

# 9 Dinámicas contemporáneas de las movilidades rurales hacia las zonas metropolitanas de Toluca y Valle de México. El caso de la región noroeste del Estado de México

Itzel Hernández Lara y Ana E. Jardón Hernández<sup>1</sup>

**Términos clave:** movilidad, localidades rurales, trabajo, zonas metropolitanas.

## Introducción

La migración laboral como estrategia para obtener ingresos monetarios y garantizar así la reproducción doméstica es un recurso de larga data para los hogares rurales en México. Las comunidades rurales e indígenas de la región noroeste del Estado de México no son la excepción, pues cuentan con una importante tradición de migración hacia áreas urbanas –documentada desde mediados del siglo xx (Larralde, 2012)–, y de manera más reciente, hacia Estados Unidos.

El objetivo de este documento es realizar un análisis de las movilidades laborales de carácter metropolitano que se originan en comunidades rurales de cuatro municipios de la región noroeste del Estado de México: Atlacomulco, Ixtlahuaca, San Felipe del Progreso y San José del Rincón. Estos municipios forman parte de una región donde la actividad agrícola se mantiene, pero ha perdido su valor como recurso productivo, pues los pequeños productores de maíz han quedado relegados del mercado -incapaces de competir con los precios de maíz importado-, y la falta de tecnologías e insumos necesarios los condiciona a ser productores para el autoconsumo, en un contexto donde los rendimientos del campo resultan insuficientes para la reproducción de las unidades domésticas (Vallejo, 2012).

Si bien estas comunidades participan de una importante tradición migratoria en búsqueda de ingresos no agrícolas en diversos destinos, en la actualidad dichos ingresos dejan de ser complementarios a la actividad agrícola y se vuelven fundamentales para la reproducción de los hogares rurales de la región (Larralde, 2012; Vallejo, 2012). Al respecto, en este capítulo se analiza solo una parte de este proceso,

<sup>1</sup> Investigadoras, Centro de Investigación y Estudios en Movilidades y Migraciones Internacionales de la Universidad Autónoma del Estado de México (itzelina\_hl@yahoo.com.mx; Ileana.14@hotmail.com).

al enfocarse en las movilidades laborales hacia dos zonas metropolitanas en específico: la Zona Metropolitana del Valle de México y la Zona Metropolitana de Toluca. Como será expuesto más adelante, estas movilidades tienen un carácter circular, con una importante presencia de empleos de carácter temporal y flexible, como es el caso del área de la construcción.

Los datos utilizados para el análisis que aquí se presenta provienen de la Encuesta Intercensal 2015 (INEGI, 2015), por tratarse de la fuente más reciente para obtener datos sobre movilidad laboral. La pregunta en dicha encuesta hace referencia al municipio, estado o país de trabajo, y está dirigida a personas de 12 años y más que reportan alguna actividad laboral en la semana previa.<sup>2</sup> Para destacar el origen rural de estos desplazamientos, se seleccionó a las personas que provienen de localidades de menos de 2,500 habitantes de los municipios estudiados. El procesamiento de los datos se realizó en el paquete estadístico SPSS.

En cuanto al destino para la identificación de las demarcaciones que conforman ambas zonas metropolitanas, se utiliza la misma definición empleada por Romo y Velázquez en este mismo volumen, elaborada por SEDATU, CONAPO e INEGI (en prensa). La Zona Metropolitana del Valle de México (ZMVM) es la más grande del país, al estar constituida por 76 unidades político-administrativas, a saber: las 16 delegaciones de la Ciudad de México, 59 municipios del Estado de México y uno de Hidalgo.

Por su parte, la Zona Metropolitana de Toluca (ZMT) está conformada por 16 municipios, todos ellos dentro del Estado de México.<sup>3</sup> Si bien en la región bajo estudio existen otras entidades que han fungido como importantes polos de atracción laboral para los habitantes rurales, en esta ocasión se han seleccionado estas zonas metropolitanas con el interés de destacar el carácter urbano de estos movimientos, su circularidad y algunos dilemas que plantean para entender la relación rural-urbano.

A fin de enmarcar este debate dentro de uno más amplio, el presente capítulo inicia con un apartado sobre empleo y pluriactividad en contextos rurales. Posteriormente, se exponen los resultados del análisis de movilidad laboral de las comunidades rurales de la región hacia las ZM del Valle de México y Toluca. En dicho análisis destacan elementos tales como la composición por sexo, edad, situación en el trabajo y acti-

<sup>2</sup> Corresponde a la pregunta 37 de la base Características de las personas: *¿En qué municipio o delegación está el negocio, empresa o lugar donde trabajó (NOMBRE) la semana pasada?*

<sup>3</sup> La conformación municipal para cada zona metropolitana se agrega en un anexo.

vidad laboral de las personas involucradas en dichos desplazamientos. Por último, se presentan algunas consideraciones que derivan del ejercicio aquí realizado.

## **Movilidad laboral y diversificación de actividades en contextos rurales**

Ante las transformaciones demográficas, económicas e institucionales que han experimentado las zonas rurales, se dice que asistimos a un proceso generalizado de búsqueda de alternativas para el sustento de esta población, que ha puesto de relieve la diversificación económica en los hogares rurales y la adaptación de las estrategias familiares de vida y reorganización socioeconómica en el campo. Al respecto, Arias (2009) señala que las familias campesinas dependen cada vez menos de las actividades agropecuarias y cada vez más de los ingresos obtenidos a través de una estrategia de pluriactividad, que ha adquirido mayor importancia. Como indica esta autora, consiste en “una combinación hecha de ingresos regulares e irregulares, de quehaceres por cuenta propia y empleos asalariados, de recursos en efectivo y de subsidios públicos y privados, que son generados dentro, pero sobre todo fuera de la comunidad y donde participan, codo a codo, hombres y mujeres” (Arias, 2009: 292).

