

No somos iguales: exclusión social y movilidad en el Área Metropolitana de Guadalajara: Retos vigentes de la gestión metropolitana.

Eugenio Arriaga, Ph.D.

Resumen

Uno de los retos de la gobernanza metropolitana es reducir la desigualdad social entre los municipios centrales y periféricos que conforman un área metropolitana. Este estudio analiza la relación entre las desigualdades territorial, de ingreso y de género, con la movilidad urbana, en los municipios de Guadalajara y Tlajomulco, del Área Metropolitana de Guadalajara (AMG). El propósito es visibilizar los contrastes entre ambos territorios. Para ello, se analizan las características del “viaje al trabajo” (Ej., duración, modo de transporte y destino.) y como varían por municipio de residencia, nivel de ingreso, y género. Para la elaboración de este análisis se utiliza la Encuesta Intercensal (INEGI, 2015).

La elección de ambos municipios metropolitanos, como caso de estudio, es relevante porque nos permite explorar las desigualdades territoriales entre dos municipios contrastantes del AMG: Guadalajara: un municipio consolidado –con más y mejores servicios públicos- y Tlajomulco de Zúñiga: un municipio de la periferia urbana, donde se segrega a los grupos sociales de menores ingresos, sin acceso a servicios de calidad, como un buen sistema de transporte público, lo que contribuye a la exclusión social, al restringir el acceso a los lugares y actividades significativas de sus habitantes.

Este estudio contribuye al debate sobre la gobernanza metropolitana, al destacar la importancia de las desigualdades entre los municipios metropolitanos. Es esencial tomar en cuenta las desigualdades territoriales, de género, e ingreso al momento de diseñar políticas públicas de alcance metropolitano, para lograr una identidad compartida, mayor cohesión social, desarrollo social y, eventualmente, la consolidación de la metrópoli, como escala de gobernanza.

Entre los hallazgos más significativos destacan que en general 1) los habitantes de Tlajomulco de Zúñiga tienen un viaje al trabajo de mayor duración que los de Guadalajara, 2) las personas de menores ingresos tienen un viaje al trabajo más corto, y 3) las mujeres, en general, tienen un viaje al trabajo de menor duración que los hombres. Este artículo concluye que además de atenuar la desigualdad espacial, es importante diseñar políticas de movilidad y transporte con perspectivas de territorio, género y de clase.

Palabras clave: viaje al trabajo, desigualdad de género, desigualdad social, justicia espacial.

1 Introducción

En este artículo se lleva a cabo un análisis comparativo entre los municipios de Guadalajara y Tlajomulco de Zúñiga del AMG, en materia de movilidad. Particularmente se exploran las características del “viaje al trabajo” (modo de transporte, duración de los viajes, y destino) y cómo sus características varían por género e ingreso. Para ello, se utiliza la encuesta Intercensal (Inegi, 2015). El viaje al trabajo es relevante porque se considera el vínculo más importante entre la vivienda y los mercados laborales, por lo que éste puede decir mucho sobre el acceso desigual a ambos. La investigación sobre el viaje al trabajo surge en 1970 como consecuencia del aumento de la fuerza laboral remunerada de las mujeres durante la década de 1960 (Tivers, 1978). El “viaje al trabajo” por lo regular se mide a través de tres indicadores: el costo del mismo, su duración, y la distancia del viaje entre el hogar y el lugar de trabajo (Pratt y Hanson, 1991).

La desigualdad, en sus distintos ámbitos, es relevante no solo desde la perspectiva de la gobernanza metropolitana, que encuentra en la desigualdad entre los municipios uno de los principales retos para la consolidación de esta escala de gobierno, sino porque entre otros efectos perniciosos, la desigualdad limita las posibilidades de crecimiento económico, aumenta la violencia (Esquivel, 2015), y contribuye a empeorar prácticamente todos los problemas sociales (obesidad, salud, adicciones, etc.) de un país (Wilkinson, 2010). Es esencial entender las dinámicas de la desigualdad territorial y como ésta articula otras desigualdades, como las de género e ingreso, que al final de cuentas se expresan y confluyen en el territorio, limitando, entre otras cosas, la movilidad de las personas, al grado de contribuir a su exclusión social (Unit of Social Exclusion, 2003).

México es un país con altas desigualdades: territoriales, de ingreso y género. De acuerdo con un estudio sobre desigualdad extrema en México (Esquivel, 2015), nuestro país está dentro del 25% de los países con mayores niveles de desigualdad en el mundo. Esquivel apunta que México enfrenta una paradoja, mientras el crecimiento económico ha sido bajo en México en los últimos años (1.17 % anual), los salarios promedios no han crecido (más si el número de súper millonarios mexicanos) y la pobreza persiste. De hecho, como apunta el informe del Observatorio de Salarios (2017), en México en los últimos años los salarios han bajado. Mientras que un profesionista con posgrado ganaba \$24,000 mensuales en el año 2005, para 2016 había bajado a \$14,800. En el caso de los titulados con licenciatura, en 2005 ganaban \$11,200 pesos y en 2016 sólo \$7,600. Incluso, el salario promedio bajó durante el mismo periodo de \$8,776 a sólo \$5,744.

México es también un país con alta desigualdad de género. De acuerdo al *Global Gender Gap Report* (Economic Forum, 2017), México ocupa el lugar 81 de 144 países. En Jalisco y el AMG, la brecha de género en los ámbitos económico, laboral, político, y social es aún muy amplia. Las mujeres en comparación con los hombres tienen una más baja participación en la economía, menores sueldos, y mayores niveles de pobreza (Inegi, 2010).

Sin embargo, los promedios no son buenos indicadores, puesto que oscurecen grandes diferencias, por ejemplo, entre territorios ricos y pobres, como es el caso entre Guadalajara, un municipio central con menor marginación que Tlajomulco, municipio de la periferia urbana donde los grupos sociales más vulnerables se encuentran segregados, con bajo acceso a servicios públicos -como el transporte- y un equipamiento social de menor calidad. Y donde las distancias para acceder a oportunidades de trabajo y servicios sociales son mucho más largas que en Guadalajara.

En el presente estudio, además de revisar las desigualdades del viaje al trabajo en el territorio, se explora cómo éstas varían por ingreso y género, desigualdades que interactúan entre sí, y con frecuencia son acumulativas, reforzando y agudizando la vulnerabilidad de quienes viven en dichos territorios periféricos.

II Revisión de literatura

Esta sección revisa la literatura académica sobre el “viaje al trabajo”, en relación con las desigualdades territoriales, de ingreso y de género. Esto con el propósito de responder la preguntas de investigación de este artículo:

¿De qué manera afecta la desigualdad territorial el viaje al trabajo en Guadalajara y Tlajomulco de Zúñiga?, ¿Cómo varía el viaje al trabajo por nivel de ingreso y género en estos municipios contrastantes del AMG?

Con respecto a la desigualdad territorial en su relación con el viaje al trabajo se discute la literatura sobre “desajuste entre el hogar y el trabajo” (*Job-housing mismatch*). Posteriormente, se revisa la literatura que relaciona el “viaje al trabajo” con el ingreso y el género, para lo que se discute la literatura que relaciona al viaje al trabajo con la exclusión social y la teoría del “rol de género”. Lo anterior dentro del contexto de la gestión metropolitana.

1 Gobernanza metropolitana, desigualdad territorial y viaje al trabajo

El proceso moderno de expansión de las ciudades -en materia de población, área construida y flujos socioeconómicos- del centro hacia los suburbios, ha sobrepasado los límites municipales, y ha dado como resultado la formación de las áreas metropolitanas. Como consecuencia de este proceso de desarrollo urbano, el diseño de las políticas públicas se da en un contexto de fragmentación territorial, donde múltiples actores atienden una parte pequeña del total del territorio (OECD, 2015). Para enfrentar los problemas de orden metropolitano, como la fragmentación política municipal, es frecuente que se recurra al argumento de la necesidad de contar con arreglos institucionales de gestión metropolitana. El argumento es que las metrópolis son más eficientes (Keating, 1995; Downs, 1994; Montgomery, 2011). Sin embargo, también es cierto que las reformas hacia un gobierno metropolitano es difícil de llevar a cabo. Entre los retos que conlleva destaca la dificultad de asegurar la redistribuir la riqueza regionalmente (Stephens y Wikstrom, 2000; Andersson, 2015; OECD, 2010), lo que supone un obstáculo para la consolidación de una metrópoli.

