



EURE

ISSN: 0250-7161

eure@eure.cl

Pontificia Universidad Católica de Chile  
Chile

RODRÍGUEZ VIGNOLI, JORGE

Movilidad cotidiana, desigualdad social y segregación residencial en cuatro metrópolis de América Latina

EURE, vol. XXXIV, núm. 103, diciembre, 2008, pp. 49-71  
Pontificia Universidad Católica de Chile  
Santiago, Chile

Disponible en: <http://www.redalyc.org/articulo.oa?id=19611481003>

- ▶ Cómo citar el artículo
- ▶ Número completo
- ▶ Más información del artículo
- ▶ Página de la revista en redalyc.org

redalyc.org

Sistema de Información Científica

Red de Revistas Científicas de América Latina, el Caribe, España y Portugal  
Proyecto académico sin fines de lucro, desarrollado bajo la iniciativa de acceso abierto

## Movilidad cotidiana, desigualdad social y segregación residencial en cuatro metrópolis de América Latina\*

JORGE RODRÍGUEZ VIGNOLI\*\*

\*\* Asistente de Investigación, Área de Población y Desarrollo, CELADE/División de Población de la CEPAL.

**ABSTRACT** *For the first time in history, the 2000 round of censuses in Brazil, Mexico and Chile asked citizens a question about the location of their places of work or study. Analysis of census data produced new results on how daily commutes in Rio de Janeiro, São Paulo, Santiago and Mexico City vary across socioeconomic groups. In Santiago and Mexico City, where the census question better captures daily commutes, there is an interesting paradox regarding individuals' economic status and their geographic location because the likelihood that one's workplace is located in a different municipality from their residence increases as their socioeconomic status rises. However, the poorest municipalities tend to have higher indices of daily commuting. This is due to the concentration of employment in the Central Business Districts and wealthy areas, which are usually located far from the poorest municipalities, especially in highly segregated cities. This finding challenges the hypothesis that the Latin American cities of the future will be polycentric.*

**KEY WORDS:** *urban segregation, daily commuting, metropolitan structure.*

**RESUMEN** Los censos de la ronda de 2000 de Brasil, México y Chile incluyeron, por primera vez, una consulta sobre lugar de trabajo o estudio. Su procesamiento generó resultados novedosos sobre la segmentación socioeconómica de la movilidad diaria en Rio de Janeiro, São Paulo, Santiago y Ciudad de México. En estas dos últimas—donde el censo captura mejor la movilidad diaria—, hay un contrapunto entre la situación individual y la geográfica, porque la probabilidad de trabajar en una comuna distinta a la de residencia aumenta con el nivel socioeconómico de las personas, pero los municipios pobres tienden a tener índices de salida de trabajadores superiores. Esto último se explica por la concentración de los empleos en el centro comercial y en el hábitat de la élite, normalmente distantes de los municipios pobres, sobre todo en ciudades altamente segregadas. Este hallazgo ensombrece la hipótesis de un futuro policéntrico para las metrópolis latinoamericanas.

**PALABRAS CLAVES:** segregación urbana, movilidad diaria, estructura metropolitana.

\* Este artículo se basa en la ponencia “Segregación residencial sociolaboral (SRS) y sus relaciones con la migración y la movilidad intrametropolitanas en cuatro aglomerados urbanos de América Latina. Los casos de Ciudad de México, Santiago de Chile, São Paulo y Rio de Janeiro según los censos de la ronda de 2000”, presentada en el Taller Spatial Segregation and the Labor Market, efectuado en la Universidad de Texas-Austin, en febrero de 2008. El autor agradece a Miguel Ojeda por el apoyo prestado en el procesamiento de los microdatos censales y en la realización de cálculos y gráficos. También agradece a Rubén Kaztman y demás participantes en este taller por sus valiosos comentarios. Lo anterior no obsta para que el único responsable de los errores y omisiones que tenga este documento sea el autor.

Recibido el 27 de junio de 2008, aprobado el 7 de noviembre de 2008.

Correspondencia: Jorge Rodríguez Vignoli, Edificio CEPAL, Av. Dag Hammarskjöld 3477, Vitacura, Santiago de Chile, oficina N-28, Fono 56-2-2102096. E-mail: jorge.rodriguez@cepal.org.

## Objeto de investigación y propósitos del estudio

La segregación residencial socioeconómica (SRS) denota distribución desigual de los grupos socioeconómicos en el territorio metropolitano. Vale decir, sólo los patrones de aglomeración y distancia geográfica de estos grupos, y no los de interacción social real, definen los niveles y la escala de la SRS (Rodríguez, 2001). Estos niveles aumentan si se eleva la homogeneidad socioeconómica de los espacios submetropolitanos (con la condición de que haya más de un grupo socioeconómico en la metrópolis). La escala de la SRS, por su parte, aumenta a medida que los distintos grupos socioeconómicos residen a mayores distancias entre sí<sup>1</sup>.

Pero las personas no solo residen en las ciudades, sino que también trabajan, se desplazan y usan el espacio público diariamente. Por ello, también pueden existir formas de segregación en materia de la localización de los puestos de trabajo, de la movilidad y del uso del territorio público. Esta segregación puede darse simplemente por una desconexión cotidiana entre los grupos socioeconómicos que, además de vivir separados, podrían carecer de espacios de trabajo compartidos, rutas o trayectorias comunes o ámbitos físicos de encuentro en la ciudad. Tal situación sería extrema, y propia de una sociedad de guetos. Por lo mismo, no cabe esperar que la segregación social en estos otros aspectos de la vida metropolitana opere en esos términos. Más bien, sus expresiones debieran darse en desplazamientos relativamente más costosos, en particular en tiempo, para los pobres. Y lo anterior como resultado de dos factores clave: a) la mayor lejanía de los pobres respecto de sus puestos de trabajo; y b) la dependencia de los pobres del transporte público, típicamente más lento que el automóvil particular. Un caso sobresaliente de este patrón acontece si los puestos de trabajo de los grupos desaventajados se localizan en las zonas acomodadas de la ciudad, asaz distantes si se trata de una ciudad segregada (Rodríguez, 2006a y 2006b).

Este artículo describe y analiza algunos aspectos de la movilidad diaria (llamada también conmutación) de cuatro áreas metropolitanas de América Latina<sup>2</sup>, según grupos sociolaborales. Para ello, se procesaron de manera sistemática y comparativa –en la medida de lo posible– las bases de microdatos de los censos de la ronda de 2000 de Brasil (2000), Chile (2002) y México (2000). Se trata de procesamientos especiales, pues implican manejar los módulos de migración (en rigor de movilidad cotidiana) de los censos, a la escala geográfica más desagregada posible (en la práctica: municipio o comuna). Además, estos procesamientos requieren decisiones específicas en materia de delimitación de los municipios componentes de las metrópolis. Para estas últimas decisiones, el autor se ha apoyado en la base de datos DEPUALC (Distribución Espacial de la Población y Urbanización en América Latina y el Caribe) del CELADE-División de Población de la CEPAL<sup>3</sup>.

<sup>1</sup> La medición de la SRS depende críticamente del nivel de desagregación de los datos y de las agrupaciones territoriales que hagan los investigadores (Rodríguez, 2001).

<sup>2</sup> La Zona Metropolitana de la Ciudad de México (ZMCM), el Área Metropolitana del Gran Santiago (AMGS), el Gran São Paulo (GSP) y el Gran Rio de Janeiro (GRJ).

<sup>3</sup> La base de datos DEPUALC se puede consultar en [www.eclac.cl/celade/depualc](http://www.eclac.cl/celade/depualc)

El artículo se estructura en las siguientes secciones: tras la presentación, sigue la definición específica del tema a estudiar, en la que se considera la discusión conceptual que involucra, así como algunos antecedentes de la literatura especializada. El estudio continúa con una breve exposición del instrumental usado, en donde se incluyen algunas prevenciones sobre las fuentes de datos y la comparabilidad entre los casos examinados. Posteriormente, se desarrollan y analizan los datos empíricos, para finalizar con una discusión de los principales resultados y sus implicancias conceptuales y de política.

### **Relevancia de la investigación**

La segmentación socioeconómica de la movilidad intrametropolitana<sup>4</sup> ha adquirido creciente visibilidad por la relevancia que ha tomado el transporte en las grandes ciudades. Se trata de un asunto central, tanto para la ciudad en su conjunto —porque incide de manera decisiva en su funcionamiento cotidiano y en su proyección estratégica, tanto para personas como para empresas e instituciones— como para los ciudadanos, que destinan una parte de sus ingresos y de su tiempo a moverse dentro de ella y usan estos traslados, entre otras cosas, para generar ingresos o buscar trabajo (Figuroa, 2005; Rojas, Cuadrado-Roura y Güell, 2005). Manifestaciones elocuentes de esta relevancia son los diversos planes de modernización de los sistemas de transporte público en varias metrópolis de la región (con resultados bastante disímiles a la fecha), la intensa inversión en obras viales en las ciudades —financiada mediante mecanismos diversos—, y el creciente paquete de normas destinadas a fomentar el transporte público y reducir la circulación de automóviles particulares, en particular en ciudades donde la congestión y la contaminación se superponen.

### **Marco conceptual e hipótesis**

Las teorías hegemónicas sobre la segmentación socioeconómica de la movilidad intrametropolitana provienen de los Estados Unidos. Por ello, han estado muy influenciadas por las peculiaridades y tendencias históricas de la configuración socioterritorial de las metrópolis de este país. Desde la teoría de la búsqueda de renta de Alonso (*bid-rent theory*, 1964) hasta la propuesta del *spatial mismatch* (Kain, 1968 y 1994; Wilson, 1987; Lund y Mokhtarian, 1994; Arnott, 1997; Wheaton, 2002), el modelo social y urbano de referencia ha estado marcado por: la segregación racial, la localización céntrica de las minorías étnicas pobres (en particular los negros), la suburbanización de los estratos medios altos, la preeminencia del automóvil, el papel sobresaliente de los agentes inmobiliarios, la importancia de las políticas urbanas y de vivienda, la presencia de actores federales y locales, y la constitución de ciudades difusas y policéntricas. En América Latina, los patrones de localización de los segmentos socioeconómicos, uno de los factores cruciales para los flujos de movilidad diaria dentro de las metrópolis, son distintos a los de Estados Unidos. En efecto, como está bien documentado, la localización periférica de los pobres ha predominado históricamente, mientras la ubicación de los estratos altos ha sido históricamente cercana o, al menos, bien conectada con el área céntrica (Gilbert,

---

<sup>4</sup> En este documento, movilidad intrametropolitana significa trabajar en una comuna o municipio del área metropolitana diferente al de residencia.