Mientras algunos analistas ven en estas transformaciones una forma de salir de la pobreza o un mecanismo para la acumulación de capital y enriquecimiento, hay quienes entienden dichos cambios como una mera estrategia de supervivencia de los hogares campesinos (Kay y Gumá, 2007: 79). Sin embargo, la pluriactividad laboral, definida como la realización de actividades agrícolas y no agrícolas, es una estrategia a la que están recurriendo las familias rurales para defenderse y hacer frente a la inestabilidad económica (Sabaté, 1992), la crisis agrícola, la vulnerabilidad alimenticia, el incremento en los precios de productos básicos, el deterioro en el consumo de la población rural y la precarización del empleo en el campo. En este escenario no resulta extraño que la población rural haya buscado opciones fuera de la agricultura (Arias, 2009: 99), tales como artesanías, talleres, comercio, turismo, obras de construcción de caminos y viviendas, y el propio jornalero en empresas agroindustriales locales (Kay y Gumá, 2007).

Uno de los factores que más ha funcionado como puente en este proceso ha sido la migración, pues la movilidad hacia otros sectores productivos del mercado de trabajo interno o internacional facilita la sobrevivencia del grupo y la obtención

de ingresos monetarios. Desde esta perspectiva, numerosos estudios asignaron una creciente importancia a las migraciones como una estrategia de vida de los hogares, particularmente los de origen rural (De Haan, 1999: 31).

Dado que la migración es una estrategia de larga data en las comunidades rurales, vale la pena enmarcarla en el contexto desfavorecedor para el campo, en especial para los pequeños productores agrícolas. En la década de los ochenta, en México inició el abandono de políticas dirigidas al campo, derivado de la crisis estructural de la economía y la puesta en marcha de un proyecto neoliberal, lo que significó un duro golpe al sector. Se produjo así un abandono estatal y la desincorporación de los organismos de apoyo a los pequeños productores, se llevó a cabo una contrarreforma agraria que favoreció nuevas maneras de acceso del capital al campo, así como la introducción de empresas agroindustriales y el desplazamiento de pequeños productores, al igual que la firma del Tratado de Libre Comercio de América del Norte (TLCAN) (Martínez y Vallejo, 2016).

Martínez y Vallejo (2016) señalan que, como consecuencia de la liberación del mercado y el TLCAN, se han agudizado las desigualdades en el campo. Los grandes productores y algunos medianos con tierra, riego, crédito e insumos se han beneficiado de las ventajas de la apertura comercial. Por su parte, muchas de las pequeñas unidades campesinas han sucumbido frente a la competencia con las exportaciones que han inundado el mercado, principalmente de granos básicos, oleaginosas y productos ganaderos. Asimismo, a partir de la década de 1990, se ha manifestado un incremento de los costos de los insumos para el agro y una tendencia a la baja de los precios agrícolas. Dicho contexto ha obligado a muchos hogares rurales mexicanos a generar estrategias socioeconómicas ligadas en gran proporción al medio urbano, en áreas como el comercio, los servicios y la industria, en concreto, a través de la movilidad laboral (Martínez, Lorenzen y Salas, 2015).

En términos ocupacionales, en la región bajo estudio se ha manifestado una importante reducción de la PEA ocupada en el sector agrícola en las últimas décadas, al pasar de una ocupación del 86 por ciento en 1960 a 21 por ciento en 2010. Por su parte, se registra un considerable aumento de la PEA ocupada en el sector secundario, que asciende de seis por ciento en 1960 a 32 por ciento en 2010, así como de la ocupación en el sector terciario, que va de ocho por ciento en 1960 a 46 por ciento en 2010 (Vallejo, 2012:185). Estos datos llaman la atención, pues los municipios de la región mantienen una importante proporción de uso de suelo

agrícola.<sup>4</sup> Al respecto, Vallejo (2012) expresa que, si bien se sostiene la actividad agrícola, al no ser el medio a través del cual se satisfacen las necesidades económicas, no es considerada la actividad principal, y muchos pequeños productores conservan la siembra (particularmente de maíz) para el autoconsumo, es decir, no les genera ingresos económicos.

A lo anterior se debe agregar la poca extensión de tierra que se posee en las comunidades rurales de la región. En el caso de San Felipe del Progreso, por ejemplo, la dotación inicial de tierra ascendía a 3.3 hectáreas (Appendini, 2008), la cual se ha fragmentado tanto que en promedio los productores de San Felipe del Progreso y San José del Rincón<sup>5</sup> tienen entre media y una hectárea, por lo que destinan su producción al autoconsumo (Vallejo, 2012), dado que no es posible obtener rendimientos satisfactorios del agro.

En este contexto, la agricultura persiste pero la tierra ha perdido su valor como recurso productivo, por tanto, los hogares rurales se ven impedidos de garantizar su reproducción dentro de sus localidades, derivando en que sus miembros tienen que salir para obtener ingresos monetarios. En el caso que nos ocupa, se trata de desplazamientos circulares, en donde se mantiene el lugar de residencia dentro de la localidad rural, pero se recorren distancias más o menos largas hacia los lugares de trabajo, en este caso, hacia las zonas metropolitanas, fenómeno que también es conocido bajo el término *commuting*.

Como ya se refirió, en la región bajo estudio, la migración rural hacia áreas urbanas tiene presencia desde mediados del siglo xx, con una importante prevalencia de movimientos hacia la Ciudad de México y Toluca. Antes, estos flujos estaban caracterizados por estancias relativamente prolongadas en la ciudad para desempeñar labores en la construcción, el servicio doméstico y el comercio ambulante, y poder volver a las comunidades de origen a desarrollar actividades agrícolas (Larralde, 2012; Vallejo, 2012).

Sin embargo, en el actual contexto de falta de rendimientos de la actividad agrícola, la movilidad laboral deja su carácter transitorio y se vuelve un elemento cotidiano, provocando así que la ubicación del lugar de trabajo se encuentre fuera

<sup>4</sup> Correspondiente a 54.35% en Atlacomulco (INEGI, 2009a), 62.38% en Ixtlahuaca (INEGI, 2009b); 58.37% en San Felipe del Progreso (INEGI, 2009c) y 64.83% en San José del Rincón (INEGI, 2009d).

