

UNIVERSIDAD NACIONAL AUTÓNOMA DE MÉXICO

FACULTAD DE FILOSOFÍA Y LETRAS

COLEGIO DE GEOGRAFÍA

T E S I S

Para obtener el título de licenciado en Geografía

Presenta:

LUÍS GUSTAVO REYES MARTÍNEZ

**Movilidad cotidiana por trabajo de adultos mayores en el sector informal del
perímetro A del Centro Histórico de la Ciudad de México.**

Asesor

DR. JOSÉ MARÍA CASADO IZQUIERDO



Ciudad Universitaria, Ciudad de México, 2022.



Universidad Nacional
Autónoma de México



UNAM – Dirección General de Bibliotecas
Tesis Digitales
Restricciones de uso

DERECHOS RESERVADOS ©
PROHIBIDA SU REPRODUCCIÓN TOTAL O PARCIAL

Todo el material contenido en esta tesis esta protegido por la Ley Federal del Derecho de Autor (LFDA) de los Estados Unidos Mexicanos (México).

El uso de imágenes, fragmentos de videos, y demás material que sea objeto de protección de los derechos de autor, será exclusivamente para fines educativos e informativos y deberá citar la fuente donde la obtuvo mencionando el autor o autores. Cualquier uso distinto como el lucro, reproducción, edición o modificación, será perseguido y sancionado por el respectivo titular de los Derechos de Autor.

“La realidad debe explicarse, tanto en los aspectos físicos como en los socioeconómicos. Entender pues; las leyes naturales, tal como se expresan en la región y la acción del hombre sobre la naturaleza, al igual que la influencia de esta sobre la sociedad.”

Ángel Bassols

Recorrí el mundo dos veces, hablando con todos una vez,

He visto aparearse a tres ballenas y he ido a tres ferias mundiales,

Hasta conozco a un tailandés con el miembro de madera

Amo con más dulzura y más entusiasmo que cualquier otro amante del este mundo

Soy un hombre rana de cuerpo duro, pelo en pecho, pendenciero, pistolero y maquinista,

Soy un demoledor de doble detonador, no hay nada que no pueda hacer ni nada que no pueda decir, ni cielo muy alto, ni mar muy bravo, ni trasero muy duro,

He aprendido muchas lecciones; no le dispaes a un hombre de gran calibre con balas de bajo calibre,

Conduje toda clase de camiones; de doble, cuádruple, séxtuple tracción, y esos desgraciados enormes que hacen "ksh-ksh" cuando pisas el freno,

Todo lo que valga la pena hazlo de inmediato, la tibieza es para los cobardes,

Soy un amante, un peleador y un ganador del equipo demoledor,

Bebo, ceno, seduzco, y por la puerta trasera me esfumo cuando la recarga terminó,

Así que si quieres pelea comiéndala ya, porque este hombre rana está viviendo la vida y regresará por más.

¡Salud muchachos!

Patton

Dedicado a mi mamá Maricela, a mi papá Raúl y a mi hermano José Andrés, los amo.

“Tienes que morir unas cuantas veces antes de poder vivir de verdad”

Charles Bukowski

Agradecimientos

A mi única y amada alma mater: la Universidad Nacional Autónoma de México (UNAM) por abrirme las puertas y dejarme formar parte de su estudiantado y formarme como profesionista, por brindarme en sus instalaciones las herramientas académicas para aprender día con día.

A la Facultad de Filosofía y Letras por recibirme calurosamente desde el primer día, formarme en sus aulas y ofrecerme en ellas una formación universitaria y al colegio de Geografía por la mejor carrera del maldito mundo.

A mi gran asesor el Dr. José María Casado Izquierdo, por sus comentarios siempre honestos y acertados, por su paciencia, amabilidad y enseñanza, por nunca dejarme solo por más complicada que pareciera la situación, por siempre apoyarme y estar siempre que lo necesitaba, lo estimo mucho doc. Gracias por todo.

A los miembros del sínodo por sus acertados comentarios, ajustes y por su disposición y tiempo para revisar y evaluar mi trabajo al: Dr. Enrique Propín Frejomil, Dra. Flor Mireya López Guerrero, Dr. Jesús Abraham Navarro Moreno y el Maestro Alan Castillo Ferraez.

Al Dr. Enrique Propín Frejomil, que gracias a él me fue posible idear esta tesis, quien en su seminario me ayudó a plasmar y concretar mejor mis ideas y diseñar mi proyecto, además de presentarme a mi asesor, gracias por todo doc.

A la Maestra Angélica Margarita Franco González por sus enseñanzas y dejarme ser su ayudante en los semestres 2019-1 y 2019-2 en las materias de Recursos Naturales 1 y 2.

A la maestra Irma Escamilla Herrera, quien me condujo en la beca "*Iniciación a la investigación*" por los temas sociales y urbanos y fue base fundamental para idear esta tesis a la cual le mando un gran saludo con mucho afecto.

Al Instituto de Geografía por dejarme utilizar sus instalaciones y gran acervo bibliográfico además de hacer mi servicio social, además de su gran trato y por formar parte del programa de becas "*María Teresa Gutiérrez de McGregor*" para la elaboración de esta tesis.

A todos los adultos mayores entrevistados que me concedieron un rato de su tiempo laboral para responder mis preguntas y/o charlar conmigo, admiro su determinación, valor y experiencia. ¡Gracias!

A mi mamá Maricela, por todo el sacrificio que has hecho por mí en todos los aspectos, no solo para realizar mi carrera universitaria sino por enseñarme la fuerza, la tenacidad y la determinación como forma de vida, por compartir los buenos y gloriosos momentos y levantarme de los malos, por enseñarme que no hay pretextos para no hacer lo que a uno gusta y lograr nuestras metas, por siempre velar por la salud de la familia en esta época tan difícil y mantenernos intactos de este virus con tus medidas sanitarias, tediosas pero efectivas, te amo ma y gracias por todo.

A mi papá Raúl, por todos los consejos que siempre me has dado y que me sigues dando para ser mejor persona, por enseñarme la formalidad y la serenidad para resolver los problemas, y por todas las veces que me llevabas a las 4 am a tomar el transporte para ir a clases, por todo el apoyo que me sigues dando y por siempre creer en mí,

A mi hermano José Andrés por siempre llenarme de alegría en todo momento, formar parte importante de este viaje, aunque a veces me hagas enojar siempre estaré para ti, te amo niño.

A mi familia que a lo largo de los años siempre ha estado al tanto de mi bienestar, a mi abuela Isabel que desde que era niño siempre me atendió y me cuidó cada que regresaba de la escuela, a mi abuelo José Luís por sus sabios consejos y recomendaciones siempre tan valiosas, a mi Tío Luís Raúl por su gran cariño incondicional, buena vibra y su incomparable apoyo, los quiero mucho. A mi tía Angélica, mi tío Alejandro y mi primo Jesús Miguel y a mis primas Andrea y Guadalupe por su gran alegría y eterna amabilidad desde que convivíamos cuando éramos niños. A mi tía Dolores por su gran cariño que siempre me brindó desde que era niño que nunca olvidaré, a todos ustedes los quiero y espero tenerlos cerca siempre. A mi abuelita Arminda por todo su cariño, atención y preocupación por mi cada vez que la visito y a mi abuelito Lucio por sus consejos y gran afecto, a mis primos Christian y Axel por su cariño, apoyo y las incontables ocasiones y horas de diversión que hemos vivido y compartido desde niños, que espero sigan repitiéndose y que sean muchas más, a mis primos Marlene y Alejandro, a mis tíos Norma y Rubén por su gran atención, amabilidad y cariño que siempre me brindan cada que los visito así como a mis tíos Betty y Rubén por su gran ánimo y calidez, los quiero a todos.

Por consiguiente y no menos importante, debo agradecer a todos los grandes compañeros, colegas y amigos que hice durante mi etapa como estudiante de licenciatura en Geografía, que formaron parte fundamental y especial en mi formación como Geógrafo; Arturo Lanceloth por apoyarme siempre en el ámbito académico, personal y laboral, por tu ayuda incondicional, tu

gran cariño y amistad ¡me tardé un poco más de lo esperado pero lo logré amigo!, a Iván Dehesa, mi querido amigo gracias por tus consejos, tu amistad y el gran apoyo académico, laboral y personal que brindaste cuando más lo necesité, también por esos acalorados debates de fútbol y aunque a veces te hacía enojar te quiero y cuentas conmigo para lo que sea. Sin dejar de lado a grandes personas como Fer Cosío, quien fue de los primeros a los que le hable en la carrera y que lo aprecio mucho, Gerardo Morales por su gran humor y afecto, a Silvia Méndez por su gran cariño y atención, a grandes colegas como; Arturo Jasso por su gran compañerismo, Humberto Ortiz, por compartir conocimientos cartográficos y trabajar en equipo en múltiples ocasiones, eres un genio rey cuídate, a Arantxa Díaz por su gracia y amistad incondicional. A mis compañeros del servicio social y de carrera; Javier Gonzáles y Brenda Yedidia, por compartir ideas, conocimientos (que igual sirvieron para esta tesis) y grandes momentos en LADUPO, en aquel no muy lejano 2018, sin dejar de lado al maestro Miguel Ángel Flores por su tiempo y apoyo en las labores realizadas, los recuerdo con una gran sonrisa, y a todos con los que compartí aula de clase alguna vez en la facultad. ¡Gracias!.

Sin dejar de lado a mis grandes compañeros de SEMARNAT: Diana Laura, Marisol, Gabriel por su compañerismo y por siempre ser la “banda” se les quiere, a Julio Díaz por ser mi amigo y gran camarada, gracias por siempre escucharme hermano, y a mis exjefes: el arquitecto Ángel y su calidez y amabilidad al compartir el conocimiento, y a los ingenieros Cesar y Porfirio por las enseñanzas.

Con una mención honorífica y especial para mi gran sensei, maestro, psicólogo y mentor el Lic. José Carlos Fernández, quien me formó como practicante del arte marcial más bello del mundo, “Taekwondo” y como peleador en la vida, por siempre ayudarme desde que era más chico y guiarme hasta mis días actuales, además de sus grandes enseñanzas en clase y en la terapia psicológica, por formarme como deportista a la par de mis estudios universitarios y hacer de la disciplina y la perseverancia una forma de vida. A todos mis compañeros de entrenamiento.

Como segunda mención honorífica y especial para mi otro gran profesor y mentor, el profe Gustavo Granados, quien me inició como deportista en mi época de preparatoria, fomentando en mí: el trabajo en equipo, la disciplina y el amor por el fútbol, por levantarme de varios momentos de tristeza y derrota y llevarme hacia el triunfo y la victoria, por enseñarme tanto y ser gran entrenador y amigo. A Javier Peña, mi capitán y mejor amigo, por tantas batallas, juegos y victorias juntos, hacer una defensa inquebrantable y por ser un gran amigo hasta

estos días, a mi entrañable amigo José Luís “Pepe” De igual forma a todos los Tuzos Pachuca Ayotla que continúan luchando y jugando en algún lugar de este mundo.

A mis amigos de la EPO 74 Linces, en especial al mejor que tuve a Andrés León, bro te quiero y espero que nos volvamos a ver algún día, para jugar futbol y convivir, y a los profesores que me dieron las bases para llegar a esta instancia, el profe Altamirano por sus duras clases de cálculo pero de las que más aprendí, la maestra Ángeles Romero de Física que me hizo un alumno más responsable y centrado, el profe José Omar de Derecho y a Juan Alba de Biología, gracias por todo lo enseñado.

“Las calles y sus aceras, los principales lugares públicos de una ciudad, son sus órganos más vitales. ¿Qué es lo primero que nos viene a la mente al pensar en una ciudad? Sus calles, cuando las calles de una ciudad ofrecen interés, la ciudad entera ofrece interés; cuando presentan un aspecto triste, toda la ciudad parece triste.”

Jane Jacobs

Índice general

Introducción	7
Capítulo 1. Posturas teórico-conceptuales y antecedentes investigativos	12
1.1 : Movilidad Cotidiana	12
1.2 : El estudio de la movilidad desde diferentes perspectivas	18
1.3 : Estudios de la movilidad cotidiana en México	24
1.4 : El adulto mayor y la movilidad.....	30
1.5 : Informalidad, vulnerabilidad y sus vínculos con la movilidad	42
1.5.1 :El sector informal como alternativa laboral.....	48
1.5.2 :Informalidad y grupos vulnerables	52
Capítulo 2. El adulto mayor en el mercado laboral en la Ciudad de México	62
2.1: El envejecimiento en la Ciudad de México	62
2.2: La inserción del adulto mayor en el mercado de trabajo	83
2.3: La movilidad cotidiana del adulto mayor	100
Capítulo 3. Movilidad cotidiana por trabajo de los adultos mayores que laboran en el sector informal del Centro Histórico de la Ciudad de México.	115
3.1: Estrategia metodológica	117
3.2: Distribución del comercio informal desarrollado por adultos mayores.....	122
3.3: Tipo de mercancía y servicios ofrecidos	125
3.4: Condición socioeconómica y laboral y sus vínculos con la movilidad.....	126
3.5: Principales medios de transporte utilizados.....	136
3.6: Lugares de procedencia e importancia del desplazamiento para llegar a los puntos de venta.....	144
Conclusiones	155
Referencias.....	162
Anexos	176

Índice de cuadros y figuras

Figuras

Figura 1.1: Tipos de movilidad espacial.	14
Figura 1.2: Elementos para el análisis de la movilidad cotidiana.	16
Figura 1.3: Evolución conceptual de la movilidad cotidiana	20
Figura 1.4: Principales investigaciones sobre la movilidad urbana y cotidiana en México y sus enfoques de análisis.	25
Figura 1.5: Principales problemas que engloban al envejecimiento dentro de las ciudades.	34
Figura 1.6: Elementos que conforman el sector informal.	45
Figura 1.7: Tipos de trabajadores que comúnmente laboran en el sector informal.	46
Figura 1.8: Elementos de análisis de la vulnerabilidad social.	54
Figura 1.9: Caracterización de los grupos vulnerables.....	55
Figura 1.10: Relación vulnerabilidad e informalidad.....	58
Figura 2.1: Distribución de la población de 65 años y más por entidad federativa, 2020.	64
Figura 2.2: Porcentaje de población de 65 años y más por entidad federativa, 2020.....	65
Figura 2.3: Índice de envejecimiento por entidad federativa, 2020.....	66
Figura 2.4: Esperanza de vida en México.....	68
Figura 2.5: Esperanza de vida en hombres y mujeres por entidad federativa, 2020.....	69
Figura 2.6: Población total y población adulta mayor en la ciudad central de la Ciudad de México, 1970-2020.	73
Figura 2.7: Población de 65 años y más en la ciudad central de la Ciudad de México.1970-2020.	74
Figura 2.8: Envejecimiento en la Ciudad de México por alcaldía, 2020.....	77
Figura 2.9: Número de residentes de 65 años y más por AGEB urbana en la Ciudad de México, 1990- 2020.....	79

Figura 2.10: Porcentaje de población de 65 años y más por AGEB en la Ciudad de México, 1990 -2020.	81
Figura 2.11: Aspectos teóricos de la participación laboral de las personas adultas mayores en México.	87
Figura 2.12: Tasa de crecimiento de población adulta mayor que trabaja en la Ciudad de México por alcaldía 1990-2000.....	91
Figura 2.13:Tasa de crecimiento de población adulta mayor que trabaja en la Ciudad de México, por alcaldía 2000-2010 y 2010-2020.....	92
Figura 2.14: Población adulta mayor en la Ciudad de México por tipo de ocupación, 2019 (Tercer trimestre).....	95
Figura 2.15: Población adulta mayor en la Ciudad de México por horas trabajadas a la semana, 2019 (Tercer trimestre).....	95
Figura 2.16: Población adulta mayor en la Ciudad de México ocupada según días trabajados en la semana, 2019 (Tercer trimestre).....	96
Figura 2.17: Población adulta mayor ocupada en la Ciudad de México según nivel de ingreso, 2019 (Tercer trimestre).....	96
Figura 2.18: Población adulta mayor ocupada en la Ciudad de México por tipo de unidad económica, 2019 (Tercer trimestre).....	98
Figura 2.19: Distribución de los viajes de la población adulta mayor de la Ciudad de México según propósito, 2017 (Porcentaje).....	102
Figura 2.20: Número de viajes en un día entre semana de la población adulta mayor de la Ciudad de México por tipo de ocupación, 2017.....	103
Figura 2.21: Distritos expulsores de viajes por motivos de trabajo de la población adulta mayor en la Ciudad de México.....	109
Figura 2.22: Distritos receptores de viajes por motivos de trabajo de la población adulta mayor en la Ciudad de México.....	109

Figura 2.23: Principales flujos de viajes por motivos de trabajo de la población adulta mayor, 2017.	111
Figura 2.24: Principales flujos de viajes por motivos de trabajo de la población adulta mayor al distrito de destino “Centro Histórico”, 2017.....	112
Figura 3.1: Perímetros A y B del Centro Histórico de la Ciudad de México.....	116
Figura 3.2: Esquema metodológico general.	119
Figura 3.3: Localización de los puntos de venta a cargo del adulto mayor, según concesión de información	124
Figura 3.4: Mercancías y servicios ofertados por adultos mayores en el sector informal ubicado en el perímetro A del Centro Histórico.	125
Figura 3.5: Mercancías y servicios ofertados por adultos mayores entrevistados en el sector informal ubicado en el perímetro A del Centro Histórico.	126
Figura 3.6: Número de adultos mayores entrevistados por horas trabajadas en un día.	131
Figura 3.7: Principales problemas de los adultos mayores entrevistados que laboran en el comercio informal en el Perímetro A del Centro Histórico de la Ciudad de México	132
Figura 3.8 Relación tiempo-tramos de viaje por los adultos mayores entrevistados que laboran en el sector informal ubicado en el perímetro A del Centro Histórico, 2021.	138
Figura 3.9: Origen de los viajes de los adultos mayores entrevistados que laboran en el comercio informal ubicado en el perímetro A del Centro Histórico, 2021.	145
Figura 3.10 Número de tramos de viaje según origen de los entrevistados que laboran en el comercio informal ubicado en el perímetro A del Centro Histórico, 2021.	146

Cuadros

Cuadro 2.1: Proceso de envejecimiento en México, 1970-2020.....	70
Cuadro 2.2: Proceso de envejecimiento en la Ciudad de México 1970-2020.	75
Cuadro 2.3: Población adulta mayor que trabaja por entidad federativa 1990-2020.....	89

Cuadro 2.4: Población adulta mayor que trabaja en la Ciudad de México por alcaldía 1990-2020.	90
Cuadro 2.5: Duración de los viajes según propósito, 2017	104
Cuadro 2.6: Distribución porcentual de los hogares por disponibilidad de vehículo y tipo, Ciudad de México, 2017	105
Cuadro 2.7: Modos de transporte empleados, 2017.....	106
Cuadro 3.1: Grado de Marginación de la AGEB urbana donde residen los adultos mayores entrevistados.	129
Cuadro 3.2: Porcentaje de tramos de viaje para ir al trabajo según modo de transporte utilizado por los adultos mayores entrevistados que laboran en el sector informal ubicado en el perímetro A del Centro Histórico, 2021.....	137
Cuadro 3.3: Motivos aludidos para el uso de distintos modos de transporte.....	143
Cuadro 3.4: Relación distancia, tramos de viaje y tiempo de desplazamiento.	147
Cuadro 3.5: Principales problemas aludidos en el uso de distintos modos de transporte. ..	148

Introducción

Desde la Geografía es posible acceder a una gran variedad de temas y fenómenos de estudio enfocados al análisis del territorio y los elementos físicos y sociales que lo componen, con el objetivo de identificar y resolver problemas que representen una dificultad en el medio físico, social y económico. Dentro de las ciudades, día a día, se gestan procesos y fenómenos territoriales que dificultan la adecuada relación de la población con el entorno, pero que coadyuvan al entendimiento del territorio.

La Ciudad de México es la ciudad más grande e importante del país, lo cual la hace objeto de una gran variedad de investigaciones de múltiples disciplinas especializadas en analizar el territorio y específicamente las ciudades, pues en ella se llevan a cabo gran cantidad de fenómenos territoriales, políticos, económicos, físicos y sociales cuya complejidad resultan de gran interés para la academia y el ámbito investigativo. En los últimos veinte años la Ciudad de México ha crecido exponencialmente, y por lo tanto ha incrementado su área metropolitana y conectividad con el Estado de México e Hidalgo; lo que ha generado importantes problemas relacionados con el crecimiento urbano desmedido y la movilidad urbana.

La movilidad cotidiana de la población es un fenómeno social de gran interés tanto para la sociedad en general como para las autoridades metropolitanas, ya que estudia los desplazamientos diarios de la población a partir de las motivaciones y posibilidades de cada individuo o grupo de individuos. Se conforma así como un fenómeno de la vida diaria de toda persona y permite comprender el entorno social y urbano donde el individuo reside, se desplaza, y en definitiva vive y se relaciona, influyendo de manera directa en su calidad de vida. Sin embargo, en algunas ciudades de América Latina y especialmente de México, las condiciones de movilidad de gran parte de la población no son las más eficientes, adecuadas y justas debido a que diversos factores sociales, económicos, poblacionales y urbanísticos evitan, limitan o condicionan dicha movilidad.

Es importante señalar que en México los estudios sobre la movilidad de la población son escasos en relación al gran crecimiento urbano y poblacional de sus principales ciudades. Los trabajos existentes se han hecho con el objetivo de planear y mejorar la calidad del transporte, haciéndolo más eficiente y tecnológicamente moderno, y aunque es importante reconocer dichos esfuerzos, hay que tomar en cuenta que la movilidad cotidiana de los individuos no se

reduce al tipo de transporte que utilizan, de manera que es imprescindible observar cuáles son los factores sociales que la definen y las necesidades de los grupos poblacionales con relación a su movilidad y sus condiciones de vida que de manera directa la definen.

Los grupos poblacionales que requieren más atención respecto a su movilidad son los grupos vulnerables, entre ellos “los adultos mayores”, para quienes sus limitaciones físicas suponen una dificultad adicional para desplazarse en entornos urbanos, moverse a grandes distancias y durante largos periodos de tiempos; así como para usar ciertos modos de transporte que demandan un mayor esfuerzo físico como es el transporte público. Dicha vulnerabilidad se incrementa si la población mayor se encuentra en condiciones de pobreza, marginación y/o precariedad laboral, de manera que resulta de vital importancia analizar los factores sociodemográficos y socioeconómicos que definen la movilidad en los adultos mayores.

El valor de estudiar la población adulta mayor en la Ciudad de México se resalta al observar que es una ciudad en envejecimiento, donde un importante sector de su población (11.5%, INEGI, 2021) supera ya los 65 años (cohorte poblacional utilizada para esta investigación). Es necesario prestar atención a dicho sector en el ámbito investigativo con el fin de poner solución a los problemas sociales y territoriales que dicha población debe afrontar en los próximos años con objeto de disminuir su vulnerabilidad y mejorar su calidad de vida.

Uno de los aspectos que más influyen en la movilidad y calidad de vida de los adultos mayores es el trabajo, ya que un gran porcentaje de la población adulta mayor tiene la necesidad de laborar para obtener un ingreso y con ello sustentar sus necesidades diarias. Sin embargo, por diferentes factores tanto personales como sociales y económicos, no todos los adultos mayores pueden acceder a empleos que les garanticen acceso a servicios médicos (seguridad social), ingresos suficientes o estabilidad laboral, por lo que el 44.4% población adulta mayor ocupada se emplea en el sector informal.

El Centro Histórico de la Ciudad de México es un área de especial interés al ser un espacio de gran alcance y atracción regional debido a su alta accesibilidad y conectividad con toda la Zona Metropolitana del Valle de México. Diariamente recibe millones de personas que realizan sus actividades laborales, de recreación o compra, lo que le confiere una importancia económica sobresaliente a nivel metropolitano, más allá de la representatividad histórica y antropológica que posee. Es importante mencionar que en dicha zona se concentran una gran cantidad de actividades económicas, principalmente comerciales, lo que proporciona empleo a una gran parte de la población, específicamente en el sector informal, una actividad donde participa una

gran cantidad de adultos mayores con la subsiguiente necesidad de desplazarse diariamente a su lugar de trabajo.

El planteamiento del problema apunta principalmente a la situación vulnerable de la población adulta mayor en México, que ante la necesidad de seguir obteniendo un ingreso debido a la ausencia o insuficiencia de una pensión, continúa trabajando en múltiples sectores económicos, principalmente en el sector informal; una condición asociada a la desigualdad social y a un limitado acceso a oportunidades de un trabajo formal, que hubiera hecho posible el acceso a una pensión suficiente. En muchos casos ello explica su destacada presencia en el comercio informal que se desarrolla en el perímetro A del Centro Histórico de la Ciudad de México, de manera que dicha población tiende a recorrer distancias considerables diariamente para llegar a sus destinos de trabajo. Su movilidad cotidiana se vincula con diversos factores como son: el transporte público que utilizan, el tiempo de desplazamiento y la distancia entre su residencia y su lugar de trabajo, el tipo de comercio o servicio informal que ofrecen, sus problemas físico motrices para desplazarse y su condición socioeconómica.

Se parte de la siguiente hipótesis: la movilidad cotidiana de los adultos mayores que laboran en el comercio informal dentro del perímetro A del Centro Histórico de la Ciudad de México implica largos viajes que son mayoritariamente realizados en transporte público motorizado. Debido a diversos factores como la propia lejanía de sus zonas de procedencia, pero también por la inviabilidad del uso de otros modos de transportes como la bicicleta, por su limitada condición física, o el automóvil particular, en este caso por su mucho mayor costo y ser la población adulta mayor una población generalmente con bajos ingresos dada su condición socioeconómica vulnerable y su informalidad laboral.

Este trabajo tiene como objetivo general revelar la movilidad cotidiana de la población adulta mayor que labora en el comercio informal del perímetro A del Centro Histórico de la Ciudad de México, y su relación con las condiciones sociales, económicas y laborales que definen dicha movilidad y que los orilla a laborar en el comercio informal. Los objetivos particulares son:

- Distinguir los antecedentes históricos correspondientes al estudio de la movilidad cotidiana y el sector informal.
- Definir las principales posturas teóricas y conceptuales de la movilidad cotidiana y sus vínculos con la economía informal y la población adulta mayor.
- Identificar la condición socioeconómica de la población adulta mayor que labora en el comercio informal y sus implicaciones en su movilidad cotidiana.

- Determinar los principales puntos de venta, el tipo de mercancía y servicios que ofrecen al comprador.
- Localizar los principales puntos de procedencia de los comerciantes así como los medios de transporte que emplean y la duración de sus viajes.

Se analiza la movilidad desde un enfoque social, que a la par del análisis de datos estadísticos y numéricos sobre los viajes diarios (modos de transporte, puntos de origen y destino de viajes, motivos de viaje y tiempos de desplazamiento) busca revelar los patrones de movilidad de dicho grupo etario hacia su zona de trabajo en el Centro Histórico de la Ciudad de México.

Esta investigación consta de tres capítulos. El primero se centra en distinguir y definir las principales posturas teórico-conceptuales de la movilidad cotidiana, el envejecimiento y el sector informal, así como la relación existente entre estos tres fenómenos y los factores sociales, urbanos y socioeconómicos que los explican. A partir de esta base teórica se busca resaltar la importancia del estudio de la movilidad urbana en México a través de la recapitulación y mención de los principales antecedentes investigativos de la movilidad en el territorio nacional y sus distintos enfoques teórico-conceptuales. Una vez asentados los conceptos y los factores sociales vinculados a la movilidad, el último apartado de este capítulo se enfoca en relacionar la movilidad de la población con las condiciones socioeconómicas y laborales de la población, así como la importancia de su estudio en grupos vulnerables.

El segundo capítulo plantea un panorama general sobre el envejecimiento a nivel nacional y estatal en los últimos treinta años, así como su importancia porcentual y distribución espacial en el país y especialmente en la Ciudad de México. También se abordan los problemas relacionados con la inserción laboral de la población adulta mayor, así como los tipos de ocupación, motivos y condiciones que orillan a los adultos mayores a insertarse en el mercado laboral a tan avanzada edad. Por último, se desglosan los principales datos numéricos sobre los desplazamientos diarios de la población adulta mayor en la Ciudad de México ofrecidos por la Encuesta Origen-Destino 2017 de la Zona Metropolitana del Valle de México.

En el tercer capítulo se expone en un primer apartado la metodología utilizada para la realización de esta investigación, presentando un esquema metodológico que incluye las fases, técnicas y herramientas empleadas para obtener la información bibliográfica y de campo. En el segundo apartado se analizan los aspectos socioeconómicos y laborales de la población adulta mayor entrevistada y cómo influyen en su movilidad cotidiana; dichos elementos van desde los principales problemas y adversidades a que se exponen al laborar en el comercio informal,

hasta las prestaciones o posibles beneficios que pueden obtener de la venta de productos. En el tercer y cuarto apartado se analiza la movilidad de la población objeto de estudio: los modos de transporte utilizados, así como los principales motivos de su uso, problemas y elementos a mejorar. Se investigan también los sitios de procedencia, y la relación existente entre los tiempos de traslado, costos de los viajes y la distancia de los mismos, todo ello con el objetivo de observar los patrones de movilidad y cómo estos son influidos por la condición de informalidad laboral y socioeconómica.

Posteriormente se formulan las conclusiones de esta investigación, las cuales buscan revelar la nueva información obtenida en campo, su análisis respecto a los objetivos planteados y comprobación de la hipótesis y que en conjunto guiaron el presente trabajo de investigación. Por último se reflexiona sobre las principales limitantes y facilidades que se presentaron para el desarrollo de la investigación.

Capítulo 1. Posturas teórico-conceptuales y antecedentes investigativos

La movilidad cotidiana de la población es un fenómeno que se ha estudiado desde diferentes disciplinas y perspectivas teóricas, muchas de ellas correspondientes a las ciencias sociales, por lo que existe una diversidad de posturas y enfoques que abordan la explicación de los desplazamientos cotidianos de la población a partir del análisis de distintas variables de interés, con el fin de obtener patrones generales en función del territorio donde dichos desplazamientos se desarrollan. Así en varios países del mundo se ha estudiado este fenómeno (sobre todo en las grandes ciudades) con el objetivo de mejorar la movilidad poblacional y por lo tanto la calidad de vida de los habitantes. Dentro de este amplio bagaje bibliográfico en cuanto a movilidad cotidiana se refiere, existen autores que la estudian como un fenómeno socialmente construido, estableciendo como principales bases la clase social de las personas y la distancia existente desde la vivienda a los servicios a los que se accede (ya sean de salud, alimentos, empleo o recreación), como elementos que más influyen en la movilidad de la población. Otros autores analizan por ejemplo la movilidad como un fenómeno explicado por las cifras de distancias recorridas y modos de transporte.

1.1. Movilidad cotidiana

Este subcapítulo esclarece las diferencias entre los diferentes enfoques y posturas teórico-conceptuales para complementar algunas aproximaciones teóricas de la movilidad cotidiana de la población, así como exponer los principales postulados conceptuales y entender los elementos sociales y territoriales que integran dicho fenómeno y lo hacen posible. Para ello se recopilan las obras de diferentes autores, temporalidades y escuelas, y se realiza una comparación para mostrar los principales aportes tanto para la República Mexicana como para la Ciudad de México.

Desde épocas antiguas, la movilidad de la población se ha ido desarrollando por medio de distintas formas y con distintas amplitudes espaciales, desde una escala internacional o regional como lo fueron las migraciones con motivo de comercio en el siglo XV, hasta los movimientos intraurbanos actuales. También a partir del siglo XVIII y XIX y debido al auge industrial y urbano tuvo lugar una importante migración campo-ciudad, configurándose la estructura urbana con base en la cercanía a los centros de trabajo (Ramírez, 2009); un ejemplo

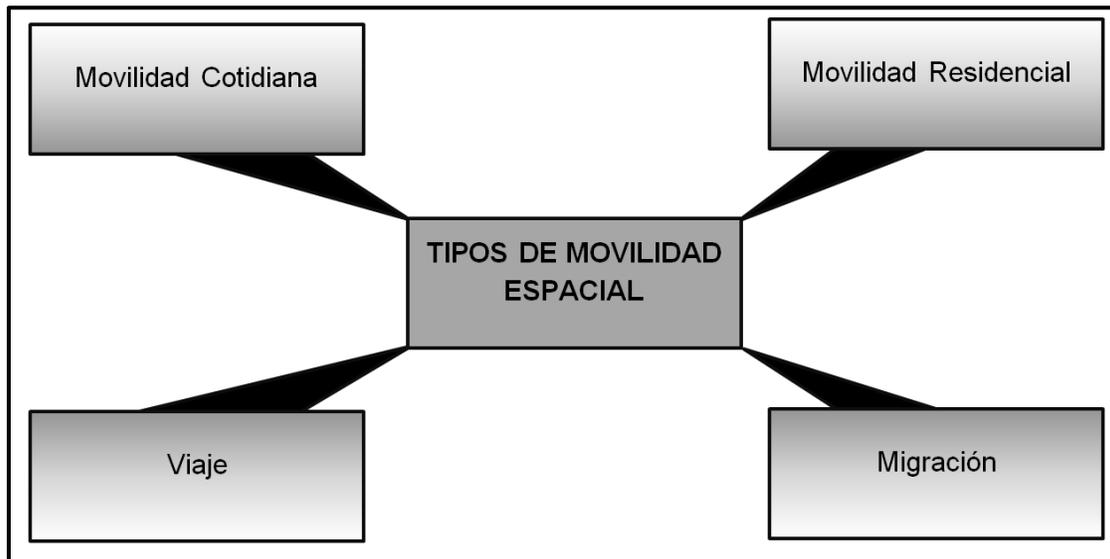
de ello es la investigación realizada por Singer (1975), que ejemplifica adecuadamente los movimientos campo-ciudad a partir de la especialización de los mercados de trabajo entre zonas rurales y urbanas.

El estudio contemporáneo de la movilidad cotidiana ha centrado su atención en los desplazamientos de las personas dentro de las ciudades, abordando distintos aspectos de la misma, como son los diversos motivos de dichos desplazamientos, sus temporalidades y distancias, así como las condicionantes sociales de la misma. En general la movilidad cotidiana se conceptualiza como “la realización de las prácticas habituales y reiteradas de desplazamientos de corta duración y distancia vinculadas a distintos fines, donde estadísticamente predominan los desplazamientos al trabajo y al lugar de estudio (en ocasiones englobadas como movilidad obligada), aunque existen otras motivaciones: compras, ocio, ir a comer, visitar a familiares y amigos, llevar o recoger a alguien, realizar trámites, acceder a servicios médicos, entre otras”. (Casado, 2008: 741).

Gutiérrez (2012) y Augé (2007) también conceptualizan la movilidad cotidiana como actividad realizada por la población y motivada por diversas necesidades de los individuos, mientras que Susino y Martínez (2010:20) la conceptualizan como los desplazamientos para acceder al trabajo, al lugar de estudio, por motivos de compras, para realizar distintas actividades o sencillamente por motivos sociales y de ocio. Su peculiaridad radica en que exige desplazamientos frecuentes e importantes, en tiempo y distancia, y que buena parte se realiza en medios mecánicos siendo desplazamientos recurrentes, esto es, con los mismos orígenes y destinos. De igual manera el concepto de movilidad cotidiana se relaciona con posturas relativas a la accesibilidad urbana, ya que dichos desplazamientos al ser realizados de forma frecuente para realizar dichas actividades, permiten el acceso a los lugares donde se desarrollan dichas actividades.

Conceptualmente es necesario diferenciar la movilidad cotidiana de otros tipos de movilidades espaciales, siendo el componente temporal el más empleado para, analizarla como un fenómeno distinto a la migración, la circulación o la movilidad residencial. (Casado, 2008). Dentro de la movilidad espacial se proponen cuatro tipos: movilidad cotidiana, movilidad residencial, viaje y migración (Figura 1.1), donde migración y movilidad residencial implican una modificación permanente o semi-permanente del lugar de residencia mientras que la movilidad cotidiana se caracteriza por desplazamientos cortos y reiterativos que suponen el retorno al lugar de residencia dentro del mismo día (Zelinsky, 1971, citado en Casado, 2008).

Figura 1.1. Tipos de movilidad espacial.



Fuente: elaborado con base en Kaufmann, 2006, citado en Casado, 2008.

González (2015) menciona que la movilidad puede analizarse a partir de cuatro diferentes puntos: a) Cantidad de viajes realizados b) Motivos por lo que se realizan los viajes c) Modos de transporte y d) Patrones geográficos de los viajes, lo que lleva a la idea de que es posible realizar un estudio de la movilidad mediante el análisis de los motivos y factores principales de los desplazamientos. Para identificar dichos elementos es importante tomar en cuenta la caracterización socioeconómica y demográfica de las personas, pues ello se verá reflejado en el modo de transporte utilizado y las zonas en donde residen y por donde se desplazan. Complementando la idea anterior, se puede mencionar que la movilidad de la población aun siendo un fenómeno tan complejo, tiende a variar dependiendo del comportamiento de los indicadores antes mencionados. La movilidad surge así como un tema de gran importancia que ha implicado desafíos que se han ido intensificando a lo largo del tiempo, refiriéndose no solo a los aspectos relacionados con la calidad del transporte, la duración de los desplazamientos y la seguridad en los mismos que realizan las personas que habitan y transitan en la ciudad, sino también a la convivencia, pertenencia e integración social diaria entre las personas, así como a la estrecha relación que guarda la población con su entorno ya sea de residencia o de desplazamiento. El estudio de la movilidad de la población resulta así de gran importancia pues ofrece un amplio panorama de cómo las personas acceden a los bienes y servicios que requieren y cómo usan y perciben el territorio por el que transitan (Casado, 2008).

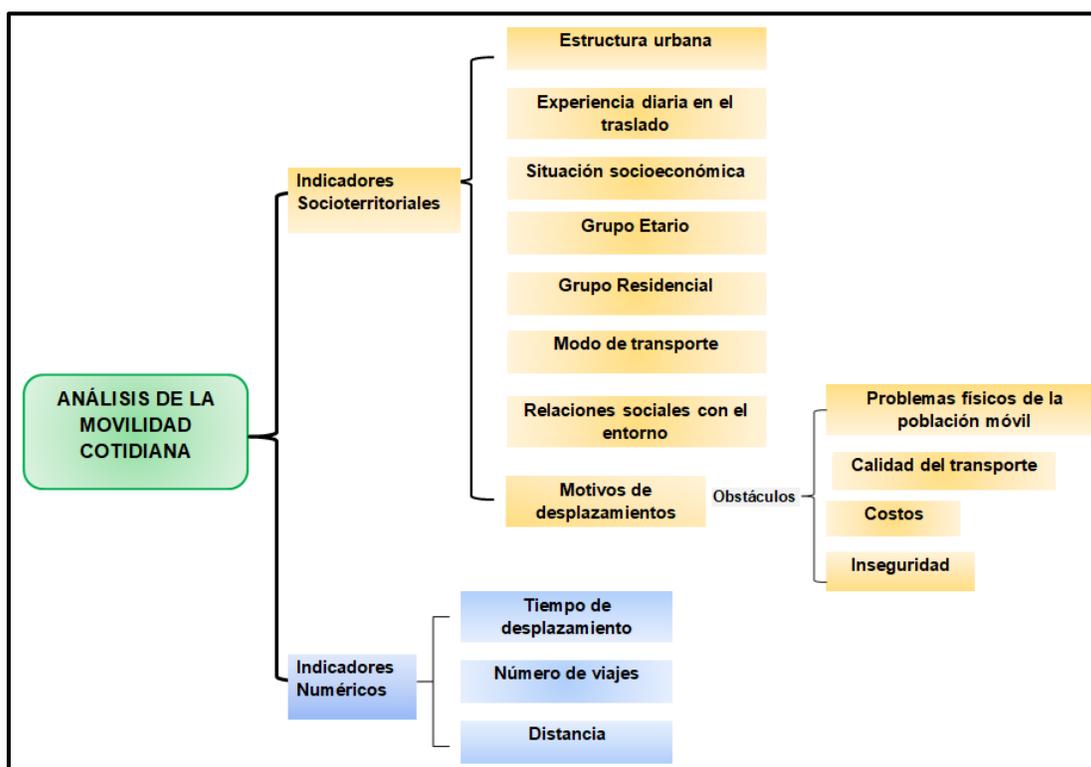
Por otro lado, Delgado (1999, citado en Mosquera, 2014) conceptualiza al viaje como un fenómeno práctico cargado de experiencias complejas producto del movimiento diario del individuo y en general de la movilidad urbana. Una idea que puede complementar de forma significativa dicho enfoque sociológico y cultural de la movilidad es la de Miralles (2011) quien menciona que tal fenómeno tiende a ser complejo ya que parte de la organización de las estructuras sociales, la diferenciación de espacios, la profundización de la división de los mercados de trabajo y la variedad de las estratificaciones sociales asociadas a la multiplicidad de las culturas, todos ellos elementos que transforman los ritmos de vida cotidiana y revalorizan las prácticas de la movilidad de la población (Bonfilioli, 2009 citado en Miralles, 2011). Para Cresswell (2010), la movilidad del individuo se relaciona intrínsecamente con su posición social, por lo que plantea dos conceptos como nuevo paradigma social de la movilidad, jerarquía y clase social. La estructura territorial, o bien la manera en cómo se encuentra organizada la ciudad, la división del trabajo, la diferenciación de espacios, la división social y la diversidad cultural, recobran así importancia dentro de la forma en la que los individuos se desplazan, sus actividades cotidianas y el tiempo que invierten en ellas (Mosquera, 2014).

Otra conceptualización diferente sobre la movilidad en su aspecto cotidiano es la propuesta por Garrocho (2011), quien utiliza el concepto de “movilidad temporal” para referirse a cualquier forma de desplazamiento en el territorio que no represente un cambio permanente (o de largo plazo) de la residencia habitual del individuo (Bell, 2004 y Ward, 2000, citados en Garrocho, 2011). No obstante, este autor estudia la movilidad cotidiana desde un enfoque cuantitativo, destacando las variables espacio-temporales de los movimientos, por lo que los motivos de cada desplazamiento dependerían del tiempo que toma realizarlos y del espacio de destino. También aborda la movilidad cotidiana desde el análisis sociodemográfico, utilizando variables de la población de estudio como la edad, sexo, etnia y contexto familiar como elementos que influyen de manera directa en la movilidad territorial. Complementariamente menciona una serie de dimensiones de estudio de la movilidad cotidiana como intensidad del movimiento, duración de la estancia, frecuencia, periodicidad, estacionalidad, distancia recorrida, conectividad e impacto.

Un punto importante dentro de la diferenciación de la movilidad con respecto al concepto de movimiento es que el movimiento forma parte de la movilidad como un componente de estudio. La movilidad se refiere a la práctica social de desplazarse a través del espacio durante un lapso de tiempo, y no al simple acto del movimiento de un objeto o persona; es por tanto posible inferir que el movimiento puede ser utilizado como un indicador de análisis de la movilidad,

dentro de la cual se considera la distancia y el tiempo de traslado como variables. Sin embargo, el análisis de la movilidad desde una perspectiva social, toma en cuenta no solo las variables numéricas de distancia y tiempo como parámetros o categorías exactas, sino también el análisis desde el punto racional, donde se toma en cuenta la experiencia de las personas al momento de desplazarse cotidianamente dentro de un espacio determinado, así como las relaciones sociales entre los habitantes y el vínculo o afectación que tienen con los procesos sociales que envuelven al entorno urbano (Jirón, Lange y Bertrand, 2010) (Figura 1.2).

Figura 1.2. Elementos para el análisis de la movilidad cotidiana



Elaborado con base en: Jirón, Lange y Bertrand, 2010 y González, 2015.

No obstante también se conceptualiza a la movilidad cotidiana como un elemento socialmente determinado, ya que son diversos los factores que inciden sobre ella: el desarrollo económico de la población, la tecnología, el perfeccionamiento de las fuerzas productivas y las percepciones e imaginarios que persisten en relación al movimiento (Ramírez, 2009: 1), aunque es posible afirmar que la movilidad ha cambiado tanto en su práctica social como en su contexto socio-territorial de manera que está históricamente determinada (Ramírez, 2013). Para poder entender las concepciones actuales correspondientes a la movilidad, es importante indagar en las que se han desarrollado con anterioridad debido a que en distintas ocasiones se

ha confundido el término movilidad con el término transporte o bien infraestructura. Dichos términos se enfocan en el estudio de la construcción social del medio mediante el cual el individuo móvil realiza el desplazamiento o bien mediante el cual se lleva a cabo la movilidad.

Como menciona Mosquera (2014: 104-105), “Muchas de las interacciones sociales son relaciones de proximidad y lejanía que motivan y necesitan desplazamientos para ser mantenidas, no obstante se parte de una idea base donde la integración de la sociedad crea necesidades que motivan los nuevos viajes y desplazamientos a distintas distancias”. Así y desde el punto de vista cultural (Clifford 1995: 20, citado en Mosquera, 2014) considera el término “desplazamiento” como muy neutral y prefiere llamarlo “viaje” como término de “comparación cultural”, término que se refiere a un fenómeno complejo perteneciente a un género o cierto privilegio exclusivo de algunas clases sociales o raza en específico, así como a un uso de un transporte determinado.

En definitiva la movilidad es un fenómeno complejo que busca entender la forma en la que la población se desplaza y se organiza dentro del territorio, ello mediante las relaciones sociales que crea y las jerarquías que se generan a partir de las mismas. Es así que los sistemas urbanos y ciudades se conforman a través de relaciones sociales y económicas cuyo resultado se observa en la estructura de dicho sistema, de manera que:

“Los estudios sobre movilidad espacial por razón de trabajo permiten profundizar en el conocimiento acerca de algunos de los cambios y transformaciones territoriales que cobran mayor relevancia en el presente siglo, especialmente en la escala intermedia, entre la local y regional o nacional. La movilidad de las personas estructura hasta tal punto su vida cotidiana que la ciudad se define por la movilidad de sus habitantes; conduciendo a la progresiva autonomización de las funciones socioeconómicas de la ciudad respecto a las características morfológicas del hábitat” (Susino, 2010: 138).

1.2. El estudio de la movilidad desde diferentes perspectivas

A lo largo del tiempo se han desarrollado distintas posturas teórico-conceptuales sobre la movilidad cotidiana según el eje investigativo desde el que es abordada, ya sea sociológico o bien dentro de un enfoque espacial. En este sentido es importante observar la evolución de dichas posturas, las cuales entienden a la movilidad cotidiana como un fenómeno de vital importancia dentro de la sociedad actual y de la vida de los millones de habitantes de las ciudades del mundo, como es el caso de la Ciudad de México.

Globalmente el estudio de la movilidad cotidiana se ha concebido en épocas recientes, desde diversos enfoques relacionados, por ejemplo a la Geografía del Transporte, cuyos objetivos y análisis descansan en la generación y estudio de datos estadísticos, así como la planeación de infraestructuras dentro del territorio. El área de trabajo de dicha corriente se centra así en la parte analítica de la disciplina, donde se busca identificar magnitudes de movimiento del transporte (Keeling, 2007, citado en Salerno, 2012).

Desde la década de los años noventa los estudios de la movilidad se enmarcan como una rama de la Geografía del Transporte, impulsada por las tecnologías e infraestructuras de dicho sector. El estudio de la movilidad se inclinó entonces hacia un análisis cuantitativo cuyos objetivos eran datos, relaciones espaciales y flujos de movimiento (Seguí y Martínez, 2004, citado en Salerno, 2012), por lo que la variable tiempo de desplazamiento era preponderante en dichos estudios, buscándose la optimización del mismo y el acortamiento de las distancias. No obstante y de manera simultánea, se realizaron también estudios de carácter cualitativo donde se asociaba la movilidad como parte de problemas sociales y de exclusión. Posteriormente se incluyeron nuevas posturas que se refieren a la movilidad de las personas como una variable fundamental para entender cómo se organizan los sistemas de asentamientos de la población en un territorio y sus interrelaciones y jerarquías, por ejemplo, la constitución espacial de mercados laborales urbanos y regionales.