El análisis del territorio es un elemento central en el análisis de la desigualdad social, porque se constituye en el eje que estructura las desigualdades de ingreso, género y raza/etnia (CEPAL, 2015). La desigualdad territorial en las ciudades latinoamericanas se caracteriza por la segregación residencial de los grupos más vulnerables en la periferia de las metrópolis (CEPAL, 2010). Lo anterior es resultado de lo que la CEPAL (2016) llama “heterogeneidad territorial”, fenómeno por el que los municipios experimentan un gran desequilibrio en la distribución de la riqueza y las oportunidades de bienestar material entre los municipios consolidados y aquellos que conforman la periferia metropolitana, caracterizados por altos niveles de pobreza, baja calidad y menor cobertura en los servicios públicos; mayor exposición a riesgos de contaminación e inseguridad; y más largas distancias que deben recorrerse para acceder a servicios, oportunidades de empleo o actividades de entretenimiento, produciendo altos niveles de exclusión social (CEPAL, 2016). Soja (2010) se refiere a éste fenómeno como “desigualdad distribucional”, que explica por qué las minorías asentadas en la periferia sufren de injusticias espaciales en la forma de menor acceso a servicios básicos. Por su parte, Harvey (2010) define el problema de la “injusticia territorial”, como la desigualdad territorial producida en las ciudades, creando y manteniendo ventajas a favor de los residentes de mayores ingresos.

Desajuste espacial entre el hogar y el trabajo

John Kain (1968) llama "desajuste espacial" a la desigualdad espacial que enfrentan las minorías, por las que tienen dificultades para acceder a sus empleos desde sus hogares. Su hipótesis supone: (i) discriminación racial en la vivienda y en el mercado laboral, (ii) limitado transporte público entre los barrios de los pobres y las áreas de crecimiento de empleo, y (iii) un cambio en la demanda de mano de obra de las áreas centrales a los suburbios (Ihlanfeldt y Sjoquist, 1998). Esta hipótesis sentó las bases para gran parte de la discusión actual sobre el accesibilidad y el viaje al trabajo.

La investigación sobre ubicación residencial ha encontrado que las personas de ingresos más bajos son segregadas con frecuencia en barrios periféricos, tienen viajes al trabajo más largos que quienes residen en barrios centrales (Goddard et al., 2006; Crane, 2007). La ubicación residencial es relevante porque los barrios de la periferia ofrecen pocas oportunidades de empleo local, obligando a sus residentes a realizar viajes más largos al trabajo. También es importante, como señala Blumenberg y Hess, (2003) contar con transporte adecuado para obtener empleo, cosa que con frecuencia no sucede en los barrios de la periferia urbana.

Cervero (1989, 2002) afirma que la discrepancia espacial entre los lugares de trabajo y vivienda asequible es la causa por la que un número creciente de trabajadores se ven obligados a residir más lejos de sus lugares de trabajo. Entre las causas de este desajuste espacial, Cervero identifica: (i) problemas fiscales: las ciudades tienden a

preferir ingresos altos vía impuestos comerciales o industriales, con una baja demanda de servicios sociales; (ii) zonificación excluyente (por ejemplo, tamaños mínimos de terreno para permisos de vivienda nueva, restricciones para el suministro de vivienda asequible); (iii) oferta insuficiente de alternativas de vivienda para los trabajadores; (iv) altos precios de vivienda y alquileres; (v) el crecimiento de los hogares con dos trabajadores; (vi) opciones, gustos y preferencias (Giuliano y Small, 1993); (vii) falta de enfoque regional de planificación del uso del suelo; y (viii) conflictos de vecinos (*NIMBY's*).

2 El rol del ingreso en el viaje al trabajo

El ingreso está fuertemente relacionado con los hábitos de transporte: las personas de bajos ingresos tienen niveles más bajos de movilidad que las personas con ingresos más altos. Mauch y Taylor (1997) sugieren que los ingresos son muy importantes para entender los hábitos de transporte de las personas, porque los grupos de menores ingresos comparten características económicas y sociales similares, como sus ocupaciones y ubicación residencial. El ingreso también contribuye a la elección de la ubicación residencial de los individuos y su capacidad para comprar un automóvil (Doyle et al, 2000).

Las personas de más bajos ingresos dependen en mayor medida del transporte público, el uso compartido del automóvil y de caminar (Davey, 2007). El bajo nivel de movilidad y el desempleo (o subempleo) están relacionados: la disponibilidad, velocidad y precio del transporte público pueden afectar de manera significativa y adversa las oportunidades de empleo, de las personas de bajos ingresos. Un problema es que los sistemas de transporte público no solo son más lentos en promedio que el automóvil, sino que con frecuencia no están diseñados para conectar los lugares dónde viven y trabajan los pobres, y en general para satisfacer sus necesidades de movilidad y accesibilidad, como concluyen Clifton y Lucas (2004). Además, muchos trabajos tienen horarios nocturnos o turnos durante los fines de semana, cuando los servicios de transporte público no están disponibles o son limitados (Sánchez, 2008). Por lo tanto, la ubicación tanto de los empleos como de la vivienda de los trabajadores, y la red de transporte existente dentro de los mercados laborales metropolitanos contribuyen a explicar los menores niveles de acceso al transporte público y el alto desempleo entre los pobres. Como consecuencia de una baja movilidad los pobres tienden a acceder a empleos de muy bajos salarios, cercanos a sus lugares de residencia.

Exclusión social, desventaja de transporte y viaje al trabajo

La "exclusión social" se define como la incapacidad de participar en la vida económica, social y cultural (Currie, 2011; Kenyon et al., 2003). Este concepto permite evaluar la desigualdad relacionada con el transporte. El término fue utilizado por primera vez por los franceses a principios de la década de 1970, refiriéndose a la pérdida de la capacidad de conectarse con los servicios necesarios para participar plenamente en la sociedad (Church et al., 2000). Está influenciada por atributos personales, institucionales y sociales. Entre ellos, la falta de ingresos y empleo, y la falta de automóvil. El bajo

acceso a actividades y empleo se explica debido a la ubicación y desigualdades en el acceso al transporte, a la forma urbana de las ciudades y el sistema de transporte público. La "desventaja de transporte", es un concepto que explica cómo la baja movilidad de los pobres puede llevar a la exclusión social (Lucas et al., 2001; Hine y Mitchell, 2003; Hodgson y Turner, 2003; Currie y Stanley, 2007; Currie, 2004, 2009; Delbosc y Currie, 2011; Lucas y Currie, 2011; Clifton y Lucas, 2004; Hurni, 2005, 2006, 2007; Dodson et al, 2010). Quienes más lo sufren son las minorías, particularmente los muy jóvenes, los adultos mayores y las personas con discapacidad, que no pueden manejar un automóvil (Lucas y Currie, 2012). Según Lucas (2012), los principales elementos de las condiciones de desventaja de transporte son un acceso limitado a transporte público o automóvil, los costos prohibitivos de las tarifas del transporte público y la información limitada o inexistente. En conclusión, la exclusión social se produce por la interacción entre los patrones de uso del suelo, el sistema de transporte y los atributos personales (Currie, 2011).

3 Diferencias de género en el viaje al trabajo

Durante la década de 1960, la investigación sobre el viaje al trabajo de las mujeres se hizo más frecuente (Tivers, 1978) por la incursión de las mujeres en el mercado laboral. Rosenbloom (1978) y Giuliano (1979), encontraron diferencias de género consistentes en el viaje al trabajo: distancia y tiempo de viaje, modo de transporte y encadenamiento de viajes (Erickson, 1977; Hanson y Hanson, 1981; Madden, 1981). Por ejemplo, se encontró que el rango de movilidad de las mujeres era menor que el de los hombres. Hanson (2010) encontró que estos estudios ignoraron las relaciones de poder, los contextos culturales, la experiencia vivida, la importancia de las identidades y los diferentes significados de la movilidad. Si bien la mayoría de los estudios mostraron que las mujeres tenían un viaje al trabajo más corto que los hombres (Rosenbloom, 2006; Crane, 2007, 2009), otros estudios revelaron que no era el caso para todas las mujeres (MacDonald, 1999; Gossen y Purvis, 2005; Theriault, et al, 2006). Por ejemplo, McLafferty y Preston (1991) no encontraron diferencias de género en el viaje al trabajo entre las mujeres afroamericanas y latinas. Sin embargo, Rosenbloom (2006) notó que la brecha de género en el viaje al trabajo era mayor para las minorías raciales que entre los blancos.