<sup>5</sup> Vale la pena recordar que el municipio de San José de Rincón fue creado en 2002, cuyo territorio pertenecía anteriormente a San Felipe del Progreso.

de la localidad rural. En este contexto, se tiende a desplazar a la producción agrícola como ocupación principal y de ingresos para la población campesina de la región, a favor del empleo industrial y terciario en otros lugares con mercados laborales atractivos (Larralde, 2012).

La importancia de dicho proceso en la vida de las comunidades rurales no es menor, pues implica una diversificación de fuentes de ingresos, asociada con la emergencia de nuevas actividades en el medio rural, las cuales pueden ser ejercidas fuera de las localidades rurales. La tendencia actual es que los hogares rurales dependen cada vez más de los ingresos de las actividades no agrícolas, generando así una ruptura con la visión tradicional que suponía que la sobrevivencia de las familias rurales estaba subordinada a las actividades agrícolas, y las labores desarrolladas en otras esferas tenían un carácter más bien complementario (Martínez, Lorenzen y Salas, 2015).

De esta forma, estamos ante un proceso que revela una profunda resignificación del espacio rural, donde los grupos domésticos y las comunidades han puesto en marcha medidas novedosas, ingeniosas e incluso conflictivas para hacer frente a los cambios que les han afectado (Arias, 2009). El caso que aquí se analiza es el de las movilidades laborales de comunidades rurales hacia zonas metropolitanas, lo que también permite reflexionar sobre el aporte laboral y la presencia constante de sujetos rurales e indígenas en contextos urbanos, planteando así nuevas formas de pensar sobre la relación entre lo rural y lo urbano.

## **Dinámica de las movilidades laborales rurales del noroeste del Estado de México hacia las zonas metropolitanas**

Como se mencionó en la introducción, el presente capítulo tiene por objetivo analizar la dinámica de movilidades laborales de localidades rurales de cuatro municipios de la región noroeste del Estado de México hacia las ZM del Valle de México y Toluca. Los municipios bajo estudio son Atlacomulco, Ixtlahuaca, San Felipe del Progreso y San José del Rincón, cuya ubicación geográfica y vías de comunicación favorecen los desplazamientos hacia las mencionadas áreas metropolitanas.

En la región se cuenta con vías de transporte que hacen viable la movilidad hacia las zonas metropolitanas. En todos los casos existen vías y medios de transporte (taxis colectivos o autobuses) que conectan las distintas localidades con las cabeceras municipales, en las cuales hay terminales de autobuses con salidas frecuentes hacia

la terminal de Toluca, en el Estado de México, y la terminal Poniente (Observatorio) de la Ciudad de México. En el caso de Atlacomulco, que funge como un nodo regional por su importancia económica y política, también hay corridas hacia la Terminal del Norte en la Ciudad de México. Asimismo, se cuenta con carreteras que enlazan con la ciudad de Toluca y municipios aledaños, y la Ciudad de México, para aquellos que utilizan automóvil particular para sus desplazamientos, que, como veremos, no son la mayoría.

A fin de analizar los desplazamientos laborales provenientes de comunidades rurales de los municipios bajo análisis hacia las zonas metropolitanas, se utilizaron los datos de la Encuesta Intercensal 2015. En este caso, los resultados expuestos corresponden únicamente a personas que provienen de localidades caracterizadas como rurales, esto es, aquellas de menos de 2,500 habitantes, y que se trasladan a trabajar hacia las ZM de Toluca y el Valle de México.

Un primer elemento que vale la pena destacar es la magnitud de las movilidades metropolitanas en el contexto de la movilidad laboral en la región. De acuerdo con los datos de la Encuesta Intercensal, la migración hacia ambas zonas metropolitanas es significativa en todos los municipios de la región, representando el 77 por ciento del total de movilidad laboral. A nivel municipal, exhibe porcentajes variables, pero en todos los casos por arriba del 50 por ciento, como se aprecia en el cuadro 1.

Los datos disponibles también evidencian que, en términos regionales, 61 por ciento de los desplazamientos metropolitanos se dirige hacia la ZMVM (véase cuadro 2). Sin embargo, la región muestra interesantes contrastes entre municipios, pues la mayoría de los movimientos provenientes de localidades rurales de Atlacomulco e Ixtlahuaca se encamina hacia la ZMT. Un aspecto interesante es que los traslados provenientes de San Felipe del Progreso y San José del Rincón se dirigen en su mayoría hacia la ZMVM. Lo anterior llama la atención, pues existe mayor distancia entre estos municipios y dicha zona metropolitana, lo que implica mayor tiempo y gasto en el traslado, en comparación con la ZMT.

**Cuadro 1. Región de estudio. Peso de la movilidad metropolitana, 2015**

	Atlacomulco	Ixtlahuaca	San Felipe	San José	Total regional
% Movilidad ZM	53.6	84.8	86.3	67.7	77.1
% Movilidad otros estados	46.4	15.2	13.7	32.3	22.9
Total	100	100	100	100	100

Fuente: Elaboración propia con base en el INEGI, Encuesta Intercensal 2015.

**Cuadro 2. Región de estudio. Movilidad laboral hacia zonas metropolitanas, 2015**

	Atlacomulco	Ixtlahuaca	San Felipe	San José	Total regional
ZM Toluca	331	949	688	286	2254
% Movilidad ZM	69.0	69.1	26.2	20.8	38.5
ZM Valle México	149	425	1936	1091	3601
% Movilidad ZM	31.0	30.9	73.8	79.2	61.5
Total movilidad metropolitana	480	1374	2624	1377	5855
	100%	100%	100%	100%	100%

Fuente: Elaboración propia con base en el INEGI, Encuesta Intercensal 2015.