Desde la perspectiva cultural Miralles y Cebollada (2009) conceptualizan la movilidad cotidiana como un proceso cuyas condiciones de realización dependen de las características sociales, económicas y culturales de los individuos. Urry (2007) se refiere a la movilidad como un fenómeno cultural el cual se orienta al estudio de los motivos de desplazamiento de la población y el significado de los mismos para el individuo. Aunque dichos autores se refieren a

la movilidad cotidiana en diferentes temporalidades existen relaciones intrínsecas entre algunos planteamientos, más si corresponden al mismo enfoque de análisis (Figura 1.3).

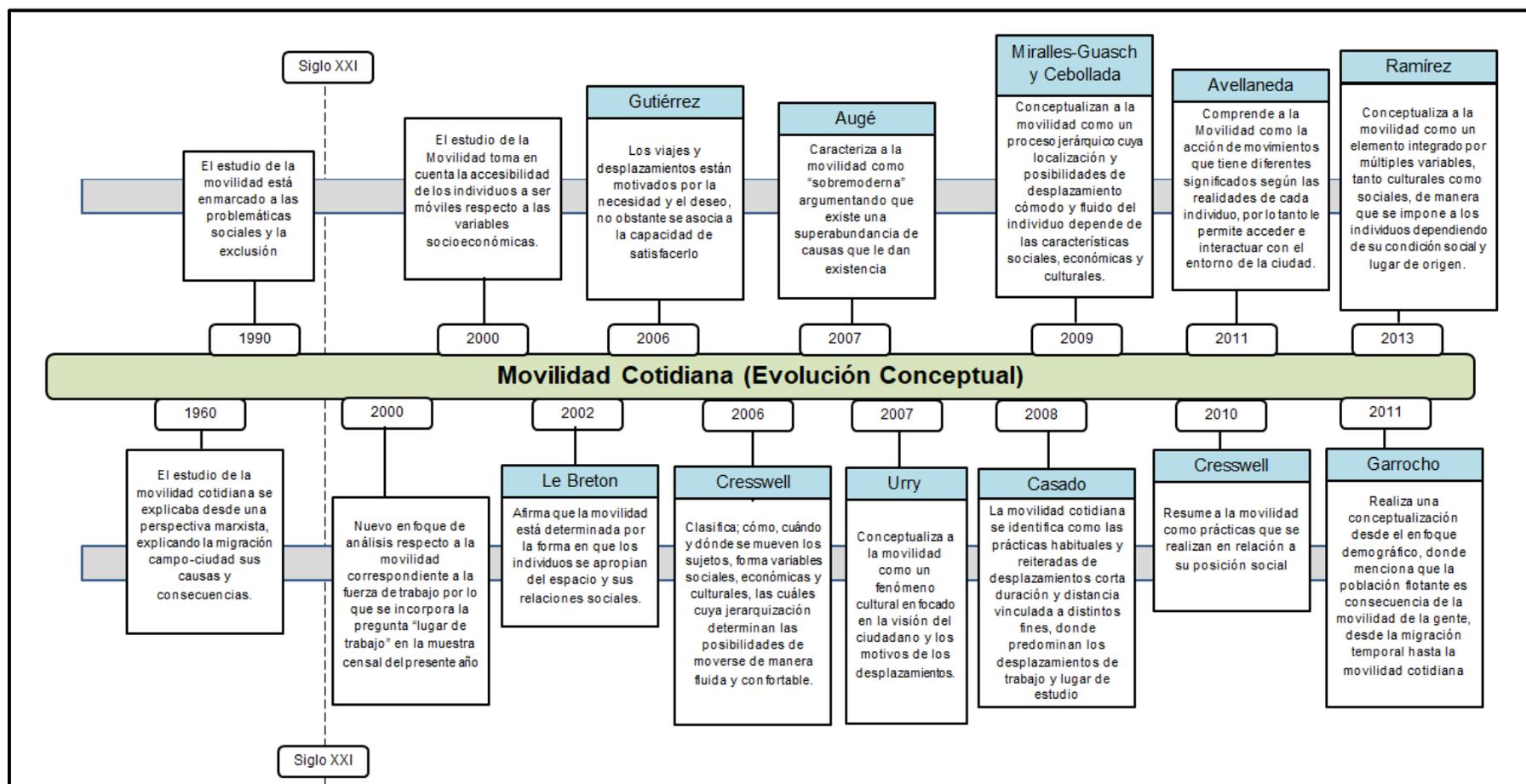
El vínculo entre el enfoque cultural de la movilidad cotidiana con otros planteamientos se basa en la percepción que el individuo genera sobre el medio urbano al moverse a través de él, lo que se vincula con Le Breton (2002, citado en Mosquera, 2014), el cual conceptualiza a la movilidad cotidiana a partir de las relaciones sociales dentro del espacio que ocupa el individuo, complementando así la definición de Avellaneda (2011), quien se refiere a la movilidad cotidiana como una acción de movimiento que varía en función de la realidad del individuo móvil, la cual para el mismo tiene diferentes significados lo que le permite interactuar con el medio urbano (Figura 1.3).

Dentro del ámbito sociológico del estudio de la movilidad cotidiana, Jirón, Lange y Bertrand (2010) mencionan que la práctica de la misma es cada vez más masiva y compleja, y que está notoriamente condicionada por los altos niveles de desigualdad existentes en la ciudad, de manera que el estudio de las estrategias y experiencias vinculadas a la movilidad cotidiana permite un enfoque crítico para analizar las relaciones sociales urbanas y particularmente aquellas que conllevan los procesos de exclusión social, así como analizar los modos y algunos aspectos referentes a la calidad de vida de los habitantes urbanos a partir de su cotidianeidad. Dicha postura no ha sido tan reconocida ni estudiada por disciplinas como la Sociología, el Urbanismo o bien la Geografía.

Dentro de las distintas posturas conceptuales del término “movilidad” surgen aportaciones que se asocian a la cotidianeidad, específicamente denominándola como “movilidad cotidiana”. Dicho señalamiento conceptual permite así mismo diferenciarla de la movilidad social¹, residencial, por vacaciones o migraciones (Salerno, 2012). La diferencia principal recae en el aspecto temporal de estos desplazamientos, en su realización de manera recurrente, reiterativa, así como en los motivos por los que las personas se desplazan. En la literatura anglosajona es común el término “*commuting*” para referirse a los desplazamientos cotidianos por motivos de trabajo, mientras que en la literatura española se utiliza el término “movimiento pendular”, el cual no alude al motivo del viaje sino a su carácter de ida y vuelta a un mismo punto de partida, generalmente el lugar de residencia (Acuña y Graizbord, 1999, citado en Ramírez, 2009).

¹ Se define “movilidad social” como el desplazamiento o cambio que experimentan los miembros de una sociedad en su posición en la estructura socioeconómica (Vélez *et al*, 2015: 1),

Figura 1.3. Evolución conceptual de la movilidad cotidiana.



Fuente: Elaborado con base en: Mosquera, 2014, Susino, 2010, Salerno, 2012, Ramírez, 2013.

Dicho lo anterior, es posible darse cuenta que el estudio de la movilidad cotidiana da un amplio panorama de cómo abordar y cuestionar problemas sociales asociados con la desigualdad y exclusión social, de manera que se puede problematizar la manifestación tanto de la desigualdad como de la exclusión en diferentes parámetros vinculados a la movilidad, como son por ejemplo, el acceso diferenciado y desigual a medios y mecanismos de movilidad urbana y por consiguiente a los bienes disponibles dentro de la ciudad (Jirón, Lange y Bertrand, 2010).

Ciertamente la movilidad cotidiana recobra una preponderancia significativa a partir de la obtención de datos de movimientos de las personas, lo cual ha servido para la planeación del transporte e infraestructura vial de las principales ciudades del mundo. Desde el punto de vista académico se han realizado múltiples estudios relacionados con la movilidad cotidiana por motivos de trabajo en conjunto con el análisis de mercados locales de trabajo (Ball, 1980, Van der Laan y Schalke, 2001), el estudio de la centralidad y organización del territorio (Berry, 1970; Dematteis, 1991) o el análisis de las áreas metropolitanas (Sforzi 1991, Julien, 2000 citados en Susino y Martínez, 2010).

A partir del recorrido a través de las diferentes perspectivas de la movilidad, es importante mencionar que para el análisis de la movilidad cotidiana de la población, se pueden utilizar diferentes metodologías, cada una de ellas varían dependiendo del enfoque de estudio desde el cual se desea abordar dicha investigación, por ejemplo, los estudios de enfoque sociológico como el de Jirón, Lange y Bertrand (2010), Mosquera (2014), Cresswell (2010), Avellaneda (2009); Alba, (2017) y de enfoque cultural como el de Miralles y Cebollada (2009) y Urry (2007), se centran analizar los aspectos sociales y culturales que condicionan los patrones de movilidad de la población, partiendo del desglose de variables demográficas, económicas y territoriales que influyen en el acceso a diversos modos de transporte y motivos de sus desplazamientos diarios, dicha postura recaba información a través de entrevistas a profundidad sobre experiencias de la movilidad cotidiana de la población de estudio para estudiar patrones de movilidad y su relación con las variables anteriormente mencionadas; mientras que los estudios de enfoque cuantitativo o numérico como el de Garrocho (2011) o la EOD del INEGI (2017), se centran en generar datos numéricos y estadísticos como motivos de viaje, tamos de viaje, tiempos de desplazamiento, distancias, modos de transporte y puntos de origen y destino a partir de cálculos estadísticos y muestreos directos en campo.

Otra temática recurrente vinculada al estudio de la movilidad cotidiana, en particular de los desplazamientos cotidianos por trabajo, es su vinculación con la estructura urbana, esto es, cómo se distribuye la población dentro de la ciudad y la forma en que se correlaciona con la territorialización de los centros económicos y mercados laborales. A lo largo del estudio de la estructura urbana se han desarrollado múltiples teorías y metodologías asociadas a modelos de distribución, donde el objetivo es explicar el comportamiento espacial y la distribución de los diferentes usos de suelo y con base en ello comprender el comportamiento poblacional incluyendo sus desplazamientos. Dentro de dichos modelos, los principales puntos explicativos son: los precios del suelo, las características de la vivienda, la infraestructura urbana, la existencia de grupos sociales, la edad de los individuos, así como los flujos de personas y mercancías que representan la base del estudio de la movilidad diaria (Álvarez de la Torre, 2010, citado en Arreguín, 2014).

Es importante resaltar que a lo largo de la historia se han desarrollado diferentes modelos de estructura urbana con base a las características de las ciudades tanto europeas como latinoamericanas, siendo las del viejo continente la base para el desarrollo de los modelos latinoamericanos. El desarrollo de las teorías y modelos clásicos tenían como objetivo la reconstrucción de las ciudades tras la Segunda Guerra Mundial y el estudio del desarrollo cultural de múltiples espacios dentro de las ciudades.

En las principales ciudades de América Latina y de México, como del resto del mundo, se ha producido un cambio en su estructura urbana, imperando a lo largo del tiempo distintos modelos de ciudad. Así en los últimos veinte años ha habido una evolución de ciudades más compactas, hacia ciudades más dispersas, donde las élites se han trasladado a la periferia, han surgido nuevos subcentros urbanos o bien los grupos más pobres se sitúan en la periferia más lejana, todos ellos fenómenos asociados con una importante segregación residencial, solo por mencionar algunos de los procesos más importantes (Sabatini, Cáceres y Cerda, 2001; Janoschka, 2002; Borsdorf, 2003; Sabatini, 2003; Sabatini y Cáceres, 2004, citados en Aguilar, 2011).

Es así que a partir de los años ochenta la estructura y el modelo urbano se transforman al calor de la implementación de nuevas políticas neoliberales, liberalización de los mercados y privatización de algunos servicios. Estas políticas permitieron que algunos inversionistas privados tomaran un mayor papel dentro del espacio urbano favoreciendo una nueva configuración más dispersa con el desarrollo de sectores territoriales exclusivos para cada

grupo de población, ya sean pobres o ricos (Aguilar, 2011) lo que a su vez impulsó el análisis de la movilidad como forma de exclusión social (Cebollada, 2006).

Debido a la industrialización, el desarrollo tecnológico y la urbanización del territorio, el estudio de la movilidad cotidiana en América Latina a inicios de siglo XX tuvo un mayor desarrollo desde el enfoque de la estructura urbana siendo abordado en su mayoría por urbanistas. Como resultado se ha producido una evolución significativa, partiendo desde los conceptos de migración, movimiento y transporte de la población, hasta la integración y el estudio de nuevos procesos sociales los cuales han sido abordados aproximadamente desde principios del siglo XXI como parte de una nueva cultura que permea las condiciones laborales de los trabajadores (Ramírez, 2013: 375).

Una visión más moderna con respecto a la investigación de la movilidad, temporalmente correspondiente al siglo XXI, muestra que la inserción de distintos enfoques asociados al ámbito social ha incluido el carácter cotidiano de la movilidad, ciertamente asociado con el contexto económico que se vivía en ese momento. Se aborda entonces la movilidad como: “Un fenómeno que permite avanzar en la comprensión de las dinámicas metropolitanas contemporáneas” (Ramírez, 2013:379).

En resumen, es posible decir que hasta épocas recientes en América Latina y en México se han desarrollado estudios de movilidad tanto desde el enfoque del transporte como el socioeconómico y sociodemográfico, sin embargo, se han realizado pocos trabajos relacionados al ámbito de la exclusión social y pobreza, especialmente asociados a procesos de cambios demográficos y población vulnerable.

Puede concluirse que la importancia actual de la movilidad cotidiana se explica principalmente por la vida urbana de la población, donde cada individuo se desplaza de un lugar a otro usando los distintos modos de transporte urbano disponibles y delineando recorridos variados e implicando distintos tiempos de desplazamiento en función de sus necesidades. A partir de la premisa anterior puede decirse que la movilidad intraurbana como producción social, puede reflejar el grado de desigualdad de la población dentro de un territorio específico. En este sentido, es importante tomar en cuenta que el estudio de la movilidad abordado únicamente a partir del transporte urbano limita la visión integradora del fenómeno, debido a que solo se enfoca en la existencia y ocurrencia del proceso mas no en un análisis más profundo relacionado con las causas tanto sociales, como económicas, demográficas e incluso laborales que originan el desplazamiento (Ramírez, 2013).

1.3. Estudios de la movilidad cotidiana en México

En México, el estudio de la movilidad cotidiana se ha desarrollado poco y en menor medida que en otros países, debido principalmente a la dificultad y alto costo que representa la obtención y generación de información de los viajes a pie como en algún modo de transporte, (Casado, 2008). Es un hecho que el estudio de dicho fenómeno ha cobrado importancia dentro del ámbito metropolitano, debido a que en los últimos veinte años, las ciudades han crecido tanto en términos demográficos como de su superficie urbanizada.

Es importante saber desde qué enfoques se está trabajando la movilidad cotidiana en México, tomando como definición básica que se trata de los desplazamientos diarios que suponen el retorno al lugar de pernocta habitual dentro de un mismo día, siendo originados dichos desplazamientos por diversos motivos (estudio, trabajo, servicios, entre otros) (Casado, 2008). En general, este fenómeno se ha tratado mayormente desde el punto de vista de la estructura urbana y el transporte, que engloba elementos asociados a la distribución del uso de suelo, la localización de zonas residenciales y la infraestructura de transporte, a diferencia del enfoque asociado a la parte sociológica del fenómeno, el cual toma en cuenta los desplazamientos y la caracterización socioeconómica de la población, en particular los vínculos con el estatus social (Cresswell, 2010; Jirón, Lange, y Bertrand, 2010). Dicho enfoque sociológico no ha sido tan abordado dentro de los estudios realizados en las ciudades del país. Así en los últimos treinta años (última década del siglo XX y primera del siglo XXI) dominan los estudios sobre movilidad cotidiana con un enfoque cuantitativo y que responden a fenómenos relacionados con la distribución de usos de suelo y la estructura urbana de los espacios dentro de la ciudad así como con el uso del transporte urbano y el tránsito (Figura 1.4). La investigación sobre la movilidad cotidiana por trabajo en México tiende a ser más reciente y se hace posible a partir de la información proporcionada por el censo de población y vivienda del año 2000 donde se inquiriere por primera vez sobre lugar de trabajo (Susino y Martínez, 2010).

Gracias a ello se desarrollaron trabajos que analizan la estructura territorial de zonas metropolitanas y su relación con la movilidad de la población, como es el caso de Sobrino (2003), quien analiza los patrones de movimiento y flujos de población entre la zona central y la periferia de las zonas metropolitanas de México, donde a grandes rasgos, predominan los viajes de la zona periférica hacia el centro de la ciudad, a lo que suma la especialización del comercio en la zona centro que hace que dicho intensifique.

Figura 1.4. Principales investigaciones sobre la movilidad urbana y cotidiana en México y sus enfoques de análisis.

	Siglo XX				Siglo XXI										2018
					2000										
Transporte urbano					COMETAH (1998)	COMETRAVI (1999)	Islas (2000)	CEIT-ITESO (2001)	Molina et. al (2002)	Islas (2004)					Barranco y González (2016)
							GENL (2000)		SETRAVI-GDF (2002)	SEDESOL (2004)					
Movilidad y estructura urbana					Quintanilla (1995)	Lerralde (1997)			Graizbord (2004)	Graizbord y Santillán (2005)	Duahu y Giglia (2007)	Casado (2008)	Arango (2010)	Casado (2012)	Lozano (2018)
										Suárez y Delgado (2007)				Hoyos, Rozga y Sánchez (2018)	
Movilidad y sistema urbano					Couturier e Islas (1995)	Camarena y Salgado (1996)	Acuña y Graizbord (1999)	Aguilar (2000)	Aguilar (2003)	Aguilar (2004)					Granados y Franco (2017)
										Aguilar y Alvarado (2004)					
Enfoque sociológico					Navarro et al. (1996)		Salazar (1999)	Navarro y Guevara (2000)					Vignoli (2008)	Díaz (2016)	Cerón (2018)
Movilidad e industria					Vargas (1996)		Contreras (1999)	García y Morales (2000)	Contreras (2001)			Parra y Gómez (2005)	Castillo (2009)		
Movilidad transfronteriza (México-Estados Unidos)	Acuña (1987)	Arámbulo (1987)	Alegría (1989)	Alegría (1990)							Emirch (2003)	Chávez y Corona (2006)			
											Emirch (2003)	Ojeda (2006)			
											Coubés (2003)				

Fuente: Elaborado con base en: Casado, 2008, Garrocho, 2011 y Ramírez, 2013.

A su vez, Graizbord y Santillán (2005) analizan el conjunto de la infraestructura del transporte y su relación con los flujos de población, partiendo como base de la dinámica demográfica. Demuestran que las delegaciones con mayor crecimiento poblacional son las que presentan un mayor incremento de número de viajes al trabajo, sucediendo lo mismo en municipios del Estado de México. Además, consideran el crecimiento económico, ya que influye directamente en los medios de transporte utilizados como es el caso del automóvil. En la actualidad, el desarrollo tecnológico en general, y de las comunicaciones y el transporte en particular, así como la expansión urbana, han provocado el incremento del número de flujos demográficos donde los movimientos cotidianos de la población forman parte de la dinámica urbana, del estudio de la articulación territorial y la movilidad laboral en la periferia regional de la Ciudad de México (Aguilar, 2004 citado en Susino, 2010) y la delimitación de los mercados locales de trabajo (Casado, 2008).

El estudio de la movilidad cotidiana en México se ha desarrollado de forma importante tanto dentro del campo de estudio de la Geografía Urbana como del Urbanismo, reflejando las investigaciones realizadas por la academia un aumento de interés con respecto a dicha temática. Sin embargo, aún queda un amplio panorama que abordar, pues aunque a partir del año 2000 inician los estudios sobre movilidad cotidiana con un enfoque sociológico, lo hacen de forma minoritaria. Se puede mencionar el trabajo de Navarro y Guevara (2000), que analiza la movilidad tomando en cuenta el género y el posicionamiento familiar de los individuos dentro de los hogares para dilucidar tanto los motivos del desplazamiento como el modo de transporte que utilizan, reseñando como las amplitudes y duraciones de los desplazamientos se diferencian a partir de rol de las personas dentro del espacio familiar, de igual forma se puede citar el trabajo de Vignoli (2008) donde se asocia la movilidad cotidiana de la población a la segmentación socioeconómica y formas de desigualdad social en cuatro ciudades latinoamericanas, incluyendo la Ciudad de México. En años más recientes, la obra de Díaz (2016) aborda la movilidad cotidiana a partir del uso de la bicicleta y retoma las experiencias y patrones que las mujeres tienen con respecto a su movilidad diaria, para lo que realiza un abordaje teórico de la incidencia del género en la movilidad diaria.

Por otra parte, Cerón (2018) analiza los motivos de los desplazamientos diarios y su influencia en el uso de la infraestructura de transporte, utilizando la variable “ingreso” como factor que incide en los patrones de movimiento. Aunque este enfoque resulta una vía diferente para analizar la movilidad, presenta un análisis más completo tomando en cuenta variables socioculturales que se asocian al desplazamiento diario y la ocupación misma del espacio

urbano. En cierta forma, investigaciones como la de Navarro y Guevara (2000) y Salazar (1999) dejan de lado el enfoque descriptivo-cuantitativo intraurbano para analizar la correlación entre la realidad social de cada individuo y los motivos que lo impulsan a moverse.

Los estudios de movilidad cotidiana enfocados en el transporte urbano en México han sido realizados en su mayoría por instituciones oficiales: el Programa de ordenación de la ZMVM, de la COMETAH (1998), el Estudio integrado de transporte y calidad del aire de la ZMVM de la COMETRAVI (1999), el Programa sectorial de vialidad y transporte 1995-2000, del GDF (2000) y el Programa sectorial de vialidad y transporte de la ciudad de Monterrey, desarrollado por el GENL (2004) (citados en Garrocho, 2011). Como organismo internacional, el Instituto de Políticas para el Transporte y Desarrollo desde el año 2011 también ha desarrollado trabajos enfocados el transporte sustentable y equitativo en México, con el objetivo de mejorar la movilidad urbana y principalmente su relación con el medio ambiente. A su vez, Islas (2004) realiza un diagnóstico general del transporte en la región centro de México para la Secretaría de Comunicaciones y Transportes y el Instituto Mexicano del Transporte, mientras que, para la ciudad de Guadalajara destaca el estudio realizado por el Centro Estatal de Investigación y Vialidad y el Instituto Tecnológico de Estudios Superiores de Occidente (CEIT- ITESO 2001), a estas obras se le suma el Programa Integral de Transporte y Vialidad 2001-2006 de la SETRAVI (2002) y el Programa de asistencia técnica en transporte urbano de SEDESOL (2006) (citados en Garrocho, 2011), mientras desde el ámbito de la academia se puede citar a Islas (2000) con el programa sobre ciencia tecnología y desarrollo .

El estudio de la movilidad cotidiana desde el sistema urbano se caracteriza por analizar los desplazamientos a escala regional, resaltando las interconexiones de transporte entre regiones metropolitanas y tomando como principal zona de estudio la región centro de México. Se pueden citar el trabajo de Couturier e Islas (1995) quienes estudian el transporte y la movilidad en la región de Chalco, a Camarena y Salgado (1996) en su estudio sobre los movimientos radiales de la región Centro a la ciudad; también a Acuña y Graizbord (1999) (citados en Garrocho, 2011) con la investigación sobre la movilidad cotidiana de trabajadores en el ámbito megalópolitano de la Ciudad de México, así como los trabajos de Aguilar (2000; 2003) y Aguilar y Alvarado (2004) enfocados en la articulación del territorio, la megaurbanización y la movilidad laboral en la región Centro de México. Un estudio más reciente es el de Granados y Franco (2017), el cuál analiza la migración y la movilidad laboral entre las zonas metropolitanas de la región Centro de México con base en las cifras del XII Censo General de Población y Vivienda de INEGI del año 2010.

Una variedad de investigaciones abordan los desplazamientos diarios por motivos laborales en la zona transfronteriza norte del país (Acuña, 1987; Arámbulo, 1987; Alegría, 1989, 1990; García, 2000; Emirch, 2003; Coubés, 2003; Chávez y Corona, 2006 y Ojeda 2006; citados en Garrocho, 2011), obras que en términos generales analizan la constitución de un espacio transfronterizo como un medio donde se realizan flujos residencia-trabajo México-Estados Unidos, así como las condiciones sociales y económicas de los individuos móviles.

Un fenómeno que influyó de forma directa sobre los desplazamientos residencia-trabajo en la última década del siglo XX en las principales zonas metropolitanas del país, fue el establecimiento de la industria maquiladora y minera, causando un incremento en el número de desplazamientos y la distancia de los mismos, dada la dispersión de la población y el crecimiento de la oferta de trabajo (Casado, 2008). Ello dio pie a una variedad de estudios como los siguientes: Contreras (1999, 2001, citados en Casado, 2008) para la zona del estado de Coahuila; Morales *et al.* (2001, citado en Garrocho, 2011) enfocados en el análisis del impacto regional de la industria en la zona de la península de Yucatán, mientras que Vargas (1996, citado en Casado, 2008) estudia la movilidad como parte del desarrollo regional del estado de Hidalgo. A su vez, Camacho (2001, citado en Garrocho, 2011) aborda la movilidad como producto del emplazamiento de la industria maquiladora en Aguascalientes, y Parra y Gámez (2005, citados en Garrocho, 2011), hacen lo propio para la zona metropolitana de Guadalajara.

Es un hecho que la movilidad cotidiana de la población está intrínsecamente relacionada con la estructura urbana (Arango, 2010), pero resulta trascendente identificar las condiciones socioeconómicas de la población que la originan y condicionan. Por parte de los trabajos realizados hacia el enfoque de estructura urbana resaltan nombres importantes que representan un antecedente sólido en dicho estudio dado el debate sobre la transición del modelo monocéntrico al policéntrico (Graizbord, 2004; Graizbord y Santillan, 2005; Duahu y Giglia 2007; Suárez y Delgado, 2007; Arango, 2010; Casado, 2012) (Figura 1.4).

Como trabajos recientes es importante citar a López (2016), quien analiza los desplazamientos por motivos de trabajo para todo el país con base en los datos de población ocupada de los censos de población 2000 y 2010, así como la entonces reciente encuesta intercensal 2015 del INEGI. Hernández (2018) estudia el incremento de las distancias y tiempos de desplazamiento producto de la estructura urbana dispersa, y la distribución de los patrones de movilidad cotidiana de la mano de obra feminizada en la ZMCM. El trabajo de Hoyos, Rozga y Sánchez

(2018) se enfoca en la estructura espacial de la movilidad residencia trabajo de la zona metropolitana de Toluca partiendo teóricamente de la estructura difusa de la ciudad misma.

Una visión importante es la de Garrocho (2011) quien parte del concepto de “población flotante” como un producto del desplazamiento cotidiano de la población, buscando reconocer cualitativamente la movilidad de la población dentro del territorio. Dicho concepto de población flotante busca así caracterizar a los movimientos cotidianos como una permanencia temporal dentro de un espacio, siempre y cuando no se desprenda de su territorio de residencia por un día completo (Ramírez, 2013).

Diversos aportes al estudio de la movilidad cotidiana desde la academia han sido importantes en la construcción metodológica y conceptual del fenómeno, y así múltiples tesis de licenciatura, maestría y doctorado de diferentes ciencias y disciplinas se han aproximado al fenómeno con planteamientos interesantes. Por ejemplo, Ibarra (2009) analiza la movilidad cotidiana de la zona sur de la Ciudad de México desde la estructura urbana, Arreguín (2014) estudia la movilidad cotidiana de los estudiantes de la Facultad de Filosofía y Letras de la UNAM, Barroso (2016) investiga la movilidad desde el punto de vista de la accesibilidad de las zonas periféricas a la ciudad central, integrando el fenómeno de la exclusión y desigualdad social, mientras que finalmente Grajales (2017) estudia la movilidad cotidiana y sus vínculos con el transporte urbano y la estructura urbana.

En definitiva los trabajos existentes correspondientes a la movilidad cotidiana en México requieren complementarse metodológica y conceptualmente, incorporando elementos como la pobreza, la exclusión y la desigualdad social, así como la situación laboral, lo cual es uno de los aportes que se pretende alcanzar con la presente investigación. Con ello se busca contribuir al estudio de la movilidad cotidiana en México como un fenómeno tanto espacial como social.

1.4. El adulto mayor y la movilidad

El proceso del envejecimiento biológico de las personas es inevitable e irreversible y se caracteriza por una disminución de las facultades físicas y mentales (Chackiel, 2000). En este sentido, puede entenderse como un proceso natural y complejo que involucra cada órgano del cuerpo consistiendo en un declive funcional progresivo o un cierto deterioro gradual de las funciones fisiológicas conforme avanza la edad, por lo que puede suponer un aumento de la vulnerabilidad de la población mayor (NYCDCPT, 2011, citado en Garrocho y Campos, 2016).

Para la delimitación etaria de la población de estudio se tomó como base el corte convencional de 65 años y más utilizado por CONAPO² (2011), o Moore y Pacey, (2004, citados en Garrocho, 2016), de manera que dicha población se define desde un punto de vista sociodemográfico y jurídico-laboral a partir de dicha edad (Chackiel, 2000).

Múltiples estudios se han realizado con el objeto de analizar el proceso del envejecimiento en América Latina y específicamente en México, pero en dichas obras se ha conceptualizado tanto al proceso mismo, al adulto mayor y a la edad misma de la vejez de manera diferente. Por ejemplo (Laslett, 1996, citado en Chackiel, 2000) señala que el establecimiento de la edad de la vejez es una construcción social, que está parcialmente determinada por factores biológicos y psicológicos, de manera que se define como un “estado adscripto” aceptado por los pertenecientes a él, mas no elegido. El autor trata de diferenciar el proceso “vejez” de “tercera edad” argumentando que el segundo representa una etapa del primero, específicamente se trata de aquella etapa de la “vejez” donde los individuos son autónomos, activos y socialmente integrados. Albala *et al.* (2005), en su trabajo sobre el contexto general de los adultos mayores dentro de las ciudades, señalan que el deterioro gradual de las condiciones de salud física y mental es una característica que acompaña al envejecimiento, el cual consiste en la reducción resultante de los años esperados de vida sana y activa. A lo largo de tiempo los diferentes enfoques de estudio del envejecimiento han evolucionado de forma significativa de la mano de los nuevos retos surgidos en las grandes ciudades, dado que el mayor número de esta población se encuentra en ámbitos urbanos (pese a su dominio en localidades rurales de países occidentales). Por lo tanto para las ciudades, satisfacer las necesidades de sus residentes adultos mayores representa un reto importante, específicamente los relacionados con la movilidad, servicios de salud y condición socioeconómica entre otros.

² CONAPO: Consejo Nacional de Población.

Aunque conceptualmente no existe una diferencia entre las propuestas citadas, si la hay con respecto al enfoque de cada una Laslett (1996) y Chackiel (2000) adoptan una perspectiva social con énfasis en las características y consecuencias físicas y sociales de tal proceso, mientras que Albala *et al.* (2005) optan por una visión desde la salud y plantean al proceso como un deterioro físico, aunque es importante reconocer que toman en cuenta problemas del ámbito socioeconómico como son: el incremento de la dependencia de las transferencias de ingresos de diversas fuentes públicas y privadas, y el aumento de la demanda y asistencia a servicios de salud. Una conceptualización similar es la de Mendoza (2005, citado en Alba, 2017), quien señala que dicho proceso conlleva una disminución de las funciones biológicas lo que incrementa la fragilidad de la persona. Además especifica que existe una reducción o cese completo de la participación en el mercado laboral, afirmación no del todo acertada ya que esta circunstancia tiende a variar dependiendo del contexto socioeconómico y la calidad de vida.

Desde el punto de vista gerontológico, dentro de la misma vejez se considera la existencia de una cuarta edad, la cual se define como el periodo de edad posterior a los 80 años, sucesor a la tercera edad (comprendida entre los 65 a 84 años), una edad determinada por el descenso de capacidades físicas, mentales u orgánicas, y precedida por la cronicidad, la disfunción y la dependencia (Moreno, 2010). En resumen, la cuarta edad aparece como una etapa donde a diferencia de la tercera edad la acumulación del deterioro y las patologías se acrecientan, así como la alta probabilidad de estar afectado por procesos de demencia como el “Alzheimer” y un mayor deterioro físico y mayor reducción de su movilidad (Moreno, 2010). Según el Instituto Nacional de Geografía y Estadística (INEGI) en 2020 y a nivel nacional hay 9 ,282,353 de adultos mayores de 65 a 84 años, y 1 ,039,551 adultos mayores de 80 años y más; lo cual significa que los adultos mayores de la cuarta edad representan un 10% del total de adultos mayores de todo el país. Este mismo porcentaje se repite en la Ciudad de México donde para el 2020 hay 916,635 adultos mayores de 65 a 84 años y 105,470 adultos mayores de 80 años y más (INEGI, 2020), de manera que dicho colectivo de adultos mayores puede ser considerado el de mayor vulnerabilidad.

El proceso de envejecimiento es producto de la transición demográfica, la cual se caracteriza por un descenso importante de la mortalidad y la natalidad (INMUJERES, 2015), de manera que las primeras fases de dicho fenómeno comenzaron en el siglo XX con el descenso de la mortalidad e incremento de la natalidad, que dieron paso a un importante crecimiento demográfico. En los años sesenta y debido a la aplicación de medidas de control de población impulsadas por el gobierno, se redujo la fecundidad, lo que en conjunto con el descenso de la

mortalidad y el incremento de la esperanza de vida dio paso al dominio de la población adulta y a futuro de aquella en edades avanzadas (Zúñiga y García, 2008, Aparicio 2002, citados en INMUJERES, 2015).

Si bien existe una gran diversidad de enfoques asociados al estudio de la población adulta mayor, este grupo ha sido escasamente analizado en relación con la segregación urbana y la movilidad, sobre todo en México donde hay 10, 321,914 adultos mayores que representa el 8% de la población total, y específicamente en la Ciudad de México donde hay 1, 022,105 adultos mayores que representa el 11% de su población (INEGI, 2020), lo que ofrece una oportunidad para la presente investigación. Partiendo de la premisa de que en dicha ciudad existen entornos de pobreza y de difícil acceso a los recursos y servicios que ofrece la misma, los adultos mayores constituyen un grupo social particularmente vulnerable, poco móvil y con baja autonomía (Zamorano *et al*, 2013). Esta circunstancia justifica que para esta población deban considerarse elementos que reviertan dicha situación, ya que la vulnerabilidad que acompaña al proceso de envejecimiento se ve gravemente afectada por las condiciones de pobreza que padece una proporción importante de adultos mayores de 60 años en el país (Robles *et al*, 2006, citados en Alba, 2017).

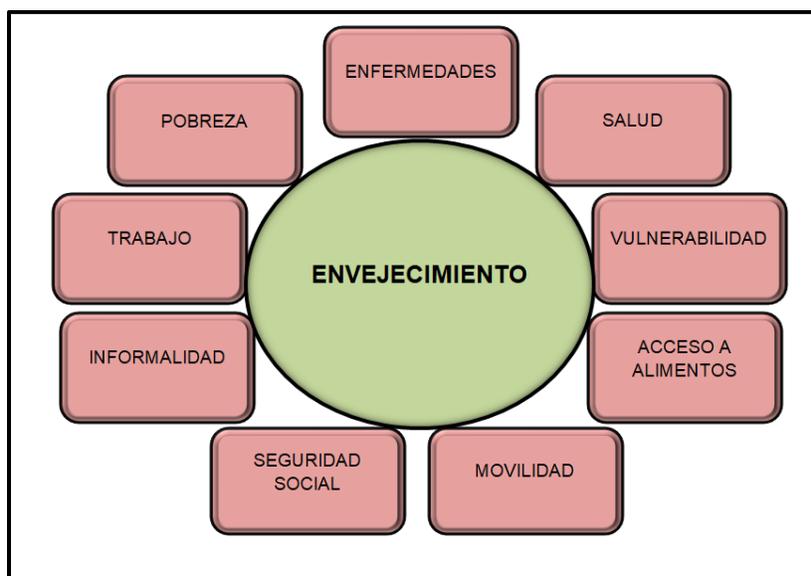
El envejecimiento es un fenómeno complejo cuya importancia en la actualidad genera impactos en distintos ámbitos y sectores sociales, a nivel individual, colectivo, en el ámbito familiar, el mercado laboral, sector económico, seguridad social, servicios de salud entre otros. (Hernández *et al*, 2014). Es importante mencionar que el envejecimiento dentro de la Ciudad de México ha avanzado de forma significativa, de manera que según el Consejo Nacional de Política y Desarrollo Social (CONEVAL) ninguna de las alcaldías de dicha ciudad carece de ancianos en situación de pobreza y vulnerabilidad (CONEVAL, 2015, citado en Alba, 2017). Algunas fuentes de datos e instituciones muestran la situación social de dicho grupo poblacional, como: la Encuesta Nacional Sobre Discriminación del CONAPRED (Consejo Nacional Para Prevenir La Discriminación), la cual genera información sobre grupos vulnerables y sus principales causas de discriminación, especialmente el caso de los adultos mayores; esta fuente refleja mediante diversas estadísticas su condición de vulnerabilidad y pobreza en los 32 estados del país. Otra fuente oficial encargada de recopilar datos es la Encuesta Nacional sobre Salud y Envejecimiento en México del INEGI, la cual genera cifras sobre el proceso de envejecimiento en todo el país, así como el impacto de las enfermedades y discapacidades. De igual forma el mismo INEGI aporta información sobre los grupos vulnerables con el Censo de Alojamiento de Asistencia Social. el cual genera datos sobre los

centros de atención a personas en pobreza extrema y en situación de calle, entre ellos los adultos mayores.

Dentro del mismo fenómeno del envejecimiento poblacional, han surgido diversas problemáticas y retos dadas las condiciones sociales en las que un gran sector de la población adulta mayor se encuentra; dichas condiciones se relacionan con el desempleo, bajos ingresos, escaso acceso a los servicios de salud, vivienda y movilidad. En México se manejan sistemas de pensiones como parte de los programas sociales destinados a la población adulta mayor, aunque muchas de estas pensiones parten de un antecedente laboral, por lo que son manejadas por una variedad grande de instituciones públicas y privadas. Sin embargo, no toda la población adulta mayor tuvo la ventaja de laborar en una empresa que contara con programas de prestaciones para el retiro y jubilación, por lo que una parte importante de la población adulta mayor no cuenta con una pensión, y por lo tanto atraviesa por graves dificultades para cubrir sus necesidades básicas y tener una vida digna, todo lo cual resulta en una baja calidad de vida y un cierto grado de dependencia económica (De la O *et al*, 2016); por ejemplo, para el año 2021 a nivel nacional 7, 860,353 adultos mayores de los 10,321,914 totales son beneficiarios del programa de pensiones para el Bienestar, mientras que para la Ciudad de México 869,346 adultos mayores de 916,635 reciben dicho apoyo bimestral (Secretaría de Bienestar, 2021).

Para identificar los problemas asociados a la población adulta mayor, es importante considerar los contextos y condiciones en las que dicho grupo poblacional se desenvuelve, dado que dichos problemas son resultado de diferentes circunstancias que se interrelacionan entre sí, como pueden ser la pobreza, la salud y el género, las cuales desembocan en fenómenos tanto sociales como físicos. Por ejemplo, el acceso a los servicios de salud en los países en desarrollo se condicionan por la participación en el mercado laboral en el sector formal, sin embargo los adultos mayores que no laboran o laboraron en dicho sector afrontan problemas de informalidad, escasez de medicamentos y atención médica gratuita, enfermedades, limitado acceso a sistemas de pensiones que les permita mantener un ingreso para su sustento diario y poder acceder no solo a los servicios de salud requeridos sino también a una adecuada alimentación y movilidad, y evitar caer en un estado de pobreza y vulnerabilidad (Figura 1.5) (Salgado y Wong, 2007).

Figura 1.5. Principales problemas que engloban al envejecimiento dentro de las ciudades.



Fuente: Elaborado con base en: CONEVAL, 2018, Salgado y Wong, 2007.

Debido al evidente incremento de población de edad avanzada, las autoridades han hecho esfuerzos por mejorar sus condiciones de vida a través de distintos programas sociales específicamente destinados a este sector de la población. Las principales instituciones encargadas son el Instituto Nacional de las Personas Adultas Mayores y la Secretaría de Desarrollo Social. Según diversos autores (INAPAM, 2016; SEDESOL, 2013; De la O *et al.* 2016 y Rubio y Garfias, 2010) los principales programas son:

Programa de Pensión para los Adultos Mayores “60 y más” de la Secretaría de Desarrollo Social (SEDESOL).

Consiste por un lado en un depósito económico de mil noventa y dos pesos mediante transacción bancaria, así como la inclusión dentro de diversos servicios y actividades y apoyo en servicios de salud.

Programa de Vinculación Productiva para Personas Adultas Mayores del Instituto Nacional de las Personas Adultas Mayores (INAPAM).

Busca la reintegración de la población adulta mayor en el mercado laboral mediante la promoción de empleos remunerados, así como actividades voluntarias productivas que signifiquen una fuente de ingreso, ofreciendo

prestaciones de ley como son: sueldo base y un contrato formal por jornada, hora o servicios.

Capacitación para el trabajo y Ocupación del Tiempo Libre del Instituto Nacional de las Personas Adultas Mayores (INAPAM).

Tiene como objetivo capacitar a las personas mayores en el manejo de equipos de cómputo, programas *Office* e internet en busca de su actualización y mejoramiento de sus capacidades prácticas.

Componente de apoyo para adultos mayores por parte del programa oportunidades de la Secretaría de Desarrollo Social (SEDESOL).

Implementado en el 2009 se caracteriza por brindar apoyo económico de 345 pesos extras por integrante familiar mayor de 70 años de familias beneficiadas por el programa Oportunidades, así como asistencias médicas y citas mensuales.

Programa de pensión alimentaria para adultos mayores de 70 años, residentes en el Distrito Federal de la Secretaría de Desarrollo Social (SEDESOL).

Inició en el año 2001 y otorgaba un apoyo económico de 600 pesos mensuales y medicamentos gratuitos, así como la organización de actividades grupales para promoción de la salud y la atención de padecimientos crónicos. Para el año 2011 el monto mensual fue de 897 pesos, mientras que para el año 2012 fue de 934 pesos y para el 2013 de 971 pesos mensuales. En el año 2009 este programa se extendió hasta la población de 70 años y actualmente continua vigente con un monto mensual de 1,209 pesos.

Tarjeta del Instituto Nacional de las Personas Adultas Mayores (INAPAM).

Es una credencial que el Instituto Nacional de las Personas Adultas Mayores (INAPAM) brinda a mujeres y hombres mayores de 60 años de todo el país una credencial que funge como identificación oficial y permite acceder a descuentos y beneficios en alimentación, salud, transporte, vestido, cultura y deporte.

Programa de Pensión Universal para el Bienestar de las Personas Adultas Mayores creado por la Secretaría del Bienestar del Gobierno Federal.

Dicho programa tiene como objetivo apoyar con 1,550 pesos mensuales o 3,100 pesos cada dos meses, a las personas adultas mayores que se encuentren en situación de pobreza, dicho programa dio inicio en el año 2019 y se le asigna a las personas mayores de 65 años a nivel nacional y a las que habiten en comunidades indígenas.

Programa PILARES Ciudad de México (Puntos de Innovación, Libertad, Arte, Educación y Saberes) creado por el Gobierno de la Ciudad de México.

Es un programa que consiste en la creación de espacios donde la comunidad tenga acceso de manera gratuita a múltiples capacitaciones y talleres sobre distintas actividades recreativas, artes u oficios, principalmente para las comunidades donde hay índices marginación más elevados así como para los grupos más vulnerables como los adultos mayores.

Si bien se han realizado múltiples programas y proyectos con el objetivo de mejorar la calidad de vida y reducir la pobreza en la población adulta mayor de México, la ayuda económica que ofrecen en promedio es de \$1,500 mensuales, lo cual equivale al salario mínimo de 8 días, por lo que no es suficiente para cubrir las necesidades de la población de edad avanzada (De la O, *et al.* 2016); aunque también parte de la ineficacia de estos programas se debe a la falta de cobertura de la población rural en situación de pobreza (Rubio y Garfias, 2010). Como resultado de dicho problema, mucha gente de edad avanzada busca ingresos extra para solventar sus necesidades trabajando en múltiples sectores, en ocasiones informales, por ejemplo el trabajo doméstico remunerado, donde labora el 5.5% de la población adulta mayor ocupada de la Ciudad de México labora, y el comercio informal (INEGI, 2019a).

Se puede señalar que la población adulta mayor como sector vulnerable tiende a requerir un mayor apoyo en la realización de sus actividades dentro de la sociedad, situación que se repite específicamente en relación con su movilidad cotidiana. Como lo señalan Pelcastre *et al.* (2011) muchos adultos mayores reciben apoyo económico de parte de hijos, vecinos o del cónyuge, aunque en ciertos casos los adultos mayores continúan realizando trabajos domésticos o actividades laborales informales para conseguir ingresos, lo que demuestra cómo

se infravalora la importancia del papel que los adultos mayores juegan dentro del sistema social.

Con respecto a la legislación de la movilidad dentro de la Ciudad de México, en el año 2014 se implementó la Ley de Movilidad del Distrito Federal publicada por la Gaceta Oficial del Distrito Federal, la cual se encarga de regular el efectivo desplazamiento de las personas en condiciones de seguridad, calidad, igualdad y sustentabilidad, que satisfaga las necesidades de las personas y el desarrollo de la sociedad en su conjunto (Gaceta Oficial del Distrito Federal, 2014). Esta ley de movilidad se considera como un instrumento regulatorio sobre el tema de la movilidad en la Ciudad de México y funge como el marco de acción legal de la Secretaría de Movilidad (SEMOVI), de otros sectores públicos y de las delegaciones ahora alcaldías, de manera que uno de los principales postulados de dicha ley es la definición de la movilidad como un derecho en su artículo 5:

“La movilidad es el derecho de toda persona y de la colectividad a realizar el efectivo desplazamiento de individuos y bienes para acceder mediante los diferentes modos de transporte reconocidos en la ley a un sistema de movilidad que se ajuste a la jerarquía y principios que se establecen en este ordenamiento, para satisfacer sus necesidades y pleno desarrollo. En todo caso el objeto de la movilidad será la persona. (Gaceta Oficial del Distrito Federal, 2014: 3).

Esta la ley establece que todos los usuarios tienen derecho a una movilidad digna y eficiente, así como el acceso a un transporte de calidad que ofrezca beneficios para los distintos grupos poblacionales. La administración pública es la competente para establecer las políticas necesarias para el desarrollo de una mejor movilidad, mencionando el artículo 6 de dicha ley que la administración pública proporcionará las estrategias y los medios necesarios para que las personas puedan elegir libremente la forma de trasladarse a fin de acceder a los bienes, servicios y oportunidades que ofrece la ciudad. Para ello, la política pública en materia de transporte y movilidad considerará el nivel de vulnerabilidad de los usuarios, definiendo la ley como grupo vulnerable a cualquier sector de la población que por cierta característica puedan encontrar barreras para ejercer su derecho a la movilidad, tales como población de menores ingresos, población indígena, personas con discapacidad, adultos mayores, mujeres y niños (Gaceta Oficial del Distrito Federal, 2014:9).

Desde el año 2014 se han realizado modificaciones dentro de dicha ley, pero ninguna correspondiente al tema de la población vulnerable. Si bien el sistema de transporte público tiene aspectos de infraestructura en los que puede mejorar, no es del todo eficiente para el uso de la población vulnerable, específicamente de los adultos mayores, por lo que el uso de los diversos medios de transporte público resultan medianamente aceptados por la población mayor; es por ello que de acuerdo a autores como Alba (2017), el objetivo de una movilidad y transporte eficiente y seguro no ha sido alcanzado del todo.