Relaciones sociales en el hogar: “el rol de género”

Las relaciones sociales desiguales en el hogar conducen a una división desigual del trabajo doméstico (Taylor et al, 2015; Crane, 2007, 2009; Rosenbloom, 2006; Caumont, 2014). Esta desigualdad con frecuencia se explica a través del concepto feminista del "rol de género", operacionalizado a través de: el matrimonio, las responsabilidades domésticas, el empleo del marido y la presencia de hijos. (Law, 1999; Gavron, 1966; Cichocki, 1980; Forer y Kivell, 1981; Lopata, 1981; Tivers, 1985). La teoría del rol de género determina que las parejas típicamente dividen el trabajo doméstico basado en

creencias sobre los "roles" apropiados de hombres y mujeres, asignando a las mujeres al "trabajo de las mujeres" y a los hombres al "trabajo de los hombres".

La división del trabajo doméstico se considera un poderoso predictor de la demanda de viajes, porque revela las razones por las que ciertos viajes se realizan a determinadas horas (Law, 1999; Hanson, 2010). Kwan (1999) argumenta que las mujeres tienen presupuestos de tiempo más ajustados, que generan restricciones de tiempo y espacio durante las horas de trabajo diurnas en comparación con los hombres. Pickup (1984, 1988) argumenta que el "rol de género" es responsable de la menor movilidad de las mujeres. Y Madden (1981) encontró que las mujeres trabajan más cerca de sus hogares porque sus responsabilidades domésticas aumentan el costo de viajes más largos. Kwan (1999), agregó que tener que equilibrar el empleo con las responsabilidades domésticas complica los horarios de las mujeres y reduce la distancia de sus viajes.

Taylor et al., (2015) encontraron que el papel y la influencia de la ideología de género es notable para explicar por qué las mujeres hacen más actividades domésticas que los hombres, incluso las solteras sin hijos. Madden (1981) encontró que las mujeres con pareja realizan la mayoría de las tareas domésticas, incluso en hogares con doble ingreso y donde las mujeres, bien educadas y empleadas, ganan más que sus esposos desempleados o subempleados (Taylor, 2015). Rosenbloom (2006) descubrió que el total del trabajo doméstico semanal realizado por las mujeres casadas es de dos a tres horas más alto que para todas las mujeres. Mientras que Taylor (2015) encontró que la cantidad de tiempo dedicado a las tareas domésticas en hogares con hijos menores de 11 años, es tres veces mayor para las esposas que para los esposos, independientemente de la situación laboral.

Relaciones sociales en el mercado de trabajo

En comparación con los hombres las mujeres: ganan menos; trabajan menos horas; y están sobre representadas en el sector de servicios (Taylor, 2015; MacDonald, 1999; Rosenbloom, 2006). MacDonald (1999) encontró que las desigualdades en el mercado laboral tienen consecuencias negativas para el viaje al trabajo de las mujeres. Su argumento es que: (i) como las mujeres tienden a tener empleos de tiempo parcial y de baja remuneración, no se justifican viajes largos, en parte debido a los costos de transporte; Madden (1981) hizo un argumento similar: las mujeres seleccionan empleos más cercanos a sus residencias debido a que sus salarios más bajos y sus menores horas de trabajo reducen sus ingresos; (ii) es más probable que las mujeres encuentren empleo más cerca de casa porque los empleos del sector de servicios, en donde ellas tienden a trabajar, están distribuidos más equitativamente (por ejemplo, comercio minorista, educación o salud), reflejando una segmentación ocupacional por género (Hanson y Pratt 1995); y (iii) los mercados laborales de las mujeres están segmentados espacialmente. En algunas ocupaciones e industrias, los mercados laborales locales operan como "guetos" de empleo femenino, proporcionando una concentración de empleos de bajos salarios, dominados por mujeres (Hanson et al, 1995; England, 1993).

Diferencias en el viaje al trabajo por género y estructura familiar

La situación conyugal es relevante para comprender el comportamiento de los viajes al trabajo de las mujeres porque la cantidad de adultos y niños en el hogar puede revelar las necesidades de hacer viajes (Chu et al, 2000). Las mujeres en comparación con los hombres, en todos los tipos de hogares, hacen en promedio más viajes, aunque más cortos (Crane, 2007); y hacen más viajes relacionados con actividades domésticas. Entre mujeres, quienes tienen niños pequeños recorren distancias más largas y más viajes encadenados que las mujeres sin hijos (Goddard et al., 2006; DeLuca, 2011).

3 Metodología

Área de estudio

La selección de los municipios de Tlajomulco de Zúñiga y Guadalajara, tiene como propósito visibilizar las desigualdades entre los municipios del AMG. La Tabla 1 muestra una serie de variables socio-económicas y demográficas. Por ejemplo, en materia de crecimiento de población, Guadalajara es una "shrinking city". Es decir, ha perdido cerca de 200,000 habitantes en los últimos 20 años. Pasando de 1'650 mil habitantes en 1990, a 1,460, mil en el año 2015. En contraste, el municipio de Tlajomulco ha crecido de manera acelerada, pasando de 68, mil habitantes a 550 mil, en el mismo periodo. En ese lapso la densidad de la población aumentó de 107 a 815 habitantes por kilómetro cuadrado y el número de viviendas habitadas paso de 12, 496 a 145, 220. La oferta de vivienda social asequible explica en parte el crecimiento desmesurado en Tlajomulco, como indica el que una mayor proporción de sus habitantes (61%) tengan casa propia en comparación con Guadalajara (51%).

En materia social, la población de Tlajomulco es, en general, más vulnerable que la de Guadalajara: tiene un mayor porcentaje de pobreza (32% vs. 25%), de habitantes con un ingreso inferior a la línea de bienestar (44% vs. 35%); un mayor rezago educativo, y un menor acceso al automóvil (49% vs. 58%). El acelerado crecimiento del uso del automóvil en Tlajomulco, se relaciona con un sistema de transporte público de mala calidad, que no responde a las necesidades de sus habitantes, particularmente los más pobres que destinan el 50% de sus ingresos al transporte (SEDATU, 2014).

Esto se ve agravado por las condiciones de segregación residencial en barrios de vivienda social de muy baja calidad; una menor provisión de servicios públicos (por ejemplo, transporte público y agua potable); un menor equipamiento social (como parques y hospitales) y graves condiciones de inseguridad. Adicionalmente, el acceso a menores oportunidades de empleo obliga a sus habitantes a recorrer distancias más largas, en búsqueda de empleo, en un alto porcentaje en transporte público, un modo de transporte más lento que el automóvil. Como consecuencia de todo lo anterior, tres de cuatro personas, se encuentra insatisfecha tanto con su vecindario como con su vivienda en México (CONEVAL, 2018). Quizá lo anterior contribuye a explicar el por qué arriba del 30% de la vivienda en Tlajomulco se encuentran deshabitadas.

Tabla no. 1: Características socio-económicas y demográficas de los municipios de Tlajomulco de Zúñiga y Guadalajara (1990 y 2015).

Guadalajara

Tlajomulco

Indicador	1990	2015	1990	2015
Población	1,650,205	1,460,148	68,428	549,442
Extensión (Km.)	150.2	150.2	636.9	636.9
Densidad de población (Hab/Km.)	8,781.9	9,658.2	107.4	815.2
Pobreza* (%)		25.4		32.0
Ingreso inferior a la línea de bienestar* (%)		35.3		43.6
Viviendas deshabitadas		40,946**		57,151**
Educación superior (%)		26.6		17.5
Población de 15 años y más analfabeta	45,666	23,365**	4,277	6,573**
Casa propia (%)	67.8	50.8	74.7	61.1
Casa en renta (%)	25.1	33	14.3	27.1
Pertenencia indígena (%)	0.26***	6.7	0.19***	4.4
Afro descendencia (%)		1.5		0.78
Automóviles registrados en circulación	323,210	600,601	1,008	41,081
Viviendas con automóvil propio (%)		55		47

Fuente: Elaboración propia con base en: Censo de Población (INEGI, 1990) y a la Encuesta Intercensal (INEGI, 2015). *Coneval (2015), ** INEGI (2010), ***INEGI (1996), **** Coneval (1990 y 2010).