Respecto a la composición por sexo, los datos indican que la mayoría de desplazamientos hacia ambas zonas metropolitanas son realizados por varones, los cuales representan 74 por ciento de los *commuters* metropolitanos reportados. En la Zona Metropolitana de Toluca, 72.2 por ciento de los movimientos son realizados por hombres, mientras que para la Zona Metropolitana del Valle de México los varones representan 75.1 por ciento. A nivel municipal, las cifras no muestran contrastes significativos.

La región noroeste del Estado de México también es reconocida como una zona de asentamiento indígena, particularmente en los municipios de San Felipe del Progreso y San José del Rincón, por lo que vale la pena hacer una breve referencia a dicho aspecto. En términos regionales, 74.4 por ciento de los *commuters* metropolitanos declaró considerarse indígena, lo que nos plantea la importancia del elemento étnico en la composición de estos flujos laborales. No es el momento para desarrollar este punto, por lo que solo señalaremos que estas movilidads también nos permiten reflexionar sobre la presencia indígena en espacios urbanos, cuestionando así la idea tradicional del sujeto indígena campesino, cuyas actividades se desarrollan en el territorio de sus comunidades de origen.

Con relación a los grupos de edad, como es previsible, la mayoría de desplazamientos hacia las dos zonas metropolitanas se efectúa en edades productivas: 51.6 por ciento corresponde a personas entre 12 y 29 años, mientras que 47.4 por ciento, a personas entre 30 y 59 años. Los desplazamientos de adultos mayores de 60 años apenas alcanzan el uno por ciento. Cabe subrayar que no existen diferencias significativas entre las dos zonas metropolitanas en cuanto a la composición etaria de las movilidads laborales.

Como ya se dijo, los miembros de los hogares rurales salen de sus comunidades para buscar ingresos adicionales a la agricultura a fin de garantizar su reproducción. Al respecto, vale la pena considerar la posición de los *commuters* en la estructura familiar. Si bien los datos muestran una importante participación de los jefes o jefas de hogar a nivel regional, con 43.4 por ciento del total de movilidades laborales hacia ambas zonas metropolitanas, la participación de hijos e hijas también resulta significativa, con 41.1 por ciento. La correspondiente a los y las cónyuges es del 7.1 por ciento, un porcentaje menor al de las personas identificadas con otro parentesco, con 8.4.

A nivel municipal, y respecto a ambas zonas metropolitanas, existen algunas diferencias interesantes que vale la pena destacar. En relación con las movilidades que se dirigen hacia la ZMT, llama la atención el caso de San José del Rincón, donde los/as hijos/as representan 63.6 por ciento de los *commuters* hacia dicha zona metropolitana. En el resto de los municipios, los/as jefes/as constituyen entre 43.5 y 47.4 por ciento. Estos datos se presentan en el cuadro 3.

En cuanto a los flujos que transitan hacia la ZMVM, también hay algunas diferencias respecto a la posición de los *commuters* en la estructura familiar. Resalta la menor participación de los jefes en el caso de Atlacomulco con relación a los hijos/as y cónyuges, los cuales manifiestan un mayor desplazamiento hacia la ZMVM, que en conjunto representan 65.8 por ciento (véase cuadro 4). Una vez más, destaca el

**Cuadro 3. Región de estudio. Posición familiar de los *commuters* hacia la ZM de Toluca, 2015**

	Atlacomulco	Ixtlahuaca	San Felipe	San José	Total regional
Jefe/a	157	453	299	62	971
% Movilidad ZMT	47.4%	47.7%	43.5%	21.7%	43.1%
Esposo/a	32	91	26	5	154
% Movilidad ZMT	9.7%	9.6%	3.8%	1.7%	6.8%
Hijo/a	114	364	301	182	961
% Movilidad ZMT	34.4%	38.4%	43.8%	63.6%	42.6%
Otro parentesco	28	41	62	37	168
% Movilidad ZMT	8.5%	4.3%	9.0%	12.9%	7.5%
Total movilidad ZM Toluca	331	949	688	286	2254
	100%	100%	100%	100%	100%

Fuente: Elaboración propia con base en el INEGI, Encuesta Intercensal 2015.

**Cuadro 4. Región de estudio. Posición familiar de los *commuters* hacia la ZM del Valle de México, 2015**

	Atacomulco	Ixtlahuaca	San Felipe	San José	Total regional
Jefe/a	51	189	870	459	1569
% Movilidad ZMT	34.2%	44.5%	44.9%	42.1%	43.6%
Esposo/a	45	33	149	36	263
% Movilidad ZMT	30.2%	7.8%	7.7%	3.3%	7.3%
Hijo/a	53	173	681	540	1447
% Movilidad ZMT	35.6%	40.7%	35.2%	49.5%	40.2%
Otro parentesco	0	30	236	56	322
% Movilidad ZMT	0.0%	7.1%	12.2%	5.1%	8.9%
Total movilidad ZM Valle de México	149	425	1936	1091	3601
	100%	100%	100%	100%	100%

Fuente: Elaboración propia con base en el INEGI, Encuesta Intercensal 2015.

caso de San José del Rincón, concretamente por la baja participación de esposos/as en estos movimientos respecto a los otros municipios, con apenas 3.30 por ciento. Asimismo, sobresale la participación de los hijos e hijas en las movilidades hacia la Zona Metropolitana del Valle de México, que constituyen casi la mitad de los desplazamientos hacia dicha zona (49.50 por ciento).

Al momento, no contamos con elementos para explicar las diferencias en la posición de los *commuters* en la estructura familiar con relación a los desplazamientos hacia ambas zonas metropolitanas. Es posible pensar en la edad de los jefes, el tipo de jefatura, el nivel de ingresos o la composición del hogar, como factores que podrían promover una mayor participación de unos u otros miembros del hogar para obtener los ingresos necesarios para la reproducción de la unidad doméstica.