1974 y 1996; Alberts, 1977; Lombardi y Veiga, 1989; Dureau y otros, 2002; Rodríguez, 2002; Borsdorf, 2003; Torres, 2008).

Por otra parte, las teorías predominantes de localización en la ciudad no sólo están marcadas por las características metropolitanas de sus lugares de origen, también operan con un conjunto de supuestos sobre el funcionamiento de los cuatro mercados (suelo y vivienda, trabajo, transporte y servicios públicos), que influyen sobre la localización en las ciudades (Sobrino, 2007, p. 584). Y tales supuestos difícilmente se verifican en las ciudades de la región (Polèse, 1998), en particular por el alto grado de informalidad que predomina en ellos y las marcadas asimetrías que existen entre los actores relevantes de ellos.

De esta manera, las teorías dominantes sobre la segmentación socioeconómica de la movilidad intrametropolitana no parecen del todo aplicables a la región. Por lo demás, los marcos teóricos en esta materia son particularmente complejos. En efecto, deben considerar a la vez la localización de los grupos socioeconómicos y la ubicación de los empleos, pues su interacción es la que finalmente determina los patrones de movilidad diaria.

Sobre ambos asuntos, la localización de la población según condición socioeconómica y la ubicación de los puestos de trabajo, hay un amplio debate en la actualidad. En los países desarrollados, el debate sobre la vigencia de los modelos de ciudad monocéntrica tiende a inclinarse hacia el modelo opuesto, es decir, el de ciudad policéntrica “*More recent research continues to show that employment in most metropolitan areas of the world, is both dispersing and in some cases clustering into subcenters*” (Wheaton, 2002, p. 4). Con todo, el enfoque de la “ciudad dual” se opone a esta visión de fragmentación y dispersión policéntrica (Holt-Jensen, 2002). En América Latina hay una discusión y una toma de posición similares, muy ligadas a las nociones de fragmentación y dispersión, que se enfrentan a las de polaridad (o más aún dualidad), sectorialidad y compactación (Rodríguez, 2007; Sobeiro, 2007; Rojas, Cuadrado-Roura y Güell, 2005; Portes, Roberts y Grimson, 2005; De Mattos, 2002; Cáceres y Sabatini, 2004; Sabatini, Cáceres y Cerdá, 2001; Capel, 2000; Greenstein, Sabatini y Smolka, 2000).

Un planteamiento relevante para la discusión, y que ha sido aportado por un autor más bien proclive a la hipótesis de policentrismo creciente, es que: “*al parecer la población sigue a los empleos en una perspectiva interurbana (ciudades como punto), en tanto que los empleos siguen a la población en el contexto intraurbano (ciudades como áreas)*” (Sobrino, 2007, p. 585). De lo anterior se desprende necesariamente un futuro policéntrico, pues la expansión de la población metropolitana tiende a ser desconcentradora, lo que se evidencia en la expansión periférica de las ciudades de la región. Sin embargo, esto último está mediado por la marcada desigualdad de las ciudades latinoamericanas y un patrón de segregación que genera efectos de aglomeración de empleos de servicios y otros dinámicos en las zonas cercanas al hábitat de la élite. Cualquiera sea el caso, el planteamiento de hace más de una década de Ingram parece mantener bastante validez: “*we do not know if households choose their workplace and their residence simultaneously or in a particular order*” (Ingram, 1998, p. 1029)

En un artículo titulado elocuentemente “El nuevo modelo de la ciudad latinoamericana”, Janoschka (2002) sintetiza el debate y plantea claramente una de las posiciones de éste, que

podríamos denominar “insular”. A grandes rasgos, sostiene que los modelos clásicos de ciudad latinoamericana *“no relevan las nuevas tendencias de estructuración metropolitana”*. Esto porque no captan la reducción de la escala de la segregación residencial, la disminución de las diferencias de polarización entre la ciudad rica y la ciudad pobre, la creciente fragmentación territorial y sus efectos en materia de dispersión de infraestructura y funciones urbanas. Según este autor, las nuevas formas urbanas poseen un carácter marcadamente insular, porque se estructuran como islas socioeconómicas relativamente homogéneas, eventualmente cercanas pero separadas por un mar de límites y obstáculos. Entre sus rasgos sobresalientes menciona, entre otros: a) la difusión de las comunidades cerradas, en muchos casos hacia zonas suburbanas; b) la distribución de “artefactos de la globalización” (en particular hipermercados y *malls*) en la totalidad del espacio urbano; c) la instalación de escuelas y universidades privadas en cercanías de las nuevas áreas residenciales privadas; d) la preeminencia de la autopista como eje estructurante, mucho más que la línea férrea o incluso las avenidas tradicionales por donde circula el transporte público; e) la suburbanización de la producción industrial o el nuevo asentamiento de empresas industriales y logísticas en la periferia; y f) el creciente aislamiento de los barrios de la clase baja.

Esta descripción, así como otras de naturaleza más empírica (Sobrino, 2007), abona la hipótesis del policentrismo, así como de la diseminación de los puestos de trabajo —y de muchos otros lugares de atracción que son destino de viajes diarios— hacia toda la metrópolis, lo que tendría grandes ventajas para los pobres, en particular en materia de reducción de tiempos de viaje. En general, el mismo efecto se debiera verificar para los estratos altos, porque su suburbanización sería concomitante con la de otras esferas de la vida económica y social, y por el acercamiento de centros de estudio y universidades a su hábitat. Pero la investigación no es unánime respecto de estas últimas conclusiones (Hidalgo, 2004; De Mattos, 2002; Ortiz y Morales, 2002). En esa línea, Kastman, luego de constatar un hecho central del mercado de trabajo urbano en la región en los últimos 30 años —el desplazamiento de la mano de obra hacia el sector servicio en detrimento del sector industrial—, indica: *“a diferencia de los establecimientos fabriles que por lo general se localizan en suelos urbanos de menor valor, los servicios personales suelen responder a las necesidades de las clases medias que habitan las zonas más caras. Bajo estas circunstancias, las distancias entre el lugar de residencia y el lugar de trabajo asumieron mayor importancia que en el pasado para los trabajadores de menor calificación”* (CEPAL, 2007, p. 44). Adicionalmente, el hecho de que los artefactos de la globalización se están difundiendo a través del espacio metropolitano no debe ocultar su persistente concentración en las zonas de altos ingresos, todo lo cual tiene efectos directos sobre los patrones de desplazamiento de los pobres.

Por otra parte, pueden existir visiones más matizadas y que reconocen tendencias visibles, que podrían ser hasta secundarias, y solapadas, que eventualmente podrían ser más profundas. Un ejemplo de ello es el análisis de Escolano y Ortiz (2005) para la ciudad de Santiago. Estos autores dan por seguro el fortalecimiento de los núcleos periféricos, lo que abonaría a la ciudad policéntrica y sobre todo al acercamiento entre residencia y servicios. Con todo, también reconocen que los dos centros de actividades (el histórico en la comuna de Santiago, y el, según ellos, emergente de “Providencia”), que constituyen el corazón comercial y económico de la ciudad, terminen por fusionarse, surgiendo, así, un gran centro extendido, lo que originaría un monocentrismo renovado, ampliado, si se quiere.

Sin plantear un modelo de ciudad monocéntrica, en este documento se anticipa una alta concentración del empleo en la zona céntrica y en el nicho histórico de la élite, que combinada con la localización periférica de los pobres conduce a desplazamientos largos y altamente costosos en términos de tiempo para ellos, los que además dependen de sistemas de transporte público de mala calidad y lentos.

Esta visión de las metrópolis latinoamericanas está ciertamente influenciada por estudios previos del autor con la ciudad de Santiago de Chile (Rodríguez, 2007a, 2007b y 2006a), basados en los resultados del censo de 2002, que incluyó, por vez primera, la consulta sobre comuna en la que trabajan o estudian las personas. Un dato que emergió de estos estudios es que el centro ampliado que identifican Escolano y Ortiz, compuesto por las comunas de Santiago, Providencia y Las Condes concentra a lo menos la mitad de los puestos de trabajo de la ciudad, y solo residen allí algo más del 10% de los ocupados (Rodríguez, 2008b). Dado que se tienden a superponer o al menos a aproximarse físicamente los nichos de la élite<sup>5</sup> con la localización de los empleos, de lo anterior se deduce que si bien efectivamente muchos empleos “siguen a la población”, no se dirigen a cualquier población sino a la de mayor poder adquisitivo. Y por ello el patrón de aglomeración de esta última, directamente vinculado con la modalidad de segregación residencial prevaleciente en la ciudad, tiene un efecto decisivo sobre la formación de centros y subcentros laborales en las ciudades.

Las hipótesis centrales del texto son: a) la movilidad diaria es un fenómeno frecuente en las ciudades analizadas; b) hay un desajuste territorial entre lugares de trabajo y lugares de residencia (*mismatch* espacial), lo que incide en el sentido de los flujos —desde las comunas pobres típicamente pericentrales o periféricas al centro o al nicho histórico de la élite—, condicionando la vida de las personas y el funcionamiento de la ciudad. Por cierto, la eventual validez de esta última hipótesis relativiza los planteamientos respecto del policentrismo hacia el cual estarían marchando las ciudades de la región. Se trata de hipótesis individuales y territoriales que deben ser evaluadas con indicadores de la misma escala (Delaunay, 2007). Una tercera hipótesis, subsidiaria de las anteriores, relaciona la migración intrametropolitana y la movilidad. En efecto, la migración intrametropolitana podría ser la respuesta a este desajuste, si quienes viven lejos de su trabajo se acercan estratégicamente a él mediante un cambio de domicilio (es decir, migran dentro de la ciudad). Por ello, cabría esperar que los migrantes intrametropolitanos tengan menor probabilidad de ser móviles. De no ser así, entonces el desajuste espacial no solo se debería a la localización de las empresas, sino también a las decisiones residenciales individuales, ciertamente afectadas (de manera compleja y no lineal) por los niveles de ingreso y por las políticas públicas, tanto de vivienda social como de transporte y zonificación urbanas.

