doméstico y combinarlo con el objetivo de alcanzar un crecimiento profesional y laboral, es decir, con las posibilidades de tener un empleo con mejores condiciones laborales. Lo que en ocasiones significa moverse para trabajar en un lugar distinto al de su lugar de residencia y así recorrer un trayecto más largo para ir a laborar. Pero, además, es importante destacar que el empleo no es solo una oportunidad para muchas mujeres, es también una exigencia por la incertidumbre en torno a las biografías y casi todos los aspectos de la vida actual como el matrimonio, el empleo, la familia, etc.

Como parte de esa combinación entre empoderamiento y exigencia laboral, podemos constatar el aumento de la participación femenina en el mercado la-

boral remunerado entre los distintos municipios de la ZMT. En la gráfica 1 se puede observar el grupo de edad de 25 a 29 años, el cual es fundamental para el análisis de la participación económica. Esto se explica por ser un grupo de edad posterior a las edades asociadas a la formación académica de nivel superior y está vinculado a la entrada en unión y al inicio de la maternidad para un gran número de mujeres.

Como ya se señaló previamente, en el pasado la gran mayoría de las mujeres solo participaba en el mercado laboral de trabajo remunerado hasta antes del matrimonio o del nacimiento del primer hijo. Ahora hay muchas más variaciones entre municipios, en la gráfica 2 se puede identificar que el porcentaje de mujeres de 25 a 29 es cada vez mayor. No obstante, permanecen fuertes contrastes. En el año 2010, en Almoloya de Juárez solo 30.5 de las mujeres de 25 a 29 años trabajaba de manera remunerada, mientras que en Metepec el porcentaje era de 60.2.

Gráfica 2. ZM de Toluca. Tasa de participación de mujeres de 25 a 29 en actividades remuneradas, 1990, 2000 y 2010



Fuente: Elaboración propia con base en el INEGI (2016c).

Adicionalmente, la misma gráfica 2 nos remite a la noción de que las mujeres tienen cada vez mayor presencia en actividades económicas, que a su vez se traduce en una mayor demanda de empleos. Entonces, frente a la dificultad de encontrar un empleo en el lugar donde se reside es cada vez más necesario moverse a otro municipio en busca de un empleo o bien de un empleo mejor remunerado, condición que afecta tanto a mujeres como a hombres.

Hasta este punto se ha podido constatar que las mujeres de la ZMT desarrollan trabajos extradomésticos remunerados en mayor proporción que en décadas pasadas, con efectos muy significativos. De hecho, se ha vuelto un paso importante para fracturar el vínculo tradicional que las unía a la familia y el hogar. El trabajo remunerado ha dado a la población femenina mayor autonomía creando las bases necesarias para liberarse del control masculino en sus distintas versiones (padre, esposo, hijos) (D'Alessandro, 2016).

Asimismo, el trabajo remunerado extradoméstico y la independencia financiera han permitido la elección de otros aspectos de las biografías de vida de las mujeres, pero también ha sometido a un gran número de ellas a una serie de ambivalencias y contradicciones. Es indudable que el trabajo extradoméstico remunerado ha supuesto dobles o hasta triples jornadas de trabajo para las mujeres, al combinar la vida profesional-laboral, las tareas domésticas –pues aún persiste la idea de que las tareas domésticas son un atributo natural de la feminidad-, la vida familiar y personal, y si aún queda tiempo, el ocio.

De hecho, hoy en día la doble jornada forma parte de un patriarcado tradicional que ha funcionado con diferentes intensidades y presiones, violentando física y simbólicamente al sector femenino y donde algunas de estas violencias han sido naturalizadas y hasta invisibilizadas. Las dobles jornadas son el perfecto ejemplo de esto y más cuando las mujeres necesitan moverse para encontrar un trabajo remunerado que les permita mantener una vida digna como jefa de familia o como otro miembro más de un hogar al que aporta económicamente, pero en el cual en ocasiones tiene poca o nula influencia sobre el uso de los ingresos monetarios producto de su trabajo.