Otro elemento que vale la pena considerar se refiere al nivel de la escolaridad de las personas que protagonizan los desplazamientos hacia las dos zonas metropolitanas. En este aspecto, lo más relevante es que la mayoría de los *commuters* solo cuenta con educación primaria y secundaria, representando en su conjunto 79.8 por ciento (véase cuadro 5). Aquellos que se trasladan con escolaridad a nivel licenciatura y posgrado constituyen apenas 6.90 por ciento del total del flujo hacia las zonas metropolitanas de referencia.

**Cuadro 5. Región de estudio. Escolaridad de los *commuters* a zonas metropolitanas, 2015**

	Atlacomulco	Ixtlahuaca	San Felipe	San José	Total regional
Sin escolaridad	12	20	36	21	89
% Movilidad ZM	2.5%	1.5%	1.4%	1.5%	1.5%
Primaria	91	378	971	629	2069
% Movilidad ZM	19.0%	27.5%	37.0%	45.7%	35.3%
Secundaria	163	651	1183	609	2606
% Movilidad ZM	34.0%	47.4%	45.1%	44.2%	44.5%
Preparatoria / C. Técnica	96	217	277	97	687
% Movilidad ZM	20.0%	15.8%	10.6%	7.0%	11.7%
Licenciatura	106	106	157	21	390
% Movilidad ZM	22.1%	7.7%	6.0%	1.5%	6.7%
Posgrado	12	2	0	0	14
% Movilidad ZM	2.5%	0.1%	0.0%	0.0%	0.2%
Total movilidad Zonas Metropolitanas	480	1374	2624	1377	5855
	100%	100%	100%	100%	100%

Fuente: Elaboración propia con base en el INEGI, Encuesta Intercensal 2015.

Lo anterior cobra sentido al considerar el tipo de trabajo que se desempeña en ambas zonas metropolitanas. Los datos revelan que la mayoría de las personas se desplaza para desempeñarse como empleado u obrero, con un total regional de 84.0 por ciento, considerando a las dos zonas metropolitanas. Esto significa que la mayoría de los movimientos implica realizar trabajos de baja calificación. Los ayudantes con pago representan 9.7 por ciento del total, y los trabajadores por cuenta propia, cinco por ciento.

En contraparte, los porcentajes más bajos corresponden a aquellos en posición de patrones o empleados, con 0.8, y el trabajo de jornalero o peón, con 0.5. Este último dato resulta entendible al tratarse de zonas metropolitanas, en donde la oferta laboral no implica necesariamente las actividades agrícolas.

Aunque los municipios manifiestan un comportamiento relativamente homogéneo, destaca el caso de Atlacomulco, cuyo porcentaje de trabajadores u obreros/as es menor al de los demás (63.2), y casi un cuarto de los *commuters* (24.5) declara ser trabajador por cuenta propia, como se muestra en el cuadro 6.

**Cuadro 6. Región de estudio. Posición en el empleo de los *commuters* metropolitanos, 2015**

	Atlacomulco	Ixtlahuaca	San Felipe	San José	Total regional
Empleado/a u obrero/a	299	1163	2254	1172	4888
% Movilidad ZM	63.2%	85.7%	85.9%	85.7%	84.0%
Jornalero/a o peón	6	0	8	15	29
% Movilidad ZM	1.3%	0.0%	0.3%	1.1%	0.5%
Ayudante con pago	45	127	220	174	566
% Movilidad ZM	9.5%	9.4%	8.4%	12.7%	9.7%
Patrón o empleado/a	7	17	21	0	45
% Movilidad ZM	1.5%	1.3%	0.8%	0.0%	0.8%
Trabajador cuenta propia	116	50	121	6	293
% Movilidad ZM	24.5%	3.7%	4.6%	0.4%	5.0%
Total movilidad Zonas Metropolitanas	473	1357	2624	1367	5821
	100%	100%	100%	100%	100%

Fuente: Elaboración propia con base en el INEGI, Encuesta Intercensal 2015.

Estos datos se complementan con aquellos que se refieren al sector de actividad de los *commuters* metropolitanos de la región bajo estudio. Los datos del cuadro 7 indican que el principal sector de actividad en ambas zonas metropolitanas es el de la construcción, con 39.7 por ciento, seguido de otros servicios, que representan el 21.5 por ciento y el de comercio/transporte, con 16 por ciento. Los servicios profesionales constituyen 4.80 por ciento, así como el área de educación y salud, 3.60 por ciento, lo que concuerda con los porcentajes sobre educación anteriormente señalados.

Al considerar el nivel de ingresos de los *commuters* de la región que se dirigen hacia las dos zonas metropolitanas, los resultados evidencian que la mayoría (70.3%) percibe entre 2 y 3 salarios mínimos. Aquellos que reciben de 4 a 5 salarios mínimos representan 16 por ciento, y aquellos con más de 6 salarios mínimos, apenas 7.8. Otro aspecto relacionado con las condiciones laborales es el de las prestaciones en el ámbito laboral. A nivel regional, 75.6 por ciento de los *commuters* metropolitanos no recibe aguinaldo, 82.6 no tiene vacaciones con goce de sueldo, 82.4 no cuenta con servicio médico por parte de su trabajo, 91.4 no recibe reparto de utilidades, el 86.7 no tiene licencia o incapacidad con goce de sueldo, 88.6 no cuenta con SAR o AFORE (ahorro para el retiro) y 90.6 por ciento no tiene crédito para la vivienda por parte de su trabajo.