<sup>5</sup> Esta expresión es usada de manera general y aún preliminar en este trabajo. De hecho, al trabajar solo a escala de municipio y comuna, los hábitat de la élite no se captan con precisión en las ciudades analizada. La excepción es Santiago, cuyo patrón de segregación residencial socioeconómica, a gran escala todavía pese a su descenso reciente, sí permite imputar a un conjunto de comunas de la zona oriente la condición de nicho histórico de la élite.

## **Metodología y datos**

El presente trabajo procura evaluar empíricamente las hipótesis antes expuestas usando microdatos censales de la ronda de 2000 en los que se incorporó la pregunta pertinente para medir movilidad cotidiana. Por ello, se trabajará casi exclusivamente con bases de microdatos censales en formato REDATAM, que serán procesadas justamente con este programa. Ocasionalmente, y sólo para efectos de apoyo, se usarán otras fuentes como encuestas de hogares. La metodología es, por tanto, cuantitativa, y descansará fuertemente en gráficos especiales de indicadores derivados de matrices de origen y destino. También se emplearán probabilidades de ser móvil (comutante) condicionales en atributos individuales y territoriales relevantes, entre otros. Para las segmentaciones socioeconómicas se utilizará una clasificación laboral-educativa, más bien simple por la naturaleza de la fuente de datos<sup>6</sup>.

Cabe destacar que el censo aporta poca información respecto de rasgos importantes de la movilidad diaria, como la distancia recorrida<sup>7</sup>, el tiempo/dinero gastado en ello, el medio empleado, el horario utilizado, la comodidad del viaje, entre otros datos. Por ello, las encuestas origen-destino siguen siendo la fuente principal de información para la planificación del transporte metropolitano. Por ello, el análisis que sigue no apunta a tener una relevancia destacada en esta última esfera. Más bien persigue aprovechar esta nueva consulta sobre movilidad diaria introducida en varios censos de la ronda de 2000 en la región –entre ellos, los tres países examinados en este documento–, para análisis de las configuraciones metropolitanas y para una descripción más cabal de la movilidad diaria en las grandes ciudades, que, además, considere las conexiones entre migración y comutación.

Una última prevención ataúne a las diferencias entre las ciudades comparadas, siendo la más relevante –porque sesga algunos resultados y en muchos casos impide comparaciones directas, como se explicará más adelante– el gran peso relativo (en población y superficie) del municipio central en las dos ciudades brasileñas (lo que no ocurre en Ciudad de México y Santiago).

## **La composición sociolaboral en las cuatro ciudades**

Las diferencias entre los censos introducen sesgos relevantes –por ejemplo, por la ausencia de la categoría empleada/o doméstica/o en México– por lo que no cabe efectuar un análisis comparativo profundo entre ciudades. En cambio, las cifras del cuadro 1 sí permiten establecer al menos tres generalizaciones importantes para los propósitos del estudio. La primera es la preeminencia del empleo asalariado en todas las ciudades en un rango que va desde el 65% de los ocupados en Rio de Janeiro a un 75% en Santiago. La segunda es la pertinencia de la distinción por educación, pues salvo la categoría “empleador con baja educación”, en las tres en las que esta distinción se efectúa (asalariado, cuenta propia y empleador) tiene visibilidad

<sup>6</sup> 0 a 8 grados de escolaridad aprobados: baja educación; 9 a 12 grados de escolaridad aprobados: media educación; 13 y más grados de escolaridad aprobados: alta educación.

<sup>7</sup> Con todo, aunque haciendo algunas simplificaciones se puede llegar rápidamente a estimaciones de las distancias recorridas por las personas móviles. Cálculos en este sentido se hicieron para el presente trabajo, pero finalmente no se presentaron por limitaciones de espacio.

estadística. Y la tercera y clave para lo que sigue es que, considerando las tres categorías antes indicadas, se reúne a más del 90% de los ocupados, por lo que en adelante se operará solo con ellas; más aún, para el grueso de los análisis cuantitativos se trabajará solo con los asalariados, para facilitar la presentación de resultados. Con todo, los cálculos hechos para las otras dos categorías están en línea con los resultados de los asalariados que se exponen en este artículo.

**Cuadro 1.** Cuatro metrópolis de América Latina: estructura de los ocupados según categoría y nivel educativo, censos de la ronda de 2000.

Categorías	Rio de Janeiro, 2000	São Paulo, 2000	Gran Santiago, 2002	Ciudad de México, 2000
Asalariado baja educación	28,99	30,80	13,73	22,25
Asalariado educación media	24,08	25,94	31,74	35,73
Asalariado educación superior	12,28	12,41	27,39	15,98
Servicio doméstico (total)	8,67	6,89	6,57	0,00
Cuenta propia baja educación	12,67	11,10	3,43	9,99
Cuenta propia educación media	5,84	4,96	6,45	8,60
Cuenta propia educación superior	3,29	3,52	5,09	3,33
Empleador baja educación	0,71	0,83	0,53	0,42
Empleador educación media	1,04	1,11	1,69	0,81
Empleador educación superior	1,37	1,55	2,47	1,19
Familiar no remunerado (total)	1,07	0,89	0,91	1,69
Total	100,00	100,00	100,00	100,00

**Fuente:** Cálculo del autor sobre la base de procesamientos especiales de los microdatos censales usando REDATAM.

Nota: La segmentación educativa corresponde a: 0 a 8 grados de escolaridad aprobados (baja); 9 a 12 grados de escolaridad aprobados (media); 13 y más grados de escolaridad aprobados (alta).

### **Movilidad, mercado de trabajo y condición socioeconómica individual**

A escala individual, dos relaciones conceptuales entre la movilidad diaria para trabajar y las características laborales y socioeconómicas de los ocupados son relevantes para los propósitos de este documento. La primera se vincula con la naturaleza del vínculo laboral y la segunda con el nivel socioeconómico.

Respecto de la primera relación, la hipótesis preliminar es que la movilidad diaria para trabajar de los asalariados no depende de ellos sino de las modalidades de funcionamiento y localización de las firmas, del sector público y de otro tipo de empresas. Por cierto, estos trabajadores pueden actuar para reducir los desplazamientos diarios mediante mudanzas residenciales, pero no tienen la capacidad de decidir autónomamente si conmutan o la distancia que deben recorrer todos los días al trabajo. En contraposición, los empresarios y los cuentapropistas disponen de un mayor margen de maniobra para definir su patrón de desplazamientos diarios y, por ende, debieran ser menos móviles que los asalariados, pues pueden usar su poder de decisión sobre sus desplazamientos diarios para minimizar los desplazamientos diarios en tanto consumen tiempo y dinero.

Sobre la segunda relación, los costos de la movilidad (financieros directos y de oportunidad) sugieren que debe haber una relación entre esta y la condición económica, de manera tal que debiera ser creciente con el ingreso<sup>8</sup>. Sin embargo, la relación tiene aspectos ambiguos. Uno de ellos está dado por el costo de oportunidad y la valoración del tiempo, que desincentiva los desplazamientos de gran duración entre los estratos altos. Otra es la consideración simultánea de los costos de la vivienda, cuya minimización puede llevar, tanto a pobres como a ricos, a zonas periféricas alejadas del trabajo. Adicionalmente, y sobre todo para el caso de los pobres, las políticas de vivienda social y las regulaciones urbanas pueden tener efectos directos sobre su localización en la ciudad y sus tiempos de traslado, con independencia de las preferencias de los pobres en materia de movilidad. En suma, la hipótesis debe ser evaluada empíricamente, porque tiene demasiadas consideraciones que generan dudas sobre su validez.

El gráfico 1 ofrece evidencia primaria respecto de ambas preguntas, usando como indicador la probabilidad de ser “no móvil o no comutante”, que son sinónimos en este documento, es decir, de trabajar en la misma comuna de residencia. Sin analizar las notables diferencias de esta probabilidad entre las ciudades estudiadas —porque como ya se explicó, se deben en gran medida a definiciones administrativo-territoriales que sesgan cualquier comparación—, una primera regularidad relevante es que, como se anticipó, son los asalariados los que sistemáticamente tienen menor probabilidad de ser no móviles, o lo que es igual, tienen mayor probabilidad de ser comutantes. Los cuentapropistas son, en cambio, quienes tienen mayores índices de “no movilidad”, estando los empleadores en una situación intermedia. Así, persistiendo el desafío de identificar o elaborar teoría urbana que sea capaz de explicar este comportamiento, los datos sugieren que, en principio, los factores que provocan la movilidad se hallan en un plano más institucional o empresarial (localización de puestos de trabajo y de vivienda), que en uno más individual o de libre opción.

Ahora bien, antes de comenzar a llenar estas lagunas teóricas en futuros trabajos, es necesario profundizar en materia metodológica para descartar que esta regularidad sea espuria, vale decir, que se deba a factores extrínsecos. Estos últimos típicamente provienen de efectos de composición entre los grupos comparados, por lo que requieren algún tipo de análisis multivariado o tipificación para ser controlados. En este documento solo se controlarán variables mediante tabulados multivariados, considerándose solo dos variables distorsionadoras: la edad y la educación. Respecto de la edad, al comparar la propensión a ser móvil de las tres categorías ocupacionales analizadas según diferentes tramos de edad, sistemáticamente se obtiene el mismo patrón general en las cuatro ciudades, es decir, los más móviles son los asalariados, seguidos por los empleadores y finalmente los cuentapropistas. Y al controlar la educación también se mantiene el patrón, tal como se aprecia en el gráfico 1.