Fuentes de información

Encuesta Intercensal 2015. La encuesta se realizó a 6.1 millones de viviendas a nivel nacional. Para el caso de Jalisco fueron encuestados 125 municipios y 463,611 viviendas particulares. El nivel de confianza de la encuesta es del 90%. En general, esta encuesta ofrece un panorama socio-demográfico y económico de la población. Para el caso de los municipios de Guadalajara y Tlajomulco, el número de encuestados es de 391,138 y 920,057 respectivamente. Dado el interés en “el viaje al trabajo”, se incluyeron en el análisis de esta investigación solamente las personas que 1) en el momento de responder la encuesta se encontraban trabajando, resultando en 51,714 personas. De este número se excluyó a quienes ese día no realizaron ningún viaje (3,819) así como a quienes no especificaron la duración de su viaje (3383) quedando un número de 45,012 personas para la realización del análisis. La tabla 2 presenta una descripción de la población estudiada.

Censos de población Inegi 1990 y 2015.

Consejo Nacional de Evaluación de Política de Desarrollo Social (Coneval). Documentos sobre pobreza en México.

Análisis

En el presente artículo se utilizó para el análisis de datos la regresión logística ordinal, con el propósito de identificar las posibilidades de que una serie de variables independientes tenga un efecto sobre una variable dependiente categórica ordinal.

Variables utilizadas en el estudio.

La Tabla 2 muestra las variables utilizadas en el estudio, junto con una breve descripción y la fuente utilizada para su construcción.

Tabla 2. Variables dependientes e independientes utilizadas en el estudio.

Tipo de variable	Descripción	Fuente
Dependiente	Tiempo de Viaje al trabajo. Esta variable es categórica ordinal. En la que los tiempos se miden de la siguiente manera: 1= Hasta 15 minutos, 2=16-30 minutos, 3=31 minutos a 1 hora, 4=Más de una hora.	Encuesta Intercensal (INEGI, 2015).
Independientes	Género: Se crearon variables tipo Dummy con valor 0=mujer, 0= hombre	
	Pobreza. La línea de pobreza utilizada es la monetaria oficial, la cual es de 4,100 pesos mensuales Per cápita, 1,300 pesos más que la línea de bienestar que utiliza Coneval. Variable tipo Dummy en la que 0= pobre, 1= no pobre.	Observatorio de Salarios, Ibero Puebla (2016).
	Ingreso. En ambos casos se construyeron variables Dummy con valor de 0=Medio (\$16,000-\$40,000). 0= Alto (\$40,000 o más).	Encuesta Intercensal (INEGI, 2015).
	Municipio de residencia. Para ambos municipios se construyeron variables Dummy en donde éstos son=0	
	Número de horas semanales de trabajo no remunerado en el hogar. Se refiere al trabajo relacionado con el cuidado de los hijos y las responsabilidades del hogar. 1= De 1 a 10, 2= De 11 a 30, 3= De 31 a 75, 4= Más de 76 horas.	
	Vive en Tlajomulco y Trabaja en otro municipio. 0= Vive en Tlajomulco y trabaja en otro municipio.	

	1= No.	
	Vive en Guadalajara y trabaja en otro municipio. 0= Vive en Guadalajara y trabaja en otro municipio. 1= No	
	Situación conyugal. Casado, separado y soltero. En todos los casos se construyeron variables Dummy en donde éstas son=0	
	Modo de Viaje al trabajo 1=Camión, taxi, 2=Tren Ligero, Macrobus, 3=Moto y Automóvil, 4=Transporte laboral, 5=Bicicleta, 6=Caminar	

Fuente: Encuesta Intercensal (INEGI, 2015).

Limitaciones del estudio

Entre las limitaciones de este estudio encontramos la imposibilidad de vincular la escala personal con la del hogar, dada la falta de un número que nos permitiera identificar las personas con los hogares, y, por tanto, integrar ambos niveles de escala. Adicionalmente, la encuesta sólo considera los viajes al trabajo, lo que restringió el análisis de propósito de viaje a este tipo de viaje. Otra limitación encontrada fue la fusión de automóvil con motocicleta en la categoría de modo de transporte, lo que obscurece el porcentaje de hogares sin acceso a un automóvil. Por último, al no acceder a las coordenadas territoriales de la vivienda y el lugar de trabajo, no fue posible determinar la distancia del viaje al trabajo, y tuvimos que basar nuestro análisis en la duración del mismo.

4 Análisis y resultados

Las Tablas 3 y 4 muestran el modo de transporte utilizado para dirigirse al trabajo y la duración del viaje al trabajo, respectivamente.

Tabla 3. Modo de transporte utilizado para dirigirse al trabajo

Variable	Camión, taxi	Tren ligero, Marcobús	Moto, automóvil	Transporte laboral	Bicicleta	Caminar
Tlajomulco	45.2%	0.1	29.6	8.6	4.9	11.6
Guadalajara	45.5	2.4	30.6	3.2	3.3	15.0
Total	45.4	1.7	30.3	4.9	3.8	14.0
Pobreza	51.5	1.6	13.4	5.0	4.5	24.1
Mujeres en pobreza	54.8	1.6	9.9	5.4	0.8	27.5
Hombres en pobreza	47.8	1.7	17.2	4.6	8.5	20.3
Mujeres	50.0	1.8	25.0	4.7	0.6	17.9
Hombres	42.5	1.6	33.6	5.0	5.8	11.6

Total	45.4	1.7	30.3	4.9	3.8	14.0
Casados (hombres)	37.7	1.4	41.2	5.3	6.0	8.5
Solteros (hombres)	47.1	1.9	25.1	4.3	5.7	15.9
Separados (hombres)	44.0	2.0	31.2	3.3	6.0	13.5
Casadas (mujeres)	41.7	1.6	33.8	4.2	0.6	18.1
Solteras (mujeres)	55.3	2.0	21.1	4.5	0.7	16.3
Separadas (mujeres)	54.5	1.7	20.5	5.2	0.3	17.8

Fuente: Elaboración propia con base a la Encuesta Intercensal (Inegi, 2105).

Respecto al modo de transporte al trabajo observamos que las personas de Tlajomulco utilizan más el transporte laboral y la bicicleta, que las personas de Guadalajara. En contraste, los últimos caminan más y utilizan en mayor proporción el Tren ligero que sus contrapartes de Tlajomulco. Los hombres y las personas por encima de la línea de pobreza usan en mayor proporción el automóvil, en comparación con las mujeres y las personas en condición de pobreza, quienes usan más el transporte público, la bicicleta (en particular los hombres en condición de pobreza) y caminan para dirigirse a su trabajo. En materia de situación conyugal las personas casadas usan más el automóvil, (en mayor proporción los hombres que las mujeres), mientras que las mujeres en unión libre y separadas, y particularmente aquellas en condición de pobreza, dependen más del transporte público y de caminar.

Tabla 4. Duración del viaje al trabajo

	1-15 minutos	16-30 minutos	31-1 hora	1-2 horas	Más de dos horas
Tlajomulco de Zúñiga	19.3%	22.7	33.2	22.2	2.6
Guadalajara	26.3	32.7	31.1	9.1	0.8
Vive en Tlajomulco y trabaja fuera de Tlajomulco (AMG)	2.5	12.1	43.0	38.0	4.4
Vive en Guadalajara y trabaja fuera de Guadalajara (AMG)	5.4	21.1	47.6	23.2	2.6
No pobre	22.0	30.0	32.7	13.9	1.4
Pobreza	29.5	28.2	28.8	12.3	1.2
Ingresos altos	30.6	30.2	31.0	7.0	1.2
66 y más	34.5	31.2	23.6	9.1	1.5
Mujer	26.7	29.5	30.7	12.1	1.0

Hombre	22.5	29.7	32.4	13.8	1.6
Separado	23.1	29.9	31.3	14.6	1.0
Casado	24.4	29.3	31.6	13.3	1.4
Soltero	24.1	30.5	32.7	11.6	1.1
Separada (mujer)	23.4	28.8	32.1	14.8	1.0
Casada (mujer)	30.6	29.0	28.6	11.0	0.8
Soltera (mujer)	23.4	28.8	32.1	14.8	1.0
Separado (hombre)	22.7	31.8	30.0	14.3	1.1
Casado (hombres)	21.7	29.5	32.9	14.3	1.6
Soltero (hombre)	24.6	30.4	32.5	11.4	1.2

Fuente: Elaboración propia con base a la Encuesta Intercensal (Inegi, 2105).