Trabajar fuera del lugar donde se vive: el caso de la ZMT

Una particularidad del Estado de México es que debido a los procesos de formación de la ZMCM y de la ZMT se ha favorecido que muchos mexiquenses trabajen en un municipio distinto a donde viven o incluso en otra entidad. Ya en la introducción se mencionaron los macro procesos de urbanización, industrialización y expansión del sector terciario. No obstante, es importante considerar que hasta la reforma al ejido de 1992, gran parte del territorio que bordeaba las zonas urbanas de la ZMCM y de la ZMT fue fraccionado y vendido de manera irregular por ser ejidos, siendo éstos ocupados sin una visión urbanística que permitiera articular de forma ordenada vivienda, transporte y fuentes de empleo. Es así como el nacimiento de las llamadas “ciudades dormitorio” ha sido particularmente significativo en el Estado de México.

Ya con los cambios de ley de 1992 se puede identificar que han existido dos tipos de desarrollo inmobiliario para las periferias urbanas. Los dirigidos a las personas con poca capacidad de compra y que han proliferado en las periferias de las ciudades como parte de procesos de fragmentación en las antiguas zonas agrícolas. Éstos han sido desarrollados sin ninguna planeación y en el mejor de los casos la mínima, lo que ha implicado para las personas la necesidad de recorrer grandes trayectos, utilizando periodos muy prolongados, en su mayoría en un transporte público, inseguro, costoso y mal articulado con otros modos de transporte.

En tanto, de manera paralela se han desarrollado conjuntos urbanos dirigidos a personas de altos ingresos, siendo la oferta el recuperar las viejas ideas de las ciudades satélites o ciudades jardín, donde las personas podrían vivir alejadas de la contaminación, rodeadas de espacios verdes y arbolados y libres de la inseguridad urbana. Estos son entornos cerrados, con todos los servicios, con acceso controlado y donde el único miembro del hogar que tendría que hacer el “trayecto al trabajo” sería el jefe de hogar, es decir, el hombre proveedor que lo haría en muchas ocasiones en automóvil propio. Este modelo sigue prosperando como fragmentaciones en los municipios más alejados del centro de la ZMT.

Es importante señalar que las economías de los desarrollos inmobiliarios periféricos no cubren la totalidad de la demanda de empleo de los habitantes de estos desarrollos. Tal como se puede constatar en los censos económicos nacionales, la mayoría de los puestos de trabajo se concentra en las áreas urbanas consolidadas (véase INEGI, 2016b).

Lo anterior ha conllevado a que las personas necesiten moverse para ir al trabajo, lo cual tiene dos caras contradictorias. Por un lado, las nuevas tecnologías de la comunicación relativizan la localización de algunas actividades económicas y, por el otro, favorecen la precariedad laboral y las transformaciones del mercado de trabajo. Ello va dando lugar a contrataciones temporales y se exige cada vez más la flexibilidad del trabajador. Con las oficinas y las reuniones virtuales también la estabilidad laboral se vuelve algo casi virtual.

Si bien el trabajo a distancia es ya una realidad, todavía es dominante el trabajo localizado. Así que esta necesidad de moverse a otro municipio para trabajar la experimentan más de 244 mil personas de los 15 municipios que conforman hoy en día la ZMT (véase cuadro 2).

Cuadro 2. ZMT de Toluca. Personas que trabajan por cada municipio clasificadas de acuerdo a donde viven y donde trabajan, 2015

Municipio	Personas que trabajan	Personas que trabajan en el mismo municipio	Personas que trabajan en un municipio diferente de donde viven
Almoloya de Juárez	55,095	23,373	31,722
Calimaya	20,144	9,235	10,909
Chapultepec	4,304	1,460	2,844
Lerma	51,286	35,761	15,525
Metepec	88,740	53,013	35,727
Mexicaltzingo	4,584	2,444	2,140
Ocoyoacac	24,698	15,460	9,238
Otzolotepec	27,955	12,364	15,591
Rayón	4,280	1,718	2,562
San Antonio la Isla	10,447	3,551	6,896
San Mateo Atenco	29,707	16,532	13,175
Temoaya	30,704	15,454	15,250
Toluca	326,807	288,262	38,545
Xonacatlán	18,481	9,923	8,558
Zinacantepec	64,268	28,854	35,414
Total	761,500	517,404	244,096

Fuente: Elaboración propia con base en el INEGI (2016a).

De esta forma, hoy en día el movimiento habitual de personas al interior de cada zona metropolitana es muy intenso pero también lo es entre las Zonas Metropolitanas de la Ciudad de México y la de Toluca. Esto tiene importantes efectos económicos de crecimiento industrial y de servicios. No hay que olvidar que el sector servicios ha tenido un considerable incremento en las últimas décadas en la ZMT. En ésta, la ubicación altamente centralizada de los servicios tiene implicaciones para las aglomeraciones, la productividad económica, el tránsito y otras temáticas sumamente relevantes, pero en este trabajo nuestro principal interés se dirige al impacto que tiene para las personas, en particular para alcanzar una conciliación entre el trabajo y la vida familiar.