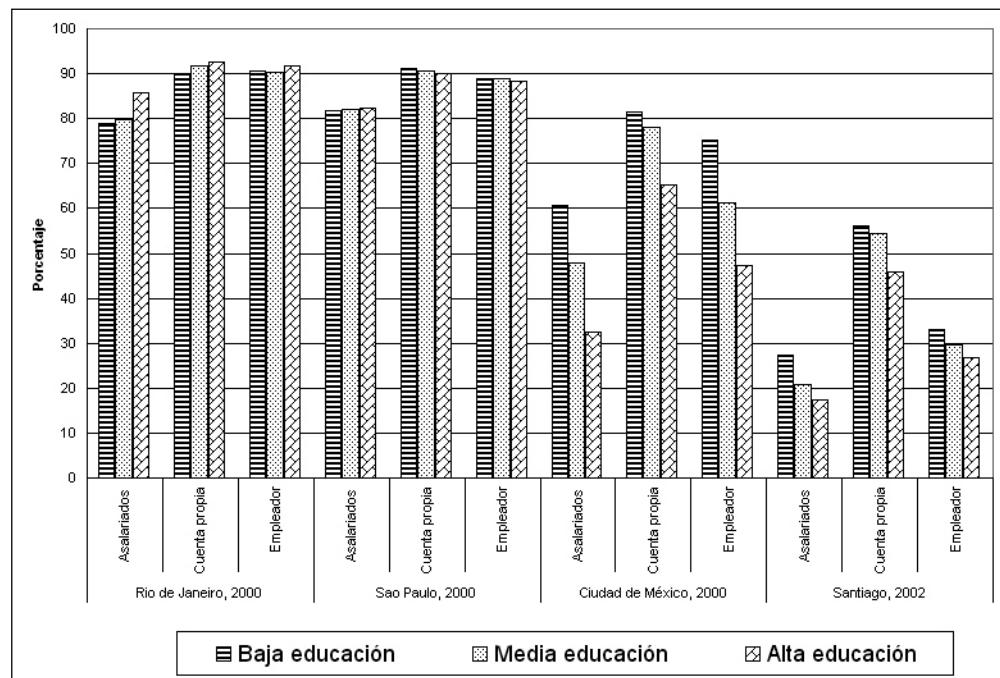
Sobre la segunda pregunta, la respuesta vuelve a depender de la ciudad. Mientras en Rio de Janeiro la movilidad presenta una relación inversa sistemática con la educación, en São Paulo la educación no parece discriminar y en Ciudad de México y Santiago se registra una relación muy fuerte pero

---

<sup>8</sup> Como lo sugiere también el modelo canónico de Alonso, aun cuando elude temas cruciales sobre la definición de las preferencias, que tienen factores subyacentes estilizados, como el ciclo de vida.

directa con la educación, siendo los asalariados con alta educación los más móviles por lejos, y los cuentapropistas con baja educación (típicamente el sector informal) los menos móviles.

**Gráfico 1.** Cuatro metrópolis de América Latina: proporción de trabajadores “no móviles” de 15 años y más según categoría ocupacional (asalariado, empleador y cuentapropista) y nivel educativo, censos de la ronda de 2000.



**Fuente:** Cálculo del autor sobre la base de procesamientos especiales de los microdatos censales usando REDATAM.

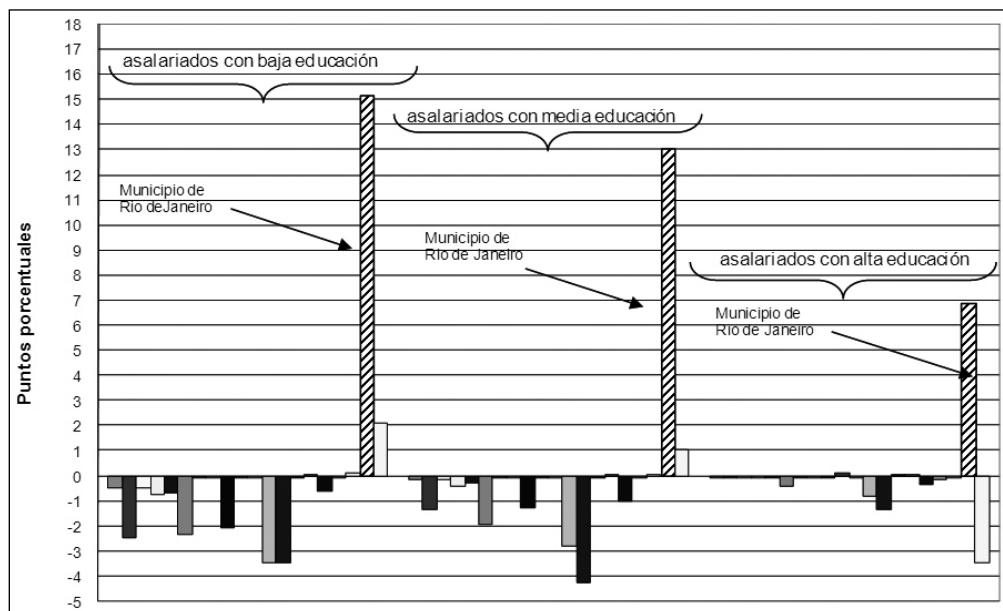
De esta manera, la movilidad diaria parece tener nexos con el funcionamiento del mercado de trabajo y con el nivel de ingreso de las personas. Y contra las imágenes iniciales o típicas, no son los más pobres o los informales los que commután más, sino aquellos con más educación y más formales. Lo anterior no significa forzosamente que los comutantes de clase alta viajen más o gasten más tiempo en sus desplazamientos diarios para trabajar. De hecho, aún no se han presentado datos sobre el destino y distancias —pudiera ser que la élite se desplace solo unas pocas cuadras, en promedio, sobre todo si tal como se planteó en la sección conceptual, el centro de empleos suele estar enclavado o cercano al hábitat de la élite—, y no se dispone de datos sobre el medio de transporte usado y el tiempo gastado en los traslados. Más adelante se retomarán estos temas.

Cualquiera sea el caso, la propensión individual solo es una parte de la historia. Cabe ahora contar la otra parte, que se refiere a los territorios y su capacidad de atraer comutantes, es decir, de recibir inversión y puestos de trabajo, y su vinculación con la situación socioeconómica a escala comunal/municipal.

### Movilidad y segregación socioespacial

En los gráficos 2a a 2d se exponen los valores absolutos de la comparación para cada comuna de su representación entre asalariados comutantes y asalariados residentes según nivel educativo. Como las comunas se ordenan según nivel socioeconómico (véase el cuadro 2 para más detalles al respecto), el gráfico permite apreciar la existencia de algún patrón entre la intensidad de la movilidad y las condiciones socioeconómicas de los municipios<sup>9</sup>. Un valor positivo indica que la comuna tiene una sobrerepresentación como destino de los comutantes (respecto de la representación que tiene entre los residentes), y uno negativo que tiene una subrepresentación.

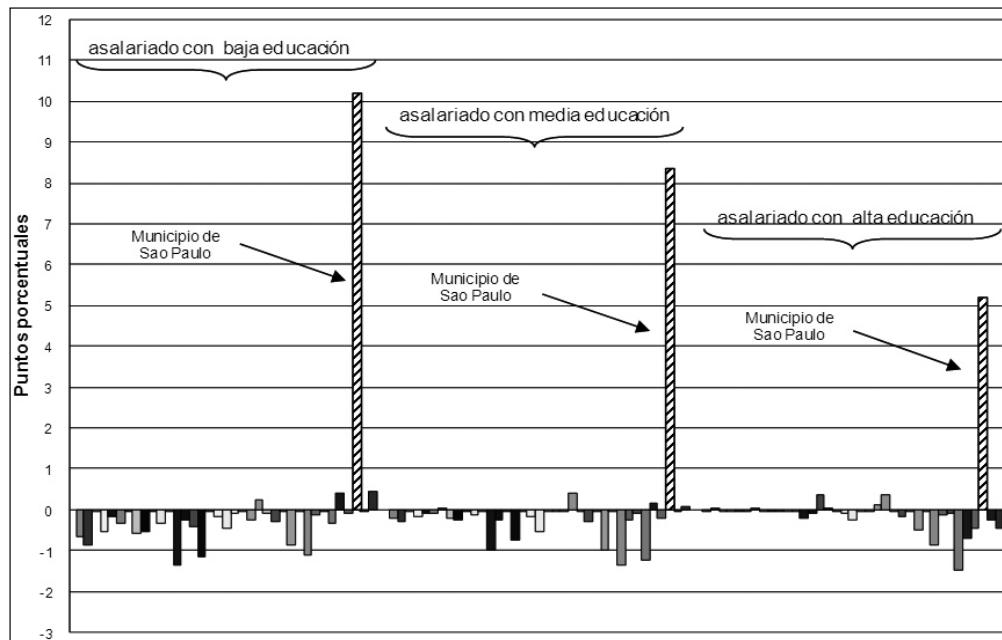
**Gráfico 2a.** Río de Janeiro: municipios, ordenados por nivel socioeconómico, según la diferencia, en puntos porcentuales, de su representación como residencia y como destino de comutantes (asalariados de más de 29 años, tres categorías educativas), 2000.