Como se ha mencionado, en muchos países no existe una cobertura universal de los servicios de salud y/o de los planes de jubilación, aspectos que afectan gravemente a la población mayor, así como la exclusión del mercado laboral formal, por lo que un importante número de adultos mayores no tienen acceso a mecanismos institucionales para satisfacer sus necesidades y dependen del entorno familiar. Esta realidad desencadena una serie de problemas sociales asociados con la vulnerabilidad misma de las personas mayores quienes por necesidad económica tienden a laborar en trabajos mal remunerados e informales, lo que en algunos casos supone además grandes esfuerzos físicos y económicos para desarrollar sus desplazamientos cotidianos a su lugar de trabajo o incluso para desarrollar su actividad laboral (Pelcastre, *et al.* 2011); por ejemplo, cuando tienen que ir a lugares lejanos a sus viviendas, o a sitios demasiado concurridos como el Centro Histórico, o bien si prefieren o se ven obligados a ir a pie y requieren cargar paquetes pesados (Alba, 2017).

Para realizar un análisis sobre la movilidad cotidiana de los adultos mayores es importante establecer parámetros específicos que señalen distintos elementos sobre la condición social, económica, y en algunos casos cultural de las personas estudiadas. Ello dado que la forma que se desplaza dentro de la ciudad cada uno de los miembros de este grupo poblacional es diferente, por el hecho crucial de que cada ser se desarrolla en un contexto distinto y por consiguiente tiene diferentes necesidades, ya sea de salud, empleo, alimentos o recreación, entre otros. En este sentido y para el estudio de la movilidad cotidiana de los adultos mayores es importante señalar los principales motivos por los que realizan dichos desplazamientos, ya sea para acceder a servicios de salud o al trabajo, entre otros, aunque también es importante tener en cuenta la percepción que de la ciudad tiene la población adulta mayor, así como poner atención a las particularidades de la experiencia urbana de la población mayor (Alba, 2017).

Según el estudio de Alba (2017) sobre las condiciones sociales y la movilidad cotidiana de los adultos mayores en la Ciudad de México, el metro es el medio de transporte que más utilizan

debido a su acceso gratuito para esta población y su facilidad de uso, aunque recalca que la calidad del servicio podría mejorar en cuestión de infraestructura de las instalaciones, para la población mayor, como el uso de rampas, elevadores, escaleras y asientos o vagones específicos para personas mayores, principalmente en horas pico. Mientras, alternativas como el sistema de metrobús, trolebús y el servicio de autobuses, resultan ser medianamente aceptadas por esta población. Aunque existen discrepancias en cuanto a algunos aspectos como comodidad y acceso, en general tienden a ser sistemas bastante usados por los adultos mayores. Por el contrario, el microbús es un medio que no tiende a ser usado o bien no es del agrado de la población mayor, dada su incomodidad y costo monetario; el autor señala como parte importante de este problema, el hecho de que hay personas mayores que se ven obligados a usarlos, aun siendo un servicio de mala calidad, inadecuado a sus necesidades y los riesgos que implican para su integridad física.

Si bien la pobreza y el reducido acceso a los distintos bienes tanto materiales como de servicios (salud y empleo) son elementos que se pueden analizar de forma particular, asociándolos a sus respectivos problemas, también forman parte del análisis y del comportamiento de la movilidad cotidiana de cualquier grupo poblacional, dado que condicionan los patrones de desplazamientos, el uso del transporte y por lo tanto el acceso a las diferentes áreas de la ciudad donde se realizan distintas actividades cotidianas. Para los adultos mayores moverse a través de la ciudad representa muchas veces un reto y un esfuerzo importante y a veces insalvable, aunque ciertamente esta afirmación depende de las condiciones que cada individuo vive de su edad o condición física y de sus situaciones personales, ya que la movilidad de una persona de sesenta años no será la misma que una de ochenta, debiendo así mismo tener en cuenta la frecuencia de los desplazamientos y los motivos que los originan, Alba (2017) señala que las personas con edades entre 60 a 75 años siguen realizando trayectos por motivo de trabajo, aunque por otro lado quienes tienen graves problemas de movilidad deben de ir acompañados, usar taxi cuando pueden pagarlo, o solicitan a algunos familiares que los lleven, sin embargo, no señala los factores socioeconómicos y las distancias que recorren, lo cual puede influir en su movilidad así como el uso de distintos medios de transporte no adecuados para cada persona y circunstancia.

El trabajo de Melgar *et al.* (2013) estudia la movilidad enfocada al uso del transporte público de las personas mayores en la zona fronteriza de Ciudad Juárez, Chihuahua, identificando a partir de un trabajo estadístico los principales problemas y dificultades que experimentan las personas adultas mayores en el uso del transporte público, así como los aspectos negativos

respecto a la infraestructura del mismo. El autor ofrece así un panorama general sobre los aspectos y el uso del transporte público para la futura implementación de estrategias de mejora del mismo enfocado en la población adulta mayor.

Si bien es cierto que las dos obras mencionadas (Alba, 2017 y Melgar *et al*, 2013) abordan la movilidad de la población adulta mayor en México, lo cierto es que ha sido un tema poco estudiado en el país, por lo que es importante visualizar un panorama general de dicho fenómeno en otros países, donde si bien es cierto que varía el contexto social, político y económico de la población, dicha aproximación ayudará a comprender el desarrollo y crecimiento de la movilidad en este grupo poblacional.

Olivi *et al*. (2016) estudian la movilidad urbana y su influencia en la calidad de vida de las personas mayores en la ciudad de Valparaíso en Chile, para lo cual relacionan variables del entorno social, económico, personal y cultural de las personas mayores con otras variables como la estructura física de la ciudad y cómo influyen las mismas en su movilidad diaria. Los autores abordan la movilidad bajo el concepto de Nordbakke (2013: 166, citado en Olivi *et al*, 2016) el cual la define como “la habilidad de elegir dónde, cuándo y en cuáles actividades participar a fuera del domicilio”. Los autores analizan la movilidad como un producto de la interacción del individuo con el contexto físico y social, una conceptualización que se relaciona con el enfoque cultural expuesto por Miralles y Cebollada (2003) o Hanson (2010) (citados en Olivi *et al*, 2016). Los autores señalan que aunque la movilidad tiende a reducirse en la etapa del envejecimiento, esta sigue siendo una condicionante de la calidad de vida de las personas mayores, por lo tanto, concluyen que dado el contexto económico y social de una ciudad, las restricciones y condicionantes a la movilidad de los adultos mayores se plasman en una combinación de distintos factores asociados al acceso a los espacios urbanos, proponiendo mejorar el acondicionamiento del espacio urbano y el acceso igualitario al sistema de transporte público.

A su vez, Cataldi (2018) realiza una recopilación de diferentes casos de estudio sobre la movilidad de la población adulta mayor, realizando también una aproximación a las diferentes perspectivas de estudio de la movilidad en algunos países de Latinoamérica. Resalta la importancia de la movilidad como problema social, y realiza una crítica a la perspectiva de la movilidad enfocada solamente hacia el uso del transporte, para lo que expone casos de estudio en países como Argentina y Chile. Señala que la movilidad asociada al transporte es abarcada desde un planteamiento cuantitativo y cualitativo de la infraestructura y del desplazamiento de

los vehículos motorizados pero sin tomar en cuenta en demasía el punto de vista de la población ante dicho fenómeno (Montezuma, 2003:75, citado en Cataldi , 2018). El autor hace referencia al nuevo paradigma de la movilidad expuesto por Gutiérrez (2012:61-74), el cual recupera la visión subjetiva y cultural del desplazamiento. En el caso de estudio de Chile se menciona la influencia de la calidad e infraestructura del transporte en los desplazamientos de las personas mayores, siendo esta una de las principales causas que afectan la movilidad de estas personas. En el caso de estudio argentino, el autor señala que la población adulta mayor se mueve dentro de la ciudad de Buenos Aires principalmente para satisfacer sus necesidades, asistencia a servicios de salud y a actividades de recreación, utilizando para ello diferentes medios de transporte ya sean motorizados o no, por lo que considera que la movilidad de la población mayor depende de múltiples factores tanto económicos como de infraestructura, por lo que propone mejorar las condiciones físicas de los medios de transporte, así como las tarifas, para en cierto modo mejorar la accesibilidad a los lugares de destino y al transporte mismo. A manera de conclusión, el autor resalta que se puede analizar la movilidad de las personas mayores desde distintos aspectos (económicos, sociales, culturales e históricos) con el fin de obtener una visión más amplia del problema y poder profundizar en la misma con el fin de crear estrategias de mejoramiento de la movilidad de las personas mayores.

En definitiva la movilidad cotidiana de adultos mayores en Latinoamérica ha sido escasamente estudiada debido a la dificultad y alto costo de la obtención de información sobre desplazamientos diarios, sin embargo se ha abordado bajo diferentes perspectivas donde ha predominado la visión de la movilidad ligada hacia la infraestructura del transporte urbano, dejando de lado la perspectiva de la movilidad como fenómeno social producto de distintas experiencias de la población y de diferentes contextos y factores tanto sociales como políticos, culturales y económicos. Trabajos de investigación como el de Alba (2017) y Olivi *et. al.* (2016) se aproximan a una postura que devela la movilidad de las personas mayores como un fenómeno que varía según las condiciones sociales de la población. Así, Alba (2017) aborda la experiencia de las personas mayores al desplazarse por la ciudad como elemento de análisis que influye directamente en su movilidad; a su vez toma en cuenta a la infraestructura del transporte urbano como un elemento importante de su movilidad aunque no determinante.

Mientras tanto Gajardo (2012, citado en Cataldi, 2018) estudia la percepción de las personas mayores que usan el transporte en la ciudad de Santiago Chile, analizando la infraestructura de transporte y observando si la misma resulta adecuada para la población adulta mayor. También investiga si la población adulta mayor implementa estrategias adaptativas para el mejor uso de

esta infraestructura a fin de facilitar y mejorar la realización de sus viajes. A su vez Cataldi (2018) hace mención del proyecto global de la Organización Mundial de la Salud denominado “Ciudades amigables con la edad”, el cual estipula que “la habilidad para trasladarse determina tanto la participación social y cívica como el acceso a la salud y al transporte, incluyendo el transporte público accesible en términos físicos y económicos por lo que constituye un factor clave para el envejecimiento activo” (OMS, 2007, citado en Cataldi 2018:46). Este protocolo busca aplicarse en varios países y ciudades donde el proceso de envejecimiento de la población sea ya un fenómeno notorio, de manera que sirva de marco de referencia a la realización de estrategias para el mejoramiento del transporte y de la calidad de vida de las personas mayores. Sin embargo y según el Gobierno Federal, de las ochocientas ciudades a nivel mundial y de las veintidós ciudades de Latinoamérica incluidas en dicha iniciativa, solo una es de México, Guadalajara, que se incorporó a dicha iniciativa en el año 2016; por tanto, la ciudad capital del país, la Ciudad de México, se ha mantenido al margen de este proyecto que busca mejorar la calidad del transporte de los adultos mayores, aunque otras ciudades de los estados de Aguascalientes, Yucatán y Quintana Roo ya realizan sus propios proyectos de urbanismo gerontológico enfocados en mejorar el equipamiento y transporte urbano para facilitar la movilidad de los adultos mayores (INAPAM, 2019).

1.5. Informalidad, vulnerabilidad y sus vínculos con la movilidad

Para los adultos mayores, desempeñar una actividad productiva y remunerada es vital, ya que más allá de ser una necesidad básica para su propia supervivencia, representa una oportunidad de mantenerse activos e integrados a la sociedad de manera productiva sin embargo debido a los estereotipos negativos de su edad como: mala salud, disminución de la capacidad mental, dependencia, poca movilidad y poca o nula productividad sean excluidos del mercado laboral formal (Giraldo, 2015), sin embargo debido a la incompleta cobertura de seguridad social y la falta de ingresos para el retiro o bien al no haber laborado en el sector formal y no contar con una pensión para el retiro, los adultos mayores optan por conseguir empleo en el sector informal, donde la seguridad económica muchas veces no es suficiente siquiera trabajando jornadas completas, por ello es de vital importancia indagar en el concepto de informalidad desde múltiples percepciones con el objetivo de entender su práctica en la población adulta mayor como una alternativa laboral..

A lo largo de la historia, dentro de las ciudades se han desarrollado múltiples dinámicas tanto poblacionales como económicas, de manera que el uso del espacio urbano forma parte de una gran red económica producida por los ciudadanos ocupantes de cada sector económico y que laboran día con día para satisfacer sus necesidades en una acción que se denomina como “trabajo”. Dicho concepto fue oficializado en el siglo XIX por la Organización Internacional del Trabajo (OIT) la cual define el trabajo como:

“El conjunto de actividades humanas, remuneradas o no, que producen bienes o servicios en una economía, que satisfacen a las necesidades de una comunidad o proveen los medios de sustento necesarios para los individuos o bien es definido como trabajo efectuado a cambio de pago (salario, sueldo, comisiones, propinas, pagos a destajo o pagos en especie), sin importar la relación de dependencia (si es empleo dependiente-asalariado, o independiente autoempleo)” (OIT, 2004: 1).

A partir del año 1999 esta misma institución estableció el concepto “trabajo decente”, el cual está basado en el cumplimiento de ciertos objetivos: los derechos en el trabajo, las oportunidades de empleo y la protección, en busca de la “inclusión social” y la erradicación de la pobreza así como el desarrollo personal y en conjunto (OIT, 2004).

Existen diversas concepciones del trabajo que han surgido a partir de distintas posiciones teóricas, autores e instituciones, por ejemplo, según la Organización de las Naciones Unidas (ONU) en el artículo 23° de la Declaración Universal de los Derechos Humanos el trabajo se define como “el medio por el que cualquier ser humano puede satisfacer sus necesidades básicas, afirmar su identidad, la forma en la que pueda sustentar a su familia y vivir una existencia conforme a la dignidad humana” (ONU, 2014:2).

El concepto de la ONU, al igual que el de “trabajo decente” de la OIT, busca el cumplimiento de unos mismos objetivos: el combate al desempleo, el mejoramiento de la calidad de vida, el acatamiento adecuado de los derechos laborales, la seguridad dentro del trabajo y del individuo, un ambiente laboral saludable, nivel de ingresos adecuado y la erradicación de la pobreza, aunque Ghai (2003) menciona que dicha idea engloba a todo tipo de clases y facetas de trabajo y trabajadores, tanto de la economía “regular”, como de la economía “informal”.

Inserto en el concepto de trabajo decente, existe así la modalidad de trabajo denominada “economía informal”, la cual parte del término “sector informal” propuesto por la OIT en su

nonagésima Conferencia Internacional del Trabajo a fin de abordar los nuevos problemas de los mercados laborales insertos dentro del nuevo sistema globalizado neoliberal imperante en la economía mundial (Cervantes *et al*, 2008).

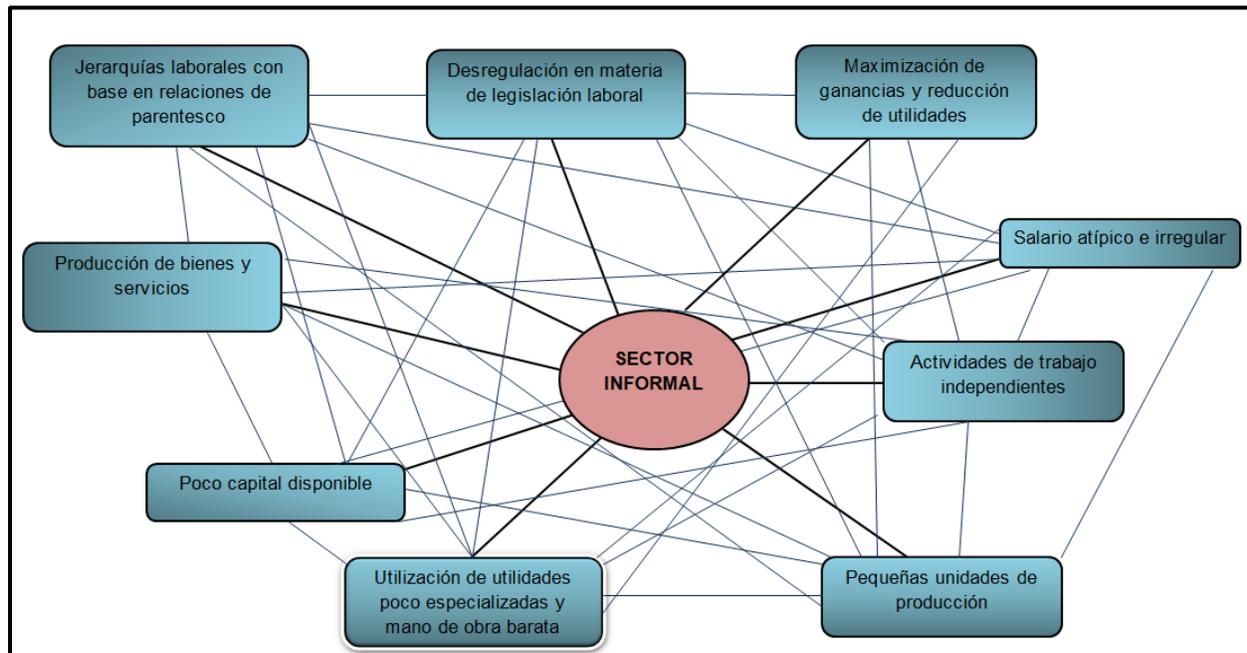
El inicio del concepto se remonta en realidad a décadas anteriores, aproximadamente los años sesenta, a partir de un estudio sobre África donde se planteó el término “sector informal”; dicho estudio menciona “que los trabajadores informales eran aquellos que laboraban en las zonas urbanas de las ciudades en los países en vías de desarrollo, y por lo tanto operaban específicamente en empresas de índole familiar y de pequeña escala, con ingresos relativamente limitados y sin protección jurídica laboral” (Hart, 1971, citado en Cervantes *et al*, 2008: 24).

Hart realizó así una primera tipificación del concepto de trabajador formal e informal, la cual consistía en la identificación del primero como un empleado asalariado y del segundo como un empleado por cuenta propia. Cervantes *et al*. (2008). narran que tiempo después se desarrollaron investigaciones relacionadas con el concepto de “sector informal” en vías de una mejora de la comprensión de dicho problema urbano, donde destaca el trabajo realizado por el Programa para el Empleo en América Latina y el Caribe de la OIT, el cual formuló que el origen del sector informal fue producto de la dinámica demográfica dentro de las zonas urbanas producto de la migración campo-ciudad, la cual desembocó en un excedente de mano de obra barata que incrementó el desempleo; ello provocó que la población inmigrante buscara alternativas de empleo en aras a subsistir, lo que llevó al crecimiento del sector informal.

Fue hasta aproximadamente finales de los años ochenta cuando se planteó una visión específica de cómo y qué elementos conformaban el sector informal. Tokman (1987) plantea que está conformado por trabajadores y empresas en actividades no organizadas, las cuales estaban conformadas por pequeñas unidades de producción de máximo diez personas las cuales no tienen prestaciones laborales básicas y donde existen condiciones de precariedad y con poco acceso al financiamiento de las autoridades públicas (Figura 1.5).

Se puede afirmar que esta conceptualización se contrapone así al concepto de “trabajo decente” de la misma OIT, la cual como se señaló engloba al sector informal, e incluye el cumplimiento de objetivos y características asociadas a los derechos laborales establecidos, lo que resulta una contradicción, dado que la principal característica del fenómeno de la informalidad es la misma carencia y falta de acceso a dichos derechos laborales.

Figura 1.6. Elementos que conforman el sector informal.

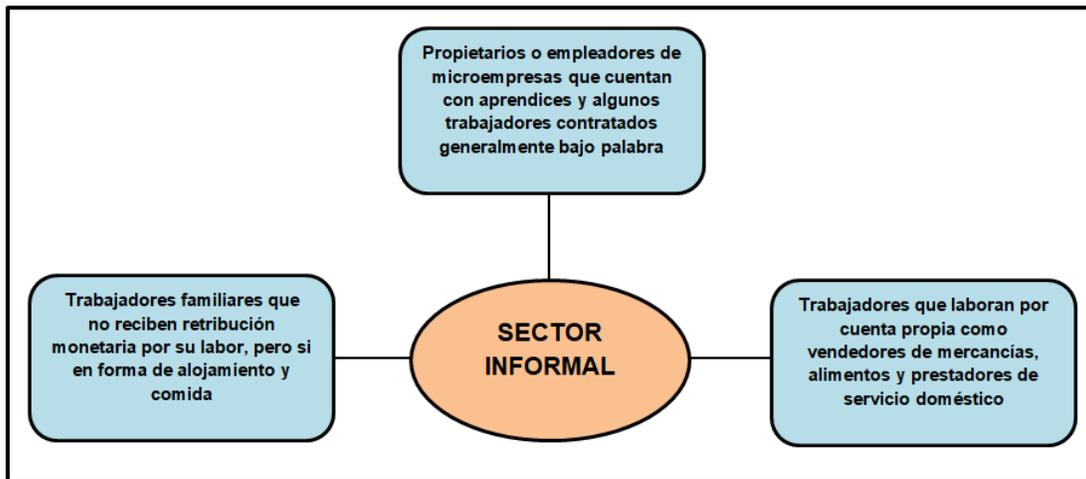


Fuente: Elaborado con base en: Tokman, 1987, OIT, 1993 y Cervantes *et al.* 2008.

Lo cierto es que ha habido una evolución respecto a la conceptualización y medición del sector informal, planteándose en los años noventa nuevos criterios para su definición y medición, criterios asociados con el tamaño de las unidades económicas y su producción, así como con los elementos que la componen (OIT, 1993) (Figura 1.6).

A partir de dichos criterios se consensó de manera más aceptada la identificación de elementos que conforman las empresas y establecimientos correspondientes al sector informal y por lo tanto una mejor medición del mismo.

Figura 1.7. Tipos de trabajadores del sector informal.



Fuente: Elaborado con base en: OIT ,1993.

Lo cierto es que el concepto de informalidad ha sido abordado desde distintos enfoques; el ya explicado hasta ahora corresponde al llamado enfoque de “racionalidad productiva”, el cual analiza las formas de producción y la informalidad a partir de la no legalidad y no regulación (Roubaud, 1995, citado en Macedo, 2000).

Mucho del significado de dicho concepto se asocia al contexto social en el que se ha desarrollado América Latina, esto es, un contexto de pobreza que influye en la situación laboral de sus ciudadanos, por lo que en muchos casos la informalidad se vincula a la subsistencia de los mismos ciudadanos. Otra visión asociada al estudio del concepto “sector informal” es la adoptada por Moser (1978) y Portes (1989, citados en Negrete, 2011), la cual se basa en un enfoque estructural en el que el trabajo dentro del sector informal se conceptualiza como una alternativa laboral fuera del proceso económico establecido por el capitalismo, aunque también toma en cuenta el enfoque legalista señalando el control de las empresas y medios de producción y el cumplimiento de la legislación laboral.

Visto desde el enfoque de la extralegalidad, el concepto de informalidad es definido como el conjunto de actividades productivas que no están sujetas a una reglamentación por parte de las instituciones gubernamentales, dado que no cumplen las normas legales, fiscales y de regulación de trabajo que establece el Estado, de manera que la “extralegalidad” surge como un marco de referencia que delimita la actividad informal de otras dentro del mercado de trabajo (Macedo, 2000). Dentro de este enfoque el “sector informal” aparece como una forma de producción, por lo que se le denomina “economía informal”, señalando Castells y Portes

(1989) que es un proceso que parte de una lógica asociada a la producción ubicada dentro de las sociedades; dicha premisa deja de lado la contraposición “formal e informal” de la economía, por lo que clasifica a la informalidad como un producto de la subordinación del trabajo a las necesidades de las empresas mediante la subcontratación. En consecuencia, y como manera alternativa de lograr un mejor entendimiento de la realidad relacionada a la informalidad, se ha optado por la cuantificación estadística de situaciones problemáticas asociadas a la delincuencia, piratería y contrabando, que en cierta forma se vinculan con la dinámica laboral de dicho sector informal.

Dada la existente discordancia dentro de las diferentes concepciones del término “informalidad” es importante establecer una definición que englobe las características de las diferentes posturas teórico-conceptuales que explican el contexto y función del fenómeno de la informalidad dentro de los contextos urbanos. En este sentido, Roubaud (1995) menciona que no obstante al establecimiento de un término común, los diferentes enfoques corresponden a ideas y bases no equivalentes, dado que el lenguaje utilizado para referirse al sector informal no es compatible, dependiendo de la escuela. Así las denominaciones se reducen a términos como “empleo informal”, “actividades informales” o “unidades de producción”, por lo que las estimaciones y mediciones de la informalidad van a depender del criterio y los indicadores que se adopten por cada institución o autor de la investigación. Sin embargo, internacionalmente se han tratado de establecer parámetros estandarizados para el estudio de la informalidad en distintos países considerándose indicadores como: categorías ocupacionales, el tamaño de las empresas y la existencia o ausencia del criterio legal (Macedo, 2000).

Como consecuencia de esta falta de un concepto universalmente aceptado, el estudio de la informalidad dentro de las Ciencias Sociales ha sido variado dada la multiplicidad de conceptos y enfoques dentro de disciplinas como la Sociología, la Economía o la Antropología, donde la informalidad se vincula con otros fenómenos, por ejemplo la pobreza, siendo considerada esta como un elemento causal que produce la informalidad. Por ello, la informalidad se considera asociada a factores como la privación social de bienes y oportunidades, la flexibilización, la segmentación y la precariedad en el mercado laboral, la exclusión social, la vulnerabilidad, la polarización socio-espacial, la discriminación y la inseguridad humana (Pérez *et al*, 2017).

Al igual que la informalidad, la pobreza ha sido un fenómeno estudiado desde diferentes enfoques dada su complejidad y sus diferentes contextos de desarrollo dentro los países de América Latina. Así, es posible relacionar la pobreza con otros fenómenos importantes dentro

del campo de las Ciencias Sociales partiendo de la caracterización de los elementos que la definen; por ejemplo, la pobreza estudiada desde el enfoque absoluto atribuye dicho fenómeno a la privación de elementos de importancia esencial para la vida (alimentos, medicamentos, agua,) así como la poca posibilidad de acceso a los servicios sociales, donde se puede incluir a la movilidad y el transporte (Pérez *et al*, 2017). Una postura similar la señala Townsend (2003, citado en Macedo, 2000), en *pro* del enfoque relativo de la pobreza, quien la define como la privación de las condiciones de vida, comodidades, estándares y servicios.

Para esclarecer la relación intrínseca entre informalidad y pobreza es conveniente analizar la misma desde el enfoque de la exclusión social, ya que de esta manera se hacen evidentes las similitudes conceptuales y causas que dan paso a dicho fenómeno. Por ejemplo, la pobreza es considerada como un proceso que hace que numerosas personas sean excluidas de la oferta del mercado de trabajo, como es el caso de los desempleados, por lo que conceptualmente se asemeja al enfoque de la extralegalidad de la informalidad, donde se alude a las instituciones privadas propietarias de múltiples medios de producción y a las clases sociales como agentes de la exclusión social, de manera que las demandas laborales y económicas favorecen solo a sectores específicos de la población, lo cual orilla a que los grupos más desfavorecidos se vean obligados a buscar alternativas laborales para su subsistencia, entre ellas la informalidad (Pérez *et al*, 2017).

En México el sector informal ha crecido impulsado por el contexto económico y demográfico del país, un país cuyo mercado de trabajo se ha configurado al calor tanto de las variaciones en la economía mundial como de los procesos históricos nacionales, los cuales han desembocado en una apertura comercial amplia, una sectorización y segmentación de la actividades productivas y del trabajo, todo lo cual ha propiciado un escaso empleo formal y la búsqueda de alternativas de ocupación dentro del sector informal.

1.5.1. El sector informal como alternativa laboral

Dentro de la conceptualización de la informalidad se encuentran aportaciones desde la Economía, que consideran las actividades informales como una alternativa de trabajo para las personas involucradas en dicha práctica, una alternativa como producto de su situación socioeconómica y laboral. Soto (1986) considera así que la informalidad no significa un atraso

sino una solución, ya a partir de dicha actividad se constituye una sociedad de pequeños propietarios privados que compiten libremente en una forma igualitaria y democrática, sin embargo, Hugon (citado en González y Torres, 2008), menciona que el sector informal no es una panacea, ni tampoco un modelo alternativo para el desarrollo.

La informalidad como forma alternativa de empleo ha sido vista desde el fenómeno de la pobreza dentro del enfoque de la “vulnerabilidad social”, el cual focaliza su atención en la disponibilidad de elementos importantes para el desarrollo social, como son el capital humano, el capital social y el trabajo, por lo que el objetivo de dicha corriente es disminuir los riesgos a los que se enfrentan las clases empobrecidas a partir de la aplicación de diversas estrategias; y entre estas estrategias sobresale el incremento de la inserción de las mujeres en el mercado laboral y el crecimiento del trabajo informal, ello debido a que representa una fuente de ocupación e ingreso que acrecienta el vínculo con el trabajo, disminuyendo la insatisfacción de las necesidades básicas y la marginalidad (Sánchez, 2010, citado en Pérez *et al*, 2017).

Dentro de esta línea se denomina economía informal al conjunto de actividades económicas lícitas (no delictivas) fuera de las regulaciones gubernamentales; no obstante, las autoridades han buscado formalizar dicho proceso, ya que la economía informal significa una fuente de ingresos alternativo para un creciente grupo de población, contribuyendo a disminuir el desempleo y siendo una vía para combatir la pobreza (González y Torres, 2008: 70).

La primera aproximación al estudio del sector informal como alternativa de trabajo se realizó en la XV Conferencia de la Internacional de Estadísticos del Trabajo, la cual se refiere al sector informal como el conjunto de unidades económicas orientadas a la producción de bienes y servicios cuyo objetivo primordial es generar empleos e ingresos para las personas involucradas. Este tipo de unidades operan con un nivel bajo de organización, por lo que las relaciones de trabajo tienden a estar basadas en empleo casual, parentesco o relaciones personales, en lugar de acuerdos contractuales acompañados de garantías formales, por lo que los tipos de unidades económicas dentro de dicho sector se dividen en: a) encabezadas por trabajadores por su cuenta (solos o con la contribución de algún familiar), b) encabezadas por empleadores con sus empleados (con o sin familiares participando en las actividades INEGI, 2014a).

Siguiendo esta misma idea, la ocupación dentro de sector informal no se define por la identificación de las condiciones laborales de los trabajadores, sino por el vínculo con dichas unidades económicas, de manera que es importante que una vez identificadas las personas

que laboran en dicho sector se genere información sobre las características sociodemográficas y condiciones ocupacionales con el objetivo de diseñar políticas públicas en busca del mejoramiento de las condiciones laborales de este grupo de la fuerza de trabajo (INEGI, 2014a).

La principal herramienta utilizada para la medición estadística de la informalidad en México es la Encuesta Nacional de Ocupación y Empleo realizada por el Instituto Nacional de Geografía y Estadística (INEGI), la cual se caracteriza por la obtención de información referente a las características laborales de la población, por lo que integra información de distintos indicadores aplicados y estructurados por un conjunto de variables.

A partir de las cifras obtenidas, el INEGI elabora algoritmos numéricos para calcular la tasa de informalidad laboral (TIL). Para el cálculo de la Tasa de Informalidad Laboral 1 (TIL1) se toma el resultado del cociente de la ocupación informal total con respecto a la población ocupada total, cuyo resultado es multiplicado por cien, de manera que la cifra final representa el porcentaje de ocupados que carecen de la protección de la seguridad social básica como parte de su trabajo, acceso a los servicios de salud, o por laborar en unidades económicas no registradas, todo lo cual sitúa a estos trabajadores en una situación de vulnerabilidad laboral.

“La ventaja de esta tasa es que coloca como centro de atención la ocupación total del país, ya que aplica los criterios de informalidad a todos los ocupados desde la perspectiva laboral y de la unidad económica, sin dejar fuera ningún segmento de la fuerza laboral, permitiendo de esta manera su clasificación en ocupación informada y ocupación formal”(INEGI, 2014a: 27).

Dentro de la población en México resaltan grupos que tienden a estar insertos en el sector informal como es el caso de la población adulta mayor. Lo ideal es que la población que transita hacia la vejez se retire con una pensión suficiente para garantizar una vida digna como recompensa por su contribución a la sociedad, sin embargo, la insuficiente cobertura de los sistemas de pensiones y programas sociales de apoyo económico para la población adulta mayor condicionan a muchas personas mayores a permanecer en el mercado laboral (Badillo, 2018).

Para el primer trimestre del año 2016 y con los datos de la Encuesta Nacional de Ocupación y Empleo se estimó que aproximadamente 26% de la población adulta mayor se encuentra ocupada y de esta población, ocho de cada diez personas mayores trabajaban en la

informalidad (Badillo, 2018). Ahora bien el autor realiza otra serie de estimaciones, relacionadas con la ocupación de adultos mayores dentro del sector informal:

- a) La forma de empleo más común para las personas mayores es el empleo por cuenta propia con aproximadamente el 57% de la ocupación y sobresale el hecho de que nueve de cada diez son informales.
- b) Entre la población masculina mayor de 65 años se estima que cuatro de cada diez trabajadores se ocupan en empleos informales, y que de ellos el 79% se concentra en actividades agrícolas y ganaderas, mientras que el 4% se encuentra en comercio al por menor, el 2% en la industria manufacturera, el 1% en preparación de alimentos y bebidas, el 6% en otros servicios y el 8% en otras ramas de actividad económica. Mientras que para la población total femenina de 65 años y más, se estima que el 22% labora en la actividad agrícola, ganadera y forestal, el 1% en industria manufacturera, el 18% en comercio al por menor, el 4% en preparación de alimentos y bebidas y el 55% se centra en otras ramas de la actividad económica así como otros servicios.
- c) La ocupación dentro del sector informal ofrece mayor estabilidad, especialmente para el 65% de los hombres que comenzaron como informales, terminaron su periodo en el mismo sector. Con respecto a las mujeres, tienden a poseer menor estabilidad laboral y un mayor tránsito hacia la inactividad.

Para el primer trimestre del 2019 la Encuesta Nacional de Ocupación y Empleo del INEGI muestra cifras similares, siendo posible obtener información desagregada por grupos de edad, nivel de instrucción, posición en la ocupación, nivel de ingresos y duración de la jornada de trabajo. Las principales cifras a nivel nacional para la población mayor de 65 muestran que aproximadamente 2, 855,554 personas mayores de 65 años se encuentran ocupadas de las cuales

- a) El 38% labora en el sector informal.
- b) El 21% labora en el sector formal.
- c) El 26% labora en el ámbito agropecuario; y
- d) El 15% labora en el ámbito no agropecuario.

1.5.2. Informalidad y grupos vulnerables

La participación de los adultos mayores en el sector informal gira en torno a múltiples circunstancias, tanto físicas como personales y socioeconómicas, principalmente ante la necesidad de adquirir un ingreso y la poca o nula posibilidad de ingresar al mercado laboral formal. Esta condición de informalidad incrementa notoriamente su estado de vulnerabilidad, aunque los adultos mayores ya son considerados por si mismos vulnerables debido a las limitaciones físicas que conllevan la edad. El hecho de estar insertos en un mercado laboral informal caracterizado por salarios precarios, extralegalidad, largas jornadas de trabajo, y baja o nula seguridad social, aumenta su situación vulnerable, fenómeno que resalta la relación y la influencia de la participación laboral en la vulnerabilidad de la población adulta mayor (Caro, 2003).

Dentro de la concepción de la informalidad como alternativa laboral, se han señalado distintos factores que influyen en las condiciones laborales en las que viven sus trabajadores, que se derivan de su situación de extralegalidad, falta de seguridad social, precariedad en las condiciones laborales, irregularidad en los ingresos, así como la seguridad misma de los trabajadores al momento de desplazarse y realizar sus actividades en su lugar de empleo,

Sin embargo, existen sectores poblacionales específicos que al laborar en la informalidad ven incrementar las posibilidades de sufrir daños tanto físicos como psicológicos, o bien sus posibilidades de no tener los recursos necesarios para subsistir; son los denominados grupos vulnerables. Según el informe sobre Desarrollo Humano 2014, la vulnerabilidad humana se define como un estado de riesgo que puede estar asociado a los ciclos de vida, a condiciones adversas como la pobreza, a privaciones y a desigualdades

“La vulnerabilidad social está relacionada con los grupos socialmente vulnerables, cuya identificación obedece a diferentes criterios; algún factor contextual que los hace más propensos a enfrentar circunstancias adversas para su inserción social y desarrollo personal [...] el ejercicio de conductas que entrañan mayor exposición a eventos dañinos o la presencia de un atributo compartido básico compartido (edad, sexo, condición étnica) que se supone les confiere riesgos o problemas comunes” (CEPAL, 2002, citado en Eurososial, 2015: 4)

Es importante saber que las personas o grupos son vulnerables al enfrentar experiencias que los colocan en situaciones de riesgo a ser afectados en su estado de bienestar personal, moral, psíquico o material, y donde los recursos para enfrentar la amenaza son limitados, escasos o inexistentes (Osorio, 2017).

El trabajo de Osorio (2017) se sumerge en una revisión conceptual del término “vulnerabilidad” desde el estudio de las Ciencias Sociales, analizando los parámetros y características que han sido utilizados por distintas instituciones y autores para denominar a un grupo de población como vulnerable. Por otra parte, propone un marco conceptual para el estudio de la vulnerabilidad, mencionando que dicho estudio no puede reducirse al análisis de las condiciones de vida de las personas, sino que deben valorarse las posibilidades de acceso a los servicios de salud, a los programas de seguridad social y el empleo en busca de una mejor calidad de vida. Además de que inmerso en su reflexión teórica, establece que:

“Para determinar si una persona o un grupo son o no vulnerables resulta importante referir a la dimensión personal, como en los contextos, circunstancias y eventos donde se presenta el riesgo, puesto que ninguna actividad humana se da en el vacío, sino en la coyuntura de eventos, de la experiencia, del entorno, donde se revelan las tramas acontecidas vinculadas directamente a los niveles de bienestar y miseria” (Osorio, 2017: 10).

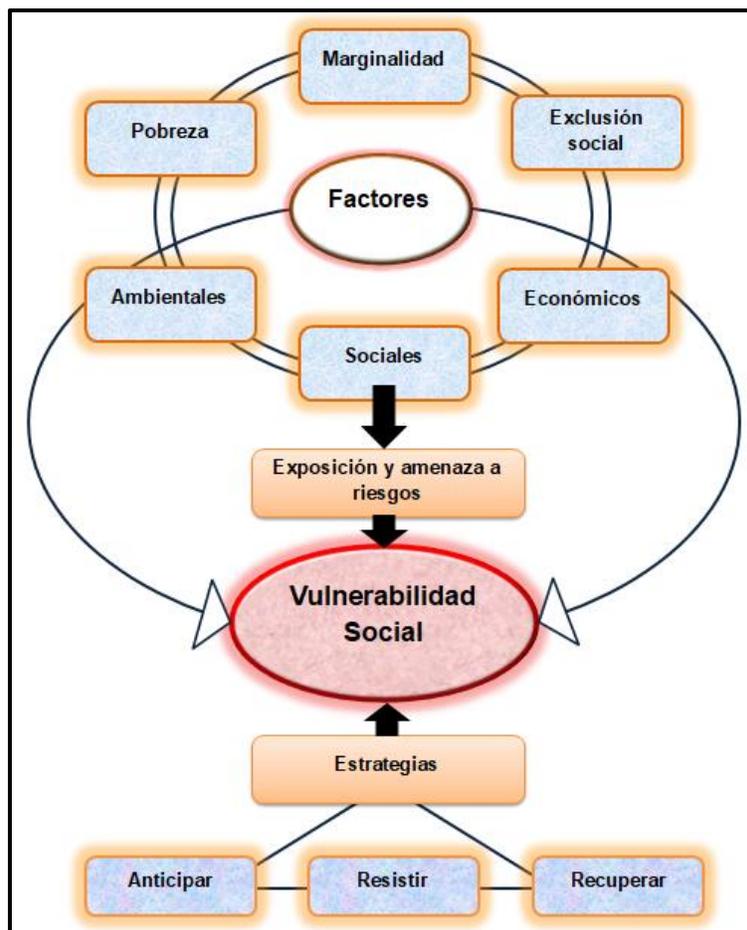
A su vez dentro del empleo, la vulnerabilidad laboral se entiende como el mayor o menor riesgo de sufrir algún daño o percance por parte del trabajador, posibilidad que es una manifestación de la precariedad de las condiciones del empleo (Horbath, 1999), por lo que en numerosas circunstancias se vincula con la informalidad.

Los elementos conceptuales (pobreza, marginalidad, y exclusión social) incluidos en el análisis de la vulnerabilidad social, forman parte del desarrollo del fenómeno dentro de grupos específicos de población, sin embargo, son conceptos relativamente aislados que analizan la vulnerabilidad social desde la relación pobreza-exclusión como factores totales de la vulnerabilidad, por lo que a diferencia del concepto en sí mismo de vulnerabilidad social, éste incluye estrategias que fungen como alternativas para contrarrestar el fenómeno como son las, estrategias de “anticipar, resistir y recuperar”(Figura 1.8) (Eurosocial, 2015).

El Consejo Nacional de Evaluación de la Política de Desarrollo Social (CONEVAL) estudia a la vulnerabilidad subdividiéndola en dos niveles como a) vulnerabilidad por carencias sociales:

como aquella situación que presenta una o más carencias sociales, pero se cuenta con un ingreso igual o superior a la línea del bienestar o a la “Línea de pobreza por ingresos” y b) vulnerabilidad por ingresos: como aquella situación en la que no se tienen carencias sociales pero cuyo ingreso está por debajo de la línea del bienestar, de manera que dicho concepto se relaciona directamente con la pobreza, la cual según el mismo CONEVAL la define como: la situación o condición de una carencia social en los seis indicadores de rezago educativo, acceso a servicios de salud, acceso a la seguridad social, calidad y espacios de la vivienda, servicios básicos en la vivienda y acceso a la alimentación, así como un ingreso es insuficiente para adquirir los bienes y servicios que requiere para satisfacer sus necesidades alimentarias y no alimentarias (CONEVAL, 2020).

Figura 1.8. Elementos de análisis de la vulnerabilidad social.

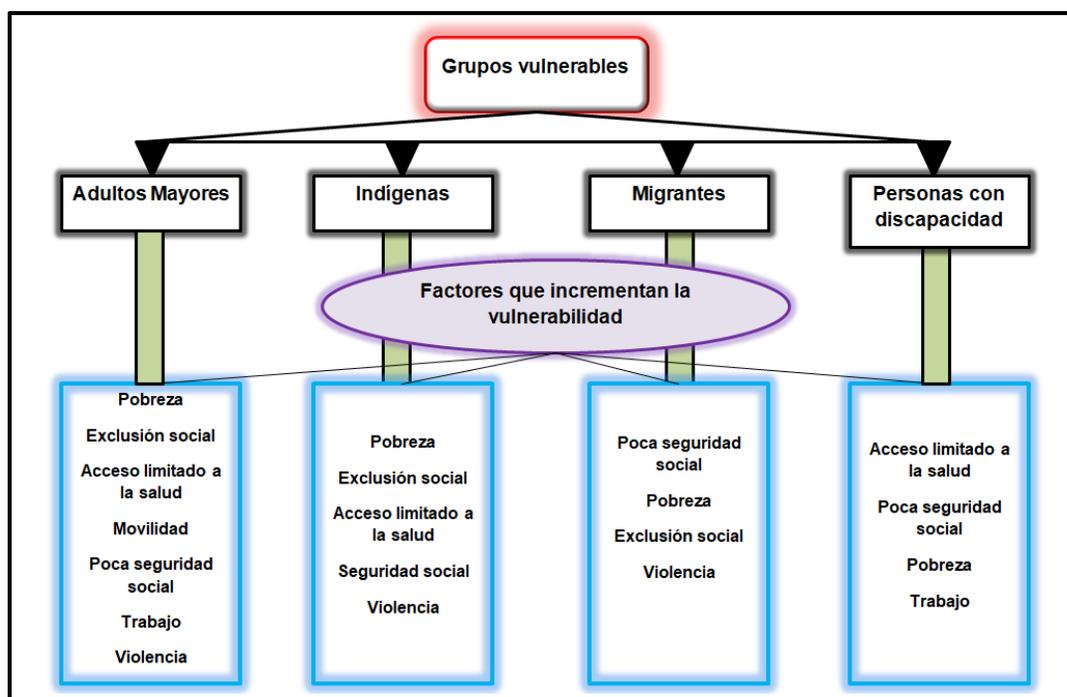


Fuente: Elaborado con base en: Eurososial, 2015.

Las principales características que envuelven a los grupos vulnerables y que los hacen ser parte de dicho fenómeno, son las asociadas a la desigualdad social que se expande en el contexto urbano, de manera que la vulnerabilidad es un fenómeno multidimensional que abarca intrínsecamente tanto a los individuos como a grupos sociales de su entorno, mostrando la incapacidad o dificultad de afrontar los desafíos tanto físicos como sociales de dicho entorno (Figura 1.9) (Juárez *et al*, 2014).

Es un hecho que las personas mayores son excluidas del ámbito laboral producto de la ocupación de puestos de trabajo por la población más joven, lo que hace que los adultos mayores encuentren en el sector informal una forma alternativa de ingreso económico. Es preciso señalar que esta situación no es generalizada para toda la población adulta mayor, ya que la situación económica y el entorno social y familiar influyen de manera directa en la necesidad de permanecer en el mercado laboral. Sin embargo es relevante no dejar de lado que gran parte de los adultos mayores en el mercado laboral están en situación de vulnerabilidad social y laboral (Vélez *et al*, 2016).

Figura 1.9. Caracterización de grupos vulnerables.



Fuente: Elaborado con base en: Eurosocial, 2015, Juárez *et al*. 2014 Caro, 2003.

Dentro de la concepción sobre la vejez, se ha reiterado que existe una estigmatización con relación a la capacidad productiva que tienen las personas adultas mayores, de manera que social y culturalmente se asocia a la gente de edad no como un grupo heterogéneo sino como un grupo homogéneo caracterizado por la inactividad, la baja productividad y la dependencia, promoviendo una forma de exclusión hacia su potencial productivo y sus aportes dentro del sistema social (Miralles, 2011). Así el problema no recae en la inactividad sino en el tipo de ocupación de las personas mayores y sus consecuencias en su calidad de vida, así como las condiciones que los empujan a insertarse en el sector informal aun siendo un sector vulnerable de la población.

En la actualidad, según INEGI (2021), en México 2, 064 383 del total de adultos mayores no se encuentran afiliados a ninguna institución de salud, lo que equivale a un 20% del total de la población adulta mayor, de manera que una quinta parte de ellos participa en el mercado laboral principalmente en condiciones de informalidad, y por lo tanto se encuentran en condiciones de vulnerabilidad frente a los riesgos propios del trabajo y de la vejez (Badillo, 2018). A las personas mayores se les consideran individuos vulnerables socialmente, en la mayoría de los casos por sus condiciones tanto biológicas como sociales, así como por su carencia de recursos personales, económicos, entorno familiar desfavorable y por el limitado acceso a los programas de pensiones (Guerrero, 2015).

Así dentro de las aproximaciones conceptuales sobre la vulnerabilidad que han realizado distintos autores e instituciones, los adultos mayores ha resaltado como uno de los grupos más vulnerables, debido a diversas condiciones sociales, económicas y laborales que rodean a un gran número de personas de dicho sector poblacional. Según la Secretaría de Desarrollo Social los principales elementos que incrementan su vulnerabilidad en México son: el ingreso laboral insuficiente y la insuficiente protección social. Estas dos causas principales son generadas por problemáticas secundarias, en el caso del ingreso laboral por el entorno de pobreza, falta de ofertas laborales y una menor productividad, mientras que el insuficiente acceso a la protección social se debe a la ineficiencia de los apoyos y programas familiares y pensiones, así como a la mayor incidencia de enfermedades y el escaso acceso a los servicios de salud (SEDESOL, 2010). Desde un punto de vista del género, el 19.4% de las mujeres mayores de 60 años se

insertan todavía en el mercado laboral, porcentaje que alcanza el 50.8% en el caso de los hombres (INMUJERES, 2015)³.