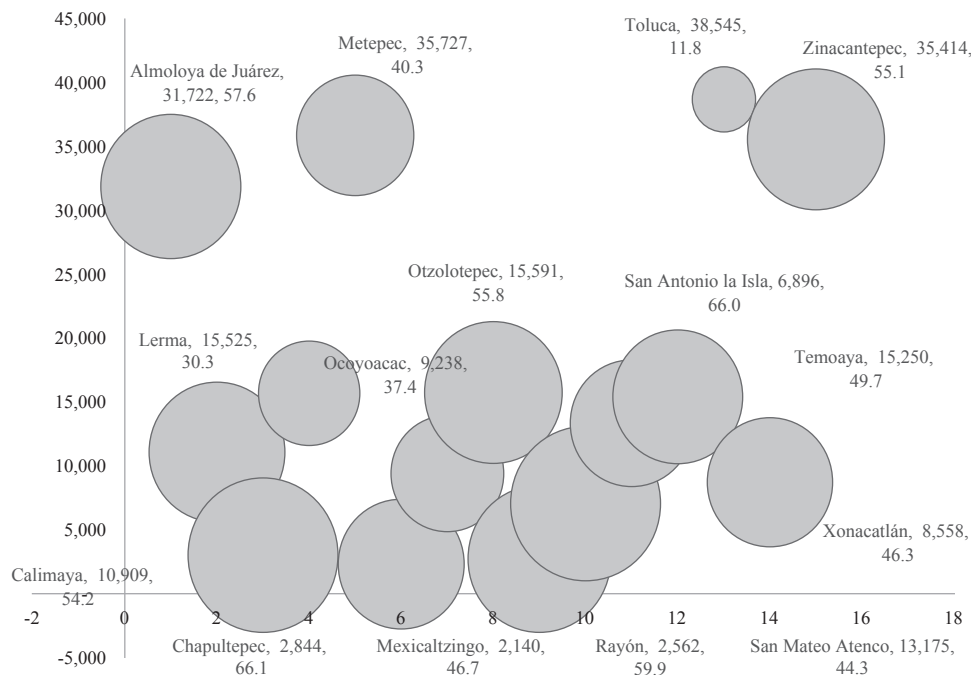
Es importante remarcar que si bien el mayor volumen de desplazamientos para trabajar en “otro lado” es Toluca, también es el que representa menor porcentaje de toda la población trabajadora del municipio. En contraste, el municipio de Chapultepec tiene el menor volumen pero constituye el mayor porcentaje (véase gráfica 3).

El trabajar fuera del lugar donde se vive: el caso de las mujeres en la ZMT

Ya se ha mencionado la importancia de la incorporación de la población femenina al mundo laboral como una estrategia de sobrevivencia familiar y como respuesta ante las sucesivas crisis económicas que requieren de una participación activa de las mujeres en la economía. Y precisamente sobre este aspecto hay que destacar que ellas se han incorporado al trabajo bajo un esquema resquebrajado de protecciones y certidumbres laborales que exigen y hacen necesaria una fuerza de trabajo cualitativamente distinta de las de etapas anteriores. Aquí se plantean nuevas y más complejas exigencias, de ahí que las mujeres deban alcanzar mayores niveles educativos y de profesionalización para poder acceder a mejores empleos.

Por su parte, el trabajo extradoméstico remunerado incentivó una mayor movilidad espacial en la vida de las mujeres (Beck y Beck-Gernsheim, 2012: 136), pues se modificó el espacio tradicional al cual habían sido confinadas. La división sexual del trabajo estableció la idea dominante del “hombre proveedor” que hacía, en mayor medida, uso de los espacios públicos (lo público), y proliferó la idea que vinculaba al sector femenino con lo doméstico (lo privado). Por lo tanto, el trabajo extradoméstico remunerado permitió el abandono del ámbito privado-doméstico que durante siglos subyugó a un gran número de mujeres a actividades y roles ligados únicamente a la vida familiar y el hogar.