**Cuadro 7. Región de estudio. Sector de actividad de los *commuters* metropolitanos, 2015**

	Atlacomulco	Ixtlahuaca	San Felipe	San José	Total regional
Agricultura	7	17	15	15	54
% Movilidad ZM	1.5%	1.2%	0.6%	1.1%	0.9%
Minero, electricidad	0	0	4	5	9
% Movilidad ZM	0.0%	0.0%	0.2%	0.4%	0.2%
Construcción	90	360	1217	627	2294
% Movilidad ZM	18.8%	26.2%	47.4%	46.4%	39.7%
Industria	49	187	124	52	412
% Movilidad ZM	10.2%	13.6%	4.8%	3.8%	7.1%
Comercio/transporte	169	246	420	89	924
% Movilidad ZM	35.2%	17.9%	16.3%	6.6%	16.0%
Medios masivos	0	9	0	0	9
% Movilidad ZM	0.0%	0.7%	0.0%	0.0%	0.2%
Serv financieros e inmobiliarios	0	20	12	20	52
% Movilidad ZM	0.0%	1.5%	0.5%	1.5%	0.9%
Servicios profesionales	24	117	118	19	278
% Movilidad ZM	5.0%	8.5%	4.6%	1.4%	4.8%
Educación, salud	52	24	109	23	208
% Movilidad ZM	10.8%	1.7%	4.2%	1.7%	3.6%
Esparcimiento	35	101	15	18	169
% Movilidad ZM	7.3%	7.4%	0.6%	1.3%	2.9%
Otros servicios	26	205	528	484	1243
% Movilidad ZM	5.4%	14.9%	20.5%	35.8%	21.5%
Gobierno	28	88	8	0	124
% Movilidad ZM	5.8%	6.4%	0.3%	0.0%	2.1%
Total movilidad Zonas Metropolitanas	480	1374	2570	1352	5776
	100%	100%	100%	100%	100%

Fuente: Elaboración propia con base en el INEGI, Encuesta Intercensal 2015.

Al tomar en cuenta tanto el nivel de ingreso, como la falta de prestaciones laborales, se confirma lo destacado por la literatura (Larralde, 2012; Vallejo, 2012) que señala que los *commuters* rurales de la región se desempeñan en trabajos precarios con bajos niveles de ingresos.

Otro aspecto que vale la pena examinar, y que se vincula con la calidad de vida, se refiere al tiempo de desplazamiento hacia el lugar de trabajo. Como resulta casi obvio, aquellas personas que se dirigen hacia la Zona Metropolitana de Toluca invierten menos tiempo en desplazarse. Sin embargo, los datos evidencian que no se trata de traslados de poco tiempo: 21.3 por ciento invierte de 31 minutos a una hora, 42.1 tarda más de una hora y hasta dos horas, y el 25 por ciento emplea más de dos horas, principalmente las personas que provienen de San Felipe del Progreso y San José del Rincón.

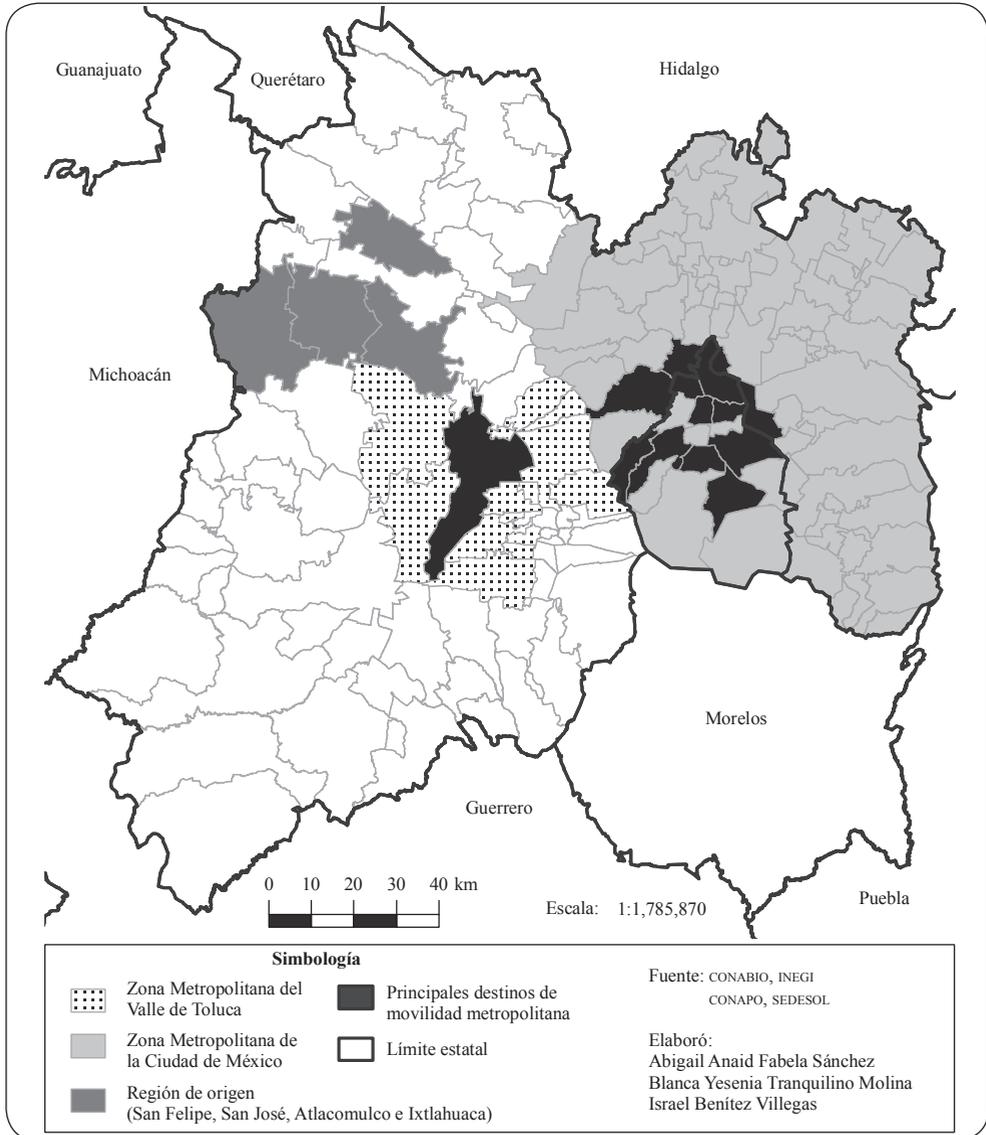
En cuanto a quienes se trasladan hacia la Zona Metropolitana del Valle de México, 72 por ciento tarda más de dos horas en llegar a su lugar de trabajo, debido a la distancia que separa su lugar de origen y su sitio de trabajo. Esto cobra mayor sentido al considerar que 93 por ciento de las personas utiliza transporte público para llegar a su trabajo en la ZMVM (camión, taxi, combi o colectivo), lo que implica una mayor inversión de tiempo en el traslado.