**Fuente:** Cálculo del autor sobre la base de procesamientos especiales de los microdatos censales usando Redatam.

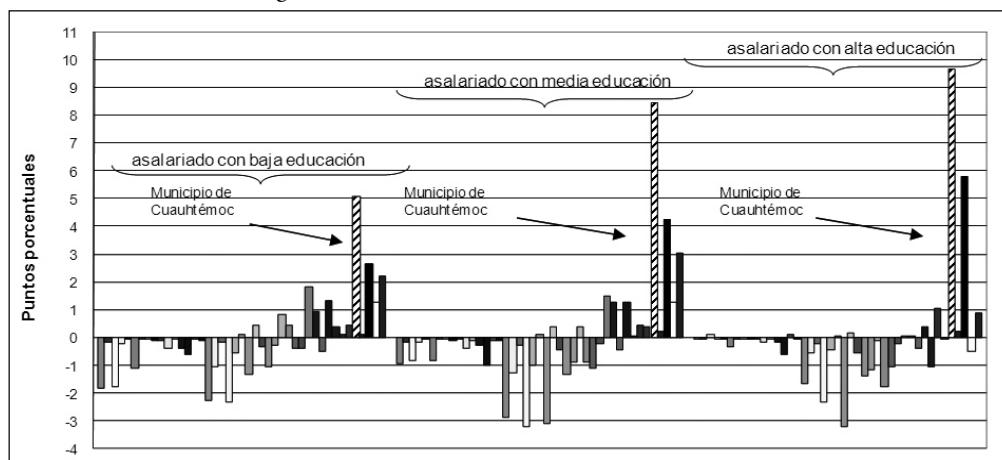
<sup>9</sup> Por eso mismo, y por limitaciones formales, no se despliegan los nombres de los municipios en los gráficos, aunque pueden derivarse del cuadro 2. Con todo, más que un análisis caso a caso, los gráficos permiten una apreciación de la relación entre nivel socioeconómico del municipio y su atractivo como destino para comutantes (que desde un punto de vista más económico significa atractivo para la localización de puestos de trabajo o empleos).

**Gráfico 2b.** São Paulo: municipios, ordenados por nivel socioeconómico, según la diferencia, en puntos porcentuales, de su representación como residencia y como destino de comutantes (asalariados de más de 29 años, tres categorías educativas), 2000.



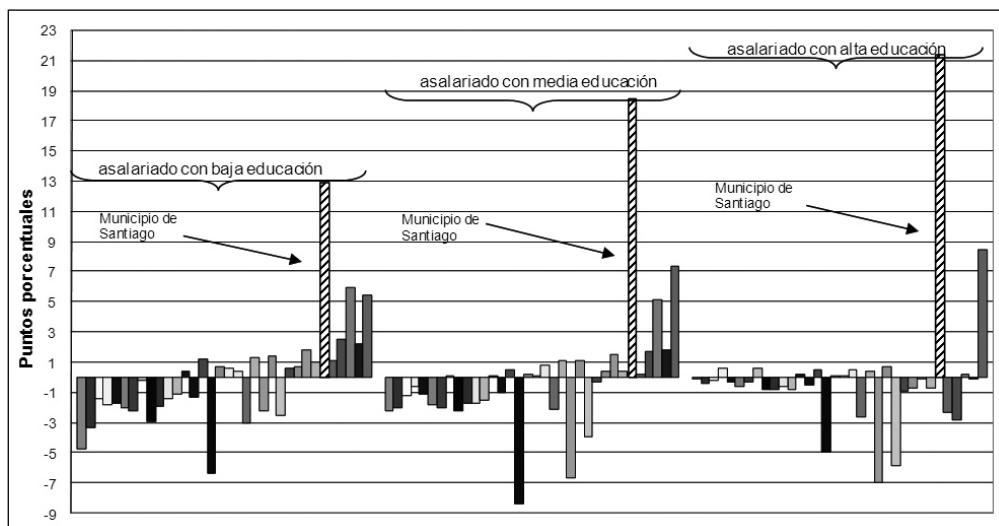
**Fuente:** Cálculo del autor sobre la base de procesamientos especiales de los microdatos censales usando Redatam.

**Gráfico 2c.** Ciudad de México: municipios, ordenados por nivel socioeconómico, según la diferencia, en puntos porcentuales, de su representación como residencia y como destino de comutantes (asalariados de más de 29 años, tres categorías educativas), 2000.



**Fuente:** Cálculo del autor sobre la base de procesamientos especiales de los microdatos censales usando Redatam.

**Gráfico 2d.** Santiago: comunas ordenadas por nivel socioeconómico, según la diferencia, en puntos porcentuales, de su representación como residencia y como destino de comutantes (asalariados de más de 29 años, tres categorías educativas), 2002.



**Fuente:** Cálculo del autor sobre la base de procesamientos especiales de los microdatos censales usando Redatam.

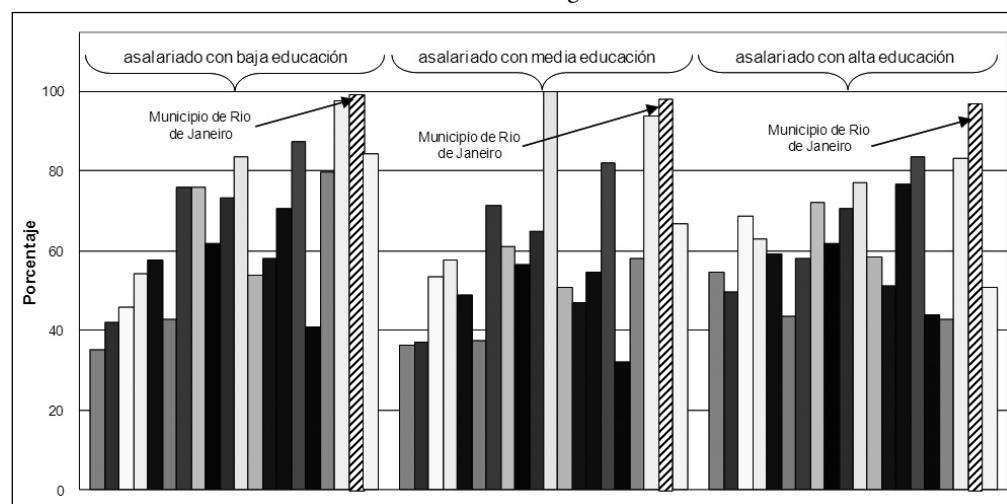
En general, los municipios ricos están sobrerepresentados entre los que reciben comutantes o, lo que es lo mismo, tienden a tener una sobreconcentración de puestos de trabajo. El municipio central aparece sistemáticamente como el más concentrador de puestos de trabajo. Es importante subrayar que esto se verifica a gran escala en Brasil —donde Rio de Janeiro y São Paulo son prácticamente los únicos municipios sobrerepresentados entre los comutantes, con la excepción de Niterói para los comutantes de niveles socioeconómicos medio y bajos (véanse los gráfico 2a y 2b)—, como a pequeña escala en Ciudad de México (véase el gráfico 2c) y Santiago (véase el gráfico 2d), donde las delegaciones céntricas de Cuauhtémoc, Miguel Hidalgo y Benito Juárez, y la comuna céntrica de Santiago, respectivamente, son, por lejos, aquellas con mayor sobrerepresentación como destino de comutantes.

En suma, el monocentrismo todavía es una realidad en las metrópolis de la región, aunque por la falta de datos previos no podemos concluir nada respecto de su tendencia. Y no es un monocentrismo aleatorio, sino uno que se asienta en municipios de nivel socioeconómico alto. Este monocentrismo “acomodado” tiene varias interpretaciones: a) espacio para la interacción, ya que una parte importante de los pobres se encuentra con los ricos en los hábitat de estos últimos<sup>10</sup>; b) sobrecarga para los pobres, que están obligados a trasladarse, a veces largas distancias, para encontrar trabajo; c) camino al encapsulamiento para la clase alta, que tiene los empleos cerca de donde vive.

<sup>10</sup> Sin embargo, por las condiciones de este encuentro (relaciones del tipo patrón-empleado o cliente-dependiente), es difícil que genere una interacción simétrica.

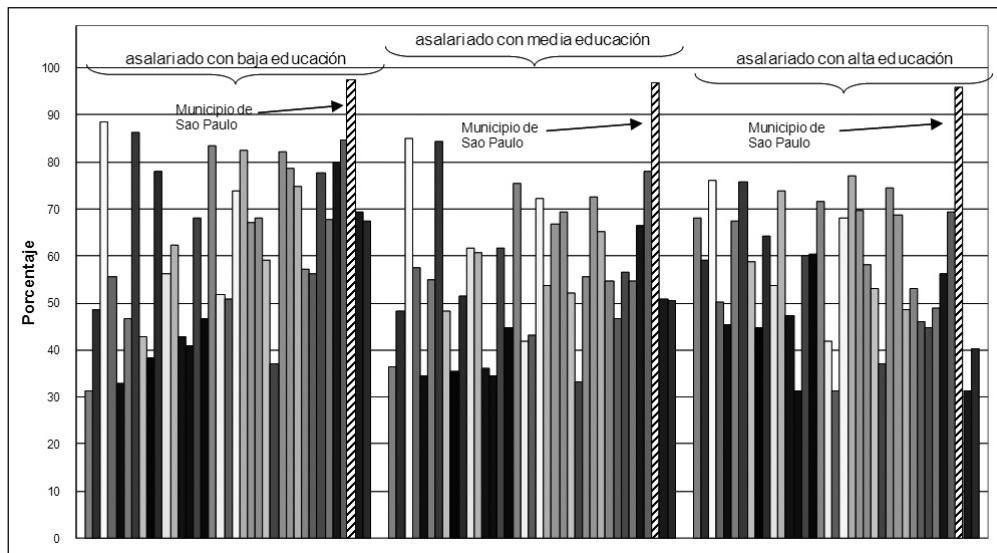
Esto último, sin embargo, no es tan evidente, ya que el efecto de atracción de conmutantes que ejercen las comunas ricas es más acentuado entre los asalariados de nivel socioeconómico bajo que alto. De hecho, la capacidad de retención de asalariados que tienen las comunas, en términos de traslados diarios, no se deriva de la series de gráficos 2a-2d. Por esto, en la serie de gráficos 3a a 3d se examina esta capacidad, para luego finalizar este capítulo con conclusiones específicas.

**Gráfico 3a.** Río de Janeiro: municipios, ordenados de acuerdo a su nivel socioeconómico, por “porcentaje de no móviles” entre los asalariados de más de 29 años, según nivel de educación, 2000.