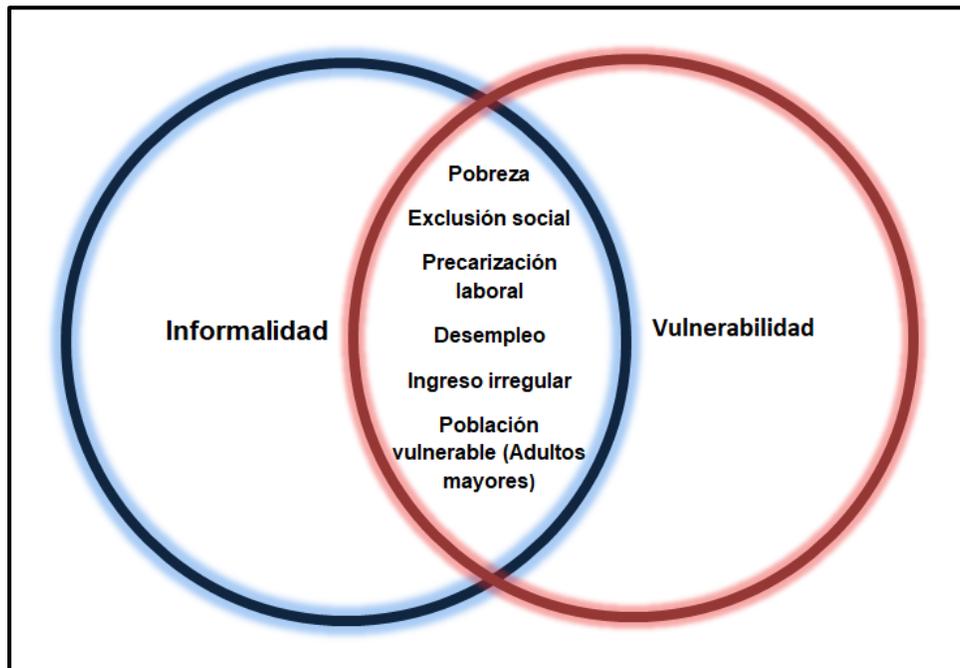
Si bien estos y otros datos pueden significar una base importante para observar la distribución de las condiciones sociales de la población adulta mayor y su relación con la vulnerabilidad, para el análisis de la misma es importante considerar las trayectorias de vida cotidiana, los cambios físicos, psicológicos y sociales asociados al proceso del envejecimiento que en algunas ocasiones terminan por generar dependencia y en consecuencia la incapacidad para resolver sus necesidades propias (Osorio, 2017).

Como se ha dejado claro, en el sector informal las condiciones de trabajo no son las mejores ni las más confortables para los individuos que trabajan en él, lo que se vincula a las condiciones adversas de los empleos que dicho sector suele proponer: la inestabilidad del empleo mismo, la irregularidad de los ingresos y ausencia de seguridad social entre otros.

Sin embargo, es importante considerar qué grupo etario de la población está ocupando dichos empleos, y en este sentido cabe señalar que los adultos mayores han sido un grupo de población asociado a la vulnerabilidad en el ámbito no sólo de la salud, vivienda, seguridad social y educación, sino también del trabajo (Figura 1.10) (Vélez *et al.* 2016). Si bien informalidad y vulnerabilidad no deben ser considerados como sinónimos, son fenómenos complementarios y comparten características y factores comunes, de manera que puede considerarse a la informalidad como un generador de vulnerabilidad para los individuos que laboran en dicho sector.

³ Los datos citados de empleo y el mercado laboral de la población mayor de 60 años publicados por el Instituto Nacional de Mujeres en el año 2015 utilizan la cohorte poblacional de 60 años y más, mientras que para esta investigación se utilizará la cohorte poblacional de 65 años y más propuesta por INEGI, por lo que los datos de INMUJERES solo sirven como marco de referencia para la explicación del fenómeno de envejecimiento.

Figura 1.10. Relación vulnerabilidad e informalidad.



Fuente: Elaborado con base en: Juárez *et al.* 2014, Eurosocial, 2015.

También es importante esclarecer los vínculos teórico-conceptuales entre la vulnerabilidad de ciertos grupos de población y su movilidad cotidiana, y como ésta influye en su grado de vulnerabilidad, así como qué parámetros sociales, físicos, laborales económicos y políticos acrecientan dicha vulnerabilidad. Si bien como se especificó en los párrafos anteriores, la vulnerabilidad social de algunos grupos de población se relaciona con contextos de desigualdad bajo condiciones de pobreza, desempleo o de condiciones laborales precarias, la movilidad cotidiana de la población también va a depender de las características socioeconómicas, siendo en general aquellos con menor nivel de educación e ingreso y con mayor vulnerabilidad quienes tienen una menor movilidad; por ejemplo, aquellos que tienen menores posibilidades de transporte, suelen ser individuos de menores ingresos para quienes las bicicletas y el transporte público son su única alternativa, mientras que la población de mayores ingresos es quien puede acceder al uso del transporte privado (Jirón *et al.* 2010).

Por otra parte, múltiples autores hacen énfasis en la relación movilidad-vulnerabilidad, como es el caso de Hernández (2012), quien vincula ambos conceptos y establece que la vulnerabilidad juega un papel importante dentro de la movilidad, limitando la escasa movilidad de los sectores vulnerables su posibilidad de acceder a oportunidades de empleo, salud, recreación y recursos

para alcanzar un nivel de bienestar, basando su teoría en distintos autores como Church *et al.* (2000, citado en Hernández, 2012), quien aborda la movilidad desde el enfoque de la accesibilidad y establece que para estudiarla no solo basta el análisis espacial basado en la distancia geográfica y las vías de acceso, sino que se debe tomar en cuenta las características tanto físicas como sociales de los individuos, esto es, su habilidad para acceder a actividades y servicios dentro de la ciudad, entre ellos, el uso del transporte. Destaca así la importancia de desplazarse a través de la ciudad para realizar múltiples actividades, mencionando que parte de la vulnerabilidad de algunos grupos de población se basa en la exclusión social que pueden sufrir dada su condición física o de género, por lo que dichas condiciones adversas representan una barrera importante al momento de acceder al transporte y moverse diariamente por la ciudad. Estas barreras físicas pueden ser especialmente importantes para los adultos mayores ya que limita sus oportunidades de mejorar su estado de bienestar tanto físico como económico.

El autor también cita a Urry (2007) y Cass *et al.* (2005) quienes plantean componentes de acceso a los bienes de la ciudad, sobresaliendo el componente físico, el cual se refiere a las dificultades físicas para caminar o utilizar un automóvil o medio de transporte. Por otro lado, Kaufmann, bajo la misma premisa de que la movilidad no llega a todos los estratos sociales por igual, menciona que:

“El proceso por el cual la gente es excluida de la participación en la economía, política y vida social de la comunidad es porque la poca accesibilidad a las oportunidades, servicios y redes sociales, y todo se debe total o parcialmente a la insuficiencia de la movilidad en la sociedad y un ambiente construido en torno a una alta movilidad” (Kaufmann, 2002:210)

En definitiva, movilidad, bienestar y accesibilidad no son elementos que se distribuyen de forma equitativa entre personas y hogares, de manera que es notorio que hay personas que tienen más posibilidades que otras de desplazarse, de hacerlo más rápido, en más direcciones, así como de llegar a lugares que se adecúan a sus necesidades, ya sean respecto al ámbito laboral, salud o recreacional (Hernández, 2012). Dentro de este enfoque, el autor basa su visión de la vulnerabilidad asociada a la movilidad en la denominada “*Spatial mismatch hypothesis*”, la cual postula que las oportunidades laborales para los sectores de bajo estrato social y con menores ingresos, se localizan lejos de sus lugares de residencia. Retoma así la hipótesis planteada por Kain (1968) en los años sesenta en su estudio sobre la discriminación

en el mercado de la vivienda y en el empleo de la población afroamericana en las ciudades de Chicago y Detroit, un estudio donde establecía que el desempleo de la población afroamericana era debido a su segregación espacial y a su lejanía de los mercados laborales con mayores salarios.

Por otra parte, Gobillon *et al.* (2007) estudian la “*Spatial Mismatch hypothesis*” a partir de las perspectivas sociales y espaciales vistas desde el empleado y el empleador, aunque en general su análisis tiene un enfoque cuantitativo que analiza la distancia de los hogares a los centros de trabajo pero no tanto los aspectos sociales relacionados con la segregación de los grupos poblacionales estudiados. Hernández (2012) menciona también el trabajo de Blumenberg y Manville (2004), quienes defienden la idoneidad de abordar las necesidades y los contextos socioeconómicos de la población para analizar su movilidad cotidiana y no solo la distancia geográfica de la vivienda al trabajo.

Hernández (2012) rescata el hecho de que la teoría del “*spatial mismatch*” fue desarrollada en Estados Unidos, país donde los patrones de localización espacial de los mercados laborales y vivienda, de pobres y ricos en las ciudades difieren en gran medida de lo que sucede en ciudades latinoamericanas. Ello lleva a resultados asociados a un contexto espaciotemporal diferente, de manera que su aplicación para la explicación de un caso de estudio latinoamericano no sería del todo adecuada, específicamente en México, ya que la organización espacial de las ciudades es diferente.

Complementando el vínculo entre movilidad y vulnerabilidad, Miralles y Cebollada (2003), al estudiar la ciudad de Barcelona, mencionan que se ha producido un modelo de movilidad hegemónico basado en el uso del automóvil, lo que ha incrementado el grado de desigualdad de acceso a las oportunidades de desplazarse por la ciudad, promoviéndose así patrones de exclusión de aquellos sectores o grupos sociales en situación de pobreza o vulnerabilidad,

A su vez, Avellaneda (2008) analiza la vulnerabilidad asociada a la movilidad considerando la accesibilidad al transporte urbano. En su estudio sobre la ciudad de Lima sostiene que el modelo de transporte europeo basado en el uso del automóvil acrecienta la vulnerabilidad dada por la exclusión que causa dicho modelo. La ciudad, al ser un espacio con gran concentración de servicios y funciones urbanas, obliga a los habitantes a realizar desplazamientos largos los cuales requieren de un medio de transporte motorizado para acceder a los espacios donde realizan sus necesidades y actividades cotidianas. Esto hace que el automóvil sea el medio de transporte más adecuado para desplazarse, mismo al que no toda la población tiene acceso

debido a su situación de pobreza, lo que aumenta el riesgo de esta población de no acceder a mejores oportunidades de empleo, entre otras necesidades, y pone en riesgo su bienestar y calidad de vida aumentando su vulnerabilidad. El autor hace énfasis en la población en condición de pobreza, la cual al no tener un acceso suficiente a bienes para cubrir sus necesidades esenciales, tiende a ser un grupo con mayor riesgo de exclusión, destacando como su condición de pobreza condiciona sus pautas de movilidad.

En general y como conclusión, puede decirse que los distintos autores referidos muestran los vínculos entre vulnerabilidad, pobreza y movilidad cotidiana, analizando sobre todo el acceso al empleo, aunque yendo más allá del simple análisis cuantitativo centrado en las distancias geográficas como principal factor de dicha problemática. Es por ello que este análisis puede servir como base teórica para el estudio de la correlación movilidad-vulnerabilidad en el sector de la población adulta mayor que labora en el sector informal, ello al considerar dentro del análisis múltiples criterios sociales, económicos y culturales que determinan no solo la situación laboral de este colectivo sino también su movilidad. En definitiva, si bien la población adulta mayor es considerada como un sector vulnerable por cuestiones tanto físicas como sociales, su movilidad cotidiana por trabajo en el sector informal puede incrementar aún más dicha condición.

Capítulo 2. El adulto mayor en el mercado laboral en la Ciudad de México

En los últimos cuarenta años, la Ciudad de México ha sufrido notables cambios en su estructura poblacional así como en la distribución de la misma, transformación que forma parte de la transición demográfica experimentada por todo el país y que ha supuesto un proceso de envejecimiento de la población en diversas zonas de la ciudad. Para observar los efectos de dicho fenómeno es importante analizar los cambios en la cantidad y distribución de la población adulta mayor a nivel nacional, alcaldía y Área Geoestadística Básicas (AGEB), y así detectar las zonas en donde ha habido un mayor crecimiento. Por otra parte, se hará énfasis a la zona central de la Ciudad de México como un área que en los últimos treinta años ha sufrido importantes cambios tanto en su papel como zona residencial y como zona con un importante número de empleos, así como un área de atracción para la población adulta mayor.

Como se señaló en el capítulo anterior, un gran sector de la población adulta mayor trabaja en la informalidad, lo que conlleva una serie de circunstancias que afectan y vulneran tanto física como socialmente a dicha población. Para esclarecer y representar en cifras el contexto laboral de los adultos mayores, tanto a nivel nacional como en la Ciudad de México, se analizarán datos de la población económicamente activa (PEA) ocupada de la Encuesta Nacional de Ocupación y Empleo (ENOE) del INEGI. De esta manera se podrá realizar una aproximación de cuanta cuánta población adulta mayor se encuentra ocupada y en qué sectores económicos, para posteriormente analizar los principales flujos de desplazamiento por motivos laborales de la población adulta mayor en la Ciudad de México a partir de datos de la Encuesta Origen-Destino 2017 del INEGI. Esta última fuente permitirá conocer los principales distritos y municipios o alcaldías de destino y salida de población adulta mayor en la Zona Metropolitana del Valle de México, dando énfasis a la zona del Centro Histórico de la Ciudad de México.

2.1 . El envejecimiento en la Ciudad de México

El proceso de envejecimiento de la población de la Ciudad de México ha sido un fenómeno que ha representado un reto para las autoridades tanto a nivel estatal como alcaldía, dado que ha modificado la estructura y distribución espacial de la población así como la demanda de múltiples servicios, por ejemplo de salud. Para comprender dicho fenómeno es importante analizar los distintos episodios históricos de centralización y descentralización de la población en algunas zonas al interior de la ciudad, así como revisar el efecto de fenómenos demográficos como la emigración e inmigración y los procesos de urbanización y movilidad de

los grupos de edad avanzadas (*United Nations*, 1991 citado en Negrete, 2003). Pero también es necesario considerar elementos como la reducción de los niveles de mortalidad, natalidad y el ascenso de la esperanza de vida. Desde el año 1940 y hasta el 1970 la Zona Metropolitana del Valle de México experimentó un importante proceso de urbanización debido a la migración campo-ciudad, que modificó e incrementó la cantidad de habitantes principalmente de población adulta mayor. Pero a partir de la década de los ochenta hubo una reducción de la población residente, por lo que para el año 2000 se convirtió en la entidad con mayor expulsión de migrantes (Negrete, 2003). La evolución de diversos elementos demográficos (natalidad, mortalidad y migración) en los últimos cincuenta años, ha determinado una estructura etérea de la población nacional y de la Ciudad de México en constante cambio, de manera que las pirámides poblacionales del 1970 al año 2000 muestran una base amplia y una cúspide angosta debido al gran número de población joven. Sin embargo y sobre todo del 2010 a la actualidad se puede encontrar una pirámide poblacional abultada del centro y con una base reducida, así como una con tendencia al crecimiento de su cima o parte más alta para las estimaciones del año 2050 (INMUJERES, 2015).

Por lo que respecta a la distribución de la población adulta mayor, (INMUJERES, 2015)⁴, la población de las zonas rurales está más envejecida que en las zonas urbanas, pues la población adulta mayor representa un 10.1% del total de la población rural nacional, mientras que en la población urbana alcanza solo un 8.6%; no obstante, INEGI (2014b) menciona que a partir del año 2010 ha habido un crecimiento en la proporción de adultos mayores dentro de las ciudades medias, de aproximadamente del 42% al 46.5% con respecto a su población total. Así las entidades federativas con mayor número de población adulta mayor son: la Ciudad de México, Estado de México, Jalisco y Veracruz (Figura 2.1); esta distribución responde a que en las tres primeras entidades se encuentran las principales ciudades del país mientras que en el caso de Veracruz su territorio contiene una gran cantidad de localidades rurales (INEGI, 2020).

⁴ Los datos de población adulta mayor del INMUJERES corresponden a la cohorte poblacional 60 años y más, por lo que las cifras citadas en el texto solo se utilizan para contextualizar el fenómeno del envejecimiento en México, mas no como parámetro de edades para las representaciones cartográficas del fenómeno ni para el caso de estudio de este trabajo.

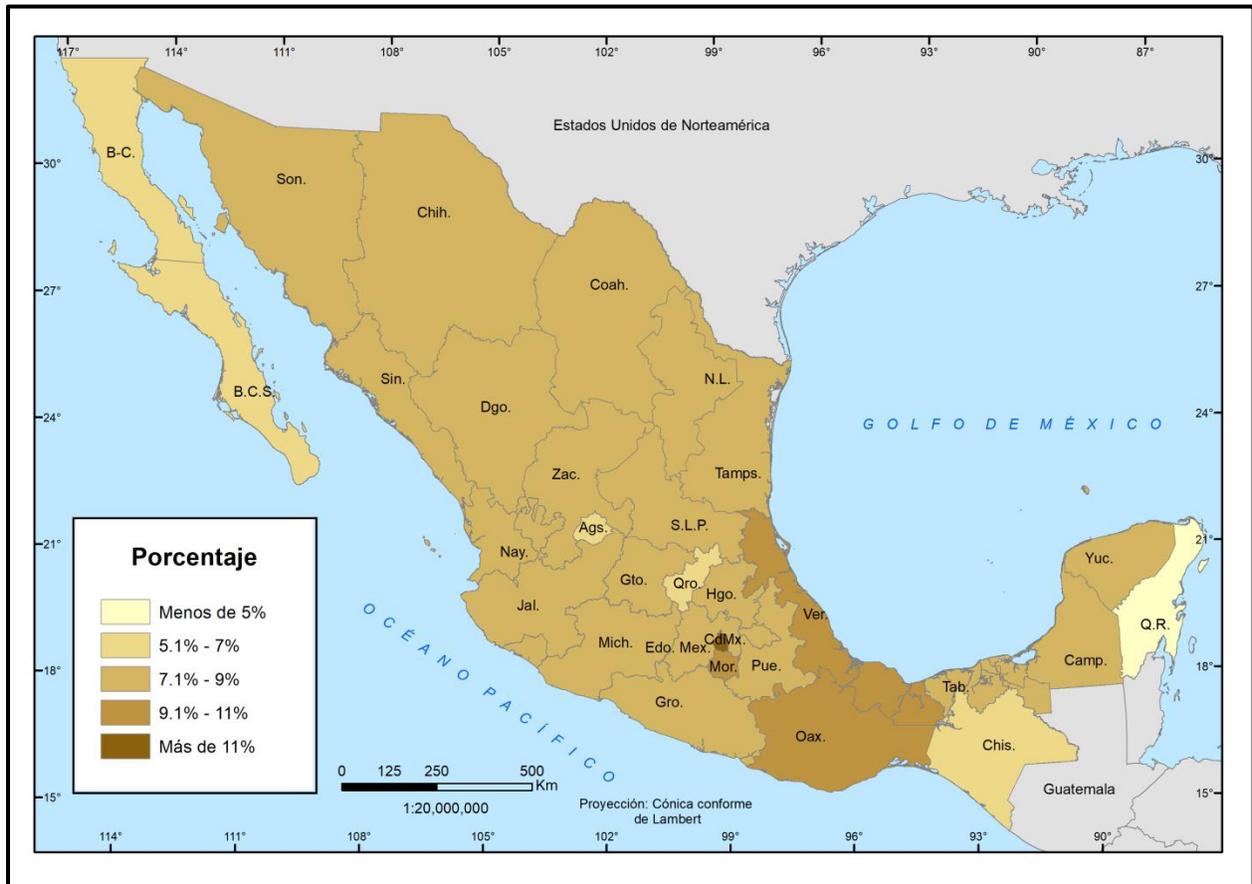
Figura 2.1. Distribución de la población de 65 años y más por entidad federativa, 2020.



Fuente: Elaborado con base en INEGI, 2020.

En la República Mexicana la distribución del porcentaje de la población adulta mayor muestra una mayor concentración en la zona centro y sur del país. Las entidades con mayor porcentaje de población adulta mayor son la Ciudad de México, Morelos, Oaxaca y Veracruz. El envejecimiento poblacional de la Ciudad de México responde tanto a su crecimiento económico, como a la presencia de servicios de salud y a la emigración, mientras que en entidades como Morelos, Oaxaca y Veracruz tiende a responder al alto envejecimiento de sus comunidades rurales (Figura 2.2).

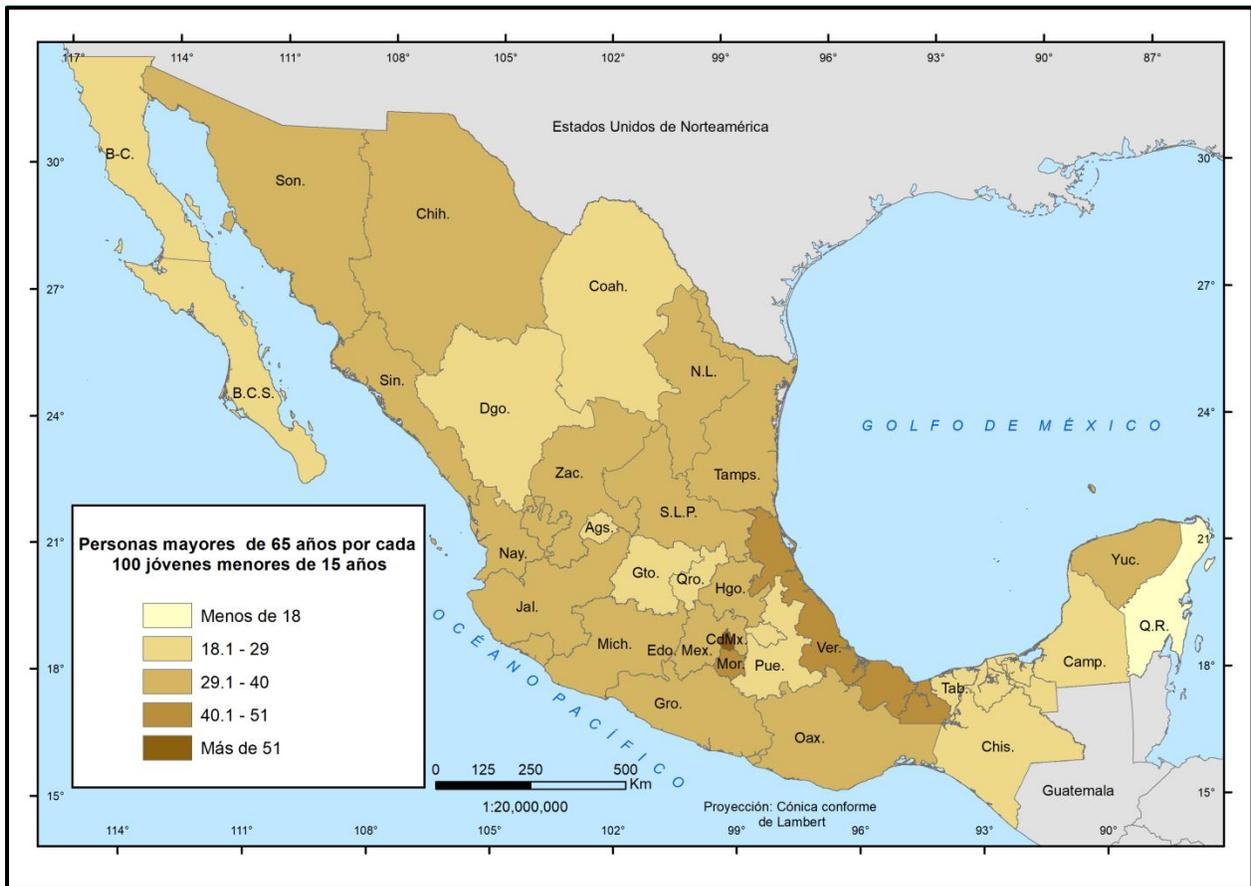
Figura 2.2. Porcentaje de población de 65 y más años por entidad federativa, 2020.



Fuente: Elaborado con base en: INEGI, 2020.

Para tener una visión más detallada del envejecimiento de la población a nivel entidad federativa es posible emplear el índice de envejecimiento, el cual muestra la proporción de adultos mayores por cada 100 jóvenes menores de 15 años. A través de este índice es posible observar y resaltar con mayor certeza a la Ciudad de México como la entidad más envejecida del país (Figura 2.3), destacando también algunas entidades federativas como Morelos y Veracruz cuyo índice se encuentra arriba del 41.3, lo cual se relacionaría como ya se mencionó por el envejecimiento de sus comunidades rurales.

Figura 2.3. Índice de envejecimiento por entidad federativa, 2020.



Fuente: Elaborado con base en: INEGI, 2020.

El envejecimiento forma parte del proceso de la transición demográfica el cual para México se produce en su etapa contemporánea (Abellán *et al.*, 1991:69 citado en Álvarez y Mendoza, 2008), de manera que ha ido evolucionando paulatinamente durante el siglo XX. Como etapa inicial se caracteriza por un crecimiento demográfico de la población joven que tuvo lugar entre los años 1930 y 1970; a su vez, del año 1940 a 1960, la tasa de defunciones se redujo de 23 a 12 por cada 1,000 habitantes a nivel nacional, mientras la esperanza de vida en 1930 pasó a ser de 33 años para los hombres y 35 para las mujeres. Dichos lapsos de tiempo tuvieron logros en materia de salud que impulsaron la caída de la mortalidad infantil, lo que dio paso a la tasa de crecimiento más alta de la historia demográfica en México en el año 1970, llegando a tener casos de siete hijos por mujer. Posteriormente y debido a las campañas de planificación familiar, el proceso de urbanización y las mejoras en el sector educativo, se alcanzó un importante descenso tanto en el índice de fecundidad y fertilidad como en la tasa de mortalidad,

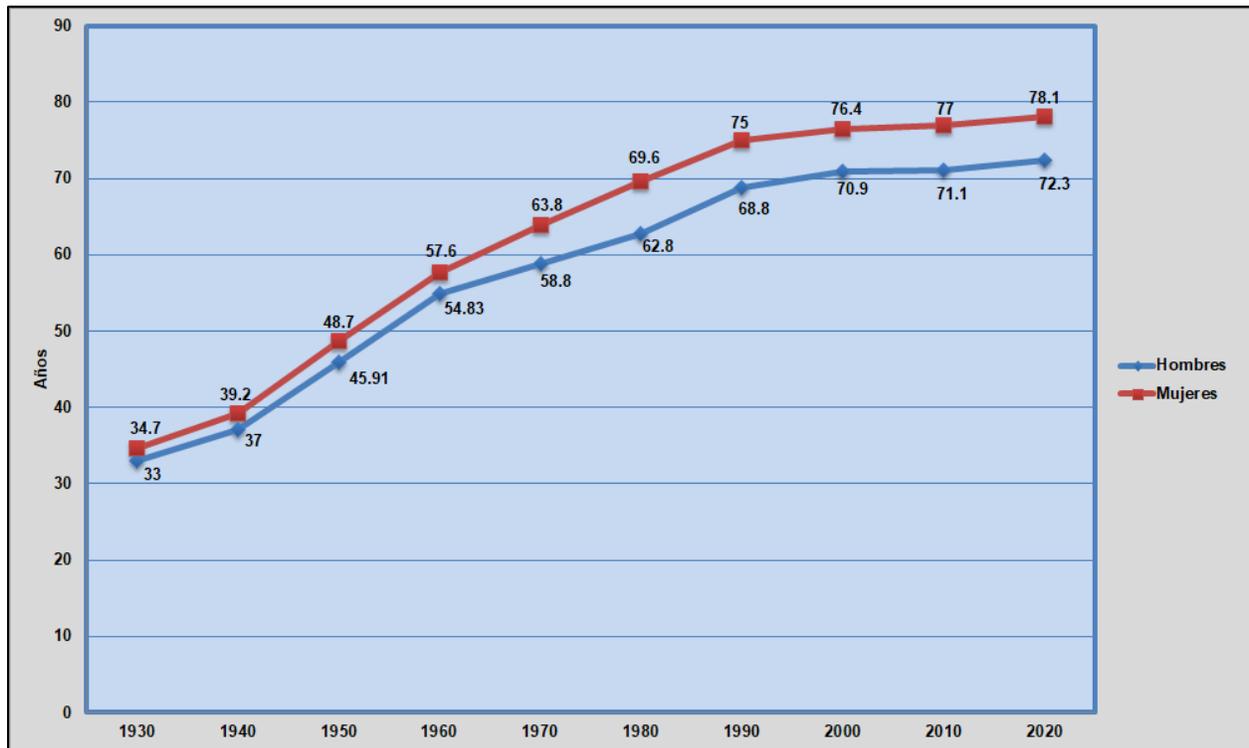
cuyos resultados incrementaron la esperanza de vida, siendo para el año 1990 de 68 años para los hombres y 75 años para las mujeres, aunque para el año 2000 se incrementó a 71 años para los hombres y 77 años para las mujeres. Para entonces se tenía un crecimiento poblacional anual del 1.4% y una fecundidad de 2.55 hijos por mujer, de manera que a partir del año 2000 la pirámide poblacional se configura con una base estrecha y una cúspide ligeramente más amplia, incrementándose la esperanza de vida de 70.4 años a 73.2 años para el año 2007 (Ortiz y Gerónimo, 2008).

Como parte fundamental del proceso de envejecimiento tanto en varios países del mundo como en México el indicador de esperanza de vida representa un elemento importante para entender el incremento de edad de la población. Dicha esperanza de vida se define como la “esperanza de vida al nacer”, esto es, el número de años que en promedio se espera viva una recién nacida o un recién nacido, bajo el supuesto de que a lo largo de su vida estará expuesta a un grado de riesgo de muerte observado para la población” (INMUJERES, 2018:7).

Respecto a la distribución de la población mayor por sexo, en las zonas rurales hay un ligeramente mayor envejecimiento de la población masculina (10.2%) que la femenina (10.0%), mientras que en las zonas urbanas ocurre lo contrario, pues el 9.2% de las mujeres habitantes es adulta mayor, frente al 8.0% a los hombres. Más diferencias resaltan en otros indicadores demográficos, por ejemplo en el caso de la esperanza de vida, donde las diferencias se explican tanto por características físicas y fisiológicas como por la calidad de vida de la población. Así en las zonas urbanas hay una mayor sobrevivencia de mujeres que de hombres, con aproximadamente 82.6 hombres por cada 100 mujeres, lo que se explica en parte porque los hombres se encuentran más expuestos a situaciones de riesgo (accidentes, lesiones, entre otras) (INMUJERES, 2015). Sin embargo, el comportamiento de dicho fenómeno se puede ligar a distintos motivos como la migración de la población masculina, o bien la movilidad diaria de las personas mayores.

Desde el año 2010 se ha incrementado la esperanza de vida debido a factores como la reducción de la tasa de mortalidad infantil, cambios en los hábitos nutricionales, la adopción de estilos de vida más saludables o el crecimiento del acceso a los servicios de salud. (CONAPO, 2013). Para el año 2020, la esperanza de vida de las mujeres es mayor que la de los hombres en todas las entidades federativas, de manera que a nivel nacional se sitúa en 78.1 años para las mujeres y 72.3 años para los hombres aunque su distribución en el territorio nacional presenta evidentes diferencias (Figura 2.4 y 2.5).

Figura 2.4. Esperanza de vida en México, 1970-2020.

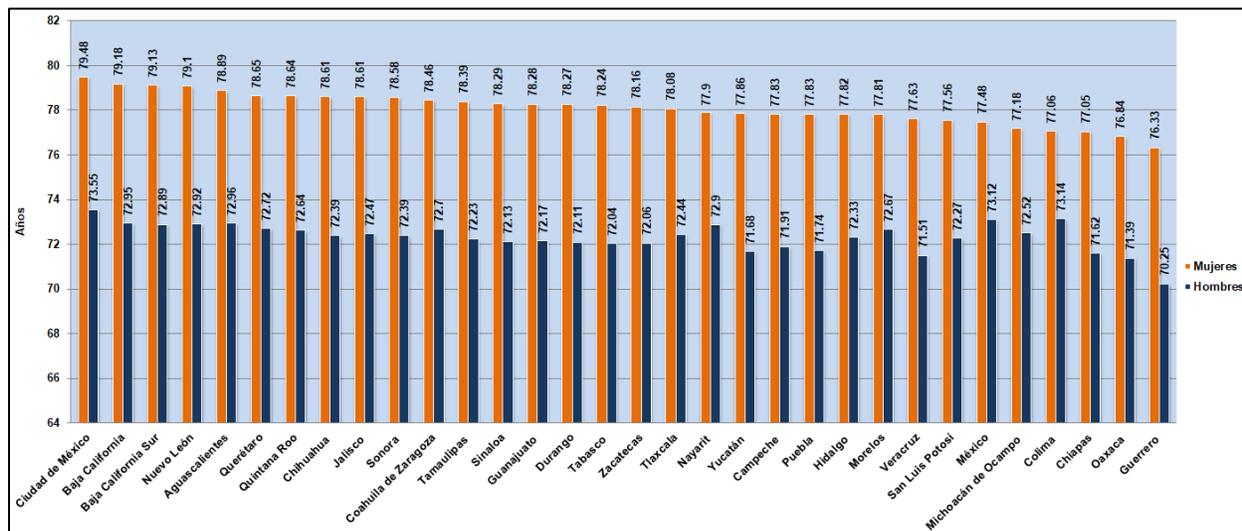


Fuente: Elaborado con base en CONAPO. 2020.

La esperanza de vida tiende a ser mayor en los estados donde se encuentran algunas de las principales ciudades del país, como es el caso de: Ciudad de México, Nuevo León, Jalisco, Baja California y Puebla, mientras que los estados con las cifras menores corresponden a Chiapas, Oaxaca, Guerrero y Colima, donde la edad de esperanza de vida es menor a los 78 años (Figura 2.5).

La variación temporal y territorial de la esperanza de vida en las algunas ciudades del país, se debe en gran medida a cambios en materia de salud que han incrementado el cuidado de la población mayor y mejorado el modo de vida de la misma, por lo que dicho cambio en conjunto con el entorno cultural, físico, ambiental y socioeconómico ha impulsado de forma sustancial no solo la mejora de la salud de los adultos mayores sino de la población en general buscando aumentar la calidad de vida (Medina, 2015).

Figura 2.5. Esperanza de vida en hombres y mujeres por entidad federativa, 2020.



Fuente: Elaborado con base en: CONAPO, 2020.

En los últimos cuarenta años a nivel nacional el envejecimiento se ha incrementado gradualmente y la población mayor ha ido creciendo tanto en cifras totales como porcentuales, no respondiendo a la distribución de la población total dentro del territorio nacional, de manera que tanto ciudades como comunidades rurales han sido escenario de dicho fenómeno. A nivel nacional el índice de envejecimiento pasó de 8.0 personas mayores de 65 años por cada 100 menores de 15 años para 1970, a 26.1 personas mayores por cada 100 menores de 15 años, por lo que se visualiza un incremento notorio (Cuadro 2.1).

El envejecimiento en múltiples entidades federativas, principalmente las que se sitúan arriba de la media (Cuadro 2.1), es resultado tanto de la reducción de las tasas de mortalidad y fecundidad como del aumento de la esperanza de vida, situaciones características de la transición demográfica; no obstante, la migración, a pesar de no ser considerada dentro del marco legal de dicho fenómeno, también tiene un impacto directo en el proceso de envejecimiento (CONAPO, 2021b). Por ejemplo, el promedio de la tasa global de fecundidad para dichas entidades (Cuadro 2.1) es de 1.83 a 2 nacimientos por cada mujer, una reducción de la fecundidad que resulta en una menor población en grupos jóvenes de edad y provoca un denominado “envejecimiento desde la base” (CONAPO, 2021b); mientras, su baja tasa bruta de mortalidad (un promedio de 6.41 defunciones por cada 1000 habitantes; CONAPO, 2021a), unida a un aumento de la esperanza de vida, resulta en una mayor proporción de población en edades avanzadas, el denominado “envejecimiento desde arriba”.

Cuadro 2.1. Proceso de envejecimiento en México 1970-2020.

	1970			1980			1990			2000			2010			2020		
	Miles de A,M	Porcentaje A,M	Índice de envejecimiento	Miles de A,M	Porcentaje A,M	Índice de envejecimiento	Miles de A,M	Porcentaje A,M	Índice de envejecimiento	Miles de A,M	Porcentaje A,M	Índice de envejecimiento	Miles de A,M	Porcentaje A,M	Índice de envejecimiento	Miles de A,M	Porcentaje A,M	Índice de envejecimiento
Ciudad de México	238.06	3.5	8.4	346.5	3.9	10.6	394.9	4.8	15.7	503.3	5.8	21.0	687.8	7.8	35.5	102.2	11.1	61.8
Veracruz	138.3	3.6	7.9	208.4	3.9	9.1	25.8	4.2	10.8	373.01	5.4	15.0	558.8	7.3	26.2	810	10.0	41.3
Morelos	26.15	4.2	9.2	38.2	4.0	9.5	52.7	4.4	11.8	83.8	5.4	15.7	124.2	7.0	25.4	189.4	9.6	40.4
Yucatán	35.07	4.6	10.9	54.6	5.1	12.9	76.1	5.6	14.8	97.9	5.9	16.9	134.2	6.9	25.2	202.2	8.7	36.7
Sinaloa	43.1	3.4	7.1	65.1	3.5	7.9	88.4	4.0	10.4	124.04	4.9	13.6	183.1	6.6	23.3	269.8	8.9	36.13
Colima	90.9	3.8	8.0	13.3	3.9	8.8	19.5	4.6	12.0	26.7	4.9	14.9	40.3	6.2	22.7	61.7	8.4	35.67
San Luís Potosí	54.5	4.3	9.0	74.06	4.4	9.8	92.8	4.6	11.3	129.2	5.6	14.5	185.01	7.2	23.5	253.9	9.0	34.96
Oaxaca	83.69	4.2	9.1	102.8	4.3	10.0	143.1	4.7	11.1	201.2	5.9	14.6	296.07	7.8	24.9	394.7	9.6	34.42
Hidalgo	48.1	4.0	8.6	63.2	4.1	9.1	82.9	4.4	10.7	118.4	5.3	14.0	176.2	6.6	22.3	264.7	8.6	33.45
Nayarit	20.47	3.8	7.9	30.7	4.2	9.3	40.7	4.9	12.5	54.2	5.9	16.1	77.3	7.1	24.5	109.6	8.9	33.15
Tamaulipas	54.1	3.7	8.1	77.6	4.0	9.7	97.1	4.3	12.4	137.7	5.0	15.1	195.3	6.0	21.6	286.3	8.1	32.85
Sonora	35.2	3.2	7.0	53.04	3.5	8.3	73.06	4.0	11.2	105.3	4.8	13.8	158.4	6.0	20.6	236.8	8.0	32.71
Jalisco	135.52	4.1	8.8	191.9	4.4	10.1	256.6	4.8	12.5	334.7	5.3	14.7	460.8	6.3	21.6	686	8.2	32.61
Michoacán de Ocampo	95.18	4.1	8.5	122.9	4.3	9.5	167.5	4.7	17.5	231.3	5.8	15.0	316.1	7.3	24.2	422.8	8.9	32.57
Nacional	1,791	3.7	8.0	2,551	3.8	8.9	3,376	4.2	10.8	4,750	4.9	13.7	6,938	6.2	21.3	10,321	8.2	32.5
Nuevo León	60.15	3.5	7.9	92.09	3.7	8.8	125.1	4.0	11.9	182.2	4.8	15.1	274.6	5.9	21.8	436.8	7.6	31.62
Zacatecas	39.6	4.2	8.2	50.5	4.4	9.2	63.5	5.0	11.9	83.7	6.2	15.9	110.8	7.4	24.3	141.7	8.7	30.89
Guerrero	57.9	3.6	7.6	81.3	3.9	8.5	106.7	4.1	9.5	158.02	5.1	13.2	234.4	6.9	20.8	316.7	8.9	30.61
México	120.14	3.1	6.4	203.6	2.7	6.0	294.9	3.0	7.8	471.1	3.6	10.6	745.2	4.9	17.1	1,258	7.4	30.53
Chihuahua	53.9	3.3	7.2	77.4	3.9	9.2	98.6	4.0	11.5	138.6	4.5	13.3	193.1	5.7	19.7	278.9	7.5	29.6
Puebla	110.3	4.4	9.6	143.3	4.3	9.7	186.5	4.5	10.9	261.7	5.2	13.7	363.8	6.3	20.2	516.01	7.8	28.98
Campeche	9.1	3.6	8.0	13.6	3.2	7.4	20.3	3.8	9.6	31.3	4.5	12.2	46.5	5.7	19.7	69.8	7.5	28.96
Tlaxcala	20.4	4.9	10.2	25.7	4.6	10.3	35.3	4.6	11.4	49.6	5.2	13.9	69.6	6.0	19.5	99.3	7.4	28.56
Guanajuato	91.4	4.0	8.3	124.5	4.1	9.1	171.6	4.3	10.5	232.3	5.0	12.8	331.7	6.0	19.4	466.9	7.6	28.55
Baja California	22.6	2.6	5.5	37.3	3.2	7.8	56.6	3.4	10.0	86.2	3.5	10.8	140.6	4.5	15.6	245.2	6.5	27.93
Coahuila de Zaragoza	40.9	3.7	8.0	58.6	3.8	8.7	80.1	4.1	11.2	107.3	4.7	13.6	156.4	5.7	19.6	229.5	7.3	27.85
Durango	34.7	3.7	7.6	46.3	3.9	8.5	57.7	4.3	10.5	75.9	5.2	13.8	104.9	6.4	21.2	142.9	7.8	27.81
Querétaro	19.7	4.1	8.4	27.9	3.8	8.1	38.7	3.7	8.9	57.7	4.1	10.8	93.3	5.1	17.1	159.4	6.7	27.34
Tabasco	24.9	3.2	6.5	32.4	3.1	6.6	46.7	3.1	7.4	74.04	3.9	10.3	116.2	5.2	17.4	172.6	7.2	26.41
Aguascalientes	13.8	4.1	8.6	20.7	4.0	8.8	29.1	4.0	10.0	41.09	4.4	11.3	60.3	5.1	16.1	97.07	6.8	25.2
Baja California Sur	4.6	3.6	7.7	69.7	3.2	7.5	10.7	3.4	9.3	16.5	3.9	11.5	27.2	4.3	15.3	48.5	6.1	24.62
Chiapas	47.7	3.0	6.4	61.06	2.9	6.7	98.9	3.1	7.0	140.7	3.6	8.9	234.9	4.9	14.3	349.03	6.3	19.72
Quintana Roo	2.1	2.5	5.2	47.6	2.1	4.7	10.1	2.1	5.2	20.4	2.3	6.4	39.4	3.0	10.3	81.7	4.4	17.87

Fuente: Elaborado con base en: INEGI, 1970, 1980, 1990, 2000, 2010, 2020.

A su vez el componente de la migración se manifiesta mediante la salida de poblaciones jóvenes o en edad laboral, las cuales alteran las estructuras poblacionales de las localidades de origen acelerando el envejecimiento de éstas, como el caso de la Ciudad de México, Veracruz, Oaxaca y Jalisco; particularmente si los migrantes proceden de entidades con menor población (González, 2015, Martínez y Montes de Oca, 2012 citados en CONAPO, 2021b), situación de Morelos, Colima, Nayarit, Tamaulipas, Michoacán y San Luís Potosí.

Como se ha mencionado el crecimiento heterogéneo e irregular del envejecimiento dentro del territorio nacional depende del comportamiento de elementos demográficos como la mortalidad, fecundidad y migración (Ortiz y Gerónimo, 2008), por lo que en las principales ciudades del país debido a su descenso de dichos componentes la población ha tendido a envejecer en los últimos cuarenta años. Tan solo en la Ciudad de México el índice de envejecimiento ha crecido hasta 48.9 personas mayores por cada 100 menores de 15 años, siendo la entidad más envejecida del país; asimismo, su población mayor representa el 9.8% de su población total, el más alto porcentaje a nivel nacional. Es importante observar que en algunas entidades federativas, la cantidad de población adulta mayor es alta, sin embargo, su población total no es muy grande, por lo que el porcentaje de adultos mayores es relativamente alto pero el envejecimiento no corresponde tanto a la premisa de que es mayor donde hay más población: así sucede en entidades como Oaxaca, Morelos y Michoacán, cuyo porcentaje de población mayor es superior al 8%.

Cárdenas (2015) menciona que la visión territorial del envejecimiento ha servido para identificar el predominio de regiones donde se asienta la población adulta mayor, basándose en análisis de distribución espacial que establecen una jerarquía de estados donde existe mayor número de población envejecida; sin embargo, no existe un patrón que revele una distribución exacta en la que se observe una relación entre el envejecimiento de la población adulta mayor y las regiones.

La distribución de la población adulta mayor al interior de la Zona Metropolitana del Valle de México responde a la propia distribución general del total de la población. Para el año 2010 en la Ciudad de México residían aproximadamente 687.8 mil personas adultas mayores, siendo esta la entidad con mayor presencia de dicho grupo poblacional (COPRED, 2017), mientras que para el año 2020 el censo de población y vivienda del INEGI arroja un total de 1.022 millones de adultos mayores. Las delegaciones centrales de la ciudad no son las que tienen mayor cantidad de población adulta mayor, lo que se explica por la descentralización de la

población de los años setenta, pero aún sigue siendo una zona dinámica que desde el año 2000 se ha mantenido con un porcentaje considerable de población residente envejecida (Negrete, 2003).

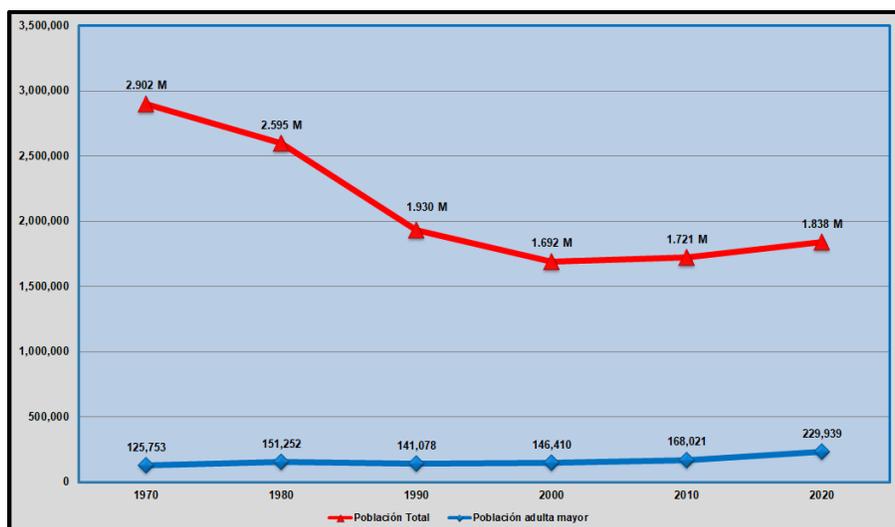
El proceso de envejecimiento ha afectado en mayor medida a la Ciudad de México que a otras ciudades del país siendo hoy en día la más envejecida (INEGI, 2014b). Para indagar la relación entre el proceso de envejecimiento y el incremento de la población a nivel intraurbano dentro de la Ciudad de México específicamente en la zona central, es importante realizar un análisis a través de un prolongado periodo de tiempo en este caso cincuenta años, desde 1970 hasta 2020 (Cuadro 2.1 y Cuadro 2.2) (Figura 2.6 y 2.7).