Gráfica 3. ZM de Toluca. Número de personas que trabajan en un municipio distinto de donde viven, y porcentaje que representan respecto de cada municipio, 2015*



* El volumen de personas que trabajan en otro municipio se lee en el punto medio del círculo, con base en el eje Y. El radio del círculo define el porcentaje que representa respecto de cada municipio.

Fuente: Elaboración propia con base en el INEGI (2016a).

De ahí que la movilidad espacial constituye un relevante eje de análisis en la vida cotidiana de las mujeres en diversos contextos, pero sobre todo en las ciudades, ya que los roles tradicionales de género complejizan los patrones de desplazamientos de las mujeres, pues las obliga a cumplir múltiples tareas en sus vidas cotidianas. Estos desplazamientos incluyen el traslado al trabajo, realización de compras, llevar a los hijos a la escuela, etc. Todo eso combinado con las exigencias del mundo laboral actual que requiere de una mayor capacitación y dedicación al trabajo.

Hay que subrayar que la infraestructura de movilidad en la mayoría de las ciudades mexicanas no satisface en su totalidad las demandas de desplazamientos de las mujeres, por el contrario, las dificulta al no existir infraestructura de movilidad diseñada desde una perspectiva de género que les permita moverse y viajar seguras y libres de violencia. Incluir una perspectiva de género en la movilidad significa crear y promover espacios seguros y que cubran las necesidades de accesibilidad, autonomía, sociabilidad y habitabilidad para todos y todas (Massolo, 2004).

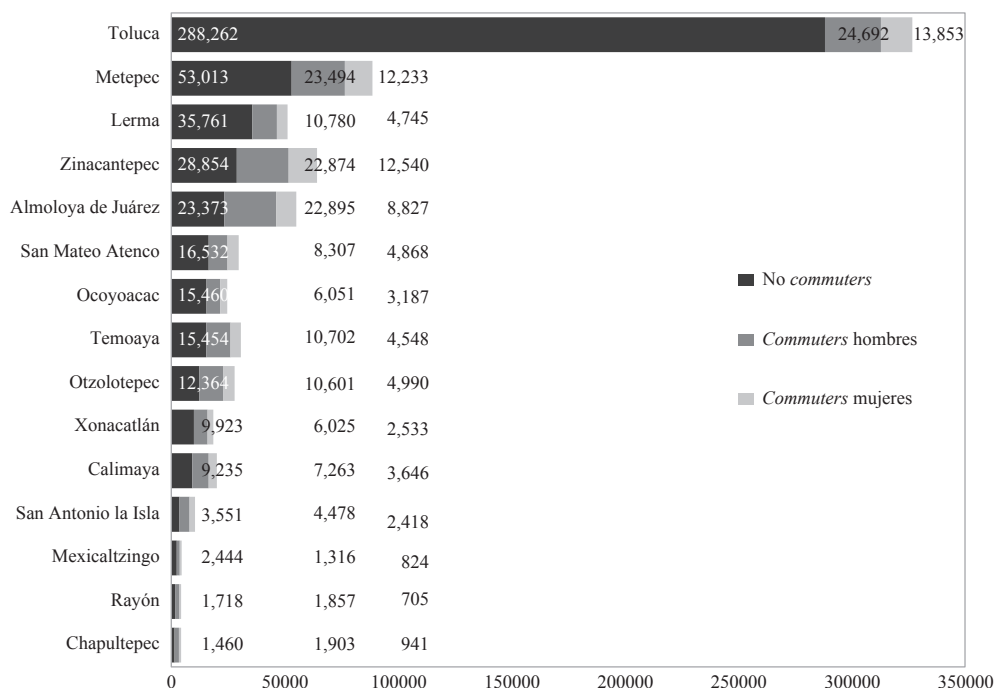
Por otra parte, también hay que decir que una mayor educación hace posible que las mujeres puedan trasladarse más allá de sus entornos inmediatos en búsqueda de oportunidades laborales, lo cual implicaría recorrer grandes distancias para llegar al trabajo. Todo ello en un contexto de crecientes violencias en los espacios públicos, principalmente en el transporte público. Un estudio reciente realizado por la Organización de las Naciones Unidas, que se titula *Diagnóstico sobre la violencia contra las mujeres y las niñas en el transporte público de la ciudad de México* (ONU Mujeres, 2017), permite dimensionar el alcance de la violencia a la que están expuestas las mujeres al moverse en las ciudades. Por ejemplo, acoso, agresiones verbales, físicas y hasta sexuales. Frente a estas violencias es necesario formular estrategias y acciones que mejoren la movilidad de la población femenina en las ciudades, tales como: autobuses reservados para mujeres, flexibilidad en rutas y horarios, arquitectura que genere espacios públicos activos, libres e iluminados, entre otros (BID, 2013).