Vinculado con el tema del trayecto hacia los lugares de trabajo, es pertinente mencionar aquellos municipios y/o delegaciones que reciben los mayores flujos laborales procedentes de zonas rurales de la región bajo estudio. Para el caso de la ZMT, el municipio de Toluca es el que recibe la mayoría de flujos. Como ya se refirió, la ZMVM es muy grande en términos territoriales, sin embargo, hay algunos municipios y delegaciones que concentran la mayoría de flujos. Los municipios predominantes en la captación de *commuters* pertenecientes al Estado de México son Naucalpan de Juárez, Tlalnepantla de Baz, Nezahualcóyotl, en tanto resultan notorios los flujos de movilidad laboral que llegan a diversas delegaciones de la Ciudad de México: Cuajimalpa, Álvaro Obregón, Azcapotzalco, Gustavo A. Madero, Cuauhtémoc, Venustiano Carranza, Iztapalapa, Coyoacán y Xochimilco (véase mapa 1).

Lo anterior confirma la prevalencia de la Ciudad de México como destino de movilidad laboral en la región, pero además llama la atención sobre la concentración de opciones laborales en dicha zona para los *commuters* de la región, en particular, por la distancia, tiempo y dinero que se deben de invertir para llegar al sitio de trabajo.

Esta exposición de los datos obtenidos de la Encuesta Intercensal 2015 tiene un carácter exploratorio y la intención ha sido caracterizar las movilidades laborales metropolitanas provenientes de zonas rurales de la región bajo estudio. Como es posible apreciar, este tipo de movilidades tiene presencia en todos los municipios de la región, que si bien manifiestan algunas divergencias a nivel municipal, dan

**Mapa 1. Región de estudio. Principales destinos de movilidad laboral en las zonas metropolitanas, 2015**



Fuente: Elaboración propia con base en el INEGI, Encuesta Intercensal 2015.

cuenta de la importancia de la movilidad laboral para la reproducción de los hogares en comunidades rurales de la región.

Se trata de movilidades que involucran a diversos miembros de la unidad familiar, con bajos niveles de escolaridad, que trabajan en su mayoría como empleados u obreros, con ingresos que van de dos a tres salarios mínimos. Al tratarse de zonas alejadas de las comunidades rurales, aquellas personas que se trasladan hacia la ZMVM invierten más de dos horas en llegar a su trabajo, y viajan en transporte público.

Los datos estadísticos aquí revisados revelan un importante proceso de diversificación laboral en zonas rurales, pero que se realiza fuera del territorio de la localidad. Asimismo, nos ofrecen indicios sobre la cada vez menor importancia de la actividad agrícola como medio de subsistencia de las unidades domésticas rurales, ya que las actividades que se desarrollan en las zonas metropolitanas no se relacionan con dicho ámbito.

De igual forma, es posible obtener algunos indicios sobre la condición laboral de los *commuters* de la región y su nivel de ingresos, pues la mayoría gana entre dos y tres salarios mínimos y debe solventar los gastos de traslado hacia sus lugares de trabajo, lo que nos obliga a pensar sobre sus condiciones de vida y subsistencia, pues a pesar de tratarse de hogares pluriactivos, sus ingresos se mantienen bajos.

## Consideraciones finales

La prevalencia de las movilidades laborales hacia zonas metropolitanas en las comunidades rurales de la región bajo estudio nos permite reflexionar sobre las estrategias que implementan los hogares rurales para su reproducción. Asociado a la pluriactividad, la movilidad laboral hacia espacios metropolitanos aparece como un recurso que, sin embargo, no parece favorecer un nivel de ingresos decoroso y mejores condiciones de subsistencia para dichas familias. Los datos aquí expuestos muestran que los *commuters* rurales que viajan hacia las ZM de Toluca y el Valle de México conforman un contingente de bajos ingresos, en posición de empleados u obreros, que debe invertir una cantidad de tiempo considerable para llegar a sus lugares de trabajo.

Tradicionalmente, el estudio de la relación campo-ciudad, de lo rural-urbano, estaba subyugado al análisis de la urbanización, entendida como un proceso homogéneo de expansión del centro a la periferia. Dicho esquema ha sido reba-

sado, dando lugar a diversos espacios de convergencia entre lo rural y lo urbano, que puede observarse en fenómenos, tales como los movimientos pendulares de la población rural hacia espacios urbanos, que promueven nuevas ocupaciones y formas de vida (Vallejo, 2012).

Al respecto, la presencia y persistencia de movilidades laborales hacia las zonas metropolitanas también nos plantea el tema de la presencia de sujetos rurales en ámbitos urbanos, desempeñando actividades en áreas no agrícolas, pero que mantienen condiciones de precariedad laboral y bajos salarios, lo que puede favorecer su discriminación y perpetuar condiciones pobres de vida. De tal forma, este primer ejercicio de revisión de datos estadísticos puede ser la vía de entrada para investigaciones que nos permitan ahondar en la diversidad de temas asociados a la movilidad laboral de carácter metropolitano que tienen su origen en áreas rurales.