Desde el año 1970, la Ciudad de México experimentó un proceso de despoblamiento en sus delegaciones centrales, fenómeno que se prolongó hasta principios del año 2000. Sin embargo una gran mayoría de población capitalina mayor de 65 años aún habitaba en la ciudad central⁵. A partir de la descentralización de la población ocurrida en la década de los años sesenta (Figura 2.6), la cantidad de población mayor de 65 años se incrementó ligeramente en la ciudad central hasta el año 2000, lo cual explica que el porcentaje de adultos mayores respecto a la población total se incrementó debido en parte al envejecimiento en sitio⁶ de los residentes, aunque también debido a fenómenos como la inmigración de población adulta mayor atraída hacia dicha ciudad central y la emigración de la población más joven (Negrete, 2003).

⁵ En esta investigación se denomina "ciudad central" a las delegaciones Benito Juárez, Cuauhtémoc, Miguel Hidalgo y Venustiano Carranza, Salazar y Sobrino (2010) utiliza la denominación "Delegaciones centrales" y/o "Ciudad Central".

⁶ El término "envejecimiento en sitio" se refiere a "la población de una localidad, zona o región que envejece en ese mismo lugar, o de la inmigración de personas de edad avanzada hacia tales localidades zonas o regiones" (Negrete, 2003:109). El efecto de la migración en el factor de "envejecimiento en sitio" es también muy importante en la generación de patrones diferenciados de concentración de población mayor, por ejemplo los lugares atraen migrantes los cuales generalmente son jóvenes en edades activas en busca de oportunidades de empleo, generan rejuvenecimiento de la población en regiones específicas, por el contrario los sitios de expulsión tienden a generar poblaciones más envejecidas" (Negrete, 2003: 109).

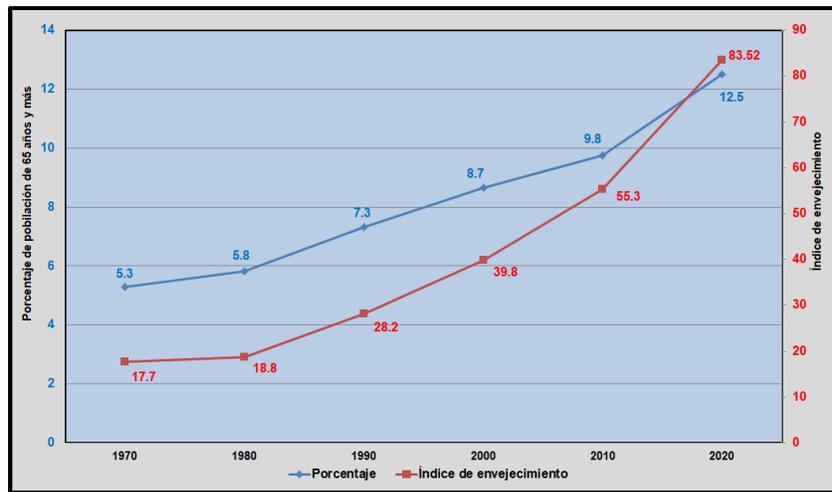
Figura 2.6. Población total y población adulta mayor en la ciudad central de la Ciudad de México, 1970-2020.



Fuente: Elaborado con base en INEGI, 1970, 1980, 1990, 2000, 2010, 2020.

Desde el año 1970 la ciudad central ha sido la zona con mayor porcentaje de población adulta mayor. Si bien la población total en la zona centro se redujo considerablemente desde el año 1970 hasta 1990 (Figura 2.6), el número y porcentaje de población mayor de 65 años, así como el índice de envejecimiento, se mantuvieron constantes y en tendencia creciente (Figura 2.6 y 2.7). La distribución geográfica de este grupo poblacional por alcaldía en la Ciudad de México se relaciona con la cantidad de población total residente, por lo que las alcaldías con mayor número de habitantes contienen a más población mayor de 65 años (Figura 2.8). Sin embargo, para observar el grado de envejecimiento dentro de las alcaldías es importante considerar la distribución porcentual de la misma y la cantidad de personas mayores de 65 años por cada 100 personas menores de 15 años (índice de envejecimiento) (Cuadro 2.2).

**Figura 2.7. Población mayor de 65 años en la ciudad central de la Ciudad de México
1970-2020.**



Fuente: Elaborado con base en INEGI, 1970, 1980, 1990, 2000, 2010, 2020.

Según Ortiz y Montes de Oca (2016), para el año 2003 las alcaldías de la ciudad central concentraban aproximadamente al 24.4% de la población total de los adultos mayores debido a que las tasas de envejecimiento de algunas eran superiores al 10%. Esas alcaldías eran: Benito Juárez con el 11.9%, Miguel Hidalgo (10.3%), Venustiano Carranza (9.7%) y Cuauhtémoc (9.4%). Si bien en los últimos treinta años la cantidad de personas que habitan en la zona centro se ha reducido, la población mayor a 65 años se ha incrementado notablemente, de manera que para el 2010 el índice de envejecimiento en la ciudad central creció hasta llegar a 55.3.

Cuadro 2.2⁷. Proceso de envejecimiento en la Ciudad de México 1970-2020.

	1970			1980			1990			2000			2010			2020		
	Miles de A,M	Porcentaje de A,M	Índice de Envejecimiento	Miles de A,M	Porcentaje de A,M	Índice de envejecimiento	Miles de A,M	Porcentaje de A,M	índice de envejecimiento	Miles de A,M	Porcentaje de A,M	índice de envejecimiento	Miles de A,M	Porcentaje de A,M	índice de envejecimiento	Miles de A,M	Porcentaje de A,M	índice de envejecimiento
Benito Juárez	29.68	4.8	7.4	35.81	6.6	24.3	35.88	8.8	39.5	37.72	10.5	59.1	42.84	11.1	81.4	61.5	14.2	120.2
Coyoacán	10.64	3.1	7.4	21.07	3.5	9.5	29.73	4.6	16.3	41.71	6.5	28.8	59.05	9.5	51.9	90.4	14.7	99.04
Ciudad central	125.75	5.3	17.7	151.25	5.8	18.8	141.07	7.3	28.2	146.41	8.7	39.8	168.02	9.8	55.3	230.3	12.5	83.52
Miguel Hidalgo	26.92	4.1	10.8	30.86	5.7	18.3	29.96	7.4	29.5	31.1	8.8	42.3	35.98	10.9	55.7	50.1	12.1	80.3
Azacapotzalco	15.51	2.9	6.6	22.01	3.7	9.7	24.47	5.2	17.8	30.11	6.8	28.2	39.70	9.6	48.8	54.8	12.7	77.97
Cuahutémoc	38.86	5.3	15.9	54.58	5.7	22.7	44.76	7.5	28.5	42.66	8.3	37	48.31	9.1	49	64.2	11.8	77.02
Iztacalco	11.15	2.3	5.0	17.62	3.1	8.0	20.67	4.6	15.5	27.74	6.7	26.8	35.75	9.3	45.1	49	12.1	70.8
Venustiano Carranza	30.27	3.4	8.2	29.98	4.3	12.1	30.46	5.9	20.1	34.91	7.5	30.3	40.59	9.4	46.2	54.2	12.2	69.46
Gustavo A. Madero	33.17	2.8	6.3	52.00	3.4	9.0	59.92	4.7	15.6	78.33	6.3	24.5	104.80	8.8	40.7	141.3	12.0	66.58
Cd. de México	238.06	3.5	8.4	346.5	3.9	10.6	394.9	4.8	15.7	503.3	5.8	21.0	687.8	7.8	35.5	1,020	11.1	61.8
Álvaro Obregón	12.72	2.8	6.3	2.14	4.0	8.8	27.53	4.3	13.8	37.62	5.5	20.7	53.67	7.4	32.8	83.8	11.0	61.6
Tlalpan	4.28	3.3	7.5	10.46	2.8	7.1	16.34	3.4	10.4	25.51	4.4	16.4	43.31	6.7	29.5	74	10.6	57.34
La Magdalena Contreras	1.74	2.3	4.6	4.77	2.8	6.8	7.15	3.7	11.3	10.99	5.0	18.0	16.42	6.9	28.4	26	10.5	55.02
Iztapalapa	13.626	2.6	5.6	31.25	2.5	5.8	46.11	3.1	8.9	69.87	3.9	67.5	108.76	6.0	24.1	174.3	9.5	47.52
Xochimilco	4.67	4.0	8.9	7.66	3.5	8.6	10.02	3.7	10.8	15.40	4.2	14.4	24.59	5.9	24.4	40.6	9.2	45.7
Cuajimalpa	9.12	2.5	7.0	2.13	2.3	5.4	3.33	2.8	8.0	5.40	3.6	12.1	9.45	5.1	20.2	16.7	7.7	36.99
Tláhuac	2.08	3.3	6.9	3.82	2.6	5.8	6.11	3.0	8.1	10.15	3.4	10.6	17.56	4.9	18.2	29.6	7.5	35.22
Nacional	1,791	3.7	8.0	2,551	3.8	8.9	3,376	4.2	10.8	4,750	4.9	13.7	6,938	6.2	21.3	10,321	8.2	32.5
Milpa Alta	1.76	5.2	11.9	2.14	4.0	9.6	2.44	3.8	10.7	4.02	4.2	12.7	6.65	5.1	17.9	10.7	7.0	29.58

Fuente: Elaborado con base en: INEGI, 1970, 1980, 1990, 2000, 2010, 2020.

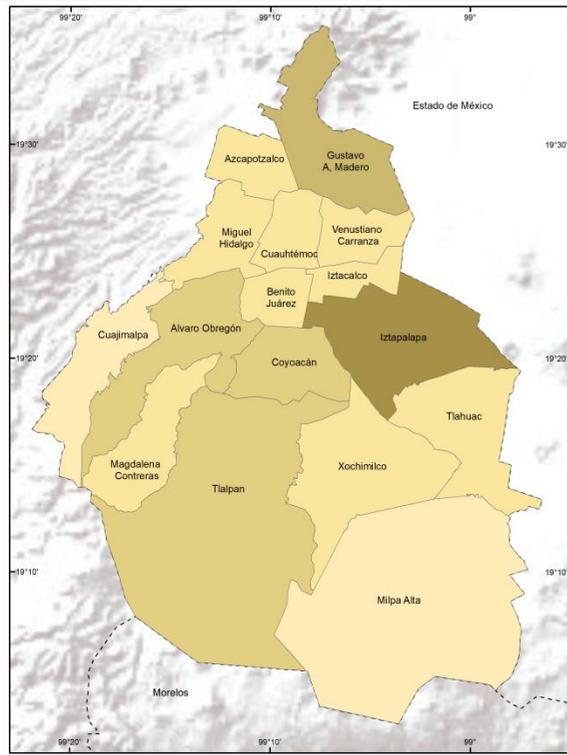
⁷ A,M: Adultos Mayores

Este índice tuvo un crecimiento abrupto entre 2010 y 2020, cuando se alcanza un valor de 83.52 personas adultas mayores por cada 100 menores de quince años, siendo una de las zonas más envejecida de la ciudad. Dentro de la ciudad central la alcaldía más envejecida para 2020 es Benito Juárez, (120.2), le siguen Coyoacán en la zona sur (99), Miguel Hidalgo (80.3), Cuauhtémoc (77) y Venustiano Carranza con (69.4). (Figura: 2.8). En conjunto estas cinco alcaldías representan un núcleo urbano sobresaliente del envejecimiento poblacional en la Ciudad de México, ocasionado en parte por el proceso de metropolización de la Ciudad de México, el cual se caracteriza por el incremento de las actividades económicas, el crecimiento del número de viviendas y población residente, así como la proliferación de servicios e infraestructura de salud, alimentos, transporte y recreación. Dicho fenómeno modifica el estilo de vida de la zona y de la población residente, contribuyendo a reducir los patrones de fecundidad y mortalidad y a incrementar la movilidad de la población, todo lo cual favorece el envejecimiento de ciertas zonas de la ciudad (Negrete, 2003).

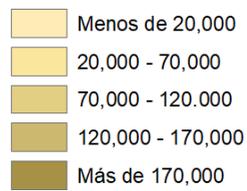
Por tanto, si bien es cierto que la cantidad de población de la Ciudad de México ha crecido, es importante puntualizar que también ha envejecido notoriamente como ya se mencionó, siendo diferentes los patrones especiales de la población adulta mayor en términos numéricos y porcentuales (Figura 2.7 y 2.8). La distribución porcentual muestra que las alcaldías con mayor concentración de población mayor de 65 años con respecto a su población total son: Benito Juárez, Cuauhtémoc, Venustiano Carranza y Miguel Hidalgo en la ciudad central, Coyoacán en la zona sur, y Azcapotzalco y Gustavo A. Madero en la zona norte.

Figura 2.8. Envejecimiento en la Ciudad de México por alcaldía, 2020.

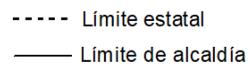
A) Población adulta mayor



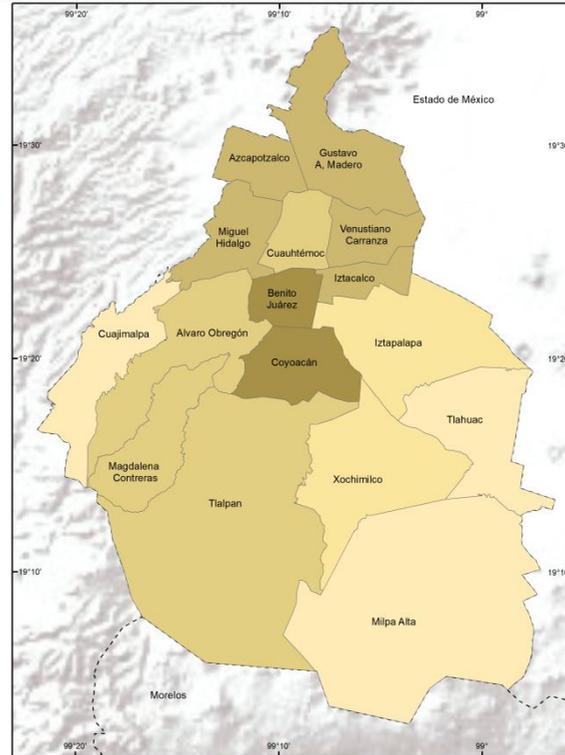
Total de población mayor a 65 años



Límites territoriales



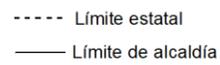
B) Porcentaje de población adulta mayor



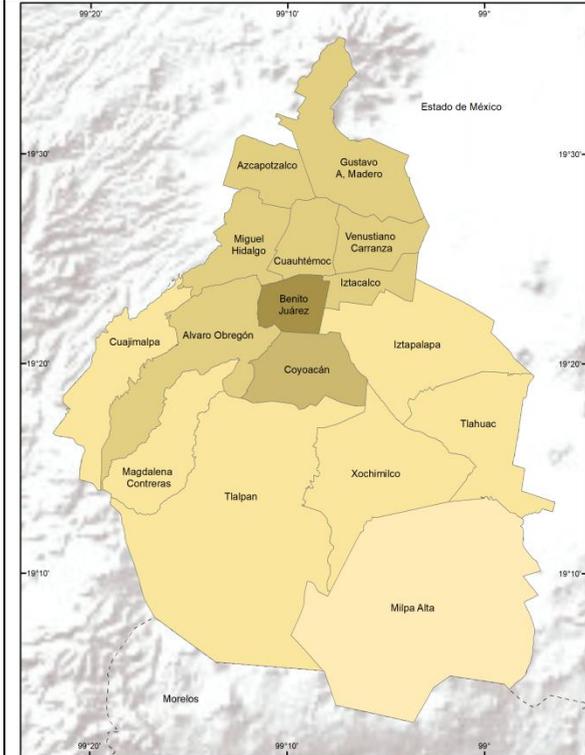
Porcentaje



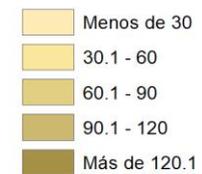
Límites territoriales



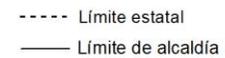
C) Índice de envejecimiento



Personas de 65 años y más por cada 100 jóvenes menores de 15 años



Límites territoriales



Proyección UTM Zona 14 N

Fuente: Elaborado con base en INEGI, 2020.

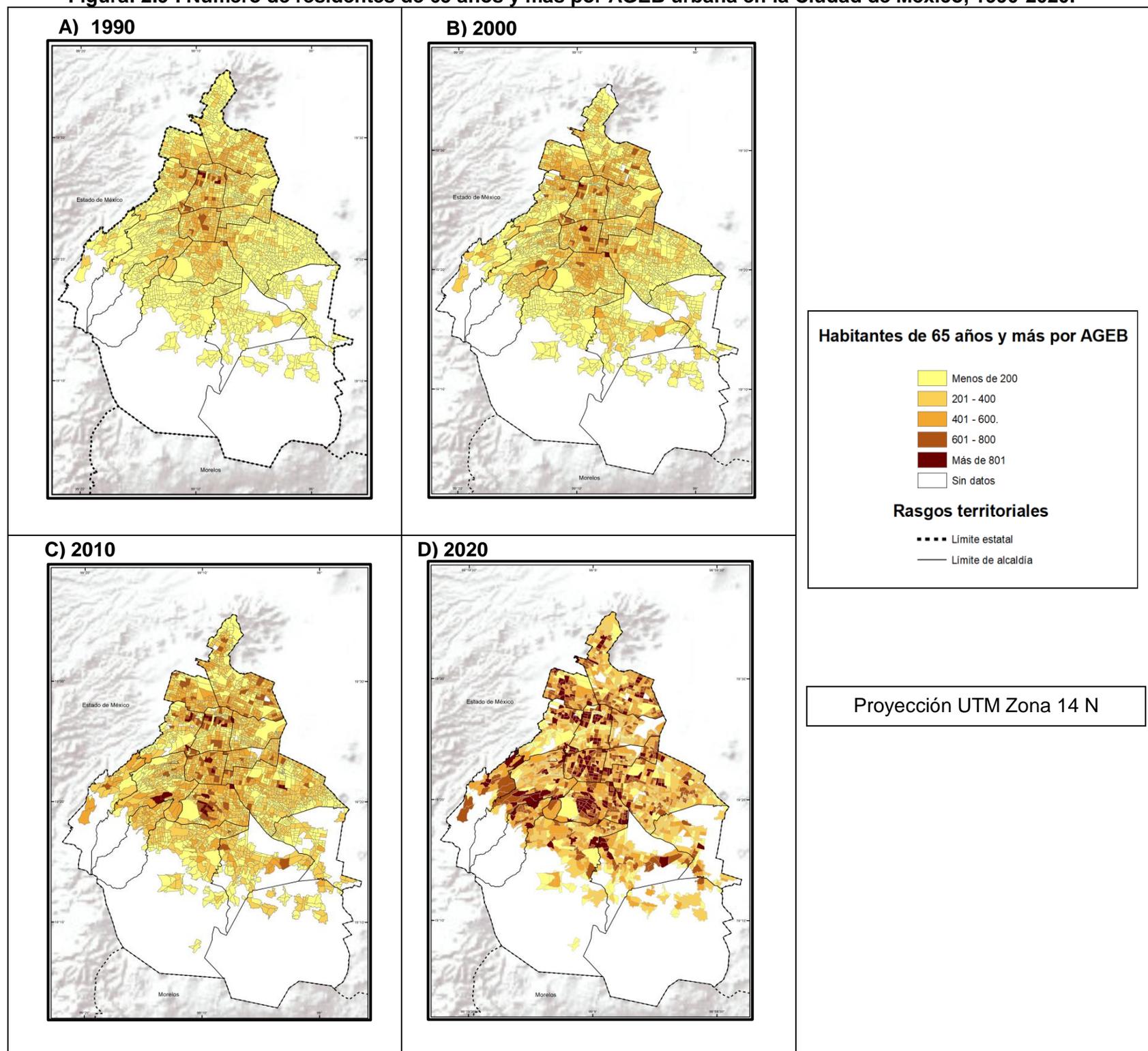
El índice de envejecimiento en ocasiones se ha analizado conjuntamente con otros indicadores, tal y como lo hacen Ortiz y Montes de Oca (2016), quienes analizan la tasa de envejecimiento junto con el grado de marginación, “el cual se define como un fenómeno multidimensional y estructural que se expresa en la falta de oportunidades y la desigual distribución de los recursos y el progreso en la estructura productiva, por lo que excluye diversos grupos sociales, que inciden en los niveles de bienestar y en la creación de capacidades, recursos y por ende en el desarrollo” (CONAPO, 2016:11). Sus resultados muestran que en la zona central de la ciudad existe un índice de envejecimiento de medio a alto, (principalmente en las alcaldías: Benito Juárez, Cuauhtémoc y Miguel Hidalgo), con un grado de marginación de medio a bajo, teniendo esta tipología como objetivo para el desarrollo de programas con fines de provisión de recursos para la población envejecida.

El análisis de la distribución espacial de las personas mayores de 65 años a nivel AGEB y su evolución, es de vital importancia para visualizar el proceso de envejecimiento de la Ciudad de México a una escala más precisa, y así resaltar el cambio espacio-temporal de este fenómeno (Figura 2.9 y 2.10).

A nivel intraurbano, la distribución de la población de 65 años y más en la Ciudad de México ha cambiado de forma significativa en un lapso de 30 años. A nivel AGEB⁸ urbana es posible observar que actualmente la población mayor no reside específicamente en la zona centro de la ciudad, pues se concentra en las alcaldías de la zona sur y centro sur (Figura 2.9). La comparación entre los mapas a nivel alcaldía y a nivel AGEB arrojan resultados bastante aproximados con respecto a la distribución de este grupo poblacional; para el año 1990 las AGEB urbanas con mayor cantidad de población adulta mayor se encuentran en la zona centro de la ciudad, principalmente en las delegaciones “Cuauhtémoc y Benito Juárez (Figura 2.9), mientras que para el año 2000, las AGEB con mayor cantidad de población adulta mayor se mantuvieron dentro de la ciudad central, algunas de ellas pertenecientes a la delegación Miguel Hidalgo. Simultáneamente, la población mayor comenzaba a alcanzar mayores cifras en algunos puntos de la zona sur de la ciudad, como es el caso de la delegación Coyoacán (Figura 2.9). Para el año 2010 la población total de la Ciudad de México se incrementó a 8.851 millones de habitantes (INEGI, 2010), lo que supuso que la población adulta mayor también creciera. Ello explica que también para el año 2020, la cantidad de población de 65 años y más se incrementara en las AGEB de diferentes alcaldías, principalmente en la zona sur, como es el caso de Coyoacán (Figura 2.9).

⁸ Área Geoestadística Básica

Figura: 2.9⁹. Número de residentes de 65 años y más por AGEB urbana en la Ciudad de México, 1990-2020.



Fuente: Elaborado con base en INEGI, 1990, 2000, 2010, 2020.

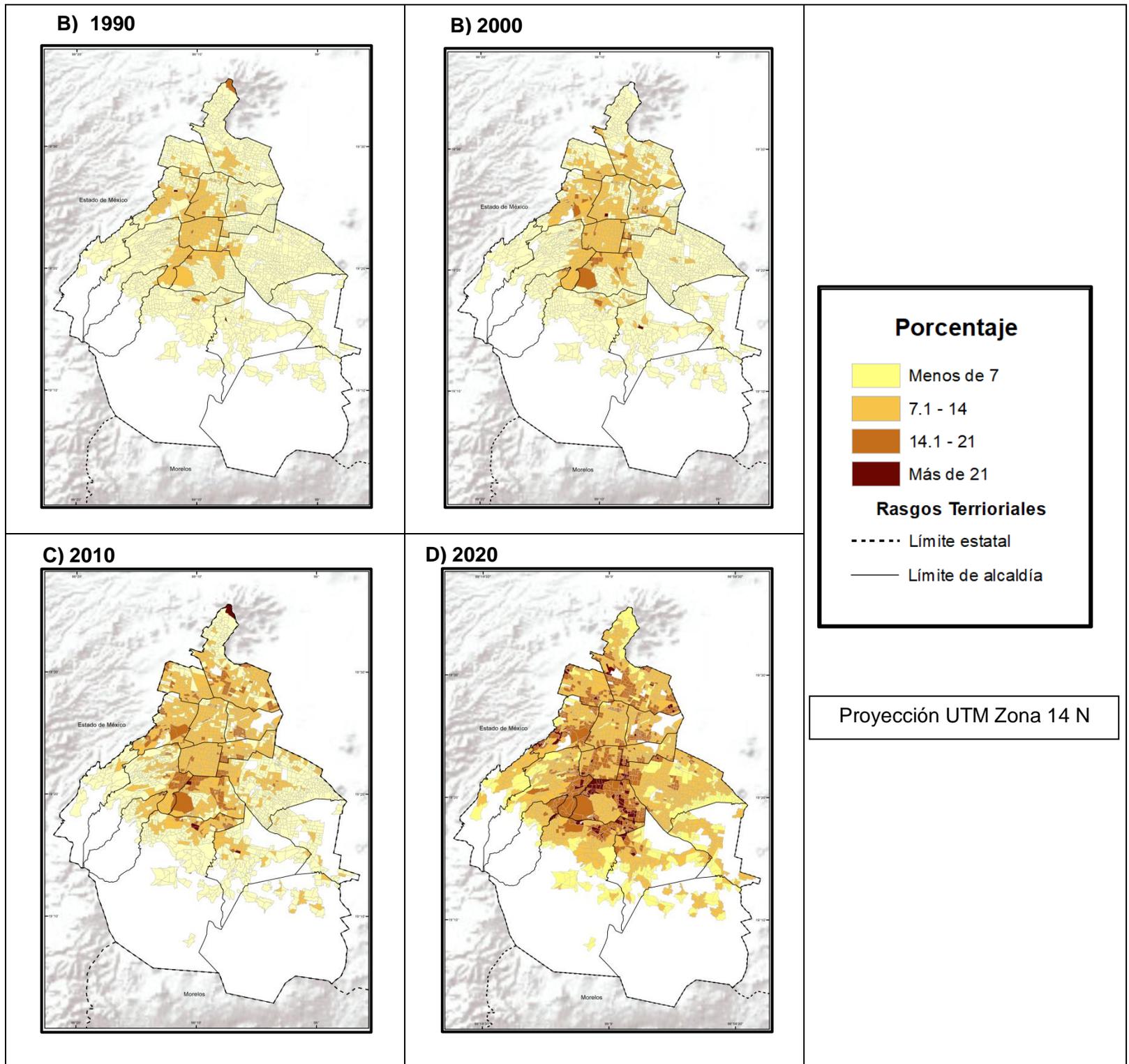
⁹ Las AGEB urbanas con la categoría “Sin datos”, han omitido los datos de población de 65 y más años debido a confidencialidad, por lo que algunas AGEBS mostradas en los mapas presentan datos de población para un año, pero para otro los omiten.

Sin embargo, para analizar detalladamente el envejecimiento de la Ciudad de México a nivel intraurbano es importante observar el porcentaje de población adulta mayor por cada AGEB, ya que si bien la distribución de la población total adulta mayor muestra los puntos de concentración dentro de la ciudad a una escala más precisa, la distribución por porcentaje arroja que tanto ha crecido la población mayor respecto a la población total, lo que permite detectar las zonas más envejecidas de la ciudad en un lapso de tiempo determinado; es posible así apreciar los espacios donde la población adulta mayor ha ido ganando posiciones dentro de la población total. Es importante mencionar que la distribución porcentual no refleja el tamaño de población en un área determinada, por lo que dicha distribución no permite visualizar si dentro de una AGEB hay una mayor cantidad de población que en otras, como se muestra en la distribución total de la población mayor; por tanto, los porcentajes más altos de población adulta mayor no significan una mayor cantidad de personas de 65 y más años, sino meramente su relevancia respecto a su población total. Ello supone que algunas áreas con un porcentaje alto de población mayor pueden tener poca población total envejecida en comparación con otras zonas donde existe un bajo porcentaje pero una mayor cantidad de adultos mayores.

Para 1990 los mayores porcentajes de población adulta mayor se localizaron en AGEB de la ciudad central, principalmente en la delegación¹⁰ Benito Juárez, Cuauhtémoc y Miguel Hidalgo, (Figura: 2.10), situación que se repite en el año 2000, cuando los porcentajes más altos se distribuyen nuevamente en la ciudad central, principalmente en la delegación Miguel Hidalgo y Cuauhtémoc (Figura 2.10), aunque para el año 2010 las AGEB más envejecidas se encuentran en la Delegación Miguel Hidalgo y Coyoacán, mientras en Benito Juárez, el porcentaje no ha crecido a diferencia de las delegaciones Miguel Hidalgo y Coyoacán (Figura 2.10), por lo que para el año 2020 las AGEB más envejecidas se encuentran en su mayoría en la alcaldía Coyoacán en la zona sur, mientras que de la ciudad central, las alcaldías más envejecidas siguen siendo Miguel Hidalgo y Benito Juárez aunque esta última en menor proporción respecto al 2010. Si bien es importante reiterar el papel de la descentralización de la población de los últimos treinta años, el cual ha modificado la cantidad de población y la distribución porcentual en la zona centro, aun así la población adulta mayor se ha mantenido en la ciudad central aunque cada vez en menor dimensión.

¹⁰ Se le denominaba "Delegación" a la demarcación territorial de los órganos político-administrativos en la que se encontraba dividida la Ciudad de México, sin embargo a partir del 5 de febrero del 2016 en el acuerdo general del Diario Oficial de la Federación el cual cambia la denominación "Distrito Federal" por la de "Ciudad de México" se cambia hacia la denominación "Alcaldía" como nueva demarcación territorial.

Figura: 2.10. Porcentaje de población de 65 años y más por AGEB en la Ciudad de México 1990-2020.



Fuente: Elaborado con base en INEGI, 1990, 2000, 2010, 2020.

Para el año 2000 si bien la distribución porcentual muestra una ligera dispersión hacia la zona sur (Coyoacán) y algunos puntos de la zona norte (Gustavo A. Madero), la ciudad central continúa como el área de mayor presencia porcentual de la población adulta mayor (Figura 2.10). Desde el año 2010 hasta 2020, la distribución porcentual se dispersó aún más, mostrando a distintas áreas de la ciudad como puntos donde el porcentaje de población adulta mayor es alto, por ejemplo, las AGEB con porcentajes más altos ahora se localizan en la delegación Coyoacán, en algunos puntos de las delegaciones Gustavo A. Madero e incluso en Azcapotzalco, donde algunas AGEB muestran un envejecimiento con porcentajes entre el 14.2% hasta más de 21.2%. Por otro lado en la ciudad central, las delegaciones Miguel Hidalgo, Benito Juárez y Venustiano Carranza muestran un mayor envejecimiento en algunas zonas, principalmente cercanas a la zona centro cuyos valores porcentuales van desde menos del 7.2% hasta menos del 21.2%. Sin embargo, las AGEB de las delegaciones Benito Juárez y Cuauhtémoc han envejecido a un ritmo más lento, ya que su porcentaje de población adulta mayor no es superior a los 14.2%; solamente en algunas AGEB arrojan porcentajes arriba del 14.2%, lo que en parte se debe a la reducción de residentes en la zona centro de la ciudad (Figura 2.10).

La comparación temporal muestra un cambio significativo en la distribución espacial de la población adulta mayor en la ciudad, basado en un claro incremento en las zonas centrales y periféricas de la ciudad. Por tanto, es paralelo al proceso de envejecimiento que el país ha sufrido en los últimos años debido a la ya mencionada descentralización de los servicios y la población, así como el cambio de los factores demográficos que han causado dicho envejecimiento.

Es importante tener en cuenta la relación entre el proceso de envejecimiento y sus afectaciones en múltiples fenómenos tanto sociales como económicos y urbanos, así como señalar que la relevancia del envejecimiento dentro del ámbito urbano conduce a una serie de problemas, principalmente con relación a la movilidad urbana, la inclusión de la población mayor en el mercado de trabajo, la desigualdad y vulnerabilidad social, el acceso a servicios de salud y vivienda entre otros. Observar dichas relaciones dará un panorama general sobre el problema socioeconómico, laboral y urbano de la población adulta mayor en la Ciudad de México y en otras ciudades de la República Mexicana. Dicho panorama servirá de punto apoyo para un análisis más profundo en busca de una mejor planeación gerontológica (González, 2007), para mejorar los espacios urbanos de la ciudad y que se le dé un mejor aprovechamiento por parte

de la población adulta mayor, así como una mejora en la calidad de vida de las personas mayores residentes de una ciudad envejecida.

2.2. La inserción del adulto mayor en el mercado de trabajo

Dentro de la etapa del envejecimiento, existe una gran variedad de situaciones y contextos relacionados con la ocupación y el empleo, ya que dentro de la sociedad actual los adultos mayores integran un grupo poblacional bastante amplio con relación a la población joven, y que cada vez va ganando más terreno con respecto a la población total. Debido al proceso de envejecimiento de la población en México, los adultos mayores han incrementado su participación dentro del mercado laboral, por lo que se abre un amplio panorama para analizar tanto los motivos de trabajo, sectores de ocupación laboral de la población mayor y las percepciones de la población en general sobre su participación (González, 2015).

La percepción social sobre la inserción laboral de la población adulta mayor, es una parte importante del análisis laboral de la población envejecida, por lo que además de visualizar el panorama laboral en cifras y su evolución en los últimos años, es necesario tomar en cuenta la opinión social sobre la participación en el mercado laboral de las personas adultas mayores. González (2015) cita algunos puntos sobre los cuales resalta la importancia de la percepción social de la participación laboral de la población mayor; menciona que “Las percepciones sobre el envejecimiento y sobre el trabajo de las personas mayores, tienen influencia sobre los comportamientos sociales y las expectativas hacia la población adulta mayor” (Lu, 2012 citado en González, 2015: 99). De igual forma, estas percepciones contribuyen a observar la manera en cómo otros grupos poblacionales se relacionan con la población mayor y a la vez como estos se relacionan con su forma de envejecer (González, 2015). El autor propone así que la percepción sobre el rol que desempeñan las personas adultas en el mercado de trabajo, es multidimensional, ya que se tiende a tener representaciones tanto positivas como negativas; por ejemplo, visiones pesimistas de la vejez que la caracterizan como una etapa de pérdida y deterioro físico y sobre todo cuando la participación laboral es complicada; también una generalización hacia las personas mayores como menos eficientes que los trabajadores jóvenes, resistentes al cambio, difíciles de entrenar, lentas para adaptarse a las nuevas

tecnologías, muy cautelosas y con mal estado de salud (Lyons, 2009, Radl, 2012, Tishman, Looy y Bruyere, 2012, citados en González, 2015).

El autor cita que en algunas sociedades jóvenes existe este estereotipo negativo sobre la vejez, que impacta directamente sobre la participación laboral de las personas mayores, ya que tiende a limitarlas y apartarlas tanto de las oportunidades de trabajo como de las actividades mismas, por lo que se las relega a trabajos precarios (Parlament Office of Science and Technology, 2011 citado en González, 2015). Ello aporta un punto de análisis sociológico diferente sobre la situación laboral de la población adulta mayor, ya que esta no va a depender solo del desarrollo socioeconómico y urbano del país y de la ciudad, sino de la población misma, pues el no tener una visión inclusiva sobre el trabajo de los adultos mayores, no permite una adecuada reducción pertinente de este problema.

La inserción del adulto mayor en el mercado laboral ha sido poco estudiada, pero conceptualmente se han señalado puntos importantes por múltiples autores, por ejemplo Pelcastre *et al.* (2011) realizaron un estudio sobre el apoyo social y condiciones de vida en adultos mayores, en el cual se resalta la importancia de incentivar el apoyo social hacia este grupo poblacional. Se menciona que “en muchos países, principalmente en vías de desarrollo, la falta de cobertura de los servicios de salud y de planes de jubilación, así como la exclusión del mercado laboral formal, resaltan la existencia de un importante número de adultos mayores que no tienen acceso a mecanismos institucionales para satisfacer sus necesidades y que dependen de su familia para su supervivencia, por lo que México es un claro ejemplo de dicha situación y está muy lejos de cubrir satisfactoriamente las necesidades de esta población” (Pelcastre et al. 2011:467). Los autores apoyan por tanto la premisa de generar apoyos sociales y políticas gubernamentales para el mejoramiento de la calidad de vida de las personas mayores mediante una mayor integración social y mayores oportunidades para mejorar tanto las percepciones sociales del envejecimiento como las proyecciones para el futuro.

Alba (2017) aborda el problema laboral de la población mayor desde el punto de vista de los desplazamientos de trabajo, ya que los adultos mayores siguen desplazándose por motivos laborales pese a que las condiciones del transporte no son precisamente las más adecuadas, cómodas y seguras para ellos. También hace referencia a este problema desde el enfoque de la pobreza, señalando que las personas mayores enfrentan pobreza y falta de oportunidades laborales que no les permiten mejorar su calidad de vida.

Ramos (2016) señala que es importante profundizar en el análisis de la inserción laboral de los adultos mayores para entender a grandes rasgos tanto el panorama actual del proceso de envejecimiento en México, como los factores socioeconómicos, demográficos y las variables que inciden en la participación en el trabajo de la población adulta mayor. Asimismo proyecta a futuro los resultados de dicha participación en el trabajo con la aplicación de un modelo estadístico “*logit*”, cuyos principales resultados revelan que las causas por las que la población adulta mayor se encuentra inserta en el mercado de trabajo se deben a las condiciones adversas que predominan en la mayoría de las personas adultas mayores, como lo son: bajos niveles de educación, falta de ingresos por una pensión o una jubilación, así como la responsabilidad de ser los líderes o proveedores de la familia. No obstante, el autor establece criterios sociodemográficos y socioeconómicos que afectan directamente a los elementos antes mencionados, los cuáles se explicarán adelante.

Como primer punto, el autor resalta la importancia del tema, ya que en la actualidad el envejecimiento se ha convertido en una tendencia marcada en la población mexicana lo que implica una nueva reconfiguración de las perspectivas del mercado de trabajo de la población adulta mayor. Por tal motivo, es posible deducir que el crecimiento de la población mayor y su participación en el mercado de trabajo se encuentran estrechamente vinculados, “ya que el aumento de la esperanza de vida incide en el comportamiento individual en cuanto a la decisión de permanecer más tiempo en el trabajo” (OIT, 2009. citado en Ramos, 2016: 89). Con base a este problema, el ámbito económico se convierte en un pilar importante en el bienestar de la población adulta mayor, ya que al ser deficiente se posiciona a dicha población en condiciones de desventaja y vulnerabilidad social o pobreza. Sobre todo por el hecho de que en esta etapa de la vida, la fase de producción económica llega a su fin Ramos (2016) complementa así a la idea general de Alba (2017), González (2015) y Pelcastre *et al* (2011), ya que uno de los aspectos negativos de la inserción de la población adulta mayor al mercado laboral se encuentra en la falta de oportunidades laborales o en la obtención de trabajos precarios o informales. Por otro lado, el autor hace mención a los aspectos positivos de dicha participación laboral, como son el crecimiento de la riqueza social y la realización personal, mostrando la posibilidad de que los adultos mayores se sientan útiles y que la percepción social de los mismos sea positiva tal y como lo plantea González (2015).

Ramos (2016) desglosa una serie de aspectos teóricos que se vinculan a la toma de decisión para que una persona adulta mayor se encuentre inserta en el mercado laboral. Subdivide los principales aspectos teóricos de esta inserción laboral en sociodemográficos, socioeconómicos,

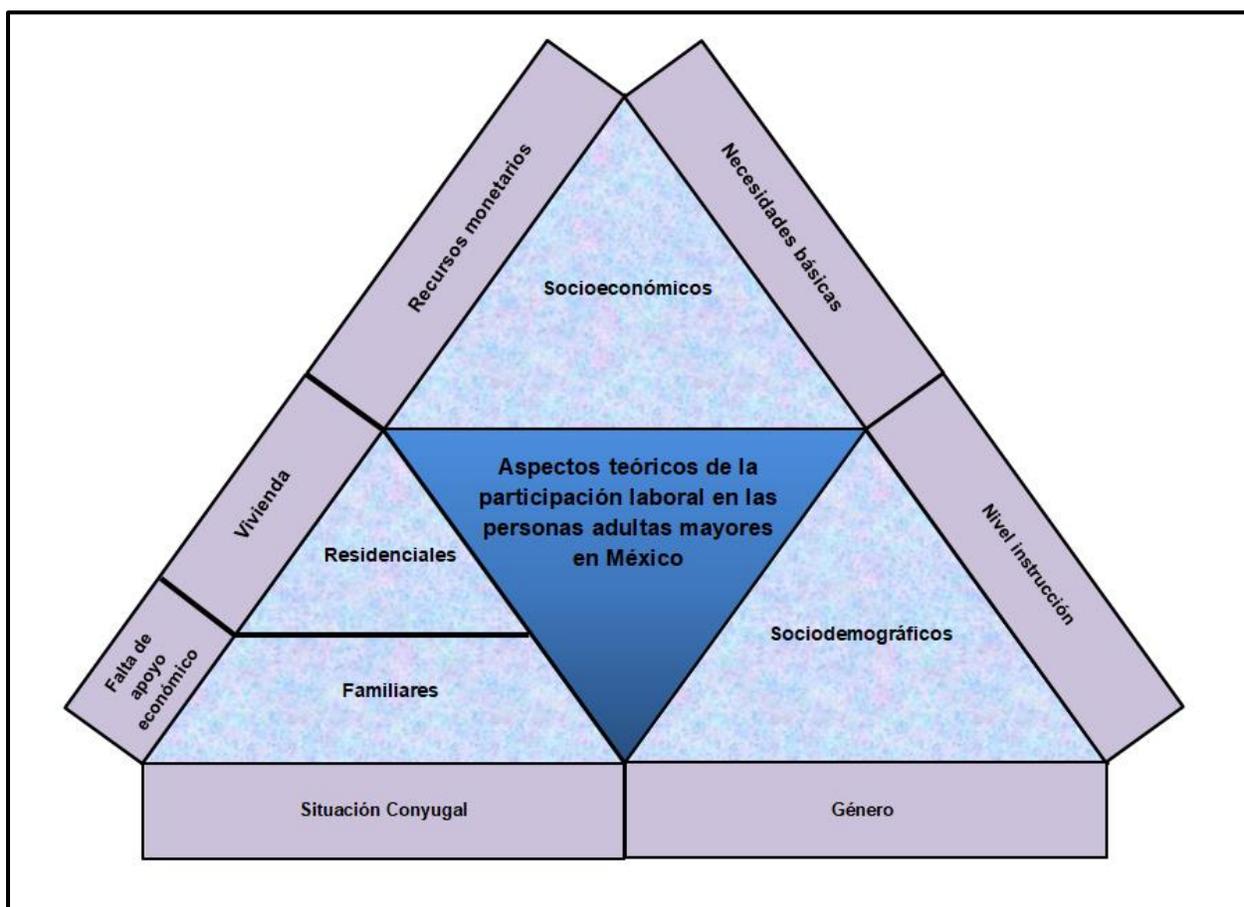
residenciales y familiares. Dentro de cada subdivisión describe distintos aspectos, por ejemplo, dentro de los socioeconómicos se encuentran los recursos monetarios como principal elemento, ya que son el medio por el cual los individuos obtienen estabilidad y seguridad económica para cubrir las necesidades básicas que se requieren para subsistir, siendo la principal fuente de dicho recurso el trabajo, (Figura 2.11). Aunque los adultos mayores tienen derecho a una jubilación o pensión, en muchas ocasiones no es suficiente para satisfacer sus necesidades básicas, por lo que se ven obligados a trabajar aún en su avanzada edad (Montoya y Montes de Oca, 2009).

Dentro de los aspectos sociodemográficos, el nivel de instrucción y el género se consideran los principales factores que llevan a los adultos mayores a decidir su participación en el mercado laboral. Por lo que respecta al género el autor menciona que históricamente las mujeres han tenido una menor participación laboral en todos los grupos de edades de la población económicamente activa (PEA), la cual se explica por un efecto generacional donde las condiciones de inicio afectan las trayectorias ocupacionales de las personas adultas mayores, por lo que la poca participación laboral de las mujeres a una temprana edad afecta su ingreso monetario y su oportunidad de obtener una pensión o trabajo estable en edades más avanzadas. Dicha desigualdad se refleja cuando una menor trayectoria ocupacional a una edad temprana tiende a reducir la oportunidad de obtener un trabajo estable o redituable, o bien actividades laborales dentro del sector formal (Cepal, 2011 citado en Ramos 2016: 92). A su vez el nivel de instrucción o estudios incide en las oportunidades económicas, en la capacidad de inserción en el mercado laboral, en la habilidad de aprendizaje de actividades y también en el desempeño en el trabajo (Figura 2.11).

Con respecto a los aspectos familiares y residenciales, influyen de manera directa en cuanto a la toma de decisión de los adultos mayores para trabajar ya que si bien el formar parte de un hogar con un grupo familiar puede reducir la inestabilidad económica de los adultos mayores, no siempre significa la existencia constante de apoyos o de sustento económico para dicha población (Arcía, 2004 y Montes de Oca, 2004, citados en Ramos, 2016). Esta situación incluso puede llevar a la población mayor a desarrollar labores relacionadas con el hogar poco o nada remuneradas, de manera que la necesidad de optar por un trabajo se vuelve aún más latente. La situación conyugal también influye en la decisión de los adultos mayores de permanecer en el mercado laboral; el autor plantea que cuando el hombre se encuentra casado y asume el rol de “jefe de hogar”, tiende a ser el responsable económico de la unidad doméstica, aun cuando se reciban pensiones o apoyos sociales, por lo que el individuo tiende a seguir trabajando. Por

otro lado, cuando el hombre o mujer adulta mayor viven solos ya sea por viudez, separación o bien por no tener pareja, el individuo tiende a trabajar para sustentarse a sí mismo (Figura 2.11).

Figura 2.11: Aspectos teóricos de la participación laboral de las personas adultas mayores en México.



Fuente: Elaborado con base en Ramos ,2016.

Para poder analizar la inserción laboral de la población adulta mayor es importante revisar la perspectiva teórica de los principales componentes tanto socioeconómicos como sociodemográficos que llevan a la población adulta mayor a permanecer en el mercado laboral. Sin embargo, para el panorama general del fenómeno del país, así como principalmente en la Ciudad de México, es importante comparar distintas variables ligadas a datos de empleo y ocupación de la población adulta mayor, por ejemplo, su distribución porcentual en un lapso de tiempo para observar si ha crecido o decrecido la población adulta mayor dentro del mercado

laboral, o visualizar los motivos por los cuales la población adulta mayor continua trabajando en edades avanzadas.

Desde el año 1990 el envejecimiento poblacional ha afectado a las principales ciudades del país, lo que hace que la inserción laboral de este grupo poblacional sea un fenómeno que requiere atención. Desde el año 1990 se ha incrementado la cantidad de personas de 65 años y más trabajadoras y realizando algún tipo de actividad económica remunerada (Cuadro 2.3). Algunas de las entidades federativas cuyo porcentaje de población adulta mayor trabajadora es mayor del 30% corresponden a las que tienen más localidades rurales, como es el caso de los estados de Chiapas, Guerrero, Veracruz y Oaxaca, donde las cifras de población envejecida son más marcadas (Cuadro 2.3). En casos aislados como el estado de Quintana Roo cuyo porcentaje es alto, se debe a la poca población adulta mayor residente. Las entidades cuyas ciudades son las principales del país como Nuevo León, Jalisco y Ciudad de México, presentan algunos ligeros contrastes. Para el año 1990 en la Ciudad de México el 18.1% de las personas adultas mayores trabajaban, mientras que en el estado de Jalisco ascendía al 21.6% y para Nuevo León el 17.4% (Cuadro 2.3) (INEGI, 1990, 2000,2010, 2020).