En el caso específico de la ZMT resalta que los hombres representan el mayor número de personas que se desplaza a trabajar a un municipio diferente al de residencia. Si se compara con el número de mujeres que lo hace, los hombres superan la cifra por el doble o un poco más (véase gráfica 4).

Asimismo, es trascendente revisar los destinos principales de las personas que trabajan fuera y viven en los municipios de la ZMT. Si uno se pregunta ¿Cuáles son los lugares a dónde van a trabajar los hombres y mujeres que viven en el municipio de Toluca? se puede constatar lo siguiente:

De acuerdo con la información de la Encuesta Intercensal 2015, los primeros destinos corresponden a la misma ZMT. De hecho, se estimaron los porcentajes de los grupos de personas por sexo y destino. De todas las personas que viven en Toluca pero trabajan en otro municipio, el 14.8 por ciento está constituido por hombres que van a Metepec, el segundo destino principal es Lerma, con 14.5 por ciento de varones, y el tercero corresponde al 10.8 por ciento, integrado por mujeres con destino

Gráfica 4. ZM de Toluca. Número de personas que trabajan, según si lo hacen en el mismo municipio o en otro, por sexo, ordenados de acuerdo al volumen de personas que no salen de su municipio, 2015

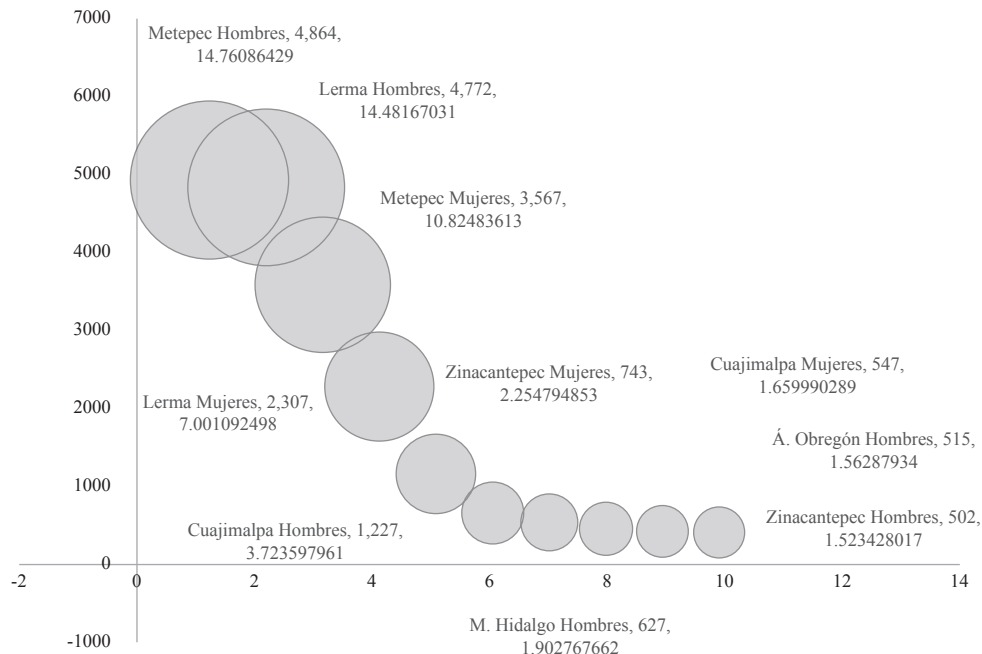


Fuente: Elaboración propia con base en el INEGI (2016a).

a Metepec. En la posición 5 están los hombres que van a Cuajimalpa, con 3.7 por ciento; en la posición 7 se encuentran aquellos que se dirigen a la delegación Miguel Hidalgo, con 1.9 por ciento; y en la posición número 8 están aquellas que van a Cuajimalpa, con un 1.7 por ciento (véase gráfica 5).