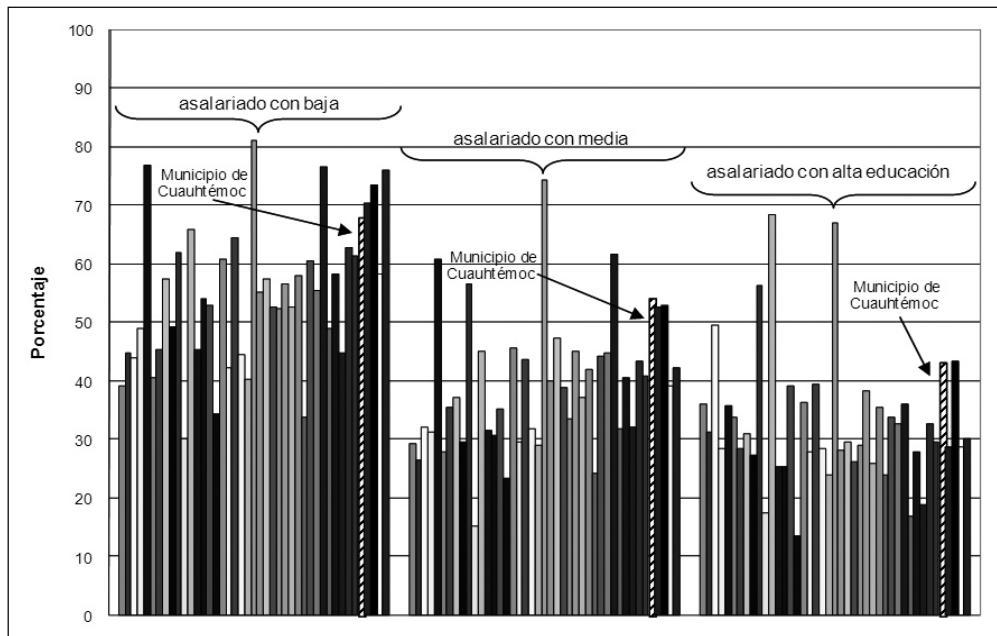
Fuente: Cálculo del autor sobre la base de procesamientos especiales de los microdatos censales usando Redatam.

**Gráfico 3b.** São Paulo: municipios, ordenados de acuerdo a su nivel socioeconómico, por “porcentaje de no móviles” entre los de asalariados de más de 29 años, según nivel de educación, 2000.



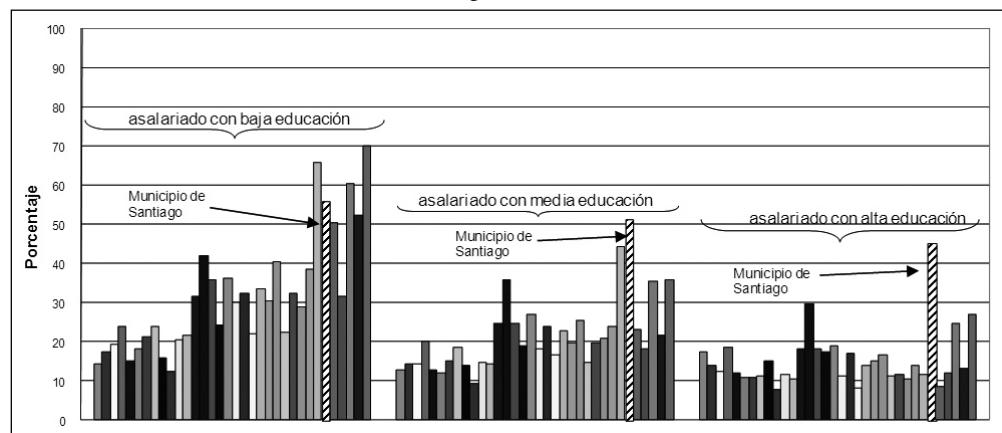
**Fuente:** Cálculo del autor sobre la base de procesamientos especiales de los microdatos censales usando Redatam.

**Gráfico 3c.** Ciudad de México: municipios, ordenados de acuerdo a su nivel socioeconómico, por “porcentaje de no móviles” de asalariados de más de 29 años, según nivel de educación, 2000.



**Fuente:** Cálculo del autor sobre la base de procesamientos especiales de los microdatos censales usando Redatam.

**Gráfico 3d.** Santiago: comunas, ordenadas de acuerdo a su nivel socioeconómico, por “porcentaje de no móviles” entre asalariados de más de 29 años, según nivel de educación, 2002.



**Fuente:** Cálculo del autor sobre la base de procesamientos especiales de los microdatos censales usando Redatam.

El panorama que nos ofrecen los gráficos de la serie 3a a 3d ratifica algunos hallazgos previos y aporta evidencia complementaria y novedosa que se aparta de lo antes visto. Ratifica, por ejemplo, la dificultad de comparar las ciudades brasileñas con las otras dos, por cuanto los municipios centrales de Rio de Janeiro y de São Paulo funcionan a la vez como residencia y lugar de trabajo por su amplitud geográfica (gráficos 3a y 3d). También ratifica el hallazgo del gráfico 1, vale decir, en Santiago y México los asalariados de menor nivel socioeconómico registran la mayor probabilidad de trabajar en la misma comuna, lo que no ocurre en São Paulo y Rio de Janeiro.

Estos gráficos también proporcionan una evidencia novedosa y relevante. Para los asalariados de bajo nivel socioeconómico no es irrelevante la comuna en que viven, ya que, en general, la probabilidad de ser “no móvil” aumenta con el nivel socioeconómico de la comuna (en particular en Santiago). Este último hallazgo es importante para las políticas sociales dirigidas a los pobres, pues justifica la histórica resistencia de los pobres a salir de los barrios ricos, que se debe a que su relación con el barrio no es solo residencial sino también laboral.

Pero tal vez lo más importante que se desprende de los gráficos 3a a 3d es que no hay una relación estilizada entre la situación socioeconómica del municipio y su capacidad de retener asalariados en sus desplazamientos diarios, con la excepción del patrón ya comentado para los asalariados de bajo nivel socioeconómico<sup>11</sup>. Asimismo, es muy sugerente que para los asalariados ricos, la capacidad de retención de los municipios y comunas no aumente sostenidamente ni sistemáticamente con el nivel socioeconómico. Esto se verifica tanto para municipios ricos consolidados (por ejemplo, Niterói, Coyoacán y Vitacura) como para las comunas de

<sup>11</sup> Nótese que este patrón va a contrapelo de la hipótesis según la cual los puestos de trabajo para pobres estarían desplazándose hacia donde ellos viven.

suburbanización de la élite (Cuajimalpa de Morelos, Huechuraba), que tienen poca capacidad de ofrecer trabajo para las familias de altos ingresos que trasladan su residencia hacia allá.

Una primera reacción ante este hallazgo sería que todavía no se verifica un encapsulamiento total de la élite<sup>12</sup>. Sin embargo, esta conclusión puede ser espuria en las ciudades más segregadas, en las cuales el desplazamiento desde un municipio a otro no implica forzosamente salir del “nicho” del grupo socioeconómico. De hecho, en estudios previos se ha mostrado que los altos índices de comutación de la “élite que reside en el nicho de la élite” se deben, principalmente, a traslados de corta distancia hacia comunas que forman parte de este nicho o a la comuna de Santiago (Rodríguez, 2007b). De esta manera, la comutación elevada en modo alguno significa que la élite de Santiago deba trasladarse masivamente fuera de su nicho para trabajar. Algo similar se verifica en el caso de Ciudad de México, aun cuando en esta ciudad la concentración de la élite en un solo nicho no es tan evidente como en Santiago (Duhau, 2003; Sobrino, 2007). Por las especificidades ya comentadas de Rio de Janeiro y São Paulo, no tiene mucho sentido hacer este análisis en ambas ciudades; con todo, el caso de Niterói es sugerente: más del 90% de los asalariados con alta educación que commuta se dirige al municipio de Rio de Janeiro, es decir, no se traslada hacia los confines de la metrópolis. Así las cosas, pese a sus elevados índices de movilidad diaria, para una fracción significativa de la élite el traslado a trabajar aún no significa un desplazamiento particularmente distante de su hábitat.

### **Relación migración-movilidad**

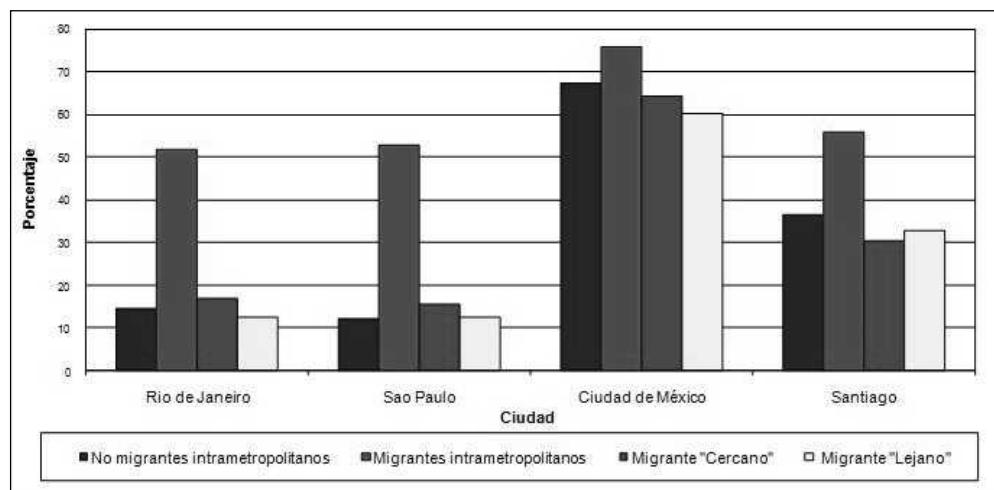
La evidencia sistematizada en este trabajo sugiere que la migración intrametropolitana no actúa como mecanismo de acercamiento al trabajo. En efecto, tal como lo muestra el gráfico 4, las mayores probabilidades de comutar se dan entre los migrantes recientes intrametropolitanos. Y este patrón es válido para todas las ciudades y para todos los grupos sociales. Es interesante hacer notar que esta probabilidad condicional al alza no es válida para la migración en general, sino solo para la migración intrametropolitana. Los migrantes que provienen de fuera de la ciudad, en particular si vienen desde lejos, tienen menos probabilidades de ser comutantes que los no migrantes. Y esto es razonable porque: a) el traslado desde una larga distancia hace virtualmente inviable mantener el trabajo en el origen, por ende, deben tener trabajo en el área metropolitana; y b) venir a trabajar a la metrópolis implica costos de inserción debido a la falta de rodaje de los inmigrantes, por ello, estos migrantes aprecian por sobre otras consideraciones la cercanía al trabajo.