En la Ciudad de México y para el año 1990, la distribución de la población adulta mayor que trabaja coincide con la distribución de la población total y de la población adulta mayor, de manera que las delegaciones Gustavo A. Madero e Iztapalapa encabezan la lista con respecto al total de población envejecida y población envejecida que trabaja. Sin embargo los porcentajes más altos de población adulta mayor trabajadora respecto al total de población adulta mayor, se encuentran en las delegaciones de la ciudad central, como es el caso de Cuauhtémoc, Venustiano Carranza, Benito Juárez y Miguel Hidalgo (Cuadro 2.4). Otros casos con porcentajes altos como Milpa Alta, Tláhuac y Xochimilco se explican debido a que son las alcaldías con una menor cantidad total de adultos mayores, además que en dichas alcaldías aún se mantienen actividades agrícolas y entornos rurales donde se mantiene un número considerable de adultos mayores trabajando, por lo que la proporción se dispara al momento pese a tener una cifra relativamente baja de población adulta mayor trabajadora. Para el año 2000, la cantidad de la población adulta mayor que trabaja en la Ciudad de México creció en un 40% respecto al 1990, lo que va de la mano con el envejecimiento y el crecimiento poblacional de la entidad (Cuadro 2.4) (INEGI, 1990, 2000,2010, 2020).

Cuadro 2.3. Población adulta mayor que trabaja por entidad federativa 1990-2020.

Entidad	1990			2000			2010			2020		
	Miles A. M	A. M Trabajadores	Porcentaje	Miles A. M	A. M Trabajadores	Porcentaje	Miles A. M	A. M Trabajadores	Porcentaje	Miles A. M	A. M Trabajadores	Porcentaje
Chiapas	98,955	36,063	36.4	140,708	49,191	35.0	234,982	86,526	36.8	349,031	150,766	43.2
Tabasco	46,773	14,802	31.6	74,044	21,496	29.0	116,201	34,664	29.8	172,639	70,316	40.7
Guerrero	106,772	29,089	27.2	158,021	43,175	27.3	234,427	76,096	32.5	316,769	122,354	38.6
Quintana Roo	10,166	3,760	37.0	20,415	6,653	32.6	39,487	12,415	31.4	81,731	31,319	38.3
Campeche	20,332	6,332	31.1	31,319	9,840	31.4	46,500	14,081	30.3	69,838	25,876	37.1
Hidalgo	82,930	21,991	26.5	118,409	32,158	27.2	176,239	47,012	26.7	264,746	95,361	36.0
Puebla	186,527	49,369	26.5	261,792	72,987	27.9	363,871	105,360	29.0	516,055	185,744	36.0
Tlaxcala	35,347	8,982	25.4	49,638	13,313	26.8	69,699	19,852	28.5	99,381	35,714	35.9
Veracruz - Llave	258,863	70,285	27.2	373,119	102,938	27.6	558,859	160,228	28.7	810,042	284,314	35.1
Oaxaca	143,135	44,928	31.4	201,219	66,132	32.9	296,077	93,647	31.6	394,797	138,204	35.0
Michoacán de Ocampo	167,572	45,047	26.9	231,329	58,833	25.4	316,176	89,244	28.2	422,855	147,681	34.9
Nayarit	40,743	11,565	28.4	54,252	13,570	25.0	77,322	21,043	27.2	109,697	37,234	33.9
San Luis Potosí	92,817	24,711	26.6	129,211	33,200	25.7	185,016	51,933	28.1	253,964	85,728	33.8
Morelos	52,754	12,405	23.5	83,820	21,571	25.7	124,274	31,884	25.7	189,428	63,575	33.6
Baja California Sur	10,798	2,572	23.8	16,541	3,915	23.7	27,219	6,578	24.2	49,513	15,827	32.6
México	294,916	62,954	21.3	471,164	99,987	21.2	745,298	168,571	22.6	1,258,354	408,319	32.4
Colima	19,537	5,244	26.8	26,755	6,727	25.1	40,373	5,026	12.4	61,762	19,421	31.4
Guanajuato	171,688	39,252	22.9	232,389	49,913	21.5	331,702	76,879	23.2	466,968	145,797	31.2
Nacional	3,376,642	808,716	23.9	4,750,311	1,132,448	23.8	6,938,313	1,733,599	25.0	10,321,914	3,189,266	30.9
Yucatán	76,106	17,312	22.7	97,929	26,040	26.6	134,902	32,310	24.0	202,262	62,311	30.8
Zacatecas	63,530	14,519	22.9	83,707	16,253	19.4	110,809	29,271	26.4	141,740	42,230	29.8
Querétaro de Arteaga	38,791	8,923	23.0	57,767	12,805	22.2	93,390	20,568	22.0	159,493	47,416	29.7
Sinaloa	88,467	21,106	23.9	124,043	23,905	19.3	183,131	41,164	22.5	269,891	80,111	29.7
Ciudad de México	394,930	74,694	18.9	503,357	105,165	20.9	687,855	140,806	20.5	1,022,105	302,361	29.6
Jalisco	256,654	55,339	21.6	334,790	73,304	21.9	460,858	107,379	23.3	686,074	202,882	29.6
Tamaulipas	97,198	21,318	21.9	137,729	28,912	21.0	195,331	43,536	22.3	286,327	83,444	29.1
Baja California	56,633	12,069	21.3	86,281	16,830	19.5	140,625	29,455	20.9	245,280	69,892	28.5
Agascalientes	29,112	6,148	21.1	41,095	8,172	19.9	60,347	12,286	20.4	97,070	27,445	28.3
Sonora	73,057	15,407	21.1	105,330	20,810	19.8	158,431	31,869	20.1	236,801	65,778	27.8
Durango	57,770	12,930	22.4	75,911	15,170	20.0	104,988	23,814	22.7	142,942	39,550	27.7
Chihuahua	98,694	21,537	21.8	138,615	29,072	21.0	193,183	41,320	21.4	278,960	75,159	26.9
Coahuila de Zaragoza	80,152	16,281	20.3	107,365	19,642	18.3	156,417	27,772	17.8	229,587	57,400	25.0
Nuevo León	125,122	21,782	17.4	182,247	30,779	16.9	274,671	45,747	16.7	436,812	102,322	23.4

Fuente: Elaborado con base en: INEGI, 1990, 2000, 2010, 2020.

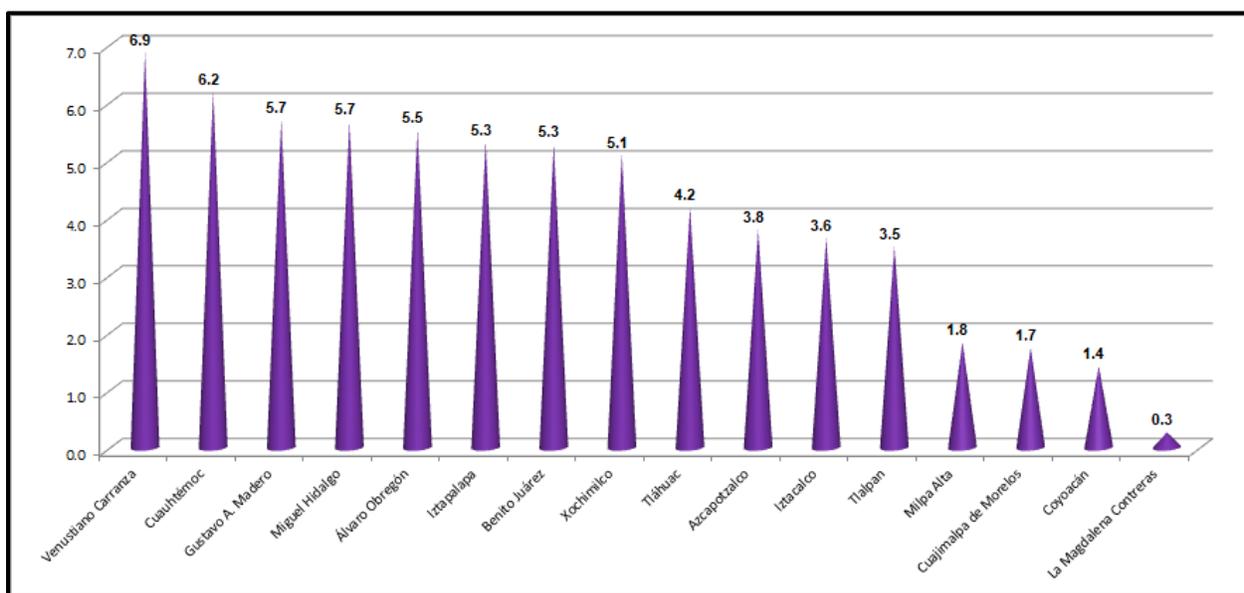
Cuadro 2.4: Población adulta mayor que trabaja en la Ciudad de México por alcaldía 1990-2020.

	1990			2000			2010			2020		
	Miles A, M	A, M Trabajadores	Porcentaje de A, M Trabajadores	Miles A, M	A, M Trabajadores	Porcentaje de A, M Trabajadores	Miles A, M	A, M Trabajadores	Porcentaje de A, M Trabajadores	Miles A, M	A, M Trabajadores	Porcentaje de A, M Trabajadores
Milpa Alta	2,445	730	29.9	4,020	1,252	31.1	6,659	1897	28.5	10,741	4,642	43.2
Cuajimalpa de Morelos	3,336	718	21.5	5,404	1,397	25.9	9,458	2,452	25.9	16,780	5,712	34.0
Cuahtémoc	44,768	9,516	21.3	42,666	9,768	22.9	48,397	11,528	23.8	64,291	21,055	32.7
Tláhuac	6,113	1,314	21.5	10,154	2,282	22.5	17,565	3,805	21.7	29,603	9,474	32.0
Miguel Hidalgo	29,961	6,217	20.8	31,102	7,156	23.0	36,057	8,554	23.7	50,183	15,909	31.7
Tlalpan	16,345	3,076	18.8	25,516	5,611	22.0	43,319	9,649	22.3	74,056	23,206	31.3
Xochimilco	10,024	2,216	22.1	15,460	3,721	24.1	24,598	5,359	21.8	40,693	12,582	30.9
Álvaro Obregón	27,532	5,556	20.2	37,621	8,363	22.2	53,672	11,781	21.9	83,813	25,904	30.9
Iztapalapa	46,110	8,776	19.0	69,871	14,684	21.0	108,765	22,740	20.9	174,312	53,475	30.7
Benito Juárez	35,888	6,627	18.5	37,726	7,945	21.1	42,915	9,300	21.7	61,593	18,698	30.4
Cd. de México	394,930	74,694	18.9	503,357	105,155	20.9	687,855	140,806	20.5	1,020,797	302,361	29.6
Venustiano Carranza	30,461	5,684	18.7	34,916	6,751	19.3	40,652	7,808	19.2	54,234	15,933	29.4
La Magdalena Contreras	7,154	1,361	19.0	10,997	2,370	21.6	16,421	3,292	20.0	26,066	7,639	29.3
Iztacalco	20,672	3,945	19.1	27,745	5,565	20.1	35,813	6,670	18.6	49,074	13,613	27.7
Coyoacán	29,730	5,166	17.4	41,711	8,495	20.4	59,056	11,182	18.9	90,448	24,127	26.7
Gustavo A. Madero	59,921	10,242	17.1	78,333	14,645	18.7	104,807	18,733	17.9	141,375	37,074	26.2
Azcapotzalco	24,470	3,550	14.5	30,115	5,150	17.1	39,701	6,056	15.3	54,863	13,318	24.3

Fuente: INEGI, 1990, 2000, 2010, 2020.

Considerando la tasa de crecimiento anual de la población adulta mayor trabajadora en el periodo 1990-2000 se tiene que las alcaldías con mayor crecimiento son Venustiano Carranza, Cuauhtémoc, Gustavo A. Madero y Miguel Hidalgo, las cuales presentan un crecimiento anual promedio de 6.1% (Figura 2.12); no obstante, la ciudad central para el año 2000 sigue siendo el área con mayor porcentaje de población adulta mayor trabajadora de la ciudad.

Figura 2.12. Tasa de crecimiento de población adulta mayor que trabaja en la Ciudad de México por alcaldía, 1990-2000.

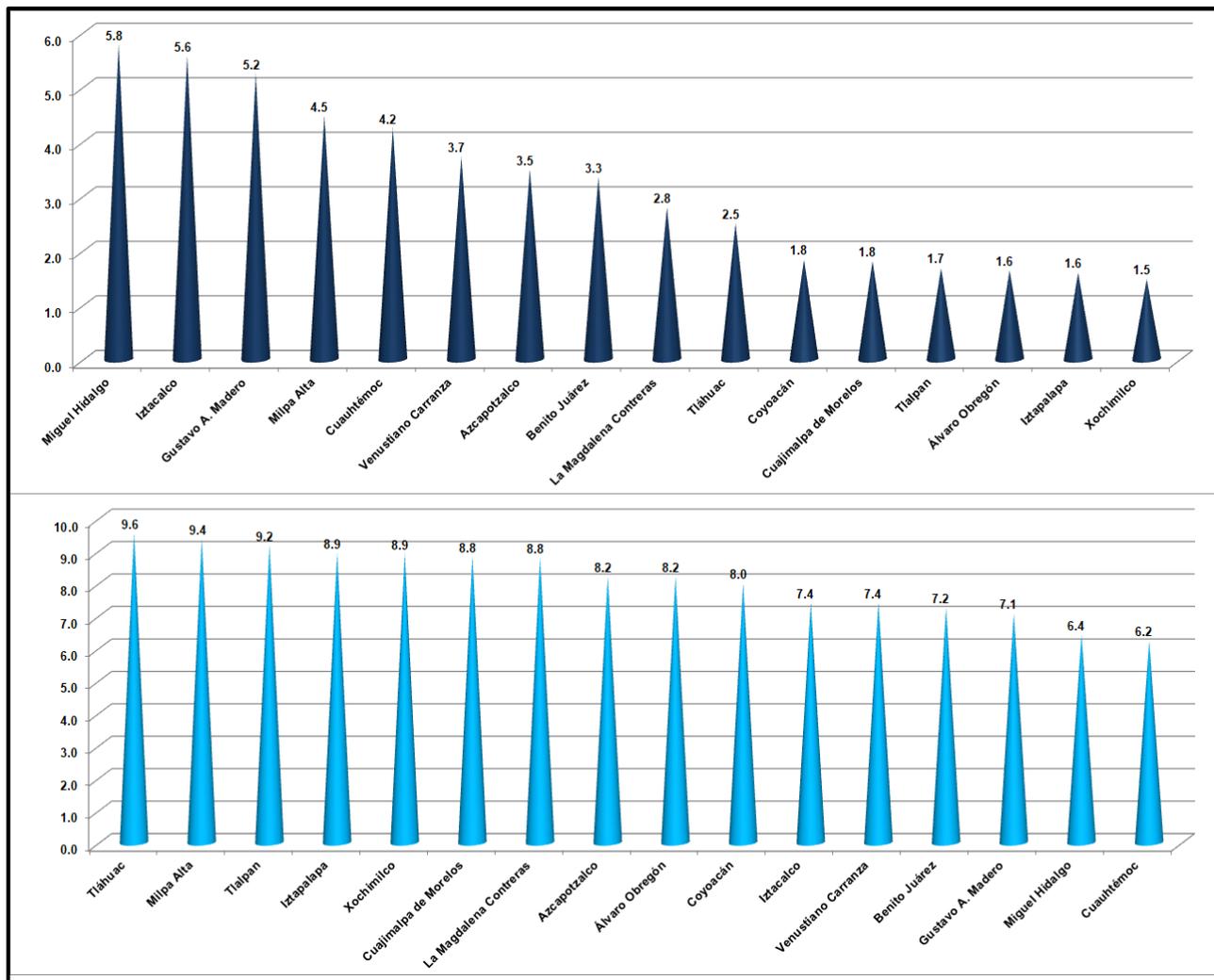


Fuente: Elaborado con base en: INEGI, 1990, 2000.

En el periodo del año 2000 al 2010, la población adulta mayor trabajadora en la Ciudad de México continúa creciendo (un 33%) pero a un ritmo menor que en el periodo 1990-2000, alcanzando los 140,805 adultos mayores trabajadores; pese a ello el porcentaje respecto al total de la población adulta mayor se mantuvo en 20.5% debido al importante crecimiento de la población mayor en este mismo periodo (36%) (Cuadro 2.3). A nivel alcaldía se pueden apreciar algunas diferencias (Cuadro 2.4) para el año 2000: catorce de las dieciséis alcaldías tienen un porcentaje de población adulta mayor trabajadora arriba del 20%, y en la ciudad central la alcaldía con mayor porcentaje es Miguel Hidalgo, seguida por Cuauhtémoc, Benito Juárez y Venustiano Carranza.

Para este mismo periodo, la tasa de crecimiento anual de la población adulta mayor trabajadora se redujo, tanto para la Ciudad de México en su conjunto (5.2%) como para las diferentes alcaldías (Figura 2.13). Así en la ciudad central, a diferencia del periodo 1990-2000, solo hubo una tasa de crecimiento anual promedio de 6%.

Figura 2.13. Tasa de crecimiento de población adulta mayor que trabaja en la Ciudad de México, por alcaldía, 2000-2010 y 2010-2020.



Fuente: Elaborado con base en: INEGI, 2000, 2010, 2020.

Para el año 2010 en la ciudad central, el porcentaje de población adulta mayor que trabaja se incrementó para mantenerse arriba del 20% en las alcaldías Cuauhtémoc, Miguel Hidalgo y

Benito Juárez, mientras que con el menor porcentaje en Venustiano Carranza se mantiene con 19.2%, cifra que significa una reducción respecto al año 2000 (Cuadro 2.4).

Posteriormente, en el periodo de 2010 a 2020, tanto la población adulta mayor, como la población mayor trabajadora, crecieron considerablemente, por lo que en dicho lapso de diez años, el porcentaje de adultos mayores trabajadores en la Ciudad de México, creció hasta un (29.6%), mientras que en las alcaldías de la ciudad central alcanzó un (31%) (Cuadro 2.4). Por lo que dicho suceso se refleja en la tasa de crecimiento anual de población adulta mayor trabajadora la cual incrementó en promedio (8.1%) para la Ciudad de México, es importante mencionar que en la década del 2010 al 2020 la tasa de crecimiento de población adulta mayor trabajadora en algunas alcaldías (Tláhuac, Milpa Alta, Tlalpan, Iztapalapa y Xochimilco) ascendió más que en el periodo 1990- 2000 (Figura 2.13), sin embargo para las alcaldías de la ciudad central, la tasa de crecimiento anual fue menor (6.8%) que en el periodo 2000-2010, por lo que a diferencia de las demás alcaldías, estas no tuvieron un crecimiento tan acelerado.

A grandes rasgos y a partir de los datos descritos hasta aquí provenientes de los Censos de Población y Vivienda, la población adulta mayor que trabaja forma una parte significativa de la población envejecida habitante de la Ciudad de México. La Ciudad de México surge así como uno de los principales escenarios del envejecimiento poblacional y de la inserción laboral del adulto mayor que se ha desarrollado en las principales ciudades del país. En relación a ello es importante analizar el contexto ocupacional de la población adulta mayor en la Ciudad de México, identificando por ejemplo las principales actividades en las que se desenvuelve laboralmente la población envejecida. Para ello se recurre a la Encuesta Nacional de Ocupación y Empleo (ENOE) a fin de obtener cifras más recientes. Esta encuesta del INEGI presenta cifras sobre la población ocupada por rangos de edad, las cuales se actualizan trimestralmente, por lo que es posible observar un panorama general sobre los sectores económicos y principales ramas de ocupación de la población, así como distintas variables vinculadas a la condición económica, sociodemográfica y sociocultural. Es importante mencionar que los datos son acotados geográficamente a la Ciudad de México ya que la encuesta al ser a nivel nacional solamente es representativa a nivel entidad federativa (INEGI, 2019a).

Según la ENOE en la Ciudad de México la población adulta mayor ocupada se distribuye en distintos tipos de ocupación y sectores económicos. Al ser la ciudad más envejecida del país y la tercera entidad con mayor cantidad de adultos mayores insertos en el mercado laboral

(después del estado de México y Veracruz), puede visualizarse un panorama bastante amplio sobre la distribución de la población envejecida en el mercado de trabajo y los motivos por los que se encuentran laborando. De acuerdo a datos del tercer trimestre del 2019 de la ENOE la mayor cantidad de personas mayores ocupadas de la Ciudad de México laboran como comerciantes seguido por trabajadores industriales, artesanos y ayudantes; en tercer lugar como profesionistas técnicos y trabajadores del arte, y en cuarto lugar como trabajadores en servicios personales (Figura 2.13) ¹¹.

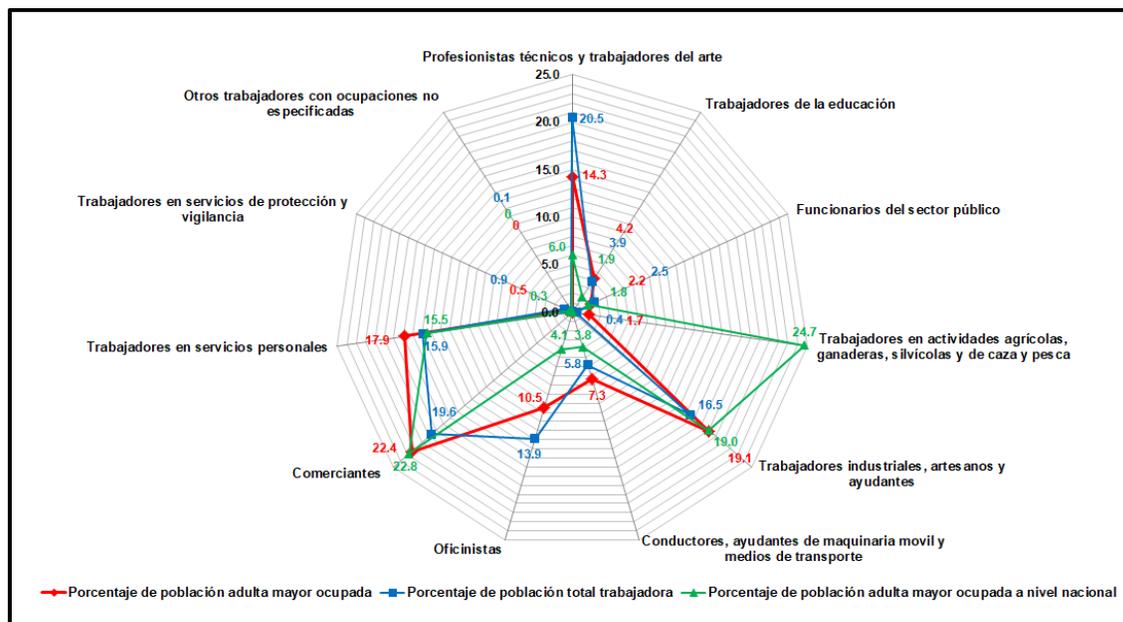
Sin embargo, a nivel nacional la ocupación de la población adulta mayor se comporta con ligeras diferencias ya que labora principalmente en actividades agrícolas, ganaderas y silvícolas (24.7%) como comerciantes (22.8%), como trabajadores industriales (19%) y en servicios personales (15.5%), de manera que los tipos de ocupación de la población mayor en la Ciudad de México son distintos que a nivel nacional al tratarse de un ámbito netamente urbano frente al carácter rural de otros espacios envejecidos del país y por lo tanto especializados en actividades agrícolas y ganaderas (Figura 2.14).

Pero además de la actividad desarrollada, es necesario analizar otras variables que informen sobre las condiciones laborales de los adultos mayores, por ejemplo el número de horas trabajadas o si trabajan en un empleo formal o informal.

La mayor parte de la población adulta mayor ocupada, trabaja cinco días a la semana y entre 35 y 48 horas, aunque también hay un número significativo que trabaja incluso seis días a la semana y más de 48 horas semanales (Figura 2.15 y 2.16). Al respecto, Martínez (2005: 41) menciona que los trabajadores del sector informal en México laboran en promedio 40 horas semanales, sin embargo, es importante tomar en cuenta que es posible que esta cifra se incremente al momento de desagregarla para algún grupo de ocupación, actividad económica o por género.

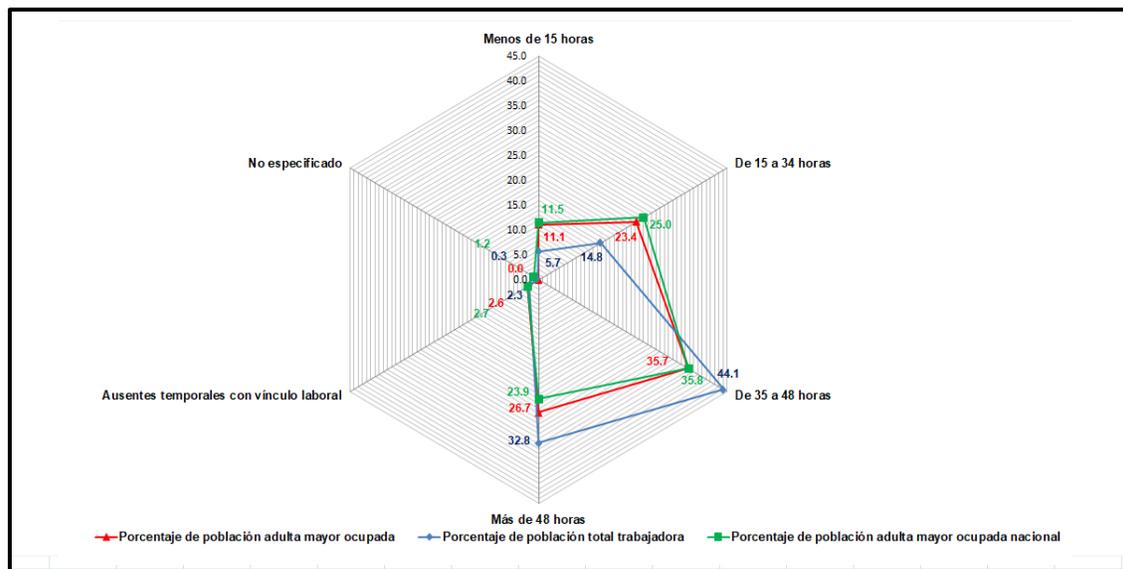
¹¹ Los datos obtenidos de la Encuesta Nacional de Ocupación y Empleo (ENOE), correspondientes al tercer trimestre del 2019, se encuentran clasificados en grupos quinquenales de edad, por lo que la encuesta despliega los datos tomando como cohorte poblacional "Adulta mayor" a las personas de 60 años y más, de manera que las cifras porcentuales mostradas en las gráficas (2.14, 2.15, 2.16, 2.17 y 2.18) de ocupación de la población adulta mayor obtenidas de la ENOE corresponden a dicha clasificación, mientras que los cuadros (2.3 y 2.4) de población adulta mayor que trabaja por alcaldía, corresponde a la cohorte poblacional de 65 años y más utilizada por los tabulados de INEGI, por lo que este trabajo se basa en dicha cohorte.

Figura 2.14. Población adulta mayor en la Ciudad de México por tipo de ocupación, 2019 (Tercer trimestre).



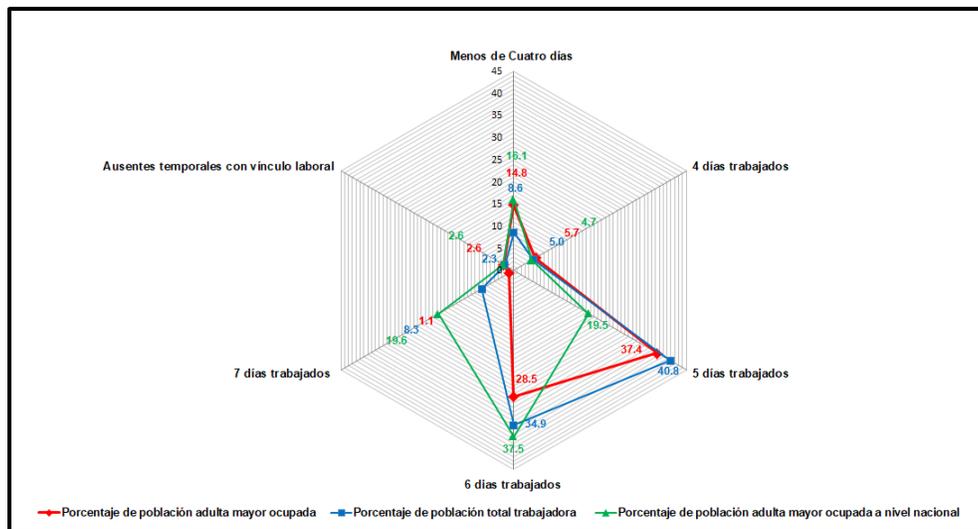
Fuente: Elaborado con base en INEGI, 2019a.

Figura 2.15. Población adulta mayor en la Ciudad de México por horas trabajadas a la semana, 2019 (Tercer trimestre).



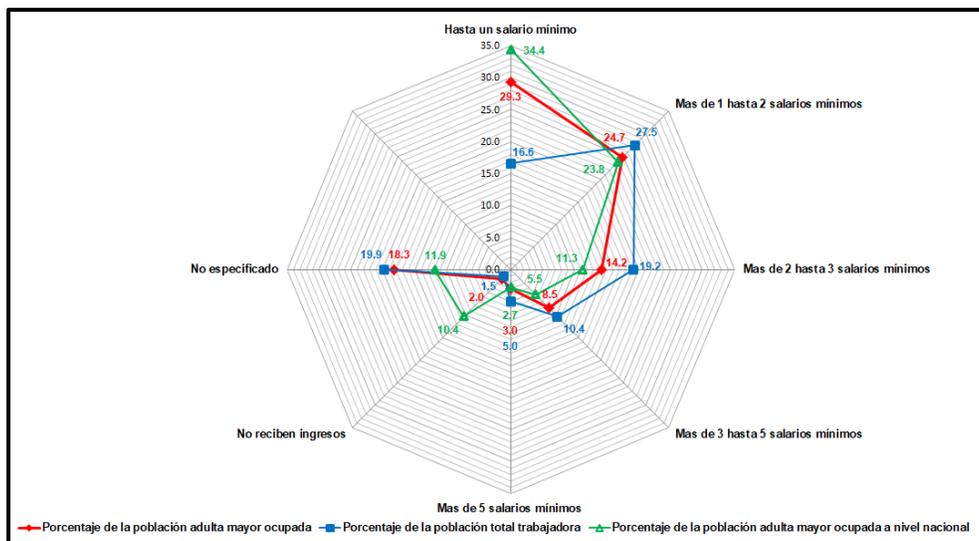
Fuente: Elaborado con base en INEGI, 2019a.

Figura 2.16. Población adulta mayor en la Ciudad de México ocupada según días trabajados en la semana, 2019 (Tercer trimestre).



Fuente: Elaborado con base en INEGI, 2019a.

Figura 2.17. Población adulta mayor ocupada en la Ciudad de México según nivel de ingreso, 2019 (Tercer trimestre).



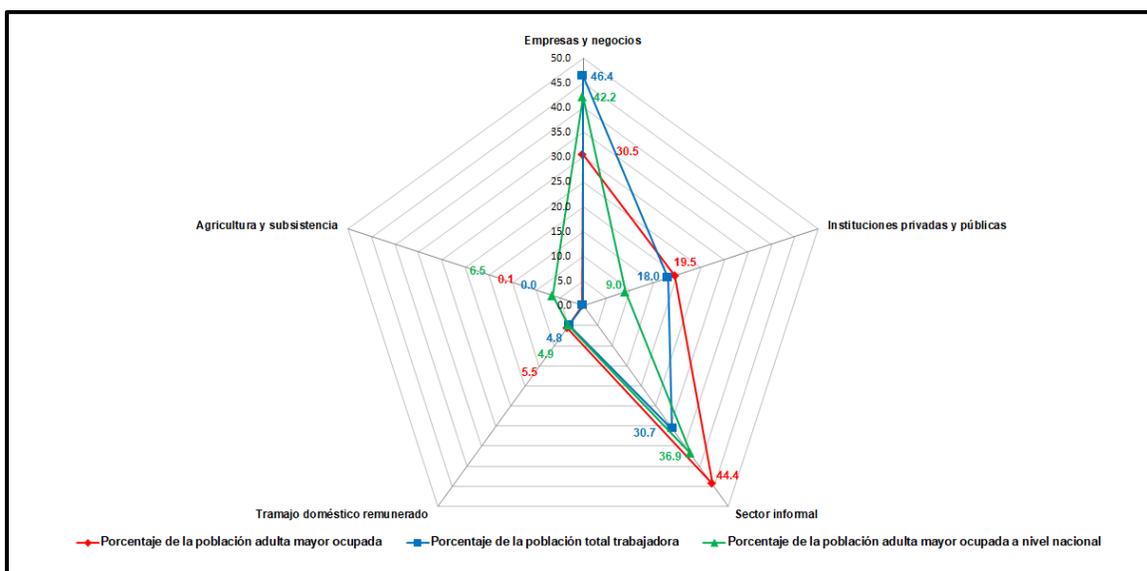
Fuente: Elaborado con base en INEGI, 2019a.

Por lo que respecta a los salarios obtenidos por la población adulta mayor que trabaja en la Cd. de México, aproximadamente el 29.3% de las personas adultas mayores ocupadas reciben hasta 1 salario mínimo mientras que el 24.7% recibe de 1 hasta 2 salarios mínimos. No obstante del total de la población trabajadora de la Ciudad de México, solamente un 16.6% gana hasta 1 salario mínimo, mientras el 27.5% gana de 1 hasta 2 salarios mínimos, el 19% gana más de 2 y hasta 3 salarios mínimos y solo el 10.4% gana de 3 hasta 5 salarios mínimos (Figura 2.17). Por lo tanto es posible mencionar que la mayor parte de la población adulta mayor ocupada tiene menores ingresos que el total de trabajadores en la ciudad, una situación que se puede justificar en parte debido al mayor porcentaje de población adulta mayor ocupada que labora en el sector informal (Figura 2.17), lo cual puede considerarse insuficientemente dada sus necesidades. Si bien es una cifra donde no se especifican los grupos de ocupación, sectores económicos ni el género para identificar resultados más precisos, pone de relieve una arista importante de la gran problemática de la ocupación de la población adulta mayor en la Ciudad de México y en todo el país, dado que una gran cantidad de población mayor no recibe una remuneración adecuada que le permita cubrir todas sus necesidades INEGI, (2019a).

No obstante según INEGI (2019a), del total de trabajadores de la Ciudad de México, aproximadamente el 20.5% se ocupan como profesionistas técnicos y trabajadores del arte, 19.6% se ocupa como comerciantes, 3.6% como trabajadores de la educación y 2.5% como funcionarios del sector público, mientras que la población adulta mayor ocupada difiere un poco al ocuparse principalmente como comerciante y como trabajador técnico y trabajador del arte.

En referencia a los días trabajados, en la Ciudad de México el porcentaje de adultos mayores trabajadores que laboran seis días (25.8%) es significativamente inferior al porcentaje de la población total trabajadora (34.9%), inclusive a nivel nacional el porcentaje de trabajadores adultos mayores que laboran seis días a la semana es aún mayor (37.5%). Respecto a las horas trabajadas, los porcentajes de población adulta mayor que trabaja de 35 a 48 horas semanales (35.7%) y más de 48 horas semanales (28.5%) también, son menores que los de la población total trabajadora de la Ciudad de México. Esta menor cantidad de días y horas trabajados por parte de la población adulta mayor ocupada de la Ciudad de México explica en parte que sus salarios sean inferiores al obtenido por el total de trabajadores de la Ciudad de México (Figura 2.14 y Figura 2.15).

Figura 2.18. Población adulta mayor ocupada en la Ciudad de México por tipo de unidad económica, 2019 (Tercer trimestre).



Fuente: Elaborado con base en INEGI, 2019a.

Respecto al tipo de unidad económica donde los adultos mayores trabajan, aproximadamente el 44.4% se insertan en el sector informal, situándose en segundo lugar las empresas, negocios e instituciones privadas, situación que se vincula con el hecho de que la mayor parte de la población mayor recibe salarios relativamente bajos, además de laborar durante largas jornadas de trabajo (Figura 2.17) INEGI (2019a).

También es importante indagar las principales razones por las cuales, continúan laborando a una edad tan avanzada. Si bien en México la población adulta mayor es un grupo poblacional importante, una gran parte de ella no recibe atención médica, ni pensión, situación que la orilla a seguir laborando aun cuando sus condiciones físicas y de salud no sean las adecuadas y después de una vida de trabajo. Los empleos a los que regularmente acceden son agencias de seguridad, empresas de limpieza y el sector informal, de manera que tan solo en la Ciudad de México miles de personas no logran obtener un empleo digno y bien remunerado debido a su condición de discapacidad, ya sea física o mental, siendo rechazados sin conocer sus potencialidades y siendo difícil que los empleadores estén dispuestos a adecuar sus instalaciones en función de sus necesidades (STPS, 2008).

Es imprescindible indagar algunos de los principales motivos de su ingreso al mercado laboral y principalmente al sector informal. Una situación desencadenante en el contexto económico

nacional es el sistema de pensiones vigente, ya que no es tan eficiente como se esperaría. Si bien, existen diferentes instituciones que regulan las pensiones de las personas mayores, (IMSS e ISSSTE, principalmente) dichas pensiones funcionan mediante un sistema de capitalización¹², el cual opera mediante dos modalidades “rentas vitalicias” y “retiros programados”. La primera se conforma con la contratación de una aseguradora pública o privada que ofrece una cuenta individual conformada por las aportaciones de toda la vida laboral del trabajador, la segunda opera a través de una administradora de fondos para el retiro (Afore)¹³ la cual le paga el dinero al pensionado, por lo que cada trabajador tiene la libertad de elegir qué Afore administra su cuenta y su dinero. Sin embargo, esto representa un riesgo ya que al optar por la primera modalidad el monto de la pensión de los adultos mayores queda limitado a los años que se estima sobreviva, mientras que en la segunda modalidad, el monto total quedará sujeto a las primas que cobre la Afore y al igual que en la primera modalidad, a la esperanza de vida del trabajador (Menéndez y Hernández. 2017, citado en Ochoa, 2018).

A pesar de algunos beneficios que ofrecen los principales sistemas de pensiones en México, existen deficiencias que fomentan la inserción en el sector informal de un importante porcentaje de la población adulta mayor. En México, la cobertura pensionaria es de apenas un 30.9% de la población jubilada, muy baja con relación a países como Costa Rica (con 66.7%) o Uruguay (72.1%). Dicha baja cobertura puede estar relacionada con el mercado laboral informal, o los nuevos esquemas de empleo que promueven servicios profesionales independientes o el incumplimiento de las obligaciones patronales. De igual forma el monto de pensiones es muy bajo en México, pese a lo cual el recibir o no una pensión desempeña un papel relevante a la hora de que un adulto mayor decida o no trabajar; así entre las personas con pensión contributiva sólo el 18% labora, mientras que entre los adultos mayores sin pensión el 44% lo hace, probablemente por necesidad (CONSAR, 2018). No obstante es importante valorar la posición de México respecto a otros países en el monto mensual de las pensiones otorgadas: para 2015, Argentina asignaba mensualmente 297 dólares en beneficio no contributivo a sus pensionados, mientras que Bolivia asignaba 36 dólares y México tan solo 34 dólares mensuales (Sandoval, 2019). Para el año 2020 Argentina asignará aproximadamente 305

¹² El sistema de capitalización individual es un mecanismo de ahorro mediante el cual el trabajador y la institución donde labora acumulan recursos para la etapa de retiro del trabajador y dichos retiros son entregados con base a lo establecido en las Leyes de Seguridad Social (ISEMyM, 2018, Ochoa, 2018:19).

¹³ Una AFORE (Administradora de Fondos para el Retiro) es una empresa financiera privada encargada de administrar los recursos de las cuentas de ahorro para el retiro de los trabajadores afiliados al IMSS y al ISSSTE. Dichas cuentas personales se le asignan a cada trabajador y depositan aportaciones hechas a lo largo de la vida laboral, por derecho todas las personas pueden elegir su propia afore.

dólares mensuales en beneficio no contributivo para sus pensionados, mientras que en México para este mismo año se estiman serán solamente 121 dólares.

Debido a la poca eficiencia de los sistemas de pensiones, así como el incremento del envejecimiento en México, se ha alargado el periodo de vida laboral de las personas, por lo que según el gobierno federal la edad efectiva de retiro se ha incrementado hasta los 72 años, además de que para el año 2020 se ha extendido el límite de edad para tener acceso a una pensión no contributiva, siendo asignada a la población de 68 años en adelante en la mayor parte del país y de 65 y más a las personas pertenecientes a alguna comunidad indígena; de ello pese a que la ley establece en 65 años la edad de retiro, y sin considerar las personas mayores de 72 años que podrían continuar trabajando en múltiples sectores económicos, por ejemplo en el sector informal (CONSAR, 2021).

2.3: La Movilidad cotidiana del adulto mayor.

Para analizar los viajes de la población adulta mayor de la Ciudad de México, e identificar los principales motivos y zonas de origen y destino de dichos viajes. La Encuesta Origen Destino (EOD) 2017 de la Zona Metropolitana del Valle de México del INEGI es la fuente principal de información para la obtención de datos respecto a la movilidad, encuesta que estudia y registra los principales flujos de población de toda la zona metropolitana, así como la cantidad, dirección y propósitos (trabajo, estudio, ocio, ir a comer, visitas a familiares y amigos, servicios médicos), de los viajes realizados diariamente o bien “los desplazamientos cortos, reiterativos o cíclicos, con una permanencia breve en el lugar de destino, en los que normalmente se regresa al lugar de residencia después de uno o varios desplazamientos al día” (INEGI, 2017: 1).

“La EOD es uno de los mejores medios que permite conocer los patrones de movilidad urbana de la población que reside en una zona específica” (INEGI, 2017: 2). Por otro lado, también se plasman datos respecto a los modos transporte urbano frecuentemente utilizado por la población e identifica el estado en que se encuentra el sistema de transporte de las ciudades, con el fin de detectar las áreas en donde se necesita reforzar y mejorar la calidad de dicho sistema (INEGI, 2017).

En el ámbito de la legislación se ha resaltado la importancia de la aplicación de la EOD. En el año 2017, el Plan de Desarrollo del Estado de México busca mejorar los servicios y redes del transporte, en vías de una mejor atención de la demanda, por lo que se pretende realizar los estudios necesarios para conservar y mejorar los servicios de transporte y por lo tanto atender las necesidades de seguridad, calidad, cobertura, conectividad y disminución en tiempo, distancia y costo (INEGI, 2017). Algunas leyes y programas se centran en el desarrollo de objetivos y estrategias como lo es el caso de la Programa Estatal de Movilidad, el cual tiene como objetivo la cohesión entre desarrollo socioeconómico y ordenamiento urbano con el uso y demanda del transporte, con el fin de tener un uso más sustentable y mejorar la calidad de vida de los habitantes y usuarios.

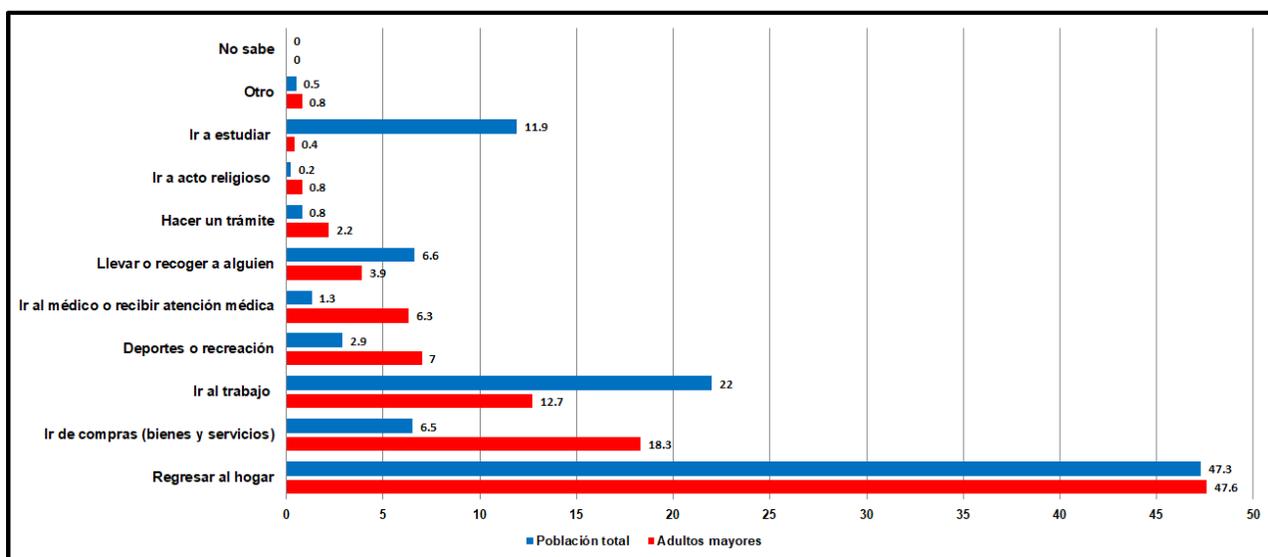
Dada la importancia de la aplicación de herramientas para la obtención de información respecto al desplazamiento y movilidad de la población, es pertinente mostrar un panorama general de la movilidad cotidiana de la población adulta mayor en la Ciudad de México, por lo que a partir de los datos de la EOD 2017 se podrán observar los principales flujos de desplazamiento de la población adulta mayor, los motivos por los que se desplazan, las principales zonas de atracción para este dicho grupo poblacional, así como el número de viajes que realizan al día y a la semana por motivos de trabajo.

La población adulta mayor realiza viajes enfocados a cubrir sus necesidades fundamentales (trabajo, compras bienes y servicios y atención médica), incluso en mayor medida que los viajes por motivos de diversión o recreación. No obstante y como se citó en el capítulo anterior, un “viaje” es un recorrido de un punto de origen a otro de destino con un propósito en específico (INEGI, 2017), registrándose según la Encuesta Origen-Destino de la Zona Metropolitana del Valle de México (EOD) un total de 2 387 335 viajes realizados por la población adulta mayor, viajes donde resaltan con un mayor porcentaje los de regreso al hogar, seguido de ir de compras (bienes y servicios) e ir al trabajo (Figura 2.19).

Es importante señalar que la distribución porcentual de los propósitos de viaje en un día entre semana en la EOD 2017 para el total de la población, arroja que el principal destino es el hogar con el 47.3%, por lo tanto regresar al hogar es el motivo que acapara la mayor cantidad de viajes, seguido de ir al trabajo (22%) e ir a estudiar (11.9%). Mientras, el principal propósito de viaje para la población adulta mayor es también regresar al hogar (47.6%), seguido de ir de compras, (bienes y servicios) (18.3%), al trabajo (12.7%) y para convivir, deportes o recreación (7%). A diferencia de los principales propósitos de viajes de la población total, solo una minoría

de adultos mayores estudia por lo que los viajes por motivos de estudio sólo representan el 0.4% de los viajes totales, presentando a cambio un mucho mayor porcentaje de viajes por motivo de compra. Pero también los viajes por motivos de trabajo suman una cifra y un porcentaje considerable, lo cual es un reflejo de dos hechos básicos: la importante presencia de población adulta mayor en la Ciudad de México y el hecho ya mencionado de que una parte importante de esta población adulta mayor continua trabajando a pesar de su avanzada edad (Figura 2.19).

Figura 2.19. Distribución de los viajes de la población adulta mayor de la Ciudad de México según propósito, 2017 (Porcentaje).