## Fuentes consultadas

- Appendini, Kirsten (2008), “La transformación de la vida rural en tres ejidos del centro de México”, en Kirsten Appendini y Gabriela Torres-Mazuera (eds.), *¿Ruralidad sin agricultura?*, Ciudad de México: El Colegio de México.
- Arias, Patricia (2009), *Del arraigo a la diáspora. Dilemas de la familia rural*, Ciudad de México: H. Cámara de Diputados/Universidad de Guadalajara/Miguel Ángel Porrúa.
- De Haan, Arjan (1999), “Livelihoods and poverty: The role of migration - A critical review of the migration literature”, in *The Journal of Development Studies*, vol. 36, núm. 2, United Kingdom: Frank Cass Publishers.
- INEGI [Instituto Nacional de Estadística y Geografía] (2009a), *Prontuario de información geográfica municipal de los Estados Unidos Mexicanos. Atlacomulco, Aguascalientes*: INEGI.
- INEGI (2009b), *Prontuario de información geográfica municipal de los Estados Unidos Mexicanos. Ixtlahuaca, Aguascalientes*: INEGI.
- INEGI (2009c), *Prontuario de información geográfica municipal de los Estados Unidos Mexicanos, San Felipe del Progreso, Aguascalientes*: INEGI.
- INEGI (2009d), *Prontuario de información geográfica municipal de los Estados Unidos Mexicanos, San José del Rincón, Aguascalientes*: INEGI.

- INEGI (2015), *Resultados de la Encuesta Intercensal 2015*, Aguascalientes: INEGI.
- Kay, Cristóbal y Mariana Gumá (2007), “Pobreza rural en América Latina: teorías y estrategias de desarrollo”, en *Revista Mexicana de Sociología*, vol. 69, núm. 1, Ciudad de México: Universidad Nacional Autónoma de México.
- Larralde, Adriana (2012), “La transformación del trabajo, la movilidad geográfica y las relaciones campo-ciudad en una zona rural del Estado de México”, en *Economía, Sociedad y Territorio*, vol. XII, núm. 4, Zinacantepec: El Colegio Mexiquense.
- Martínez, Estela y Janett Vallejo (2016), “Políticas públicas y parques industriales en dos municipios rurales del centro de México. El caso de las maquilas de confección”, en Hernán Salas y Guillermo Paleta (eds.), *Las transformaciones rurales en la globalización: trabajo, cambios territoriales y ruralidades*, Ciudad de México: Universidad Nacional Autónoma de México.
- Martínez, Estela, Mathew Lorenzen y Adriana Salas (2015), *Reorganización del territorio y transformación socioespacial rural-urbana. Sistema productivo, migración y segregación en los Altos de Morelos*, Ciudad de México: Universidad Nacional Autónoma de México/Bonilla Artigas Editores.
- Romo, Raúl y Mónica Velázquez (s/f), “La dinámica intra e inter metropolitana de migración y movilidad entre la Zona Metropolitana del Valle de México y zonas metropolitanas vecinas”, en Norma Baca, Zoraida Ronzón, Raúl Romo, Patricia Román y Mauricio Padrón, *Migraciones y movilidades en el centro de México*, Ciudad de México: Juan Pablos Editor (en prensa).
- Sabaté, Ana (1992), “Trabajo, género y diversificación económica en zonas rurales”, en *Treballs de Geografia*, núm. 44, Palma: Universitat de les Illes Balears.
- SEDATU, CONAPO e INEGI [Secretaría de Desarrollo Agrario, Territorial y Urbano; Consejo Nacional de Población e INEGI] (s/f), *Delimitación de las zonas metropolitanas de México 2015*, Ciudad de México: SEDATU/CONAPO/INEGI (en prensa).
- Vallejo, Janett (2012), *Transformaciones rural-urbanas en el contexto de la globalización: mercados de trabajo, agricultura y maquilas de confección en la región Ixtlahuaca-Atzacomulco*, Tesis de Doctorado en Geografía, Ciudad de México: Universidad Nacional Autónoma de México.

### Anexo. Conformación municipal de las zonas metropolitanas de destino

Zona Metropolitana del Valle de México			Zona Metropolitana de Toluca
<b>Ciudad de México</b>			Almoloya de Juárez
Azcapotzalco	Axapusco	Otumba	Calimaya
Coyoacán	Ayapango	Ozumba	Chapultepec
Cuajimalpa de Morelos	Coacalco de Berriozábal	Papalotla	Lerma
Gustavo A. Madero	Cocotitlán	La Paz	Metepec
Iztacalco	Coyotepec	San Martín de las Pirámides	Mexicaltzingo
Iztapalapa	Cuautitlán	Tecámac	Ocoyoacac
La Magdalena Contreras	Chalco	Temamatla	Otzolotepec
Milpa Alta	Chiautla	Temascalapa	Rayón
Álvaro Obregón	Chicoloapan	Tenango del Aire	San Antonio la Isla
Tláhuac	Chiconcuac	Teoloyucan	San Mateo Atenco
Tlalpan	Chimalhuacán	Teotihuacán	Temoaya
Xochimilco	Ecatepec de Morelos	Tepetlaoxtoc	Tenango del Valle
Benito Juárez	Ecatzingo	Tepetlixpa	Toluca
Cuauhtémoc	Huehuetoca	Tepotzotlán	Xonacatlán
Miguel Hidalgo	Hueyoptla	Tequixquiac	Zinacantepec
Venustiano Carranza	Huixquilucan	Texcoco	
	Isidro Fabela	Tezoyuca	
<b>Hidalgo</b>	Ixtapaluca	Tlalmanalco	
Tizayuca	Jaltenco	Tlalnepantla de Baz	
	Jilotzingo	Tultepec	
<b>Estado de México</b>	Juchitepec	Tultitlán	
Acolman	Melchor Ocampo	Villa del Carbón	
Amecameca	Naucalpan de Juárez	Zumpango	
Apaxco	Nezahualcóyotl	Cuautitlán Izcalli	
Atenco	Nextlalpan	Valle de Chalco Solidaridad	
Atizapán de Zaragoza	Nicolás Romero	Tonanitla	
Atlautla	Nopaltepec		

Fuente: Elaboración propia con base en SEDATU, CONAPO e INEGI (s/f).