Ahora bien, al comparar ciudades, sobresale el diferencial de las metrópolis brasileñas (véanse el gráfico 4 y el cuadro 3). Esto ciertamente se vincula con su configuración político-administrativa, por cuanto la migración en ellas es en su gran mayoría desde el municipio central a los periféricos, pero los puestos de trabajo siguen concentrados en los municipios centrales, de manera tal que la salida de ellos conduce con mucha facilidad a la comutación.

---

<sup>12</sup> Que llevaría a que los ricos se encontraran con los pobres solamente en la medida que estos se trasladan a trabajar a los barrios acomodados, seguramente en condiciones de subordinación.

**Gráfico 4.** Cuatro metrópolis seleccionadas: probabilidad de ser móvil según condición migratoria, ocupados de 29 años y más, censos de la ronda 2000.



**Fuente:** Cálculo del autor sobre la base de procesamientos especiales de los microdatos censales usando REDATAM.

Por cierto, las fuerzas detrás de estas cifras pueden variar<sup>13</sup>, pero el hecho es que los resultados son similares. Con todo, no se trata de una ley de hierro. En efecto, el tránsito hacia una ciudad policéntrica podría cambiar radicalmente los patrones presentados en este trabajo, pero la pregunta que cabe indagar, entonces, es: ¿la ciudad del futuro latinoamericano será efectivamente policéntrica?

### Consideraciones y discusión finales

Los resultados presentados en este artículo provienen de los censos de la ronda de 2000. Si bien son incapaces de dar cuenta de lo acontecido durante la década de 2000, representan la situación a inicios de siglo, cuando las transformaciones metropolitanas ya estaban operando. Además, los proyecta a futuro como línea de base para cálculos similares, usando los microdatos de los censos de la ronda de 2010 por venir. En tal sentido, los planteamientos efectuados en este documento en torno al futuro de las centralidades metropolitanas y su relación con las modalidades de expansión y segregación residencial de las ciudades latinoamericanas pueden considerarse en espera de veredicto. Este último comenzará a configurarse con los resultados de la ronda de censos de 2010, los que servirán también para enjuiciar a las restantes hipótesis sobre este tema que han sido divulgadas en la literatura reciente.

A escala individual, la movilidad cotidiana es un asunto relevante para las personas, porque una buena parte de la población es móvil en los términos definidos en este trabajo. En las

<sup>13</sup> En algunos casos, la suburbanización en busca de gratificaciones residenciales, en otros el traslado a la periferia como estrategia para reducir costos de vivienda o como resultado del acceso a la vivienda social.

cuatro metrópolis estudiadas, la movilidad es más frecuente entre los asalariados, en principio, más cercanos al mercado de trabajo formal. Mientras en las ciudades de Brasil la probabilidad de ser comutante decrece ligeramente con la educación, en Santiago y Ciudad de México la probabilidad de ser comutante se eleva con la educación. Estos dos últimos hallazgos, en particular los de Santiago y Ciudad de México, nuevamente chocan con visiones tradicionales que suponen la movilidad y los traslados diarios como un atributo típico de los pobres, que, debido a los procesos de desplazamiento hacia la periferia antes comentados, están obligados a vivir lejos de sus trabajos. En el mismo sentido, la movilidad diaria no parece patrimonio del sector informal; por el contrario, la categoría ocupacional de este sector (cuentapropistas de baja educación) es la que registra menores niveles de comutación en las cuatro ciudades examinadas.

Se trata de un hallazgo relativamente novedoso y hasta inesperado sobre este sector tan importante en la economía regional, pues sugiere que una fracción significativa del mismo puede operar o en el mismo domicilio o en su entorno cercano. Aunque esto último tiene la lectura positiva del menor gasto de tiempo en transporte, también tiene la lectura negativa del “encapsulamiento/aislamiento” de los pobres (completando el círculo de segregación territorial de residencia-escuela-trabajo). En el caso de la élite, el encapsulamiento a escala municipal/comunal no parece ser aún la tónica, porque una fracción significativa de sus integrantes todavía debe salir de su comuna de residencia para trabajar. Sin embargo, para ciudades con una segregación residencial a altos niveles de agregación geográfica, el análisis correcto de este último asunto requiere trabajar con la noción “hábitat intermunicipal de la élite”, y no municipios individuales. Un ejercicio en esa línea demostró un alto nivel de encapsulamiento de los ricos en su hábitat –el cono oriente–, de Santiago de Chile (Rodríguez, 2007). De esta manera, si bien deben salir de su comuna para trabajar, finalmente se desplazan a zonas más bien cercanas y dentro de su nicho histórico.

Así las cosas, la evidencia sugiere que junto a los factores residenciales de segregación antes revisados, el mismo mercado de trabajo formal y su persistente concentración en el BCD y áreas aledañas, induce a esta separación entre residencia y trabajo, y que tal distanciamiento afecta a todos los grupos socioeconómicos, aunque aparentemente menos a los estratos altos. Por cierto, esta lejanía puede experimentarse con diferentes grados de dificultad, y es probable que para los pobres estas se relacionen con abultados tiempos de viaje, condiciones de transporte incómodas y costos monetarios relativos altos. En el caso de los estratos de alto nivel socioeconómico, en particular los suburbanizados, es probable que estas dificultades se vinculen a congestión vehicular y costos de transporte, pero no a viajes particularmente inconfortables.

Pasando ahora a la escala territorial, los hallazgos del estudio son variados. Entre los de mayor alcance están los que surgen de la mera y simple inspección de la localización de los puestos de trabajo, obtenida por vez primera con una pregunta censal. El patrón es mucho más concentrado que el de la población, y mantiene su centro de gravedad en el centro comercial histórico (*BCD*), aunque con ampliaciones que, en general, se alinean con el patrón de localización de los estratos altos. Esto último no constituye en modo alguno un puzzle. Lo sería, por cierto, si la economía de las metrópolis latinoamericanas se basaran en la industria,

por cuanto de manera secular y en virtud de mecanismos de mercado (precios del suelo), de política (zonificación) o decisiones individuales/grupales (mudanzas), los estratos altos se han mantenido históricamente alejados (o se han alejado) de los talleres, usinas y altos hornos. Pero no ocurre lo mismo con el sector servicios, por lejos el de mayor peso en la economía metropolitana reciente. Y esto tanto porque los sectores de altos ingresos son consumidores muy intensivos de servicios, como porque la localización importa para muchos servicios modernos en su doble faceta territorial<sup>14</sup> y de estatus socioeconómico. De esta manera, la gran mayoría de las oficinas de todas las grandes compañías —que incluso en el caso de aquellas netamente fabriles pueden contar con más empleados que en las fábricas—, buena parte de las tiendas (incluso las que operan en los denominados *mall*), las sucursales bancarias, etc., se instalan en este *BCD* ampliado, pese a los altos costos del suelo que lo caracterizan. Esto no es nuevo, pero sí lo es la gravitación de la “economía de oficina/tienda/sucursal” en el empleo<sup>15</sup>. Ciertamente, estos resultados no están en línea con las hipótesis de creciente policentrismo en las metrópolis regionales; sin embargo, sí son compatibles con los pocos estudios empíricos existentes sobre el tema (Duhau, 2003). De cualquier manera, un obstáculo mayor para una conclusión más firme sobre este asunto es la falta de datos diacrónicos; por ello, habrá que esperar hasta los censos de 2010 para tener una visión más definitiva sobre la tendencia del histórico monocentrismo de las metrópolis latinoamericanas. El uso de las encuestas de origen-destino podría ser una alternativa, pero la compatibilidad entre los datos censales y los de estas encuestas aún no está clara.

Cuando se examina ahora el atractivo de los municipios o comunas para comutantes de diferentes niveles socioeconómicos, se advierten algunos patrones relevantes, pero también bastante diversidad idiosincrásica. Por ejemplo, los municipios del *BCD* extendido, que incluyen a los céntricos y a los que están en el eje de localización principal de los grupos acomodados, tienden a concentrar el destino de los comutantes. En los municipios acomodados pero más bien excéntricos del *BCD* como Niterói, São Caetano do Sul, Miguel Hidalgo, y La Reina y Nuñoa, la élite todavía debe ir masivamente a otro municipio para trabajar, aunque el análisis efectuado en este trabajo no permite concluir si tal egreso implica efectivamente una salida del hábitat histórico de la élite.

Ahora bien, al examinar un indicador especializado en la capacidad de retención de los residentes, a saber, la proporción de ocupados de cada comuna que trabaja en ella, se encuentra que los pocos patrones detectados con los otros indicadores desaparecen, salvo para el caso de los pobres que viven en comunas de la élite, que, en general, tienden a trabajar donde viven en mayor proporción. Esto sugiere ventajas específicas vinculadas a este patrón de localización, mismas que no debieran ser olvidadas por las políticas urbanas.

<sup>14</sup> Que en materia económica actúa mediante varios canales, tales como: localización de la oferta, de la demanda, de “socios” y de competidores (Fujita, Krugman y Venables, 2000).

<sup>15</sup> Con todo, cabe reiterar que no hay una “ley de hierro” en tal sentido. Amén de las muchas excepciones a este patrón de localización, cuya expresión más evidente es la disseminación de los centros comerciales multitienda, nada impide que en el futuro los estratos altos se dispersen parcialmente en un proceso de suburbanización, al que seguiría una suburbanización de empleos de servicios.

Finalmente, los procesamientos efectuados y los datos obtenidos confirman la tercera hipótesis orientadora de este estudio. En general, no parece existir una motivación laboral para las migraciones intrametropolitanas, lo que se deduce del paradójico mayor índice de movilidad diaria entre los migrantes intrametropolitano recientes, lo que hace presumir que con su cambio de residencia no buscaron “acercarse al trabajo”, sino probablemente satisfacer otras dimensiones de su función de bienestar (espacio, comodidad, seguridad, etc.).