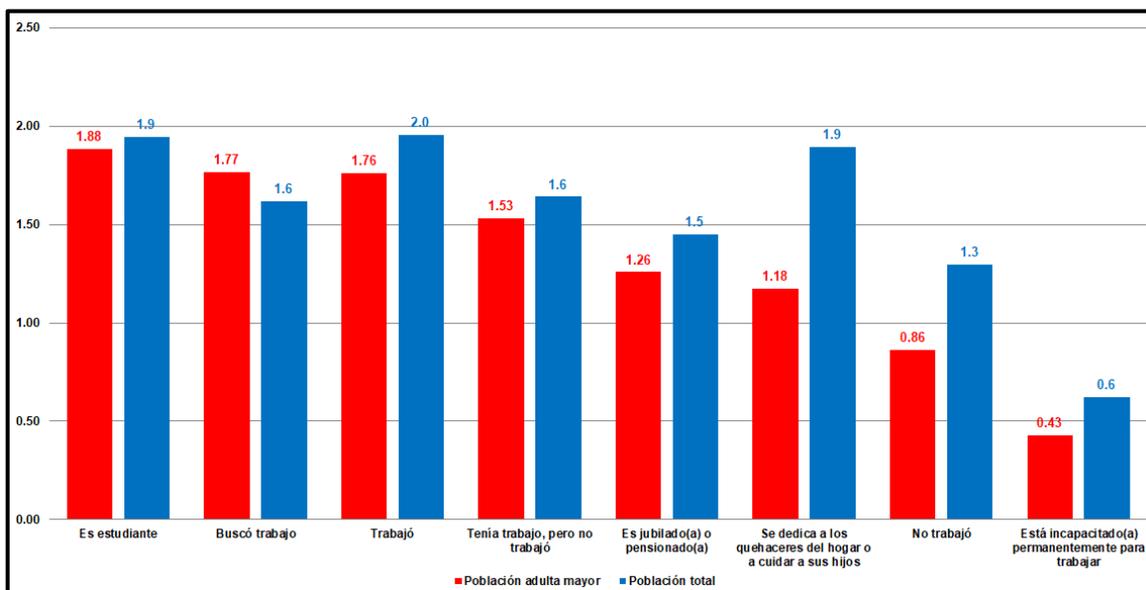
Fuente: Elaborado con base en INEGI, 2017.

De la población total, quienes realizan un mayor número de viajes al día son aquellos que trabajan (2.0 viajes al día), seguidos de estudiantes (1.9) y de quienes se dedican a labores del hogar (1.9). Mientras que entre la población adulta mayor, quienes realizan más viajes en un día entre semana son los que estudian (1.88), buscan trabajo (1.77), trabajan (1.76) y tienen trabajo pero no trabajan (1.53) (Figura 2.20).

Al analizar en mayor profundidad esta información, surgen algunos datos de interés: los adultos mayores que trabajan realizan un promedio de viajes (1.76) superior en un 39% respecto de los que están jubilados o pensionados (1.26), un 49% más de los que se dedican a quehaceres en el hogar (1.18) y un 104% más que los que no trabajan (0.86). Esto demuestra que los adultos mayores que trabajan son los más activos en términos de movilidad, aunque en general su

movilidad en cuanto a número de viajes realizados en un día sea menor al de la población total (Figura 2.20) (INEGI, 2017).

Figura 2.20. Número promedio de viajes por persona en un día entre semana de la población adulta mayor de la Ciudad de México por tipo de ocupación, 2017.



Fuente: INEGI, 2017.

De los adultos mayores que trabajaron, no trabajaron, buscaron trabajo, son estudiantes, se dedican a los quehaceres del hogar y son jubilados y/o pensionados, la gran mayoría realiza en promedio de 1.26 a 1.88 viajes en un día entre semana, aunque las personas incapacitadas o que no trabajan hacen aproximadamente menos de un viaje diario (Figura 2.20), aunque es posible que la cantidad de viajes en un día entre semana tienda a variar debido a la condición socioeconómica, de salud o bien si se encuentra en situación de pobreza.

La duración de los viajes varía en gran medida en función de la cantidad de tramos de cada viaje, esto es, del número de modos de transporte empleados para realizar un viaje, pero también de la distancia, el propósito del viaje y los propios modos de transporte empleados. Según INEGI (2017) en la Ciudad de México la población total tarda en promedio de 56 minutos a 1 hora para llegar al trabajo, aunque en los municipios conurbados de la ZMVM suelen tardarse más tiempo. Para regresar al hogar el promedio es de 44 minutos, para ir de compras 25 minutos y para ir a estudiar 33 minutos. Mientras, para la población mayor los viajes para regresar al hogar suponen en promedio 38 minutos, para ir de compras 51 minutos, para ir al

trabajo 39 minutos, ir al médico 40 minutos, hacer un trámite 48 minutos e ir a estudiar 29 (Cuadro 2.6). Al comparar las cifras entre ambos grupos poblacionales, se puede observar que la población adulta mayor emplea en promedio una menor cantidad de minutos en sus viajes que la población total, aunque como se menciona existen importantes diferencias en función del propósito del viaje: los adultos mayores tardan menos en sus viajes para regresar al hogar, ir a estudiar, recibir atención médica e ir al trabajo, pero invierten más tiempo que el conjunto de la población, para ir de compras, ir a un acto religioso o llevar a recoger a alguien, para el propósito de ir a realizar un trámite, se tardan aproximadamente el mismo tiempo que la población total (Cuadro 2.5) (INEGI, 2017).

Cuadro 2.5. Duración de los viajes según propósito, 2017.

Propósito	Población adulta mayor			Población total		
	Porcentaje	Duración (En minutos)	Promedio de tramos	Porcentaje	Duración (En Minutos)	Promedio de tramos
Regresar al hogar	47.6	38	2	47.3	44	1.6
Ir de compras (bienes y servicios)	18.3	51	1.8	6.5	25	1.9
Ir al trabajo	12.7	39	2	22.0	57	1.5
Deportes o recreación	7.0	23	1	2.9	40	1.2
Ir al médico o recibir atención de salud	6.3	40	2	1.3	49	1.5
Llevar o recoger a alguien	3.9	29	1	6.6	22	1
Hacer un trámite	2.2	48	1.8	0.8	48	1.8
Ir a acto religioso	0.8	45	2	0.2	34	1.8
Ir a estudiar	0.4	29	1	11.9	33	1.3
Otro	0.8	37	2	0.5	41	1.6
No sabe	0.0	141	2.3	0.0	116	3.2
Total	100.0	37.5	1.6	100.0	43	1.5

Elaborado con base en: INEGI, 2017.

Para obtener una noción más acertada sobre los factores que inciden en la duración de los viajes, es importante tomar en cuenta el modo de transporte utilizado y el nivel socioeconómico de la gente, pues la movilidad se ve afectada de manera importante por factores como la desigualdad y exclusión social (Jirón, Lange, y Bertrand, 2010) y (Ramírez, 2013). A este

respecto es posible decir que una parte importante de la población adulta mayor no cuenta con al menos un modo de transporte propio motorizado (automóvil, camioneta, motocicleta o motoneta propio). Según la EOD, en la Ciudad de México aproximadamente el 53.1% de los hogares disponen al menos de un medio de transporte o vehículo propio (ya sea automóvil, motocicleta o bicicleta) mientras que el 46.9% no disponen de algún tipo de vehículo o medio de transporte propio; respecto a los hogares cuyo jefe de familia es mayor de 65 años, aproximadamente el 50.8% si disponen de algún tipo de vehículo mientras que el 49.2% de dichos hogares no cuentan con algún vehículo o medio de transporte propio, el cuál ayudaría a reducir los tiempos de los viajes y mejoraría de manera importante las condiciones de traslado (Cuadro 2.6).

Cuadro 2.6. Distribución porcentual de los hogares por disponibilidad de vehículo y tipo, Ciudad de México, 2017.

Población adulta mayor					Población total				
Si disponen de vehículos	Tipos de vehículo			No disponen de vehículos	Si disponen de vehículos	Tipos de vehículo			No disponen de vehículos
	Automovil	Motocicleta o motoneta	Bicicleta			Automovil	Motocicleta o motoneta	Bicicleta	
50.8	35.1	2.8	12.9	49.2	53.1	83.3	8.3	28	46.9

Elaborado con base en: INEGI, 2017.

Ahora bien otro aspecto a analizar que influye directamente en la duración de los viajes, son los tramos de viaje. Según la RAE (2019) se refiere a un tramo como; “cada una de las partes en que está dividida o se puede dividir una expresión lineal” o bien “cada una de las partes en que se divide algo no material”. Como se ha descrito con anterioridad, un viaje es un recorrido desde un punto de origen a otro de destino con un propósito determinado, viaje en el que se utiliza uno o más medios de transporte, de manera que un tramo de viaje se refiere a cada porción del viaje que se realiza mediante un único modo de transporte o a pie; por dicha razón la EOD trabaja los tramos de viaje a la par de los modos de transporte, considerando además los tramos a pie que duran menos de diez minutos como “cambios de modo”, lo cual se refiere a caminatas con el fin de transbordar de un modo de transporte a otro. (INEGI, 2017).

Cuadro 2.7. Modos de transporte empelados, 2017.¹⁴

(Porcentaje de tramos de viaje)

Modo de transporte	Población adulta mayor		Población total	
	Todos viajes	Viajes al trabajo	Todos los viajes	Viajes al trabajo
Caminar en la calle	47.0	38.4	47.7	36.6
Colectivo/Micro	19.5	24.2	24.9	29.2
Automóvil	14.3	15.9	11.4	12.4
Metro	6.3	9.8	7.7	10.6
Taxi (sitio, calle u otro)	5.3	2.1	2.6	1.9
Metrobús o Mexibús	1.8	2.2	1.9	2.4
Autobús	1.3	1.8	1.5	2.1
Autobús RTP o M1	0.9	0.0	0.7	0.9
Trolebús	0.5	0.5	0.3	0.3
Mototaxi	0.5	0.2	0.5	0.3
Bicicleta	0.3	2.3	1.2	1.4
Taxi (App internet)	0.3	0.2	0.3	0.3
Bicitaxi	0.3	0.1	0.2	0.1
Tren ligero	0.2	0.3	0.2	0.2
Tren suburbano	0.2	0.3	0.3	0.4
Otro	0.1	0.2	0.1	0.1
Moto	0.1	0.2	0.6	0.8
Transporte escolar	0.0	0.0	0.5	0.0
Mexicable	0.0	0.0	0.0	0.0
Transporte de personal	0.0	0.0	0.1	0.1
Total	100	100	100	100
Transporte público	37.3	44.1	42.6	50.0
Transporte privado	16.5	18.6	14.1	15.8

Elaborado con base en: INEGI, 2017.

¹⁴ Se consideró transporte público a los modos: colectivo microbús, metro, Taxi (sitio, calle u otro), Metrobus o mexibus, Autobús, Autobús RTP o M1, Trolebús, Mototaxi, Bicicleta, Bicitaxi, Tren ligero, Tren suburbano, Mexicable
Transporte privado a: Automóvil, Motocicleta, Taxi (App internet).
La suma total de ambas categorías no da 100% ya que en ambas no se incluye el medio "caminar en la calle".

Al analizar el promedio de tramos de viaje en un día entre semana por propósito para la población adulta mayor (Cuadro 2.6), se puede decir que esta realiza en promedio más tramos que la población total, principalmente en los viajes por motivo de: regresar al hogar, ir al trabajo, recibir atención médica e ir a un acto religioso. Sin embargo, al observar los tramos por tipo de transporte existe una clara diferencia, para los adultos mayores los porcentajes más altos corresponden a los viajes que se realizan caminando en la calle y en transporte público¹⁵, pero en comparación con la población total, la población mayor utiliza menos el caminar en la calle, el transporte público y más el transporte privado (Cuadro 2.7), de manera que esto se puede ver reflejado en la duración de los viajes, donde la población adulta mayor gasta ligeramente menos tiempo en la realización de los viajes que la población total, lo cual resalta la directa relación entre el tiempo de realización de viaje y el modo de transporte utilizado (Cuadro 2.6 y Cuadro 2.7).

En la EOD, INEGI presenta datos de viajes agrupando los modos de transporte entre “transporte público” y “transporte privado”, siendo valioso señalar dicha polarización ya que en general el uso de distintos modos de transporte se asocia a la condición socioeconómica de la población como una forma de estratificación social. Así lo hace Avellaneda (2011: 47), al señalar que los problemas de acceso al transporte y las consecuentes dificultades de movilidad que tiene una parte importante de los habitantes de las ciudades, puede significar una agravante a la exclusión social y un obstáculo añadido a la salida de la situación de pobreza; por tanto los excluidos serán por lo general quienes no cuentan con medios de transporte motorizado para su quehacer cotidiano, lo que dificulta su desplazamiento diario (Cebollada, 2006, citado en Avellaneda, 2011).

Complementando a dicha premisa, se puede señalar que las variables económicas y los ingresos monetarios pueden influir en la elección de un modo de transporte sobre otro (Miralles, y Cebollada, 2009), concluyendo incluso algunos autores que los ingresos determinan directamente la opción modal (Batteau, 2014, citado en Mosquera, 2014). Esto supone en las ciudades latinoamericanas un cierto grado de exclusión y diferenciación social entre los usuarios del transporte público y del transporte privado, una polaridad donde la población usuaria del transporte público es considerada de un status social más bajo, con menor ingreso

¹⁵ Para esclarecer dicha diferencia es importante señalar que el término “transporte público” se refiere a “un sistema de transporte en que los pasajeros no son propietario de los mismos y que opera con ruta fijas y horarios predeterminados y que pueden ser utilizados por cualquier persona a cambio del pago de una tarifa previamente establecida” (SEMOVILIDAD, 2018). Dicho sistema se ajusta a las tarifas establecidas por las autoridades estatales, por lo que estas cifras tienden a variar regionalmente en el transcurso del tiempo.

o educación en comparación con los usuarios y poseedores de un transporte individual motorizado (Jirón *et al.* 2011).

En la Ciudad de México es posible ver reflejado un cierto grado de desigualdad en la población adulta mayor. Se trata de una población que aunque en comparación a la población total, viaja mayoritariamente en transporte privado (principalmente automóvil), y ligeramente menos en transporte público, un gran porcentaje de adultos mayores viaja aún en transporte público y a pie, a lo que suma el hecho de que gran parte reside en hogares que carecen de medios de transporte motorizados, lo que en la práctica incrementa la cantidad de tramos de viaje que realizan y el tiempo de sus desplazamientos, unos factores pueden influir tanto en la condición de los viajes como en la calidad de vida de las personas mayores.

Dado que las alcaldías más envejecidas y con mayor presencia de población adulta mayor se encuentran en la zona centro y noreste de la ciudad, (alcaldías centrales Benito Juárez, Cuauhtémoc, Miguel Hidalgo y Venustiano Carranza, así como la alcaldía Coyoacán en la zona sur, y Azcapotzalco al norte) se podría esperar que los principales distritos de origen y destino¹⁶ de los viajes de la población adulta mayor se encuentren dentro de dichas alcaldías. Las figuras 2.21 y 2.22 confirman en parte este hecho.

Los principales distritos expulsores de viajes por motivos de trabajo de la población adulta mayor se encuentran mayoritariamente en la zona centro sur de la ciudad, principalmente en las alcaldías Benito Juárez, Coyoacán y Cuauhtémoc, mientras los principales destinos se localizan en las alcaldías centrales de Benito Juárez, Miguel Hidalgo y Cuauhtémoc; en esta última resalta el distrito correspondiente al “Centro Histórico” el cual recibe el mayor número de viajes por motivos de trabajo de la población adulta mayor.

¹⁶ La EOD de INEGI presenta información cartográfica sobre la cantidad y dirección de los viajes de toda la ZMVM, a nivel distrito. La delimitación en distritos fue elaborada por el Instituto de Ingeniería de la UNAM y divide la ZMVM en 194 distritos, de los cuales 85 están ubicados en la Ciudad de México, 59 en municipios del Estado de México y uno en Tizayuca en el estado de Hidalgo. Es por esta razón que la información cartográfica se representa con base en dicha delimitación, por lo que no se ajusta ni corresponde a las delimitaciones a nivel alcaldía, colonia o AGEB.

Figura 2.21. Distritos expulsores de viajes por motivos de trabajo de la población adulta mayor en la Ciudad de México, 2017.

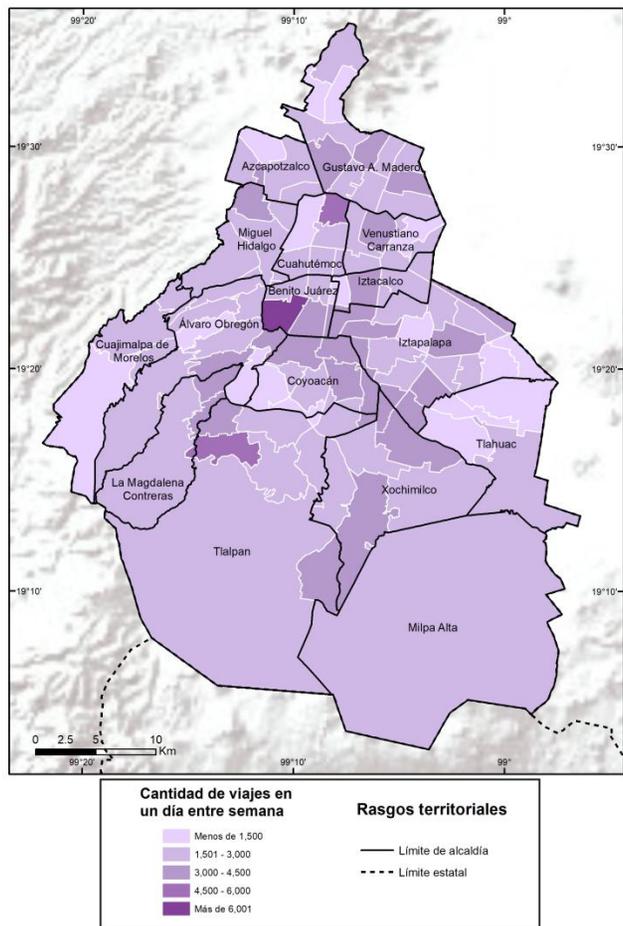
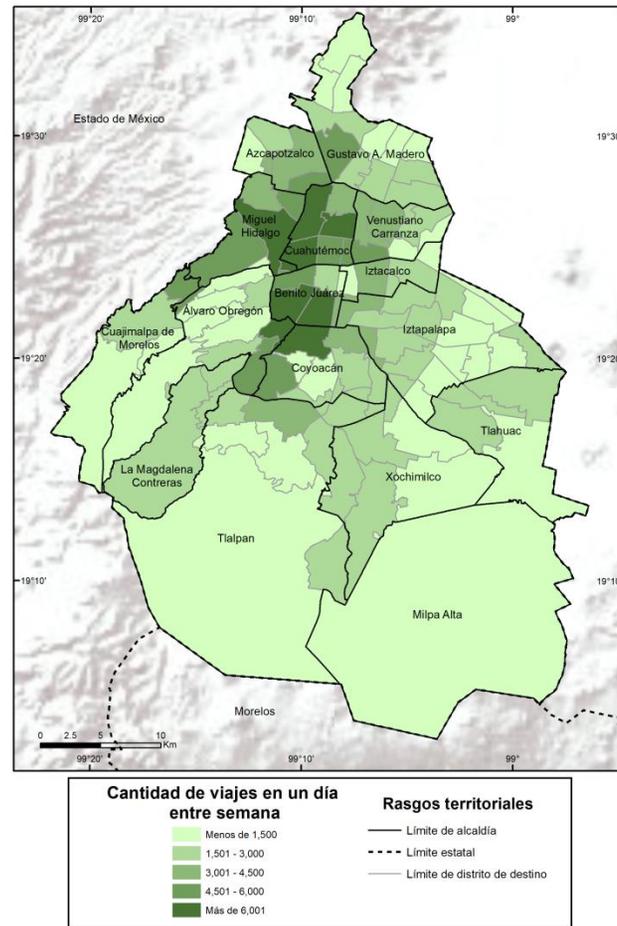


Figura 2.22. Distritos receptores de viajes por motivos de trabajo de la población adulta mayor en la Ciudad de México, 2017.



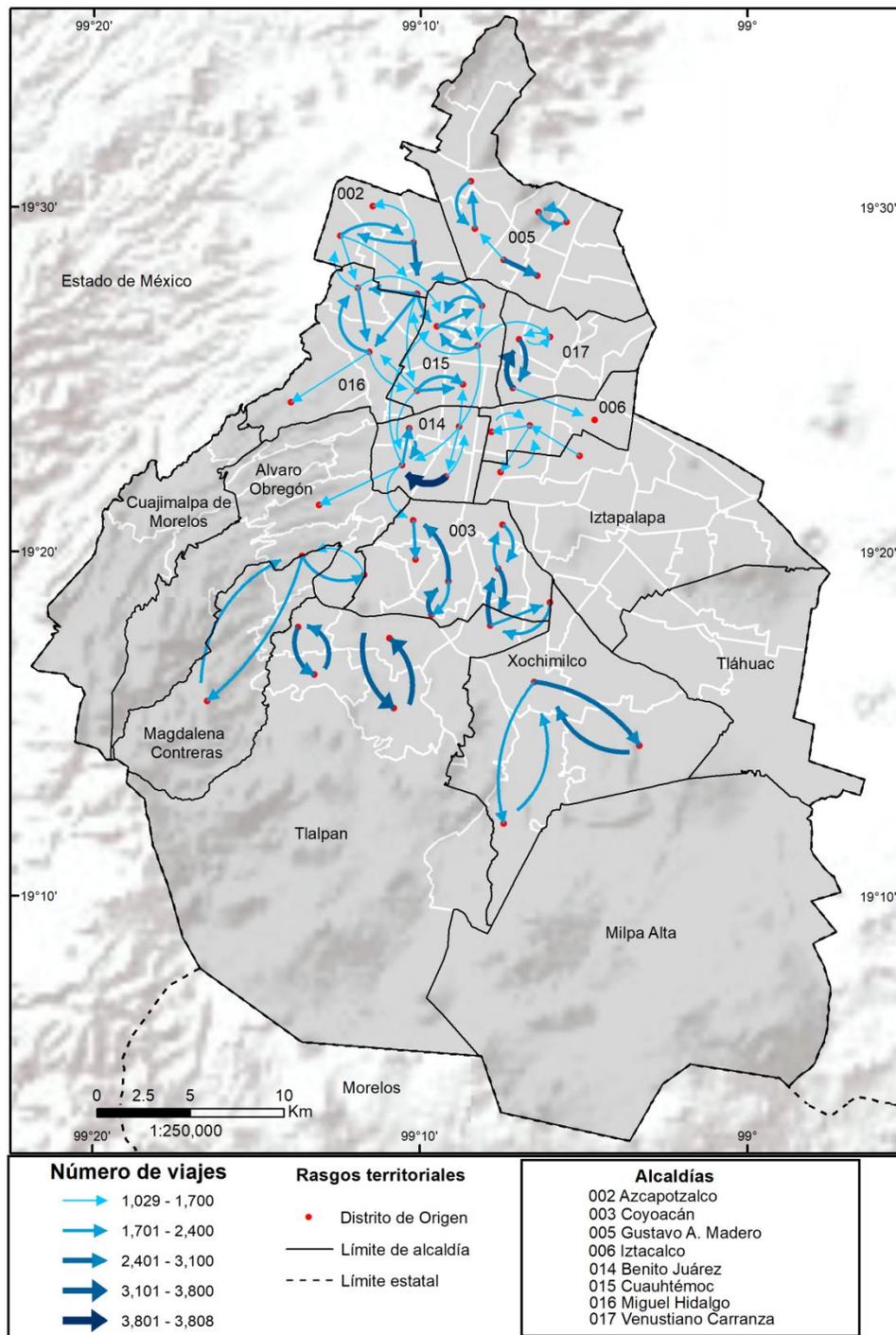
Elaborado con base en: INEGI, 2017.

Es posible visualizar que los viajes por trabajo de la población adulta mayor presentan un cierto patrón centro-periferia: tienen su origen en la periferia sur y oriente, y su destino en la zona centro-oeste. Ahora bien, para profundizar en este análisis de los flujos por motivos de trabajo es necesario no solo considerar los espacios expulsores y atractores, sino también la dirección de estos flujos (Figura 2.23).

Se puede observar que los principales flujos se concentran en la zona centro y sur de la ciudad dentro de las alcaldías Miguel Hidalgo, Benito Juárez y Cuauhtémoc, aunque algunos de los flujos con mayor cantidad de viajes se encuentran además en las alcaldías Coyoacán y Tlalpan. (Figura 2.23). Estos flujos por motivos de trabajo de la población adulta mayor son así similares a los realizados por la población total, pues la propia EOD señala que la mayor cantidad de viajes por motivo de trabajo tiene como principales destinos el distrito “Chapultepec- Polanco”, “Centro Histórico”, “Buenavista-Reforma” y “Condesa”. Ahora bien dentro de dicha configuración se puede observar que una gran parte de los flujos son dentro de las mismas alcaldías, como es el caso de Benito Juárez, Cuauhtémoc y Miguel Hidalgo. A manera de ejemplo, la EOD señala que el distrito “Tlatelolco” es de los mayores expulsores de viajes de trabajo (con aproximadamente 47.9 mil viajes en un día entre semana) cuyos principales destinos se encuentran en los distritos “Centro Histórico” (8.6 mil viajes recibidos), “Buenavista-Reforma” (5.5 mil viajes), “Chapultepec-Polanco” (3.5 mil viajes) y “Condesa” (2.7 mil viajes), los cuales se encuentran dentro de las mismas alcaldías Cuauhtémoc y Miguel Hidalgo.

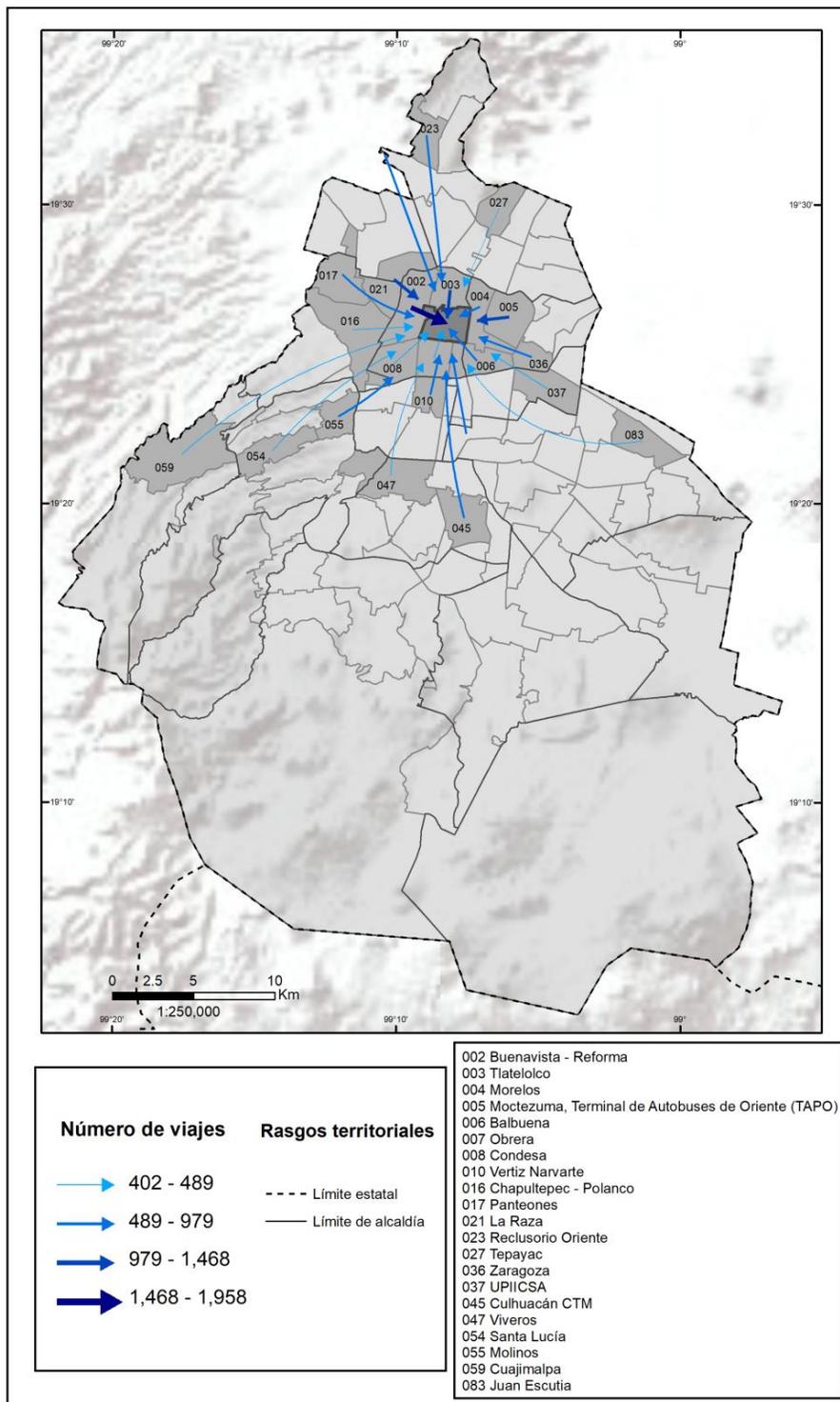
Como ya se mencionó el principal distrito receptor de viajes por motivos de trabajo para toda la población es el distrito Chapultepec-Polanco, que recibe aproximadamente 296 mil viajes desde otros distritos, además de 28 mil viajes internos. Pero para la población adulta mayor de la Ciudad de México el principal distrito receptor de viajes por motivos de trabajo es el “Centro Histórico” (Figura 2.22), el cual representa también un punto importante de actividades laborales para toda la población en general dada su concentración de numerosos comercios tanto formales como informales.

Figura 2.23. Principales flujos de viajes por motivos de trabajo de la población adulta mayor, 2017.



Elaborado con base en: INEGI, 2017.

Figura 2.24. Principales flujos de viajes por motivos de trabajo de la población adulta mayor al distrito de destino “Centro Histórico”, 2017.



Elaborado con base en: INEGI, 2017.

La importancia de la zona del Centro Histórico va más allá del punto de vista turístico, pues es uno de los puntos de mayor afluencia de la ciudad, siendo el distrito que recibe mayor cantidad de viajes totales al día de acuerdo con la EOD 2017 con aproximadamente 465 mil, los principales orígenes de estos viajes son: Tlatelolco con 15.3 mil viajes, Buenavista-Reforma con 13.3 mil viajes, Morelos 10.6 mil viajes, Moctezuma con 10.4 mil viajes y Obrera con 10.1 mil viajes. El Centro Histórico funge así como punto central de destino de viajes por diferentes motivos, ya sean turísticos, de recreación o entretenimiento, así como de trabajo (INEGI, 2017).

En el caso de la población adulta mayor, los viajes por trabajo con destino en el Centro Histórico proceden principalmente de la misma alcaldía Cuauhtémoc, así como de las alcaldías aledañas, principalmente Miguel Hidalgo y Venustiano Carranza (Figura 2.24). De igual manera el distrito “Centro Histórico” es receptor de gran cantidad de viajes de zonas más alejadas del centro, como es el caso de distritos de las alcaldías Coyoacán, Cuajimalpa y Álvaro Obregón, y de la zona norte, como por ejemplo de la alcaldía Gustavo A. Madero. Todo ello permite entender el amplio alcance metropolitano de dicha zona en general y para la población adulta en particular. La diversidad comercial, turística y la eficiente accesibilidad a una gran variedad de modos de transporte con destino a esta zona de la ciudad explican la centralidad del Centro Histórico como parte trascendental no solo de la movilidad cotidiana de la población adulta mayor, sino de toda la ciudad.

Como conclusión a este apartado se puede afirmar que el estudio de la movilidad cotidiana de la población adulta mayor representa una arista importante dentro del estudio de la movilidad urbana. Además de ser un fenómeno relacionado a las condiciones sociales de la población, revela el contexto social en que se encuentra inmerso la población mayor.

Al revisar los datos sobre la situación laboral de los adultos mayores de la ENOE, es posible observar que en la Ciudad de México la población adulta mayor continúa inserta en el mercado laboral realizando actividades principalmente en el ámbito informal, debido a los múltiples factores económicos, demográficos y sociales que orillan a dicha población a trabajar a avanzada edad, sobresaliendo la necesidad por obtener un ingreso, condición que se ve acrecentada por el limitado acceso a los sistemas de pensiones y fondos para el retiro en México, sin embargo el trabajar en la informalidad demanda desplazarse diariamente hacia sus zonas de trabajo por lo que este hecho acrecienta la relación informalidad-movilidad.

Al indagar sobre los modos de transporte más utilizados por este grupo poblacional, sus tiempos de traslado, cantidad de tramos de viaje y propósitos de viaje, es posible comprender

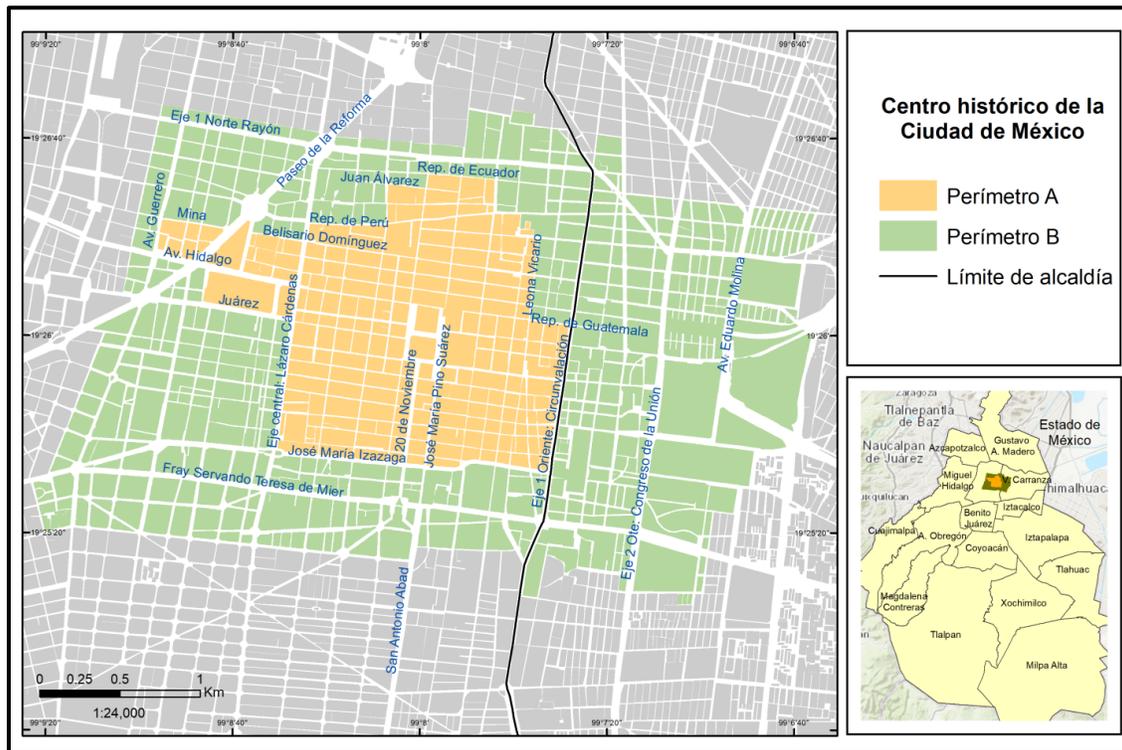
en parte que sus condiciones de desplazamiento y transporte no son las más adecuadas, a lo que suman sus condiciones socioeconómicas, y demográficas que les obliga a seguir laborando a una avanzada edad. Todo ello hace que el fenómeno del envejecimiento en México desemboque en una problemática que debe ser abordada desde un enfoque multidisciplinario, con el fin de tomar acciones directas sobre la completa cobertura de los sistemas de pensiones, el mejoramiento de las condiciones de los principales modos de transporte para los adultos mayores..

Capítulo 3. Movilidad cotidiana por trabajo de los adultos mayores que laboran en el sector informal del Centro Histórico de la Ciudad de México.

La movilidad cotidiana por motivo de trabajo de la población adulta mayor en la Ciudad de México es un fenómeno visible en el entorno urbano tanto de la ciudad como de toda la ZMVM, dado que involucra múltiples aspectos de la infraestructura de transporte público y privado, así como los aspectos económicos, sociales y poblacionales de la ciudad misma. Dentro de este contexto el Centro Histórico de la Ciudad de México se ha convertido en el espacio más relevante de dicha movilidad al ser el destino de la mayoría de los viajes diarios por motivo de trabajo de la población adulta mayor, situación favorecida por ser un espacio donde confluyen varios de los principales modos de transporte e importantes ejes viales de la ciudad, vialidades como: José María Pino Suárez, José María Izazaga, Fray Servando Teresa de Mier, Paseo de la Reforma, Eje 1 Norte, Eje 1 oriente Circunvalación y Av. Veinte de Noviembre. Posee además una amplia cobertura de modos de transporte tanto público como privado: automóviles, bicicletas, rutas de transporte colectivo, líneas de metrobús, líneas de metro, autobuses y taxis. También es un espacio que funge como recurso laboral para los adultos mayores debido a una gran oferta comercial que ofrece una gran variedad y especialización de productos para su compra-venta ya sea dentro del sector formal o informal, lo cual representa una fuente de trabajo importante para la población adulta mayor, a lo que suma además de que es uno de los destinos turísticos y culturales más representativos del país (Alba, 2010) (Autoridad del Centro Histórico de la Ciudad de México, 2018).

El Centro Histórico se encuentra ubicado dentro de las alcaldías Cuauhtémoc y Venustiano Carranza subdividiéndose en dos perímetros, dado que en el año 1980 el Instituto Nacional de Antropología e Historia declaró al Centro Histórico como zona de monumentos históricos, estableciendo dos perímetros de protección: perímetro A, definido por los límites de la ciudad en 1830 y dentro de la actual alcaldía Cuauhtémoc; y el perímetro B, que corresponde a la superficie desde el límite del perímetro A hasta el límite de la ciudad en 1900 (Arvizu *et al*, 2018: 28) (Figura: 3.1); esta delimitación se realizó con el objetivo de preservar el patrimonio cultural urbano.

Figura: 3.1. Perímetros A y B del Centro Histórico de la Ciudad de México



Elaborado con base en: Gobierno de la Ciudad de México, 2019.

El Centro Histórico representa un espacio comercial y laboral importante para la vida diaria de los adultos mayores de la Ciudad de México, ya sea porque atienden algún negocio establecido en dicho espacio o bien venden algún producto en alguna calle (Alba, 2010). El Centro Histórico representa así una importante área de atracción laboral con un amplio alcance territorial, por lo que los viajes diarios por trabajo a dicha zona se convierten en un objeto de estudio que requiere ser abordado para comprender movilidad cotidiana de los adultos mayores. Para dicha población, desplazarse diariamente a su zona de trabajo en el Centro Histórico puede significar un reto importante que muchas veces involucra un considerable esfuerzo físico y económico, el cual es difícil de solventar dada su avanzada edad y condición socioeconómica, que muchas veces se ve limitada al trabajar en el sector informal o bien por encontrarse en situación de pobreza.

La fase metodológica se aborda desde la investigación cualitativa, al inicio de dicho apartado se hace una breve descripción de las posturas teóricas que basan las metodologías utilizadas en las ciencias sociales, posteriormente se profundiza en la investigación cualitativa desglosando las diferentes etapas de desarrollo la misma, a partir de dichas fases se diseña el

esquema metodológico al cual se le adaptan las técnicas para la obtención de información en campo para el estudio de la movilidad utilizadas por Avellaneda (2009).

3.1. Estrategia metodológica

Dentro del ámbito científico y académico realizar una investigación requiere de la identificación de un objeto de estudio y el planteamiento de un problema del cual se requiera obtener una respuesta o solución; y para llegar a ello se necesita de una metodología, esto es, una serie de procedimientos específicos que deben efectuarse para obtener dicha respuesta o solución. “El término “metodología” se refiere [por tanto] al modo en el que se enfocan problemas y se buscan las soluciones o respuestas” (Taylor y Bogdan, 1984:15). En el campo de la investigación, la elección y aplicación de distintas metodologías se realiza acorde a los intereses, propósitos u objetivos que la investigación misma demande, variando en función de la rama científica a la que pertenezca el fenómeno de estudio.

En el campo de las Ciencias Sociales se han utilizado dos perspectivas teóricas: la postura positivista o *positivismo*, la cual filosóficamente se basa en un empirismo racionalista ligado estrechamente a la visión naturalista del mundo, que rechaza el estudio metafísico o sustentado bajo opiniones “vagas o arbitrarias” (Bertani, 2004: 3); busca así hechos y causas del fenómeno o sujeto estudiado, por lo que siempre se enfoca en generar leyes que describan su comportamiento “con independencia del carácter subjetivo” (Durkheim, 1938:14 citado en Taylor y Bogdan 1984). Metodológicamente se basa en la deducción, en la observación y la experimentación de los fenómenos de estudio, siempre en busca de predicciones concretas. Y por otro lado la postura *fenomenológica*, “la cual busca entender el fenómeno de estudio desde la propia perspectiva del actor y entender la realidad a partir de la importancia dada por las personas. Dicha postura emplea métodos cualitativos, los cuales inductivamente generan datos descriptivos y buscan la comprensión en un nivel personal de los motivos y creencias que están detrás de las acciones de la gente” (Taylor y Bogdan, 1984:15).

La diferencia de estas dos corrientes se basa en que positivistas y fenomenólogos buscan diferentes tipos de respuestas, por lo que sus investigaciones demandan diferentes metodologías. “En el campo de las Ciencias Sociales, los positivistas buscan causas mediante métodos tales como: cuestionarios, inventarios y estudios demográficos, que generan datos susceptibles a análisis estadísticos, mientras que los fenomenólogos buscan la comprensión del fenómeno de estudio mediante métodos tales como: cuestionarios, entrevistas a profundidad y observación participante” (Taylor y Bogdan, 1984:15).

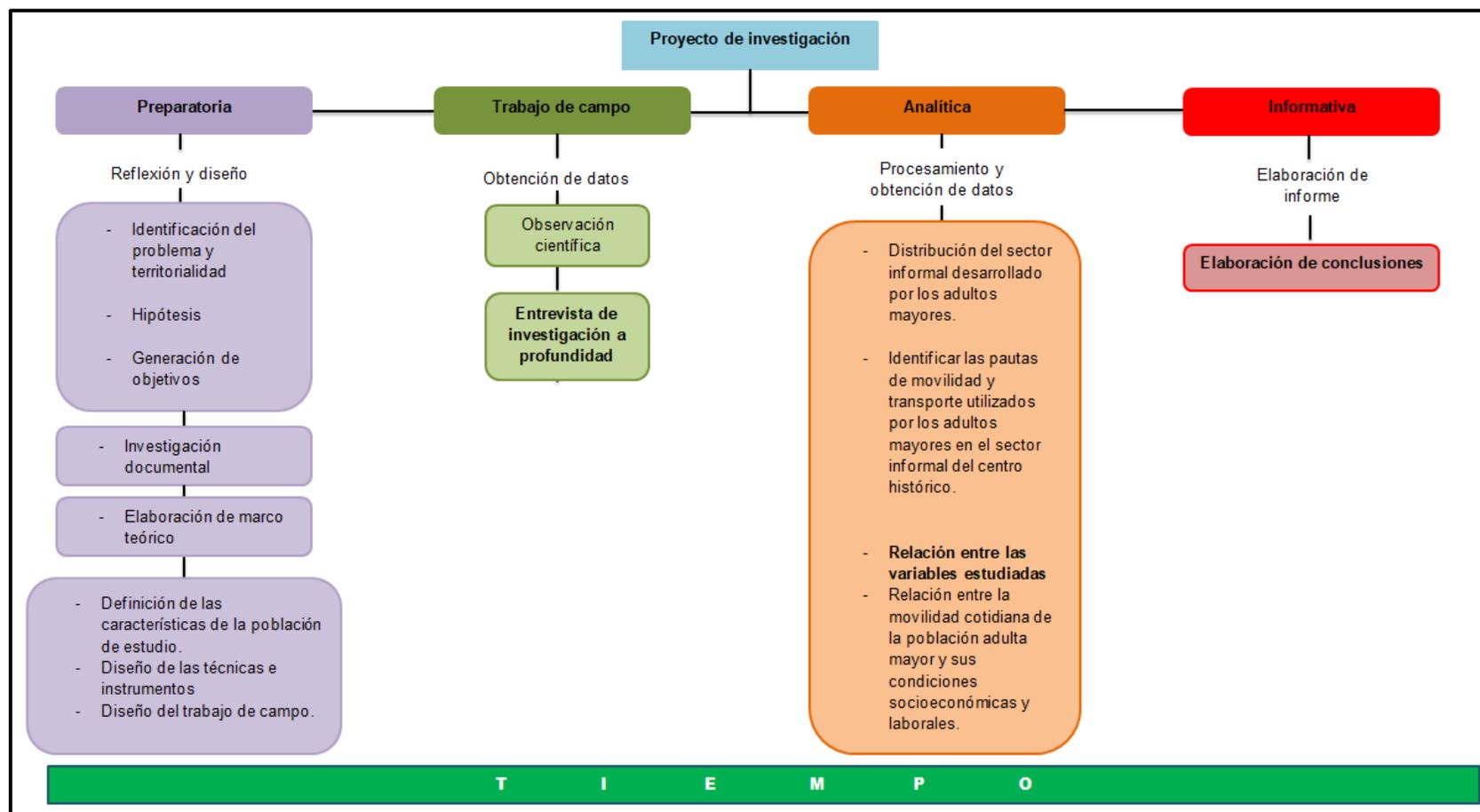
En ocasiones, los métodos cualitativos se utilizan en casos donde no se puedan cuantificar la información, o cuando los datos no sean aplicables o no estén disponibles (Lafuente y Marín 2008).

Esta investigación se realiza desde un enfoque cualitativo, sigue el orden metodológico establecido en la Figura 3.2, cuyo esquema se basa en las técnicas de investigación cualitativa utilizadas en el estudio de la relación entre movilidad cotidiana y pobreza en la ciudad de Lima (Avellaneda 2009) basadas en las técnicas establecidas por Taylor y Bogdan (1984), y adaptadas a las fases del proceso de investigación cualitativa de Rodríguez, Gil y Jiménez (1996). Estas técnicas buscan aproximarse a la realidad social del objeto de estudio mediante la obtención de información clara, exhaustiva y fiable, la cual permita obtener una comprensión más profunda del escenario y de las personas estudiadas, más que una vaga descripción del fenómeno. Es importante aclarar que, al igual que lo mencionado en Avellaneda (2009), la elección de este método se realizó con el fin de obtener un diseño de investigación flexible, dado que tanto la hipótesis como la investigación misma son presentadas con un carácter exploratorio, el cual se basa en estudiar el problema con el fin de obtener una mejor comprensión y análisis de la realidad, sin obtener resultados de carácter totalmente deductivos.

El método de investigación cualitativa se divide en cuatro grandes fases, que según Rodríguez, Gil y Flores (1996) son: fase preparatoria, trabajo de campo, analítica e informativa, dentro de las cuales se presentan distintas técnicas para que el investigador elija la más conveniente y así poder generar información que aporte a la investigación y que cumpla con el objetivo general.

En la primera **fase preparatoria** de esta investigación se realizó la consulta y lectura de artículos especializados en revistas como Scripta Nova, Geocritca, Scielo, Estudios Demográficos Urbanos, Papeles de Población y Eure, con el fin de recolectar información general sobre el estudio de la movilidad cotidiana en México y posturas teórico-conceptuales sobre la movilidad cotidiana tanto en Europa, Latinoamérica y México. Posteriormente se definieron las características de la población de estudio por lo que se consultó bibliografía referente a grupos vulnerables de población, población adulta mayor y la ocupación laboral y movilidad cotidiana de la población adulta mayor. Con base en la información recabada se identificó la territorialidad del fenómeno de estudio y se planteó la problemática; posteriormente se procedió al planteamiento de la hipótesis y los objetivos tanto generales como específicos.

Figura 3.2. Esquema metodológico general



Fuente: Elaborado con base en: Taylor y Bogdan, 1984, Rodríguez Gil y Flores, 1996 y Avellaneda, 2009.