Otra pregunta que surge es ¿A dónde van a trabajar los hombres y mujeres que viven en el municipio de Metepec? Los resultados muestran lo siguiente: Según la información de la Encuesta Intercensal 2015, los primeros destinos corresponden a la misma ZMT. De hecho, se estimaron los porcentajes de los grupos de personas por sexo y destino. De todas las personas que viven en Metepec pero trabajan en otro municipio, el 34.8 por ciento corresponde a hombres que van a Toluca; el segundo

Gráfica 5. Municipio de Toluca. Principales destinos de las personas que viven en Toluca pero trabajan en otros municipios o delegaciones, ordenados por volumen, 2015



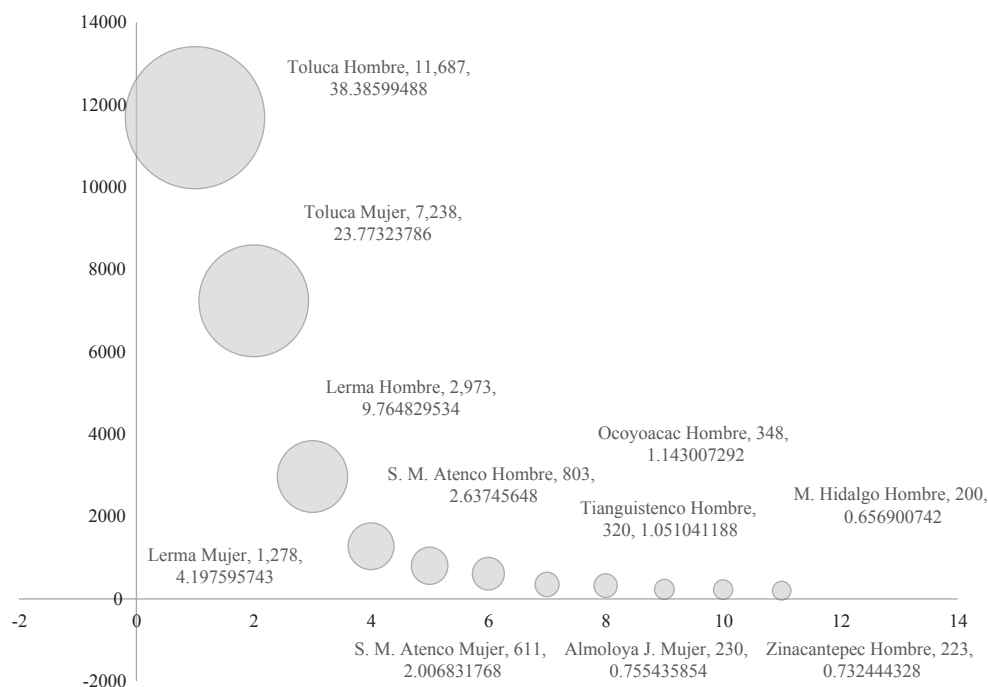
Fuente: Elaboración propia con base en el INEGI (2016a).

destino principal es el 23.8 por ciento de mujeres que también van a Toluca; y hasta la posición 11 se ubica apenas 0.7 por ciento de varones que se trasladan a la delegación Miguel Hidalgo (véase gráfica 6).

En la misma gráfica 6 también se puede apreciar la centralización de la que se ha hablado: Toluca es el destino de más de 50 por ciento de las personas que viven pero trabajan fuera de Metepec y de los desarrollos inmobiliarios en Metepec que representan el modelo patriarcal de urbanización de ciudad satélite.

Hasta ahora se han expuesto los volúmenes y los destinos hacia donde las personas se mueven para trabajar. Pero, como se señaló al principio, este documento tiene por objetivo reflexionar sobre las dificultades para la conciliación del trabajo y la vida familiar y entender que entre mayor es la distancia que se recorre, mayor es el

Gráfica 6. Municipio de Metepec. Principales destinos de las personas que viven en Metepec pero trabajan en otros municipios o delegaciones, 2015



Fuente: Elaboración propia con base en el INEGI (2016a).

tiempo y más los costos económicos y las dificultades que enfrentan principalmente las mujeres debido a las construcciones de género dominantes.

Al respecto, para la población femenina pueden considerarse tres situaciones básicas (aunque reconocemos una innumerable cantidad de circunstancias individuales que no podemos describir aquí):

- En el caso de las mujeres con pareja y/o hijos o hijas, la movilidad para el trabajo puede significar casi nunca verlos. Asistir a las juntas o actividades escolares es casi imposible y la dinámica familiar pasa a un segundo o tercer término.
- En cuanto a las mujeres sin pareja y sin hijos y/o hijas puede suponer el postergar el proyecto de formar una pareja o iniciar la reproducción en espera

del momento ideal. En ocasiones, algunas personas que viajan pueden rentar o puede ser que les presten un cuarto o un espacio para dormir y “vivir” más cerca de su trabajo, lo que puede derivar en un mayor distanciamiento con sus familias y mayores gastos.