La mayor proporción de personas con un viaje al trabajo mayor de una hora son quienes viven en Tlajomulco (25%), en particular el 45% de la muestra que se desplazan a trabajar desde Tlajomulco hacia otro municipio del AMG (42%), seguidos por quienes residen en Guadalajara y trabajan en otro municipio del AMG (26%). Aunque este grupo tiene como destino principal Zapopan. En contraste, las mujeres (27%) –particularmente las casadas (31%)–, las personas en condición de pobreza (30%) y los adultos mayores (35%) tienen el viaje al trabajo de menor duración. Quizá como consecuencia de su limitada movilidad, y mayor uso de bicicleta, caminar y transporte público. Sorpresivamente, una mayor proporción de mujeres separadas (16%) y solteras (16%), tienen un viaje al trabajo mayor de una hora que sus contrapartes masculinos, (15%) y (12%) respectivamente. Por situación conyugal los hombres casados tuvieron la mayor proporción de viaje al trabajo con duración mayor de una hora (16%). En contraste, las mujeres casadas tuvieron la menor proporción de viajes mayores de una hora (12%) entre todas las categorías conyugales, volviendo a la categoría de “casados” aquella con la brecha de género más amplia.

Resultó interesante que una mayor proporción tanto de mujeres separadas como solteras tienen un viaje al trabajo mayor a una hora que sus contrapartes masculinas. En el caso de las mujeres separadas es plausible que la responsabilidad de administrar un hogar junto con el cuidado de niños sin la ayuda de una pareja, les obligue a tener más viajes encadenados obligándolas a tener un viaje al trabajo de mayor duración. O quizá dada la discriminación laboral tengan que buscar empleo más lejos. En el caso de las mujeres solteras, la categoría conyugal más interesante para analizar el efecto del cuidado de niños y las labores cotidianas asociadas al mantenimiento de un hogar en el viaje al trabajo, no es de extrañar que tengan la proporción mayor de viajes al trabajo mayores de una hora entre mujeres (16%) y sólo detrás de los hombres casados. Es probable que un mayor uso de transporte público y menor acceso al automóvil que los hombres solteros, sea lo que explique esto.

La tabla 5 muestra un análisis de regresión logística ordinal de probabilidades

acumuladas, para determinar las probabilidades del efecto del municipio de residencia, el ingreso y el género, en la duración del viaje al trabajo. A continuación se muestra el análisis.

Desigualdad territorial: desajuste de vivienda y empleo, y viaje al trabajo

La primera pregunta de investigación indaga sobre la manera en que la desigualdad territorial, el municipio de residencia, afecta el viaje al trabajo en Guadalajara y Tlajomulco de Zúñiga. La hipótesis está basada en la teoría del “desajuste de vivienda y trabajo” (Kain, 1968), pero con un *twist*. Esta teoría predice que el viaje al trabajo será más largo para quienes viven en la periferia de la metrópoli, en el municipio de Tlajomulco, y tienen que trabajar en otro municipio del AMG. El “*twist*” es precisamente que en el AMG, el “desajuste espacial” se da entre el 49% de las personas de la muestra que residen en Tlajomulco y trabajan en otro municipio del AMG, a diferencia de Kain (1968) que argumentaba que el “desajuste espacial” se daba entre los trabajadores negros que vivían en el centro de las ciudades norteamericanas, y sus empleos en los suburbios.

Esta teoría ha encontrado en otros contextos que los grupos en desventaja social tienden a ser segregados en barrios en la periferia (Massey y Denton 1993; Hogan y Berry 2011; Giuliano, 2000), donde se cuenta con menores oportunidades de empleo cercanas. Por lo tanto, necesitan tomar trabajos lejanos del lugar donde viven. Esto se da en parte debido a la discriminación en el mercado laboral y de vivienda que sufren estas minorías. Estas fuerzas del mercado obligan a un buen número de habitantes de Tlajomulco a buscar trabajos fuera de su municipio de residencia.

Los resultados muestran (ver Tabla 5) que, en general, las personas de Tlajomulco tienen más probabilidades de tener un viaje al trabajo de mayor duración que las personas que residen en Guadalajara 1.509 (95% CI, 1.476 a 1.544). De hecho, los residentes de Tlajomulco que trabajan en otro municipio (49% de las personas de la muestra que residen en Tlajomulco) tienen más probabilidades de tener un viaje al trabajo más largo, 9.313 (95% CI, 7.316 a 11.856), lo que representa más de nueve veces más probabilidades que las demás personas, $\chi^2(1) = 328.259$, $p = 0.000$. Haciendo el viaje al trabajo de este grupo el de mayor duración. Estos resultados concuerdan con la hipótesis planteada en esta investigación, basada en Kain (1968) que predice un viaje al trabajo más largo para las personas segregadas en la periferia metropolitana.

El rol del nivel de ingreso en la duración del viaje al trabajo

La segunda pregunta de investigación explora cómo la desigualdad de ingreso afecta el viaje al trabajo. La hipótesis plantea que el viaje al trabajo será más corto para los individuos de más bajos ingresos. El argumento es que el nivel de ingreso identifica los atributos económicos de las personas, tales como tipo de empleo, lugar de residencia y modo de transporte (Wright, 1996, 1997, 2005). Lo que contribuye a explicar diferencias

en las características del viaje al trabajo, como distancia y duración. Esta hipótesis es consistente con investigaciones (Crane, 2007, 2009; Massey, 1993, 1996) que analizan la relación entre viaje al trabajo y nivel de ingreso, las cuales han encontrado de manera recurrente que los individuos de más bajos ingresos tienen viajes al trabajo más cortos que aquellos de mayores ingresos. Adicionalmente, las personas de bajos ingresos en proporción poseen menos automóviles y dependen en mayor medida del uso de transporte público, caminata y bicicleta, limitando la distancia que pueden recorrer para acceder a sus empleos. Lucas (2012) ha demostrado la manera en que la falta de movilidad de individuos en pobreza está asociada con la exclusión social, al dificultar el acceso al empleo, en parte por falta de un automóvil o, incluso, por no poder pagar el servicio de transporte público.

Los resultados del análisis de regresión logística ordinal (ver Tabla 5) muestran que las probabilidades de que las personas de menores ingresos, aquellas en condición de pobreza, tengan un viaje al trabajo de mayor duración fueron de 0.864 (95% CI, 0.774 a 0.966), veces menores que para las personas no pobres, $\chi^2(1) = 6.654$, $p = 0.010$. En contraste, las personas de altos ingresos (\$40,000 o más mensuales) tienen mayores probabilidades de tener un viaje al trabajo más largo: 1.203 (95% CI, 0.880 a 1.645) veces más que las personas de menores ingreso, aunque los resultados no son significativos. Estos resultados coinciden con la hipótesis planteada, que las personas de menores ingresos tienen un viaje al trabajo de menor duración, así como con los resultados encontrados en otras investigaciones en los EE.UU., donde personas de menores ingresos hacen viajes al trabajo más cortos (Giuliano, 2000, 2005; Krovi et al, 2000; Crane, 2007, 2009).

Tabla 5. Regresión logística ordinal con duración del viaje al trabajo sobre variables socio-demográficas

Estimaciones de parámetro						
Parámetro	Contraste de hipótesis			95% de intervalo de confianza de Wald para Exp(B)		
	Chi-cuadrado de Wald	gl	Sig.	Exp(B)	Inferior	Superior
Duración viaje al trabajo=1	1708.906	1	0.000	0.118	0.107	0.131
Duración viaje al trabajo=2	23.441	1	0.000	0.786	0.713	0.866
Duración viaje al trabajo=3	1301.174	1	0.000	6.358	5.750	7.031
Tlajomulco=0	1273.665	1	0.000	1.509	1.476	1.544
Vive en Tlajomulco, trabaja en otro municipio (AMG)=0	328.259	1	0.000	9.313	7.316	11.856
Pobreza=0	6.654	1	0.010	0.864	0.774	0.966
Altos ingresos=0	1.344	1	0.246	1.203	0.880	1.645
Mujer=0	52.590	1	0.000	0.851	0.814	0.889

Sin actividades del hogar no remuneradas=0	6.879	1	0.009	1.067	1.017	1.120
Actividades del hogar no remuneradas (+21 horas semana)=0	9.747	1	0.002	0.928	0.885	0.972
Casado=0	5.260	1	0.022	1.060	1.009	1.114
Soltero =0	1.955	1	0.162	1.039	0.985	1.096
Casada vs. casado (M=0)	124.593	1	0.000	0.794	0.762	0.826
Separada vs. Separado (M=0)	0.483	1	0.487	1.133	0.926	1.175
Soltera vs. Soltero (M=0)	1.249	1	0.264	1.034	0.975	1.098
Automóvil-motocicleta=0	722.048	1	0.000	0.328	0.303	0.356
Transporte público=0	47.157	1	0.000	1.313	1.215	1.419
Bicicleta=0	1003.445	1	0.000	0.138	0.123	0.156
Caminar=0	4360.355	1	0.000	0.031	0.028	0.034

Variable dependiente: Duración de viaje al trabajo.