En suma, los debates sobre las formas que adopta la segregación residencial metropolitana deben considerar el mercado de trabajo de las ciudades en su faceta territorial. Y claramente son necesarios mayores esfuerzos de investigación empírica para indagar en los vínculos entre el funcionamiento espacial de los mercados de trabajo, las modalidades emergentes de crecimiento físico y demográfico metropolitano, y los patrones de localización de infraestructura y dependencias públicas y privadas. Dos tendencias en contraposición parecen estar actuando. Una más vinculada a la globalización y los desarrollos tecnológicos y de infraestructura, que apunta al policentrismo y a una forma de funcionamiento y estructura urbana similar a la de las ciudades de los Estados Unidos. Y otra más relacionada a las desigualdades socioterritoriales y del mercado de trabajo, que junto con el dinamismo de la economía de servicios, favorecen un monocentrismo extendido. Este último presiona una movilidad más intensa de los pobres y favorece el encapsulamiento de los ricos.

### **Referencias bibliográficas**

- Alberts, J. (1977). Migración hacia áreas metropolitanas de América Latina: un estudio comparativo. *CELADE, Serie E*, 24.
- Alonso, W. (1964). *Location and land use: toward a general theory of land rent*. Cambridge: Harvard University Press.
- Arnott, R. (1997). *Economic theory and the spatial mismatch hypothesis*. Chestnut Hill: Boston College. Recuperado de <http://fmwww.bc.edu>.
- Borsdorf, A. (2003). ¿Cómo modelar el desarrollo y la dinámica de la ciudad latinoamericana? *Eure*, 86, 37-49. Santiago: Pontificia Universidad Católica de Chile. Recuperado de [www.scielo.cl](http://www.scielo.cl).
- Cáceres, G. & Sabatini, F. (Eds.) (2004). *Barrios cerrados en Santiago de Chile: entre la exclusión y la integración residencial*. Santiago: Pontificia Universidad Católica de Chile.
- Capel, H. (Coord.) (2000). *El desafío de las áreas metropolitanas en un mundo globalizado. Una mirada a Europa y América Latina*. Colección RIDEAL. Barcelona: Instituto Catalán de Cooperación Iberoamericana, Instituto de Estudio Territoriales de la Universidad Pompeu Fabra e Instituto de Estudios Urbanos de la Pontificia Universidad Católica de Chile.
- Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL) (2007). *Panorama social de América Latina 2007*. Santiago: CEPAL. Recuperado de [www.cepal.org](http://www.cepal.org).
- De Mattos, C. (2002). Mercado metropolitano de trabajo y desigualdades sociales en el Gran Santiago: ¿una ciudad dual? *Eure*, 85, 51-70. Santiago: Pontificia Universidad Católica de Chile. Recuperado de [www.scielo.cl](http://www.scielo.cl).
- Delaunay, D. (2007). Relaciones entre pobreza, migración y movilidad: dimensión territorial y contextual. *Notas de Población*, 84, 87-130. Santiago: CEPAL.

- Duhau, E. (2003). División social del espacio metropolitano y movilidad residencial. *Papeles de Población*, 36, 161-210. Toluca: Universidad Autónoma del Estado de México. Recuperado de <http://redalyc.uaemex.mx>.
- Dureau, F.; DuPont, V.; Lelièvre, É.; Lévy, J. P. & Lulle, T. (Coord.) (2002). *Metrópolis en movimiento. Una comparación internacional*. Bogotá: Alfaomega.
- Escolano, S. & Ortiz, J. (2005). La formación de un modelo policéntrico de la actividad comercial en el Gran Santiago (Chile). *Norte Grande*, 34, 53-64. Santiago: Pontificia Universidad Católica de Chile.
- Figueroa, O. (2005). Transporte urbano y globalización. Políticas y efectos en América Latina. *Eure*, 94, 41-53. Santiago: Pontificia Universidad Católica de Chile.
- Fujita, M.; P. Krugman & Venables, A. (2000). *The spatial economy: cities, regions, and international trade*. Cambridge, MA: The MIT Press.
- Gilbert, A. (1974). *Latin American development*. Harmondsworth: Penguin Books.
- Gilbert, A. (1996). *The mega-city in Latin America*. Tokyo: United Nations University.
- Greenstein, R., Sabatini, F. & Smolka, M. (2000). Segregación espacial urbana: fuerzas, consecuencias y respuestas normativas. *Land Lines*, 12, 6, 7-9. Cambridge: Lincoln Institute of Land Policy. Recuperado de [www.lincolninst.edu](http://www.lincolninst.edu).
- Hidalgo, R. (2004). De los pequeños condominios a la ciudad vallada: las urbanizaciones cerradas y la nueva geografía social en Santiago de Chile (1990-2000). *Eure*, 91, 29-52. Santiago: Pontificia Universidad Católica de Chile.
- Holt-Jensen, A. (2002). *The 'dual city theory' and deprivation in European Cities*. Paper presented at the XVI AESOP Congress in Volos, Greece. Recuperado de [www.nhh.no](http://www.nhh.no).
- Ingram, G. (1998). Patterns of metropolitan development: what have we learned? *Urban Studies*, 35, 7, 1019-1035.
- Janoschka, M. (2002). El nuevo modelo de la ciudad latinoamericana: fragmentación y privatización. *Eure*, 85, 11-20. Recuperado de [www.scielo.cl](http://www.scielo.cl).
- Kain, J. (1968). Housing segregation, negro employment, and metropolitan decentralization. *Quarterly Journal of Economics*, 82, 175-197.
- Kain, J. (1994). The spatial mismatch hypothesis: three decades later. *Housing Policy Debate*, 3, 371-462.
- Lombardi, M. & Veiga, D. (Comps.) (1989). *Las ciudades en conflicto. Una perspectiva latinoamericana*. Montevideo: Centro de Informaciones y Estudios del Uruguay (CIESU).
- Lund, J. & Mokhtarian, P. (1994). *Telecommuting and residential location: theory and implications for commute travel in the monocentric metropolis*. Davis: University of California. Recuperado de <http://www.its.ucdavis.edu>.
- Ortiz, J. & Morales, S. (2002). Impacto socioespacial de las migraciones intraurbanas en entidades de centro y de nuevas periferias del Gran Santiago. *Eure*, 85, 171-185.
- Polèse, M. (1998). *Economía urbana y regional: introducción a la relación entre territorio y desarrollo*. Costa Rica: Editorial Tecnológica de Costa Rica.
- Portes, A.; Roberts, B. & Grimson, A. (2005). *Ciudades latinoamericanas. Un análisis comparativo en el umbral del nuevo siglo*. Buenos Aires: Prometeo.
- Rodríguez, J. (2001). Segregación residencial socioeconómica: ¿qué es?, ¿cómo se mide?, ¿qué está pasando?, ¿importa? Serie *Población y Desarrollo*, 16. Santiago: CEPAL.

- Rodríguez, J. (2002). Distribución espacial de la población de América Latina y el Caribe: tendencias, interpretaciones y desafíos para las políticas públicas. Serie *Población y Desarrollo*, 32. Santiago: CEPAL.
- Rodríguez, J. (2006a). *Segregación residencial socioeconómica (SRS) y sus relaciones con la migración y la movilidad intrametropolitanas. El caso del Área Metropolitana del Gran Santiago (AMGS) en los decenios de 1980 y 1990*. Documento presentado al IX Seminario de la RII, Bahía Blanca (Argentina), mayo de 2006. Recuperado de [www.uns.edu.ar](http://www.uns.edu.ar).
- Rodríguez, J. (2006b). *Segregación residencial socioeconómica (SRS) y sus relaciones con la migración intrametropolitana en cuatro aglomerados urbanos de América Latina. Los casos de Ciudad de México, Santiago de Chile, São Paulo y Rio de Janeiro en los decenios de 1980 y 1990*. Documento presentado en el Segundo Congreso de Asociación Latinoamericana de Población (ALAP), septiembre de 2006, Guadalajara, México. Recuperado de <http://cst.mexicity.unfpa.org>.
- Rodríguez, J. (2007a). Segregación residencial, migración y movilidad espacial. El caso de Santiago de Chile. *Cuadernos metrópole*, 17, 135-168.
- Rodríguez, J. (2007b). Paradojas y contrapuntos de dinámica demográfica metropolitana: algunas respuestas basadas en la explotación intensiva de microdatos censales. En C. De Mattos & R. Hidalgo (Eds.), *Santiago de Chile: Movilidad espacial y reconfiguración metropolitana* (pp. 19-52). Santiago: Universidad Católica de Chile.
- Rodríguez, J. (2008a). Dinámica demográfica y asuntos urbanos y metropolitanos prioritarios en América Latina: ¿qué aporta el procesamiento de microdatos censales? *Notas de Población*, 86 (número en prensa, previsto para diciembre de 2008). Santiago: CEPAL.
- Rodríguez, J. (2008b). Dinámica sociodemográfica metropolitana y segregación residencial: ¿qué aporta la CASEN 2006? *Revista de Geografía Norte Grande*, 41, 81-102.
- Rojas, E.; Cuadrado-Roura, J. R. & Fernández Güell, J. M. (2005). *Gobernar las metrópolis*. Washington, D. C.: Banco Interamericano de Desarrollo.
- Sabatini, F; Cáceres, G. & Cerda, J. (2001). Segregación residencial en las principales ciudades chilenas: tendencias de las tres últimas décadas y posibles cursos de acción. *Eure*, 82, 21-42.
- Sobrino, J. (2007). Patrones de dispersión intrametropolitana en México. *Estudios Demográficos y Urbanos*, 66, 583-617.
- Torres, H. (2008). Social and environmental aspects of peri-urban growth in latin american mega-cities. *United Nations Expert Group Meeting on Population Distribution, Urbanization, Internal Migration and Development*. New York: Population Division, Department of Economic and Social Affairs, United Nations Secretariat. Recuperado de <http://www.un.org>.
- Wheaton, W. (2002). *Dispersed employment, commuting and mixed land-use in modern cities*. Cambridge: Massachusetts Institute of Technology. Recuperado de <http://web.mit.edu>.
- Wilson, J. (1987). *The truly disadvantaged*. Chicago: The University of Chicago Press.