- c) Con relación a las mujeres que son jefas de hogar con hijos y/o hijas puede implicar que casi nunca vean a sus hijos, pero además existen demasiados compromisos para dejar el empleo que les obliga a viajar. En el caso de las mujeres con hijos, además aparecen dificultades de la segunda crianza en donde las abuelas son obligadas a encargarse del cuidado de sus nietos, en la mayoría de los casos, sin ninguna retribución económica.

En cualquiera de las tres situaciones arriba mencionadas se enfrenta una diversidad de dificultades al tener que trabajar en un municipio diferente a donde se reside, por ejemplo:

- a) La violencia en el transporte. Durante los trayectos hay una incesante exposición a la violencia que experimenta la población femenina. Violencia en todas sus facetas, tales como: acoso, agresiones verbales, físicas y hasta sexuales.
- b) Los horarios de salida y los horarios de llegada. Se sabe que los tiempos de traslado varían según la región, el modo de transporte utilizado y el propósito. Para el caso de traslados por motivos de trabajo es conveniente recordar que las personas dedican parte de su vida cotidiana a trasladarse a un empleo (Suarez y Delgado, 2015).
- c) Las horas reducidas de sueño y los largos trayectos hacia el trabajo impactan en la calidad de vida de las y los viajeros, ya sea que se viaje en auto propio, autobús o taxi colectivo o cualquier otro medio. Asimismo, las prisas y el continuo movimiento se asocian a una alimentación poco nutritiva y en ocasiones nada higiénica. Todo esto afecta a mediano plazo la salud de las personas (Suarez y Delgado, 2015). A todo lo anterior se suma la precarización del empleo donde las jornadas de trabajo se han vuelto demasiado largas e intensivas.
- d) Aunado a las largas jornadas de trabajo y los trayectos prolongados, las mujeres tienen que sortear otra dificultad en sus vidas: la combinación del desarrollo profesional-laboral con las tareas domésticas. Para algunas de ellas, la posibilidad de ingresar al mercado de trabajo ha permitido pagar, principal-

mente a otras mujeres, por realizar las labores domésticas. Sin embargo, otras mujeres que también están en el mercado de trabajo, pero en puestos de trabajo de menor jerarquía, por ejemplo, trabajos manuales y para los cuales no es necesario tener altos niveles de escolaridad, no tienen posibilidad de acceder a servicios domésticos.

No obstante, por otra parte, paradójicamente, algunas mujeres que cuentan con tal posibilidad no lo hacen, ya que aún persiste la idea de que un atributo natural de la feminidad está asociado con el cuidado del hogar y de otras personas. Y entre más actividades puedan combinar las mujeres en sus vidas cotidianas (cuidado del hogar e hijos, trabajo, escuela, relaciones interpersonales, ocio) más exitosas son, aunque esto implique extendidas, dobles o hasta triples jornadas de trabajo (pagadas y no pagadas) que impactan de manera definitiva en la calidad de vida de la población femenina.

Consideraciones finales

Para cerrar este documento surgen algunas reflexiones finales que se enlistan a continuación:

- a) La dinámica territorial de las últimas décadas en la ZMT, marcada por su consolidación como un importante nodo metropolitano, ha tenido como consecuencia un acelerado crecimiento demográfico. Ello ha generado una incesante demanda de viviendas, empleos y servicios que se ha resuelto, en primera instancia, con la construcción de vivienda masiva en los municipios donde el suelo es más barato. Tal como fue descrito antes, los municipios que han experimentado un aumento más contundente de población en años recientes son aquellos que tenían un uso de suelo mayoritariamente agrícola y que fueron los lugares predilectos de las compañías inmobiliarias para la construcción de vivienda masiva. Esto ha extendido las fronteras tradicionales de la ciudad y ha impactado definitivamente en la movilidad.
- b) La movilidad laboral de los residentes de la ZMT es intrametropolitana, es decir, las personas se emplean, en mayor medida, dentro de esta zona. Además, Toluca mantiene la hegemonía de concentración de empleo en di-