Entre las razones destaca mayor uso de medios de transporte lentos, reduciendo sus horizontes de viaje: 58% usa transporte público, 24% camina y 4.5 % usa la bicicleta (ver Tabla 3).

El rol del género para explicar la duración del viaje al trabajo

La tercera y última pregunta de investigación explora cómo el viaje al trabajo varía por género. Esta hipótesis plantea que el viaje al trabajo será más corto para las mujeres que para los hombres, particularmente para aquellas que deben coordinar su trabajo fuera de casa con actividades no remuneradas en el hogar. La Tabla 6 muestra el porcentaje de horas dedicadas al trabajo en el hogar no remunerado por género y situación conyugal. No es extraño observar que las mujeres en todas las categorías conyugales trabajan más horas a la semana en el hogar que los hombres. Entre las mujeres, como era de esperarse, aquellas que viven con una pareja o están separadas dedican más horas a la semana al trabajo en el hogar: No obstante trabajan, alrededor del 60% de las mujeres en estas categorías dedican más de 21 horas a la semana a este trabajo, más del doble que sus contrapartes masculinos. Incluso las mujeres solteras dedican más tiempo que los hombres solteros al trabajo en el hogar, aunque un menor número de horas que las mujeres con pareja o separadas, quizá un factor de las menores responsabilidades asociadas con el cuidado del hogar y la familia.

Tabla 6. Horas semanales dedicadas al trabajo en el hogar no remunerado, por género y situación conyugal.

Situación conyugal	Mujeres			Hombres		
	Sin actividad	1-20 hrs.	+21 hrs.	Sin actividad	1-20 hrs.	+21 hrs.
Casado	5%	28	67	33	43	24

Unión libre	5	31	64	33	40	27
Separado	8	33	59	29	47	24
Soltero	23	50	27	47	45	8

Fuente: Elaboración propia, con base en la Encuesta Intercensal (Inegi, 2015).

La razón por la que una mayor proporción de mujeres que de hombres realizan actividades del hogar sin remuneración, de acuerdo con la teoría de “socialización de género”, es una fuerte división de roles, en donde a las mujeres se les asigna el “trabajo de mujeres” y a los hombres el “trabajo de hombres”. Esto significa que las mujeres en general cuidan más de los hijos y familiares, hacen las compras cotidianas de la casa y cocinan y limpian para la familia, en comparación con los hombres.

Los resultados del análisis de regresión logística ordinal muestran que (ver Tabla 5) las probabilidades de que las mujeres tengan un viaje al trabajo de mayor duración fueron de 0.851 (95% CI, 0.814 a 0.889) veces menores que para los hombres, un efecto estadísticamente significativo $\chi^2 (1) = 52.590$, $p = 0.000$. Lo que significa que las mujeres, en general, tienen menores probabilidades de tener un viaje al trabajo de mayor duración que los hombres. Como era de esperarse el no realizar actividades no remuneradas en el hogar contribuye a alargar el viaje al trabajo, mientras que el llevar a cabo estas responsabilidades lo acorta. Como las mujeres están sobre-representadas entre las personas que llevan a cabo este tipo de trabajo se explica que tengan un viaje al trabajo más corto que los hombres.

Al comparar la duración del viaje al trabajo entre hombres y mujeres por situación conyugal, observamos en la Tabla 5 que las mujeres casadas tienen 0.794 (95% CI, 0.762 a 0.826), menos probabilidades de tener un viaje al trabajo más largo que sus contrapartes masculinos, un efecto estadísticamente significativo, $\chi^2 (1) = 124.593$, $p = 0.000$. Esto confirma la hipótesis planteada, basada en las teorías de “rol de género” y de la “desigualdad en el mercado de trabajo”. El argumento es que el “rol de género” explica con detalle como las mujeres casadas deben balancear roles duales como “amas de casa” y trabajadoras, y, por tanto, cómo viajes al trabajo más cortos les permite coordinar ambas actividades (MacDonald, 1999). Por su parte, la investigación sobre “desigualdad en el mercado laboral” muestra que los menores salarios y una mayor proporción de empleos de medio tiempo, en general, contribuyen a que las mujeres trabajen más cerca de casa, y, por tanto, tengan un viaje al trabajo más corto que los hombres.

En contraste las probabilidades de que las mujeres solteras tengan un viaje al trabajo más largo que los hombres solteros fueron 1.034 veces mayores, un efecto estadísticamente significativo, $\chi^2 (1) = 1.249$, $p = 0.000$. Este resultado confirma que hay un efecto del cuidado del hogar y de los hijos que contribuye a reducir la duración del viaje al trabajo de las mujeres casadas. En contraste, el tener menores actividades en el hogar extiende el viaje al trabajo de las mujeres solteras (Ver Tabla 5), quienes al tener menores

responsabilidades en el hogar cuenten con un presupuesto de tiempo más amplio que les permite un viaje al trabajo más largo, ampliando sus horizontes de viaje. Con respecto a las mujeres separadas, las actividades no remuneradas en el hogar alarga la duración de su trayecto laboral, quizá porque deben llevar a cabo actividades del hogar de camino al trabajo, al no contar con la ayuda de una pareja.

5 Conclusiones

Las desigualdades territoriales, de ingreso y de género imponen restricciones a la movilidad de las personas, agravando los niveles de exclusión social de los grupos más vulnerables. Por lo que es impostergable el mejorar las condiciones de transporte para ellos.

- El viaje al trabajo de las personas que viven en la periferia metropolitana, Tlajomulco de Zúñiga, y trabajan en otro municipio del AMG es el de mayor duración: 38% dura entre una y dos horas y 4% más de dos horas.
- Las mujeres y las personas en condición de pobreza tienen un menor rango de movilidad: en promedio sus viajes al trabajo son más cortos y utilizan modos de transporte más lentos como el caminar, la bicicleta y el transporte público, reduciendo sus horizontes de viaje. Más del 50% de las personas en condición de pobreza tienen una duración del viaje al trabajo menor de 30 minutos y el 90% menor a una hora. El 75% de ellos se dirige al trabajo caminando (24%) o en transporte público (50%). En el caso de las mujeres en condición de pobreza la cifra llega al 85% de uso de transporte público y caminata para dirigirse a trabajar. Sólo un 13% de los pobres usa automóvil/motocicleta (17% los hombres y 10% las mujeres). Lo que explica su limitada movilidad.
- Las mujeres en comparación con los hombres dedican más horas al trabajo no remunerado del hogar, en todas las categorías de situación conyugal. Entre las mujeres, las casadas y separadas, son quienes dedican más tiempo al trabajo del hogar. Como consecuencia las primeras tienen un viaje al trabajo más corto, mientras que lo contrario sucede con las segundas. Como menciona Taylor et al. (2015), el rol de género es un poderoso predictor del número de horas dedicadas al trabajo en el hogar no remunerado, lo que explica un viaje al trabajo más corto, en parte, porque le permite a las mujeres casadas coordinar sus actividades como trabajadoras y amas de casa (MacDonald, 1999).

Recomendaciones de política

Diseñar e implementar políticas públicas en los municipios metropolitanos más rezagados, que reduzcan las brechas en las desigualdades de ingreso, género, raza/etnia, así como en equipamiento e infraestructura para el desarrollo social, focalizadas en aquellos territorios, con concentración de mayores necesidades básicas insatisfechas, bajo una noción de derechos. Lo anterior para reducir la desigualdad territorial, y así fortalecer la viabilidad del AMG, como nivel de gestión del desarrollo. Esto se puede lograr por medio de una planificación del territorio de escala metropolitana que fomente un uso más

eficiente del territorio y los recursos (CEPAL, 2016).

Asegurar la coordinación institucional entre dependencias de gobierno y áreas de política a nivel horizontal (entre dependencias municipales y entre municipios metropolitanos) y entre esferas de gobierno (federal, estatal y municipal, y el Instituto de Planeación y Gestión del Desarrollo del AMG), junto con actores privados y de la sociedad civil. Lo anterior para que el diseño de políticas públicas y programas de gobierno rompa con la lógica prevaleciente de “silos”, y se avance hacia un diseño más integral de políticas que involucre áreas de política como la vivienda, el transporte y la salud. Adicionalmente, sería muy útil transitar hacia una reforma de “tercera generación” en los derechos sociales que asegure una igualdad de género plena.

Diseño de comunidades compactas, con alta densidad habitacional y de servicios, accesibles y con uso de suelo mixto. Esto para beneficiar a las mujeres, particularmente a aquellas con hijos, porque un entorno construido diseñado de manera tal manera que los destinos necesarios (por ejemplo, escuelas, tiendas, guarderías, escuelas) estén cerca del hogar puede facilitar a las mujeres su vida cotidiana (Kwan, 1999; Handy, 2004; Crane, 2007). El razonamiento es que la proximidad a los destinos facilitaría los viajes para las mujeres al reducir la distancia para llevar a cabo sus responsabilidades domésticas. Además, un diseño que asegure que el uso de transporte público o que el caminar sea más seguro y adecuado, permitiría que los niños dependientes pudieran dirigirse a donde necesitan ir solos, reduciendo la carga de las mujeres para llevarlos (Rosenbloom, 2006). La reducción en la necesidad de conducir un automóvil ahorraría tiempo y dinero a las mujeres y aumentaría su flexibilidad de horarios. Para ello es indispensable enfrentar el crimen y asegurar que las personas que caminan, esperan o usan el transporte público lo hagan de manera segura. Reducir el impacto desproporcionado del tráfico por medio de medidas de control de tráfico específicas (por ejemplo, zonas “30” o “calles completas”).

Desarrollar vivienda social intraurbana por medio de políticas de uso del suelo (por ejemplo, zonificación inclusiva, programas de vivienda social, planificación regional y programas de incentivos para construir vivienda en renta). Esto contribuiría a resolver algunos de los problemas asociados con el desequilibrio entre la vivienda y el trabajo.

Mejorar la calidad, el acceso y la disponibilidad del servicio de transporte público. Por ejemplo, a través de una red más amplia de rutas de autobuses que "orbiten" alrededor de destinos de trabajo, servicios y entretenimiento. En este sentido, la construcción de más líneas de autobús tipo BRT es recomendable. Igualmente importante es asegurar la movilidad los grupos más pobres, por medio de la entrega de vales de viaje para el transporte público; otorgar préstamos o alquiler de vehículos subsidiados; o apoyo con créditos para la compra de automóviles y seguro. Esto permitiría a los grupos de menores ingresos ampliar sus horizontes de viaje y acceder a mejores empleos (Social Exclusion Unit, 2003; Blumenberg y Hess, 2003).

Referencias

Anderson, W. (2004). "Structural Funding Problems at the CTA: A Commentary on the RTA Funding Structure and Regional Economic Benefits." En *CTS Working Papers*, 1-14.

Argueta Mayorga, J. (2017). "La permeabilidad y movilidad peatonal en los fraccionamientos cerrados de interés social. Villas de la Hacienda, Municipio Tlajomulco de Zúñiga, Jalisco, México". En *Revista Transporte y Territorio*, 17, 145-171.

Barranco Martín, C. y González Pérez, M. (2016). "El transporte intracondominal en la movilidad cotidiana de la periurbanización: el enlace comunitario del Área Metropolitana de Guadalajara". En *Revista Transporte y Territorio*, 14, 167-188, Universidad de Buenos Aires.

Blumenberg, E. y Hess, D. (2003), "Measuring the role of transportation in facilitating welfare-to-work transition: evidence from three California counties". En *Transportation Research Record: Journal of the Transportation Research Board*, 93-101.

Caumont, A. y Wang, W. (2014). "Pew Research Center. 5 questions (and answers) about American moms today", rescatado de: <http://www.pewresearch.org/fact-tank/2014/05/09/5-questions-and-answers-about-american-moms-today/>

CEPAL (Comisión Económica para América Latina y el Caribe) (2010), *La hora de la igualdad: brechas por cerrar, caminos por abrir* (LC/G.2432(SES.33/3)), Santiago.

CEPAL (Comisión Económica para América Latina y el Caribe) (2015). *América Latina y el Caribe: una mirada al futuro desde los Objetivos de Desarrollo del Milenio*. Informe regional de monitoreo de los Objetivos de Desarrollo del Milenio (ODM) en América Latina y el Caribe, 201. Santiago (LC/G.2646).

CEPAL (Comisión Económica para América Latina y el Caribe) (2016). *La Matriz de Desigualdad Social en América Latina*. Santiago (LC/G.2690)

Cervero, R. (1989). *America's suburban centers: the land use-transportation link*. Routled.

Cervero, R., Sandoval, O. y Landis, J. (2002). "Transportation as a stimulus of welfare-to-work: Private versus public mobility". En *Journal of Planning Education and Research*, 22.1, 50-63.

Church, A., Frost M. y Sullivan, K. (2000). "Transport and social exclusion in London". En *Transport Policy*, 7.3, 195-205.

Cichocki, M. (1980). "Women's travel patterns in a suburban development". En *New space for women*, 151-64.

Clifton, K. y Lucas, K. (2004). "Examining the empirical evidence of transport inequality in the US and UK." En K. Lucas, editora, *Running on Empty: Transport, Social Exclusion and Environmental Justice*. Bristol. Reino Unido: Policy Press, 15-38.

CONEVAL (2010). Medición de la pobreza a escala municipal 2010 y 2015. Indicadores de pobreza. Rescatado de <https://www.coneval.org.mx/Medicion/Paginas/Pobreza-municipal.aspx>

----- (2017). *Comunicado de prensa No. 9: Coneval informa la evolución de la pobreza 2010-2016*. Dirección de Información y Comunicación social. Rescatado el 23 de marzo de 2018, de: <https://coneval.org.mx/SalaPrensa/Comunicadosprensa/Documents/Comunicado-09-Medicion-pobreza-2016.pdf>

----- (2018). *Principales hallazgos en la evaluación de la política de desarrollo social 2018*, rescatado el 13 de abril de 2018, de: https://coneval.org.mx/Evaluacion/IEPSM/IEPSM/Paginas/IEPDS_2018_principales_hallazgos.aspx

Crane, R. (2007). "Is there a quiet revolution in women's travel? Revisiting the gender gap in commuting", En *Journal of the American planning association*, 73.3, 298-316.

Crane, R. y Takahashi, L. (2009). "Sex changes everything the recent narrowing and widening of travel differences by gender". En *Public works management & policy*, 13.4, 328-337.

Currie, G. (2004). "Gap analysis of public transport needs: measuring spatial distribution of public transport needs and identifying gaps in the quality of public transport provision". En *Transportation Research Record: Journal of the Transportation Research Board*, 137-146.

----- editor (2011). *New perspectives and methods in transport and social exclusion research*. Emerald Group Publishing Limited.

Currie, G. y Stanley, J. (2007). *No way to go: Transport and social disadvantage in Australian communities*. Monash University.

Delbosc, A. y Currie, G. (2011). "The spatial context of transport disadvantage, social exclusion and well-being". En *Journal of Transport Geography*, 19.6, 1130-1137.

DeLuca, C. (2011). *Do Women Have Equal Opportunity to Influence Bicycle Planning Policy?* Tesis. San José State University, 2011.

Dodson, J., et al. (2010). "Travel Behavior Patterns of Different Socially Disadvantaged Groups: Analysis of Household Travel Survey Data for a Dispersed Metropolitan Area" En *Transportation Research Record: Journal of the Transportation Research Board*, 2163, 24-31.

Downs, A. (1994). *New Visions for Metropolitan America*. Washington, D.C.: Ed. Brookings Institution Press.