- versas ramas. Sin embargo, algunos municipios con perfiles específicos como Lerma (industrial) y Metepec (servicios) también son centro de gran concentración de empleo. De igual manera, es posible identificar que las personas que viven en municipios de reciente urbanización se mueven a otros municipios en búsqueda de empleo.
- c) Existe una marcada diferencia entre la movilidad laboral de hombres y mujeres. Tradicionalmente los hombres han estado más dispuestos a moverse por motivos de trabajo que las mujeres. Sin embargo, las recientes transformaciones en las biografías de vida de algunas mujeres vinculadas al trabajo las ha llevado a estar dispuestas a trasladarse a otros municipios o estados diferentes al de residencia en búsqueda de opciones de empleo. Esto ha dejado ver una serie de obstáculos que enfrentan muchas de ellas al moverse por motivos de trabajo. Por un lado, la constante violencia a la que están expuestas al desplazarse en las ciudades, donde la infraestructura de movilidad diseñada desde una perspectiva de género es escasa, por lo que se hace necesario un diseño urbano que considere las necesidades de la población femenina.

Por otro lado está la conciliación de la vida familiar y laboral. Y es que aun cuando cada vez más mujeres se incorporan a actividades económicas remuneradas no dejan de realizar tareas que tradicionalmente les han sido asignadas, tales como las labores domésticas, la crianza, y el cuidado de otras personas. Esto obstaculiza en definitiva que algunas mujeres puedan incorporarse en igualdad de condiciones al mercado de trabajo, lo que además añade serias confrontaciones y contradicciones en sus vidas cotidianas.

Fuentes consultadas

- Beck, Ulrich y Elisabeth-Gernsheim (2012), *La Individualización. El Individualismo institucionalizado y sus consecuencias sociales y políticas*, Barcelona: Paidós.
- BID [Banco Interamericano de Desarrollo] (2013), *Guía para la integración de la perspectiva de género en los sistemas de transporte urbano que optimizan la movilidad*, Washington: BID. Disponible en línea: <http://idbdocs.iadb.org/wsdocs/getdocument.aspx?docnum=38712784> (consultado el 10 de agosto de 2017).

- D' Alessandro, Mercedes (2016), *Economía feminista*, Buenos Aires: Sudamericana.
- INEGI [Instituto Nacional de Estadística y Geografía] (2015a), *Cuenta Satélite del Trabajo no Remunerado de los Hogares de México* (CSTNRHM), Ciudad de México: INEGI. Disponible en línea: <http://www.inegi.org.mx/est/contenidos/proyectos/cn/tnrh/default.aspx> (consultado 17 de agosto).
- INEGI (2015b), *Resultados de la Encuesta Nacional sobre Uso del Tiempo 2014, México*, Aguascalientes: INEGI/ Instituto Nacional de las Mujeres. Disponible en línea: http://www.inegi.org.mx/saladeprensa/boletines/2015/especiales/especiales2015_07_2.pdf (consultado el 20 de agosto).
- INEGI (2016a), *Encuesta Intercensal 2015*, Ciudad de México: INEGI. Disponible en línea: <http://www.beta.inegi.org.mx/proyectos/ccpv/cpvsh/> agosto 2016 (consultado agosto de 2017).
- INEGI (2016b), *Censos Económicos 2014*, Aguascalientes: INEGI. Disponible en línea: <http://www.inegi.org.mx/est/contenidos/Proyectos/ce/ce2014/doc/tabulados.html> (consultado en septiembre 2017).
- INEGI (2016c), *Serie histórica censal e intercensal*, Ciudad de México: INEGI. Disponible en línea: <http://www.beta.inegi.org.mx/proyectos/ccpv/cpvsh/> (consultado agosto de 2017).
- Massolo, Alejandra (comp.) (2004), *Una mirada de género a la ciudad de México*, Ciudad de México: Universidad Autónoma Metropolitana-Azcapotzalco.
- ONUMujeres [Organización de las Naciones Unidas para promover la igualdad de género y el empoderamiento de las mujeres] (2017), *Diagnóstico sobre la violencia contra las mujeres y las niñas en el transporte público de la Ciudad de México*, Ciudad de México: ONUMujeres. Disponible en línea: <http://mexico.unwomen.org/es/digiteca/publicaciones/2017/03/diagnostico-ciudades-seguras> (consultado el 18 de agosto de 2017).
- Suárez, Manuel y Javier Delgado (2015), *Entre mi casa y mi destino. Movilidad y transporte en México*, Ciudad de México: Universidad Nacional Autónoma de México.