England, K. (1993). "Suburban pink collar ghettos: the spatial entrapment of women?". En *Annals of the Association of American Geographers*, 83.2, 225-242.

Forer, P. y Kivell, H. (1981). "Space—Time Budgets, Public Transport, and Spatial Choice". En *Environment and Planning*, A 13.4, 497-509.

Gavron, H. (1966). *The captive wife: Conflicts of housebound mothers*. Londres: Routledge & Kegan Paul.

Giuliano, G. (1979). "Public transportation and the travel needs of women". En *Traffic Q*. Estados Unidos, 33.4.

----- (2000). "Residential Location Differences in People of Color". En *Travel Patterns of People of Color*. En el Battelle Memorial Institute for the Federal Highway Administration.

Giuliano, G. y Small, K. (1993). "Is the journey to work explained by urban structure?". En *Urban studies*, 30.9, 1485-1500.

Goddard, T., et al. (2006). "Voyage of the SS Minivan: Women's travel behavior in traditional and suburban neighborhoods". En *Transportation Research Record: Journal of the Transportation Research Board*, 141-148.

Gossen, R. y Purvis, C. (2005). "Activities, time, and travel". En *Research on Women's Issues in Transportation*, 21.

Hanson, S. (2010). "Gender and mobility: new approaches for informing sustainability". En *Gender, Place & Culture*, 17.1, 5-23.

Handy, S., et al. (2004). "Residential location choice and travel behavior: Implications for air quality". Para el *California Department of Transportation*.

Hanson, S. y Hanson, P. (1981). "The impact of married women's employment on household travel patterns: A Swedish example". En *Transportation*, 10.2, 165-183.

Hodgson, F. y Turner, J. (2003). "Participation not consumption: the need for new participatory practices to address transport and social exclusion". En *Transport Policy*, 10.4, 265-272.

Hogan, B. y Berry, B. (2011). "Racial and Ethnic Biases in Rental Housing: An Audit Study of Online Apartment Listings". En *City & Community*, 10, 51–72.

Hurni, A. (2006). "Transport and social disadvantage in Western Sydney: a partnership research project" En *Western Sydney Community Forum*.

Hurni, A. (2005). "Transport and social exclusion in Western Sydney". En *Transporting the Future: Transport in a Changing Environment: Conference Proceedings of the 28th Australasian Transport Research Forum*.

Hurni, A. (2007). "Marginalised groups in Western Sydney: The experience of sole parents and unemployed young people". Tesis.

INEGI (1990). *Censo de Población y Vivienda 1990*.

INEGI (1996). *Conteo de Población y Vivienda*.

INEGI (2015). *Encuesta Intercensal 2015*.

----- (2015b). *Panorama sociodemográfico de Jalisco, Encuesta Intercensal 2015*. México.

Keating, M. (1995). "Size, Efficiency, and Democracy: Consolidation, Fragmentation, and Public Choice". En D. J., *Theories of Urban Politics*. CA: Ed. Sage Publications, 76.

Krovi, R. y Barnes, C. (2000). "Work-related travel patterns of people of color". En *Travel Patterns of People of Color*, 45.

Kwan, M. (1999). "Gender, the home-work link, and space-time patterns of non employment activities". En *Economic geography*, 75.4, 370-394.

Law, R. (1999). "Beyond 'women and transport': towards new geographies of gender and daily mobility". En *Progress in human geography*, 23.4, 567-588.

Lopata, H. (1981). "Widowhood and husband sanctification". En *Journal of Marriage and the Family*, 439-450.

Lucas, K. (2012). "Transport and social exclusion: Where are we now?". En *Transport policy*, 20, 105-113.

Lucas, K., Grosvenor, T., y Simpson, R. (2001). *Transport, the environment and social exclusion*. York Publishing Services Limited.

Lucas, K. y Currie, G. (2012). "Developing socially inclusive transportation policy: transferring the United Kingdom policy approach to the State of Victoria?". En *Transportation*, 39.1, 151-173.

MacDonald, H. (1999). "Women's employment and commuting: explaining the links". En *CPL bibliography*, 13.3, 267-283.

McLafferty, S. y Preston, V. (1991). "Gender, race, and commuting among service sector workers". En *The Professional Geographer*, 43.1, 1-15.

Madden, J. (1981). "Why women work closer to home". En *Urban studies*, 18.2, 181-194.

Massey, D. (1996). "The age of extremes: Concentrated affluence and poverty in the twenty-first century". En *Demography*, 33.4, 395-412.

Massey, D. y Denton, N. (1993). *American Apartheid: Segregation and the Making of the Underclass*. Cambridge: Harvard University Press.

Mauch, M., y Taylor, B. (1997). "Gender, race, and travel behavior: Analysis of household-serving travel and commuting in San Francisco bay area". En *Transportation Research Record: Journal of the Transportation Research Board*, 1607, 147-153.

Montgomery, C. (2011). *Regional Planning for a Sustainable America. How Creative Programs are Promoting Prosperity and Saving the Environment*. Londres: Ed. Rutgers University Press.

Núñez Miranda, B. (2007). "Grandes desarrollos habitacionales en la Zona Conurbada de Guadalajara". En *Espiral. Estudios sobre Estado y Sociedad*, 39, 111-137.

Observatorio de Salarios, Ibero Puebla (2016). *Informe Anual del Observatorio de Salarios 2016. Los salarios y la desigualdad en México*. Recuperado el 25 de octubre de 2018, de:

http://redsalarios.org/informes/leer/informe_2016_observatorio_de_salarios/56

OECD (2010). *Making reform happen*. Paris: Ed. OECD Publishing.

----- (2015). *Governing the city*. Paris. OECD Publishing.

Peng, Z. (1997). "The jobs-housing balance and urban commuting". En *Urban studies*, 34.8, 1215-1235.

Pickup, L. (1984). "Women's gender-role and its influence on travel behavior". En *Built Environment*, 61-68.

Pickup, L. (1988). "Hard to get around: a study of women's travel mobility". En *Women in Cities*. Reino Unido: Macmillan Educatio, 98-116.

Pratt, G. y Hanson, S. (1991). "On the Links between Home and Work: Family-Household Strategies in a Buoyant Labour Market". En *International journal of urban and regional Research*, 15.1, 55-74.

Rosenbloom, S. (2006). "Understanding women's and men's travel patterns". En *Research on Women's Issues in Transportation*.

Rosenbloom, S. (1978). "The need for study of women's travel issues". En *Transportation*, 7.4, 347-350.

SEDATU (2014). *Estrategia Nacional de Movilidad Sustentable*. Subsecretaría de Desarrollo Urbano y Vivienda. Gobierno de México.

Soja, E. (2010). *Seeking spatial justice*. University of Minnesota Press.

Stephens, G. R., y Wikstrom, N. (2000). *Metropolitan government and governance: Theoretical perspectives, empirical analysis, and the future*. Oxford: Ed. Oxford University Press.

Taylor, B., Ralph K. y Smart, M. (2015). "What Explains the Gender Gap in Schleppling? Testing Various Explanations for Gender Differences in Household-Serving Travel". En *Social Science Quarterly*, 96.5, 1493-1510.

Therriault, M., Vandersmissen, M. y Villeneuve, P. (2006), "Work Trips: Are There Still Gender Differences? Case of Quebec Metropolitan Area, 1991 and 2001". En *Transportation Research Board 85th Annual Meeting*, 06-0201.

Tivers, J. (1978). "How the other half lives: the geographical study of women". En *Area*, 10 (4), 302-306.

----- (1985). *Women attached: the daily lives of women with young children*. Croom-Helm.

Making the connections: transport and social exclusion SE Unit – Social Exclusion Unit, The Stationery Office, London, 2003.

Woodward, V. (2003). "Transport Disadvantage and Social Exclusion: Exclusionary Mechanisms in Transport in Urban Scotland". En Hine J. y Mitchell F. Ashgate, Aldershot, 252-253.

World Economic Forum (2017). *The Global Gender Gap Report 2014*.

Wright, E. (1996). "The continuing relevance of class analysis—comments". En *Theory and Society*, 25.5, 693-716.

----- (1997). *Class counts: Comparative studies in class analysis*. Cambridge University Press.

----- (2005). *Approaches to class analysis*. Cambridge University Press.

Wilkinson, R. G., & Pickett, K. (2010). *The spirit level: Why equality is better for everyone*. Londres: Penguin Books.