A continuación de la etapa de reflexión y diseño de la investigación, se elaboró un marco teórico, el cual integra: las principales posturas teórico-conceptuales de la movilidad cotidiana y su estudio en México desde distintos enfoques, la población adulta mayor y el envejecimiento, y el sector informal como alternativa laboral de la población ocupada y los grupos vulnerables. Es importante mencionar que cada uno de estos temas de estudio no se analizaron de manera aislada, sino que se trabajaron de manera conjunta con el fin de exponer la relación entre las mismas y comprender la movilidad cotidiana de la población adulta mayor como un fenómeno integral que depende de las condiciones laborales y económicas de dicha población. Posteriormente se expuso el envejecimiento poblacional de la Ciudad de México, así como su evolución espacial en los últimos treinta años y su inserción al mercado de trabajo tanto a nivel nacional como a nivel metropolitano.

Como última parte de la fase preparatoria se elaboró con base en la encuesta origen-destino 2017 de la ZMVM, un análisis de la movilidad cotidiana de la población adulta mayor en la Ciudad de México, el cual expone numéricamente los motivos y patrones de origen-destino de viajes de los adultos mayores, así como los principales medios de transporte utilizados, haciendo especial énfasis en analizar los desplazamientos diarios por motivo de trabajo con destino a el Centro Histórico, una vez tenido completo el marco teórico se comenzó con el diseño de las técnicas e instrumentos a utilizar para recabar la información de campo.

En la **fase de trabajo de campo** (la segunda fase) se obtuvo información de primera mano en dos etapas: la primera consistió en una observación científica exploratoria de la zona de estudio, que consistió en recorrer los diferentes modos de transporte (colectivo, microbús, metro, metrobús y RTP) que confluyen en el área del Centro Histórico; ello con el objetivo de observar las pautas de movilidad de la población adulta mayor, específicamente la que es comerciante y que labora en dicha zona, así como observar si la misma transportaba una cantidad importante de artículos o bultos de mercancía para vender. La segunda etapa consistió en recorrer las calles del perímetro A del Centro Histórico y observar a los comerciantes informales con el objetivo de ubicar y registrar cuáles eran adultos mayores y en qué zonas se localizaban; en total se ubicó un total de 59 puntos de comercio informal regentados por adultos mayores.

Una vez localizados los principales puntos de venta y visualizadas algunas pautas de movilidad de la población de estudio, se dio paso a la siguiente etapa de la fase del trabajo de campo, la cual consistió en el diseño y aplicación de entrevistas individuales abiertas con el objetivo de

obtener datos generales sobre la población de estudio e información sobre sus pautas de movilidad cotidiana; así como también sobre las condiciones laborales en las que desarrollan diariamente su empleo.

El diseño de la entrevista se basó en cuestionarios utilizados por el Instituto Nacional de Geografía y Estadística (INEGI) en la Encuesta Origen-Destino de la Zona Metropolitana del Valle de México del año 2017, y la Encuesta Nacional de Ocupación y Empleo en su quinta versión utilizada desde el año 2016. Con base en dichos cuestionarios se formularon preguntas adecuadas al enfoque metodológico utilizado a fin de obtener datos que permitieran:

- Conocer la condición socioeconómica de la población adulta mayor que labora en el comercio informal y sus implicaciones en su movilidad cotidiana.
- Identificar los principales puntos de venta, el tipo de mercancía y servicios que ofrecen al comprador.
- Localizar los principales lugares de procedencia de los comerciantes, así como los medios de transporte que emplean y la duración y problemas que enfrentan en sus viajes.

Todo ello a fin de cumplir con el objetivo general de la presente investigación.

La entrevista se dividió en tres apartados principales:

1.- Datos Generales: Se obtienen datos demográficos y personales de importancia como edad, sexo, estado civil, lugar de residencia, número de hijos, cuantas personas viven en su domicilio y cuantas de ellas trabajan.

2.- Trabajo: Permite adquirir información cualitativa sobre la actividad económica que desarrolla la población de estudio, como las facilidades y dificultades que le surgen por laborar en dicha zona de la ciudad y las condiciones laborales en las que realiza su trabajo.

3.- Movilidad: Se enfoca en obtener información cualitativa y cuantitativa mediante preguntas abiertas y cerradas sobre modos y condiciones de transporte, tiempos y costos de traslado, motivos de uso, problemas en los desplazamiento, estrategias de mejora e información a profundidad de la percepción personal de cada entrevistado sobre su movilidad para ir al trabajo.

Se aplicaron 32 entrevistas semiestructuradas (Anexo: 1) con un guion prediseñado a fin de obtener información específica y también adicional que pudiera permitiera alcanza los objetivos

planteados en esta investigación. Sin embargo, y conforme se fue avanzando en la aplicación de las entrevistas, se observó una mayor efectividad en la obtención de información y en el acercamiento a los entrevistados si la entrevista se aplicaba de manera no estructurada, como una charla común más que como un simple cuestionario, y sin respetar totalmente el orden de las preguntas. Por ello, y a partir de la undécima entrevista, las entrevistas se aplicaron de manera no estructurada, lo que mejoró la interacción con los entrevistados y permitió no sólo obtener la información planteada en el Anexo 1 sino obtener información más profunda y de manera más abierta. Pese al cambio de estrategia de aplicación de las entrevistas, los resultados de las diez primeras entrevistas pudieron ser utilizados al obtenerse la información fundamental y necesaria para su análisis.

Las entrevistas se aplicaron en el sitio de trabajo de cada comerciante, realizándose previamente y con carácter exploratorio un recorrido de las calles del Centro Histórico que permitió registrar y georreferenciar tanto los puntos de venta donde se aplicaron las entrevistas, como aquellos puntos de venta donde la entrevista fue denegada por los comerciantes.

En la **fase analítica** posterior al campo se capturó la base de datos para ordenar y procesar la información obtenida de las entrevistas, para a continuación elaborar cuadros, gráficas y mapas que permitiera analizar los datos generales de la población de estudio así como los datos numéricos sobre la movilidad y el trabajo. En esta fase de análisis se recurrió asimismo a incluir citas textuales de los testimonios de los entrevistados como elemento relevante de los hallazgos realizados en la investigación y ofrecer la percepción directa que sobre su movilidad cotidiana tienen los propios protagonistas.

Después de la fase de análisis de los resultados de campo se procede a la elaboración de las conclusiones y consideraciones finales de la investigación (**fase informativa**), reflejándose en los apartados desarrollados a continuación los resultados de estas dos últimas fases.

3.2. Distribución del comercio informal desarrollado por adultos mayores.

El Centro Histórico de la Ciudad de México es de los sitios más importantes a nivel nacional principalmente dentro del ámbito comercial, turístico, cultural y urbano. Dicha zona fue delimitada en el año 1980 cuando se declaró como Zona de Monumentos Históricos; para el año 1987 se declaró patrimonio cultural de la humanidad y posteriormente se establecieron los perímetros A y B que conforman la delimitación actual. Este espacio es el más accesible de la

ZMVM gracias a la red de transporte público y a la red vial que confluyen en él y lo atraviesan, lo que facilita el acceso de gran cantidad de personas atraídas, entre otros motivos, por su actividad comercial donde destaca el comercio informal (Delgadillo, 2008).

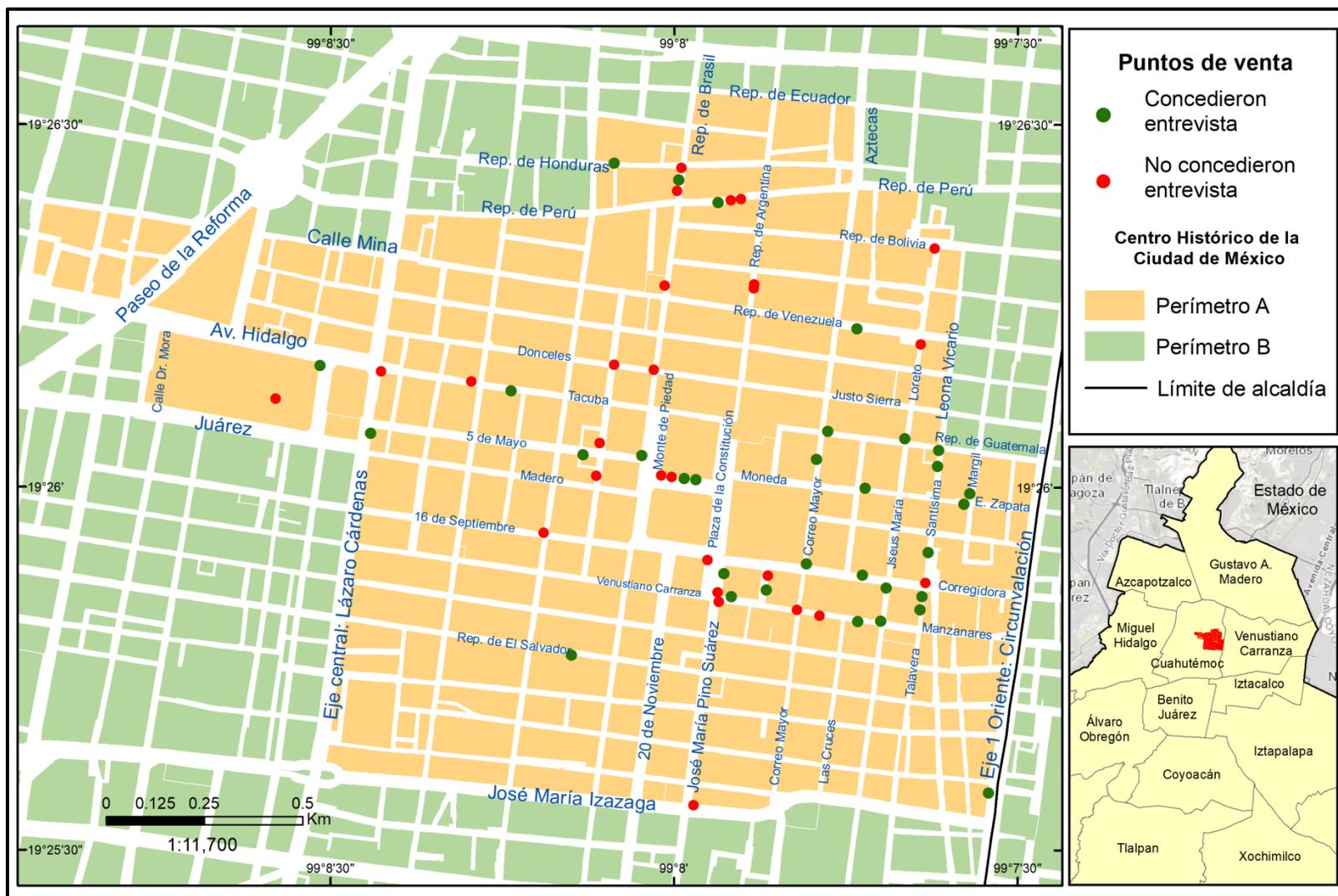
“La oferta comercial extensa y variada del Centro Histórico, permite tener todo a la mano, desde el artículo más común y corriente de uso doméstico hasta un artefacto sofisticado. La fascinación por la oferta comercial del Centro no solo se relaciona con la variedad, cantidad y especialización de productos, sino con el hecho de que existen precios accesibles para todos los bolsillos" (Alba, 2010: 45).

El comercio informal en el Centro Histórico, entendido como comercio en la vía pública, se conforma por grupos de comerciantes establecidos en calles y avenidas o puntos específicos del perímetro A y B de dicho Centro Histórico, habiendo sido identificada su relevancia en áreas alrededor del mercado de la Merced, segmentos del Eje Central Lázaro Cárdenas y en la zona oriente del zócalo como las calles de Corregidora, El Carmen y Moneda (Autoridad del Centro Histórico, 2018).

La población adulta mayor que labora en el comercio informal en el Centro Histórico se distribuye en los principales conglomerados de comerciantes como son: mercado de La Merced, Eje Central, Tepito y Lagunilla en el caso del perímetro B; en el perímetro A los puntos de venta se localizan en las calles ubicadas tanto al oriente del zócalo (Corregidora, Manzanares, Venustiano Carranza, Moneda, Correo Mayor, Alhóndiga, Circunvalación, Mesones, República de Guatemala y Emiliano Zapata), como en la zona norte y noreste (República de Argentina, Brasil, Perú, Honduras y Venezuela) o poniente, aunque al poniente sólo se localizan algunos puntos de venta aislados en calles como Tacuba, 5 de Mayo, La Palma, Alameda central y Eje Central. También se detectaron varios comerciantes en la misma Plaza de la Constitución, mientras que en la zona sur y suroeste del zócalo, a excepción de República del Salvador, no existen puntos de comercio informal debido a que las autoridades no han permitido su establecimiento en calles como 20 de noviembre, 5 de Febrero, Isabel La Católica o República de Uruguay; además se trata de una zona donde se venden productos especializados y se aglomeran múltiples establecimientos de comercio formal y al mayoreo (Figura 3.3).

De los 59 puntos de venta regentados por adultos mayores observados 32 accedieron a ser entrevistados, los cuales en su mayoría se encuentran en las calles de la zona este del zócalo, además de algunos puntos dispersos en la zona norte, noroeste y oeste. (Figura 3.3)

Figura 3.3. Localización de los puntos de venta a cargo del adulto mayor, según concesión de información.

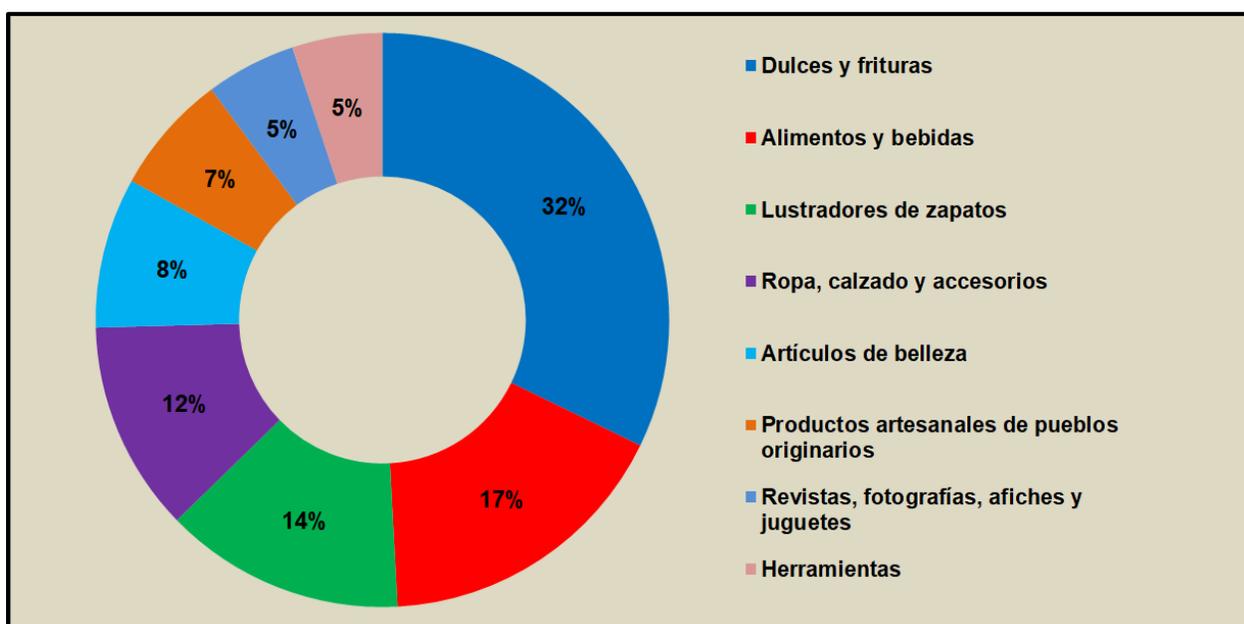


Fuente: Elaborado con base en trabajo de campo, 2021.

3.3. Tipo de mercancía y servicios ofrecidos

En el Centro Histórico es posible encontrar una gran variedad de artículos y servicios ofrecidos a través del comercio informal, desde alimentos y bebidas hasta artículos de belleza, ropa, herramientas y accesorios coleccionables como fotografías, revistas antiguas e incluso juguetes. Al respecto el comercio informal operado por adultos mayores oferta básicamente la misma clase de mercancías que las ofrecidas por comerciantes de otras edades (Figura 3.4).

Figura 3.4. Mercancías y servicios ofertados por adultos mayores en el sector informal ubicado en el perímetro A del Centro Histórico¹⁷.

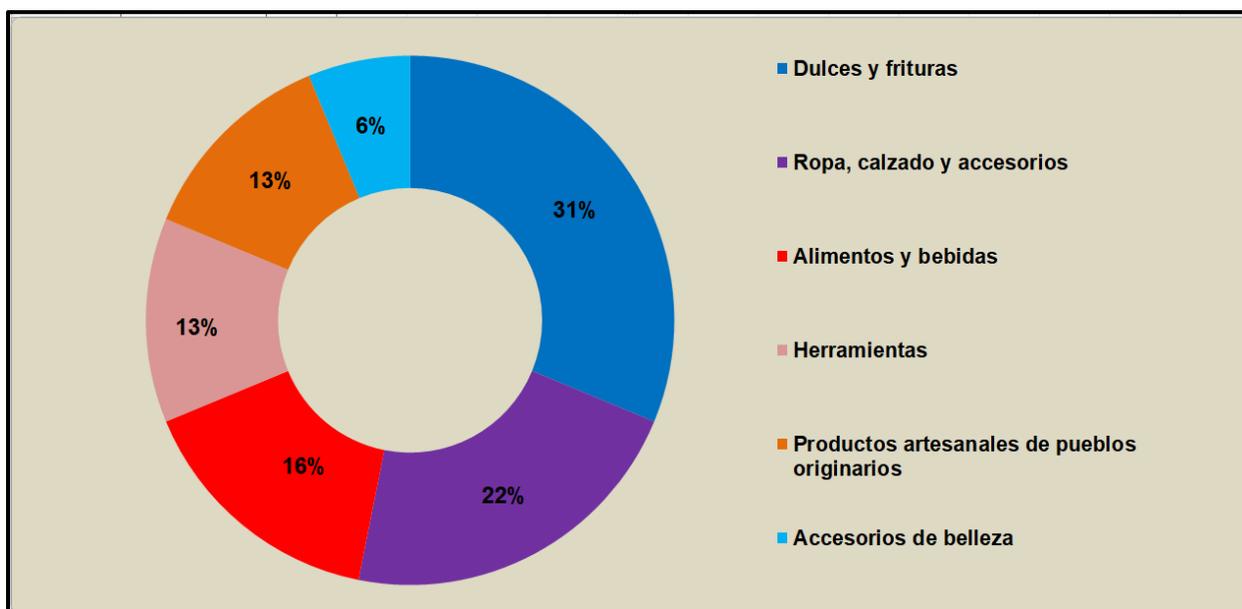


Fuente: Elaborado con base en trabajo de campo 2021.

Los dulces y las frituras constituyen el principal tipo de mercancía vendida por los adultos mayores, seguidos por la ropa, calzado y accesorios, y los alimentos y bebidas; entre las personas finalmente entrevistadas el tercer lugar es ocupado sin embargo por herramientas. Otro importante servicio ofrecido por los adultos mayores es el de alimentos y bebidas, aunque también destaca su implicación en el servicio de lustrado de zapatos.

¹⁷ Nota: Porcentajes corresponden a mercancías vendidas en todos los puntos de venta observados (n = 59), concedieran o no entrevista.

Figura 3.5. Mercancías y servicios ofertados por adultos mayores entrevistados en el sector informal ubicado en el perímetro A del Centro Histórico.



Fuente: Elaborado con base en trabajo de campo 2021.

De los adultos mayores comerciantes entrevistados, los dulces (principalmente goma de mascar y paletas de dulce) y frituras (papas, chicharrones y cacahuates) son el principal tipo de mercancía en venta, seguida por la ropa (playeras, pantalones y sudaderas) así como también ropa de segunda mano, calzado y accesorios (sombreros y gorras). De igual manera destaca el servicio de alimentos (principalmente comida rápida como tacos y quesadillas) y bebidas (refrescos, agua embotellada y de sabor), herramientas (para uso doméstico como baterías, pinzas, desarmadores, cuchillos, navajas de afeitar y afiladores de cuchillos y tijeras), productos artesanales (como cubrebocas, juguetes, pulseras, monederos, collares, entre otros) y accesorios de belleza (bolsas, cortaúñas, espejos y distintos tipos de maquillaje) (Figura 3.5).

3.4. Condición socioeconómica y laboral y sus vínculos con la movilidad

Desde la perspectiva social, la movilidad es considerada como una práctica que envuelve una variedad de elementos de la vida cotidiana del individuo. Debido a las profundas desigualdades sociales y territoriales existentes tanto en el entorno urbano de la Ciudad de México como en múltiples ciudades de América Latina, el ámbito socioeconómico del individuo condiciona

directamente su movilidad y por consiguiente su acceso a la ciudad y a los bienes y servicios que ofrece, así como a las oportunidades de trabajo y convivencia. Este hecho subraya el vínculo entre la movilidad y el funcionamiento contemporáneo de la sociedad reflejado en la constante dicotomía de quienes pueden desplazarse sin problema y quienes no, pues trabajar, consumir o relacionarse con los otros implica necesariamente desplazarse (Avellaneda y Lazo, 2011).

Para la población adulta mayor entrevistada, el trabajar diariamente en el comercio informal es un elemento indispensable para su vida diaria por el hecho de ser su medio de sustento económico; sin embargo y como se señaló en el capítulo anterior, desplazarse largas distancias diariamente resulta una práctica necesaria para acceder a los puntos de trabajo y a las múltiples formas de interacción con la gente y la ciudad. Pero desplazarse y hacer uso de un modo de transporte (ya sea público o privado) implica un gasto monetario, y por ende, es importante analizar algunos aspectos socioeconómicos y laborales que pueden influir o condicionar directamente la movilidad del individuo.

Como se expuso en el primer capítulo, el comercio informal es una alternativa laboral accesible para la población que no tiene acceso a un trabajo “formal” o “fijo”, con un contrato laboral que regulara sus derechos y condiciones laborales. En este sentido para los adultos mayores el laborar en dicho sector puede ser desfavorable, dado que no siempre trabajan en las mejores condiciones. Sin embargo, a pesar de dichas limitantes, el trabajar en el comercio informal es una práctica que ha formado parte importante de las vidas de los adultos mayores entrevistados, dado que el 90% explicaron que desde temprana edad se han dedicado al comercio informal, por lo que este ha sido su único trabajo; otro 10% sí ha tenido otros empleos. Al respecto el entrevistado número 18 mencionó que:

“Siempre he sido comerciante, desde hace 48 años, desde la época de Luis Echeverría. Comencé a trabajar de comerciante a los 13 años, aunque no solo he vendido comida también he vendido otras cosas, prácticamente he vendido de todo”.

De igual forma el entrevistado número 26 comentó que:

“Siempre me he dedicado al comercio. Desde que era niña siempre me he dedicado a vender, ya que yo no fui a la escuela; y esto es lo único

que sé hacer y me he dedicado. Ya llevo como 30 años vendiendo figuras y demás cosas artesanales”

Aunque el sector informal represente una alternativa de trabajo que ayuda a reducir el desempleo y la pobreza; no siempre presenta las mejores condiciones laborales, especialmente para los adultos mayores, por lo que es importante visualizarlas con el objetivo de generar información que promueva el mejoramiento de dichas condiciones de los trabajadores (INEGI, 2014a), principalmente si es un grupo vulnerable como la población adulta mayor.

La participación de los adultos mayores en el comercio informal suele condicionarse a la necesidad de trabajar y obtener ingresos para subsistir, pues para todos los entrevistados el comercio es su único trabajo o fuente de ingreso. Sólo el 3% de los entrevistados cuenta con pensión, el resto no recibe ningún tipo de apoyo monetario mensual por parte del gobierno federal ni de la Ciudad de México; así lo expresaron al menos los adultos mayores entrevistados¹⁸, indicando que su única fuente de ingreso son sus ventas. El 60% de los entrevistados tiene tarjeta del INAPAM para obtener descuentos en el transporte público y en algunas tiendas, sin embargo el 13% de los entrevistados declaró que con lo que gana u obtiene de sus ventas no le es suficiente para cubrir los gastos de sus necesidades básicas, mientras que el 87% restante declaró que si le es suficiente, al menos para la alimentación, renta, pago de servicios del hogar, vestido y transporte. Como ejemplo el entrevistado número 28 mencionó que:

“Pues más o menos de aquí sale, ya que debo trabajar para poder cubrir las necesidades y mantener a mi hija y sus niños. Debo trabajar para todos, ya que mi esposa murió el año pasado y ahora yo tengo que salir adelante por la familia”.

Por otro lado el entrevistado número 10 señaló que:

“No me alcanza; a veces me veo en la necesidad de medir el gasto para viajes, comida, para mantener a mis nietos. Son gastos para nuestras necesidades”.

¹⁸ El 10% de los entrevistados declararon no recibir la Pensión Universal para el Bienestar del Gobierno Federal por mero desconocimiento de la misma; el resto no dio explicación alguna de por qué no la recibe.

Para tener una idea de la condición socioeconómica de los adultos mayores entrevistados se puede indagar sobre el grado de marginación de las colonias en donde residen. Es importante entender que la marginación es un fenómeno estructural producido por el modelo de producción económica dominante y la desigual distribución de los bienes. lo que conlleva a la exclusión de diversos grupos sociales de los beneficios del desarrollo. La marginación se relaciona así con la carencia de oportunidades sociales, ausencia de capacidades para generarla o adquirirlas, y privación o inaccesibilidad de bienes y servicios básicos para el bienestar, de manera que las zonas o comunidades marginadas tienen escenarios de alta vulnerabilidad social. Dichas situaciones no son resultado de elecciones individuales sino de un sistema productivo que no brinda las mismas oportunidades para toda la población. (CONAPO, 2011).

Para medir dicho fenómeno se utiliza el índice de marginación calculado a partir del análisis de múltiples variables socioeconómicas, educativas, laborales, de vivienda, así como de acceso y carencia de bienes y servicios. El Consejo Nacional de Población se ha encargado de calcular dicho fenómeno a diferentes escalas geográficas y unidades administrativas como: Entidad Federativa, Municipio, y Área Geoestadística Básica urbana (Cuadro 3.1).

Cuadro 3.1. Grado de Marginación de la AGEB urbana donde residen los adultos mayores entrevistados¹⁹.

Grado de Marginación	Porcentaje de entrevistados
Muy Alta	0
Alta	21.9
Media	18.8
Baja	43.8
Muy Baja	0.0
Sin datos	15.6

Elaborado con base en: Trabajo de campo, 2021 y CONAPO, 2020.

¹⁹ La localización de las colonias de origen fue proporcionada en la entrevista de campo con la pregunta 3.1 del apartado número 3 referente a la movilidad (Ver Anexo. 1), posteriormente el grado de marginación de la misma se obtuvo al localizar la AGEB urbana a la cual pertenece dicha colonia, ya que el CONAPO desagrega la información sobre el índice y grado de marginación a nivel AGEB urbana (CONAPO, 2020). El valor “Sin datos” se refiere a los entrevistados que no especificaron su colonia de origen, por lo que no fue posible obtener la información sobre marginación.

La mayor parte de los adultos mayores entrevistados provienen de colonias situadas dentro de AGEB urbanas con medio y bajo grado de marginación, solo el 22% proviene de AGEB con alto grado de marginación. Dicha condición muestra una idea aproximada de que un porcentaje considerable de los adultos mayores entrevistados tienen acceso a los bienes y servicios básicos para subsistir, como alimentación, vivienda, transporte, educación, servicio médico; sin embargo, otro grupo de los adultos mayores entrevistados se ve más desfavorecido al residir en zonas de alta marginación, lo que significa un limitado acceso a los bienes y servicios anteriormente mencionados y una condición socioeconómica inestable, lo cual los coloca en una importante condición de vulnerabilidad.

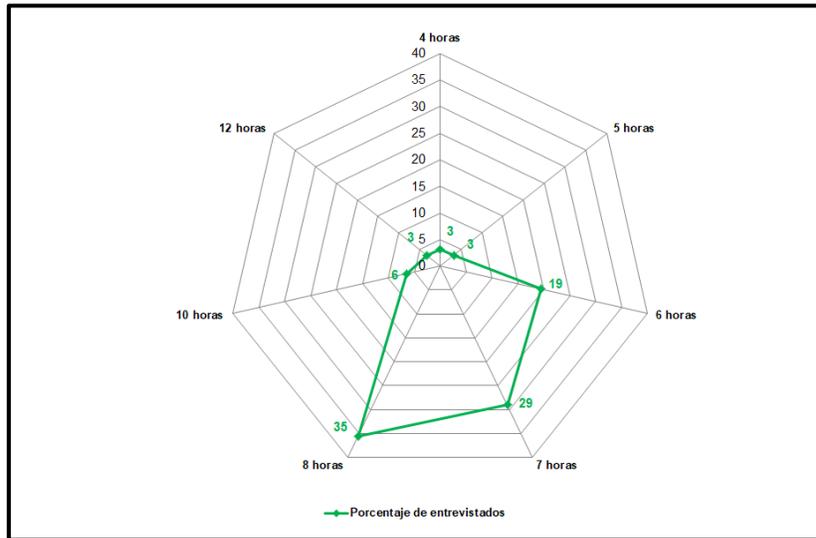
Debido a la falta de acceso a la seguridad social por parte de los trabajadores del comercio informal, el 90% de los entrevistados no cuentan con seguro médico, aunque actualmente cualquier ciudadano mexicano que no tenga seguro médico tiene derecho de afiliarse al INSABI (Instituto de Salud para el Bienestar, antes Seguro Popular). Los entrevistados expresaron no tener conocimiento sobre dicho organismo y por lo tanto mencionaron no estar afiliados a él, por ejemplo el entrevistado número 28:

, “Antes yo tenía el Seguro Popular, pero me lo quitaron. Ahora por contactos familiares conozco al personal del hospital y cuando alguien de mi familia se enferma me atiende; aunque me cobran es un poco menos y me ayuda un poco más”

Mientras que el 10% restante si cuenta con derechohabencia (principalmente IMSS). Quienes no cuentan con seguro médico mencionaron que cuando requieren atención médica, se atienden principalmente en consultorios anexos a farmacias o se auto-medican, además de que tienden a conseguir medicamentos en farmacias similares debido al limitado acceso a medicamentos en el sector salud.

De los adultos mayores entrevistados solo el 17% trabaja 5 días o menos a la semana, mientras que el 83% trabaja de 6 a 7 días a la semana. Destinando al trabajo un promedio de entre 7 y 8 horas diarias (Figura 3.6), lo cual resulta en una cifra promedio de 47 horas semanales, una cifra cercana a la que señalada por INEGI y algunos autores citados en el capítulo 2, ya que se estima que los adultos mayores que laboran en el sector informal en México trabajan en promedio 40 horas a la semana; mientras, la mayor parte de la población adulta mayor ocupada trabaja en promedio de 35 a más 48 horas semanales.

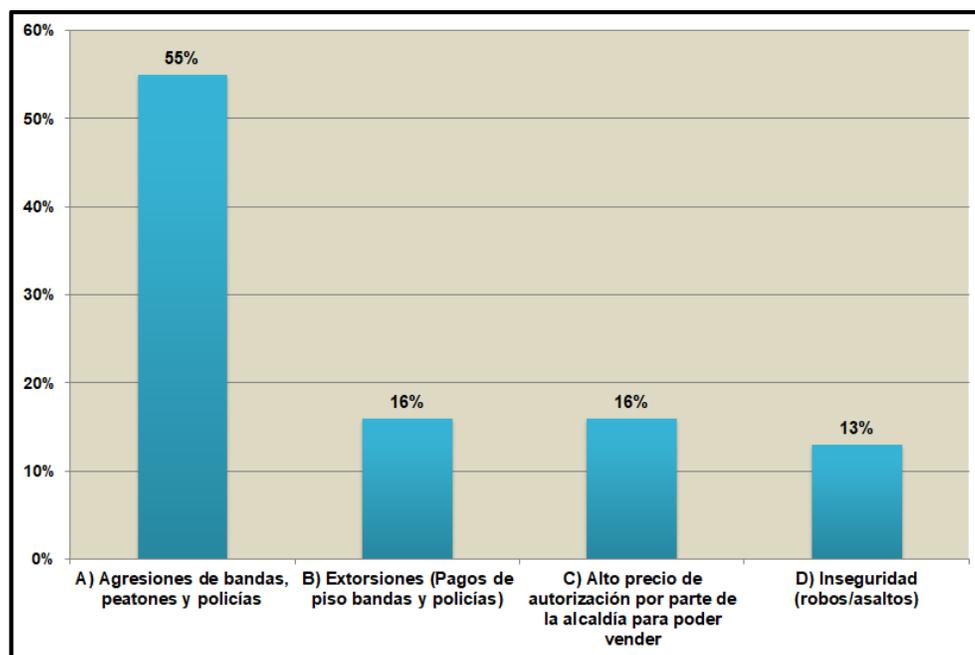
Figura 3.6. Número de adultos mayores entrevistados por horas trabajadas en un día.



Elaborado con base en: Trabajo de campo, 2021.

Para complementar el análisis de las condiciones de trabajo es necesario exponer algunos problemas que conlleva trabajar en el comercio informal. Para el 55% de los entrevistados el principal problema con el que han tenido que lidiar en su entorno de trabajo son las agresiones de bandas, peatones y policías; para el 16% lo principal son las extorsiones (pago de piso a bandas y policías), mientras otro 16% menciona el alto precio de la autorización por parte de la alcaldía para poder vender; por último, otro 13% cita como principal problema la inseguridad (robos, asaltos) (Figura 3.7). Sin embargo, los tres primeros puntos se relacionan directamente entre sí; para entender dicha relación es necesario indagar sobre la organización del comercio informal en el Centro Histórico.

Figura 3.7. Principales problemas de los adultos mayores entrevistados que laboran en el comercio informal en el Perímetro A del Centro Histórico de la Ciudad de México.



Elaborado con base en: Trabajo de campo, 2021.

Para comprender estas dificultades es fundamental mencionar que el comercio informal en el Centro Histórico de la Ciudad de México es un fenómeno complejo debido a que se organiza por medio de un sistema de liderazgos basados en el control territorial, y que en la mayoría de las ocasiones operan bajo la ausencia de las autoridades tanto locales como de la alcaldía y de la ciudad. Todo ello a partir de esquemas de permisibilidad y cobro de cuotas, lo cual ha generado invasión de espacios públicos, inseguridad y tensión con el comercio establecido y peatones, además de los constantes roces con las autoridades (Autoridad del Centro Histórico de la Ciudad de México, 2018: 65).

Debido a la constante hostilidad entre comerciantes informales y autoridades de la Ciudad de México, se ha buscado regular el comercio informal en vía pública, sin embargo, los múltiples conflictos de intereses, los altos costos de los permisos emitidos por la alcaldía y las elevadas cuotas solicitadas por los líderes a sus “agremiados”, han impedido que se consumasen acuerdos. Incluso algunos comerciantes se han rehusado a asociarse a algún líder de comerciantes, debido principalmente a las altas y constantes cuotas que se deben pagar e intereses políticos que a veces se deben cumplir para conseguir un lugar en la vía pública.

Por ejemplo el entrevistado número 25 mencionó que:

"Al principio tuve problemas con "Alejandra Barrios", lideresa de los comerciantes, y con los policías, ya que cobran rentas muy altas a mí y a los demás comerciantes; también con los policías de gobierno de la ciudad, aunque ahora ya no ha tenido tantos problemas, anteriormente sí."

De igual manera el entrevistado número 15:

"Luego los policías y las autoridades no nos dejan trabajar y luego nos preguntan por qué andamos trabajando. O bien si no estamos en nuestro sitio, estos tipos llegan y nos quitan la mercancía y eso resulta en muchas pérdidas para nosotros. Sólo les dan tolerancia a los que pagan y a los que tienen líderes, y a veces ni siquiera conviene asociarse a uno; escuché que tienen que pagar más de quinientos pesos semanales."

El alto costo de las cuotas por parte de los líderes de comerciantes ha sido un problema constante que ha afectado a los vendedores; por ejemplo el entrevistado número 28 dijo que:

"Como ya tengo 85 años ya tengo tolerancia y por lo tanto ya no se han metido tanto conmigo. Aun así tengo que pagar \$600 a la semana para que me den permiso de vender, [como] pago de cuota a la alcaldía, para permiso de venta. Por ahora solo nos dejan porque hay elecciones, sino luego los quitan."

Desde el año 2019 el gobierno de la Ciudad de México implementó una estrategia para reducir el comercio informal en la vía pública del Centro Histórico, estrategia en la cual los principales participantes son la Policía Auxiliar y el personal de Reordenamiento de la Vía Pública de la Secretaría de Gobierno, los cuales realizan operativos en las calles desplazando a los vendedores que no tiene permiso de la alcaldía o bien no se encuentran afiliados a un líder, van decomisando sus mercancías. Ello ha provocado que en el transcurso de los años 2019 y 2020 haya habido múltiples enfrentamientos entre vendedores y policías. De los adultos mayores entrevistados el 87% ha tenido por lo menos un percance con los policías o líderes de comercio informal, percances que van desde agresiones verbales exigiendo el pago de cuotas, hasta agresiones físicas y decomisos de mercancía. El entrevistado número 19 mencionó que:

“He tenido varios problemas con la policía y las autoridades de la ciudad, ya que no nos quieren dejar trabajar. Antes los de alcaldía nos golpeaban, nos quitaban las cosas, la mercancía, y no nos dejaban vender”

El entrevistado número 27 indicó que:

“Generalmente tengo varios problemas con los policías y las personas del "chaleco verde" que trabajan por parte del gobierno de la Ciudad de México. De hecho éste no es mi lugar fijo, luego me pongo en otras calles, siempre dependiendo de dónde me dejen poner. Los policías quieren que yo les pague para que me dejen estar pero me niego, además de que no estoy afiliado a ningún líder.”

Aunque en algunos casos las autoridades tienden a respetar medianamente a los vendedores de mayor edad; al respecto el entrevistado número 21, de 69 años y que trabaja en la calle Venustiano Carranza mencionó que:

“Pues afortunadamente no he tenido problemas con las autoridades el poco tiempo que he trabajado aquí, en mi actual lugar (tiene dos años). Tampoco en el otro sitio donde trabajaba donde ya llevaba 8 años trabajando. Afortunadamente debido a mi condición de discapacidad y mi edad no me quitaron el puesto.”

El entrevistado número 29 mencionó que:

“Me han querido quitar los de vía pública. Me encuentro aquí siempre y cuando no, me andan correteando ¿Qué más le pueden hacer a uno? Si luego no me quitan es porque soy de la tercera edad ¿Qué más me van a inventar? Si ando trabajando honradamente, ¿cuál es el delito?; si trabajar aquí no está prohibido.”

El Centro de Histórico de la Ciudad de México es el espacio de trabajo de miles de comerciantes informales. Para el 90% de los entrevistados es de su agrado trabajar en dicho espacio debido a la relativa facilidad con la que se puede llegar y a la gran afluencia de gente que llega todos los días, lo cual aumenta sus posibilidades de venta en comparación con otros lugares de la ciudad. Por ejemplo el entrevistado número 14 opina que:

"Si me gusta venir aquí porque es un lugar donde hay mucha gente y se encuentra una gran variedad de productos; y también se puede vender de todo tipo de cosas, por lo que estar aquí representa un aumento en las ganancias de las ventas a diferencia de vender en los "tianguis."

Si bien es una ventaja trabajar en el Centro Histórico, para el 10% de los entrevistados no es del todo de su agrado trabajar en esta zona, principalmente por los problemas antes mencionados que conlleva trabajar en este espacio; además, a algunos se les dificulta trasladarse hasta el Centro Histórico debido a que tienen que recorrer largas distancias y gastar mucho tiempo en transporte. Aunque no sea totalmente del agrado de algunos, los mismos entrevistados aceptan la importancia del lugar para el comercio; el entrevistado número 8, mencionó que:

"No me gusta el centro, ni es bonito, ni es cómodo, ni buen lugar, pero es lo que hay; es un lugar que brinda muchas oportunidades de comercio."

Los adultos mayores pertenecen a un sector vulnerable de la población, por lo que a pesar de la importancia que tiene para ellos trabajar en el comercio informal, éste no es el trabajo más adecuado para este grupo de población dadas las condiciones laborales precarias y demandantes a las que se ven expuestos. Identificadas las condiciones socioeconómicas y laborales de los adultos mayores entrevistados sobresale aún más su condición de vulnerabilidad, resaltando la constante hostilidad del ambiente de trabajo por parte de las autoridades, las largas y extenuantes jornadas de trabajo, la irregularidad de los ingresos para algunos, y la falta de prestaciones sociales debido a la ausencia de un contrato laboral formal que avale y establezca condiciones adecuadas para el desarrollo de su actividad; esto repercute en la ausencia de seguridad social en la mayoría de los casos, por lo que carecen de prestaciones básicas como el seguro médico.

Dichos factores también condicionan su movilidad cotidiana, pues debido a la necesidad de obtener un ingreso muchos se ven obligados a desplazarse largas distancias para trabajar y a utilizar modos de transporte público más lentos pero más accesibles desde el punto de vista monetario. No son quizás los modos de transporte más adecuados para los adultos mayores dadas las condiciones de transporte que ofrecen, a lo que se une la exposición y desgaste físico que represente desplazarse en ellos por su avanzada edad, todo lo cual incrementa aún más su condición de vulnerabilidad. Ello a diferencia de quienes se desplazan a pie gracias a vivir cerca de su punto de venta, lo que genera una desigualdad respecto de quienes tienen

que viajar desde más lejos e invertir más tiempo, con el consiguiente gasto monetario y desgaste físico sobre todo cuando la distancia a recorrer es mayor a 1 kilómetro.

Sin embargo la configuración urbana de la ciudad, el alto costo de las viviendas y de los alquileres en el Centro Histórico provoca que un alto porcentaje los adultos mayores no tengan la oportunidad de vivir cerca de su trabajo, ya que sus ingresos procedentes del comercio informal apenas son suficientes para cubrir sus necesidades básicas diarias, no permitiéndoles comprar o rentar una vivienda en el Centro Histórico; ello afecta su movilidad, al verse en la necesidad de desplazarse diariamente.

3.5. Principales medios de transporte utilizados

El Centro Histórico es el área con mayor accesibilidad de la ciudad debido a que confluyen importantes avenidas y ejes viales así como rutas de una gran variedad de modos de transporte, por lo que para la población no le resulta complicado llegar. En el caso de los adultos mayores que laboran en el comercio informal en dicha zona, el uso del transporte es vital para desplazarse a sus sitios de trabajo.

Es importante mencionar que el 25% de los adultos mayores entrevistados residen dentro del mismo perímetro A, y un 6% dentro del perímetro B del Centro Histórico, por lo que realizan sus viajes exclusivamente a pie. Sin embargo el otro 69% reside en colonias, alcaldías y municipios alejados del centro y de la misma ciudad, por lo que se ve obligado a utilizar diferentes modos de transporte y realizar más tramos de viaje para poder llegar a trabajar. En definitiva, la distribución de sus tramos de viaje está condicionada en gran medida por la distancia de sus desplazamientos.

Cuadro 3.2. Porcentaje de tramos de viaje para ir al trabajo según modo de transporte utilizado por los adultos mayores entrevistados que laboran en el sector informal ubicado en el perímetro A del Centro Histórico, 2021²⁰.

Modo de transporte	Ir al trabajo
Caminar en la calle	55.4
Metro	19.8
Colectivo	9.9
Autobús	5.9
Otros	4.0
Metrobus	3.0
RTP	2.0
Total	100

Elaborado con base en: Trabajo de campo, 2021.

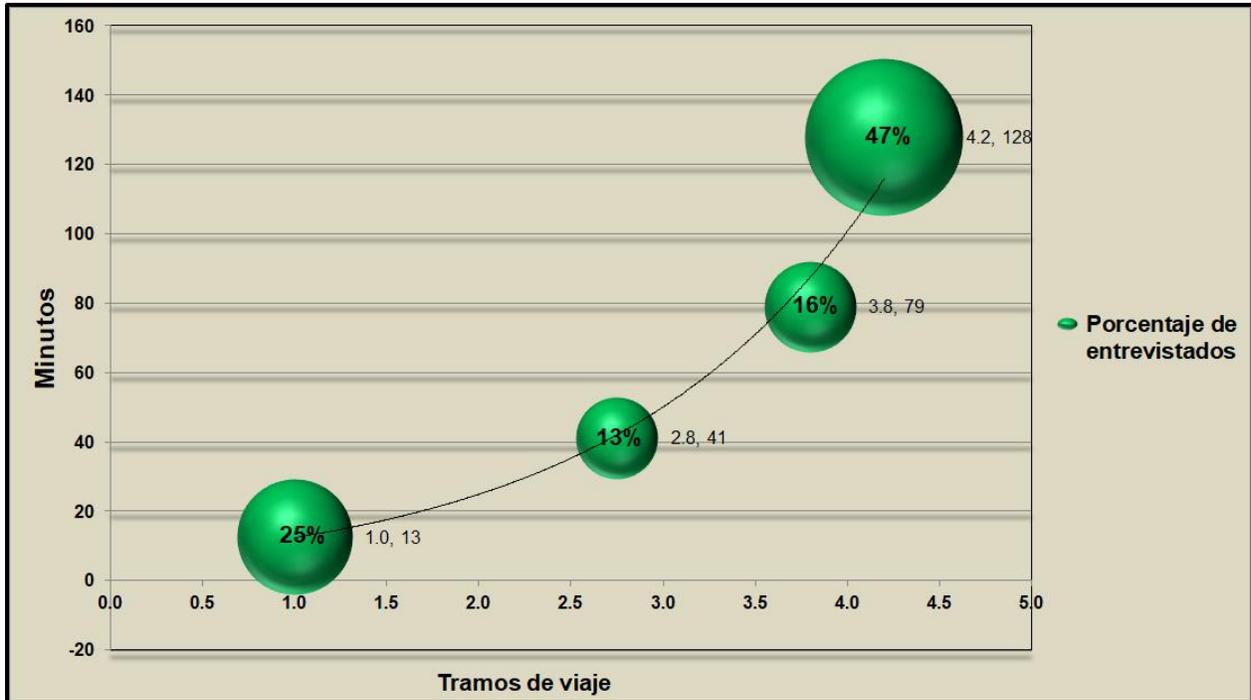
Más de la mitad (55.4%) de los tramos viajes para ir al trabajo se realizan a pie, mientras que el otro 44.6% se realizan en algún modo de transporte, principalmente en metro y colectivo, y en menor medida en autobús, metrobús y RTP.

El tipo de transporte utilizado se ve condicionado por varios factores como son: la distancia y el tiempo de desplazamiento y la condición económica. La relación entre el tiempo de desplazamiento y el número de tramos de viaje/de modos de transporte utilizados es clara: el 47% de los adultos mayores entrevistados tarda más de 2 horas en ir a trabajar, realizando en promedio 4.2 tramos de viaje; el 16% tarda entre 1 y 2 horas, con un promedio de 3.8 tramos en cada viaje; el 13% tarda entre 30 minutos y una hora y realiza en promedio 2.8 tramos, mientras que el 25% tarda menos de media hora y solo realiza 1 tramo de viaje; este último porcentaje pertenece a los entrevistados que residen dentro del perímetro A y B del Centro Histórico, de manera que es evidente la relación tiempo-tramos de viaje: a mayor número tramos de viaje realizados o cambios de modo de transporte, mayor es el tiempo invertido en el mismo viaje. (Figura 3.8).

²⁰ En la categoría "Otros" se incluyen los tramos de viaje que se realizaron en automóvil, taxi, moto y bicicleta; esto debido a que dichos modos de transporte casi no fueron utilizados por los entrevistados, por lo que suman solo el 4% del total.

Los modos de transporte Mexibús, mototaxi, tren ligero, trolebús, tren suburbano y Mexicable fueron omitidos debido a que ninguno de los entrevistados realizó viajes en dichos modos.

Figura 3.8. Relación tiempo-tramos de viaje por los adultos mayores entrevistados que laboran en el sector informal ubicado en el perímetro A del Centro Histórico, 2021.



Elaborado con base en: Trabajo de campo, 2021.

Para la población en general y para los adultos mayores en particular el gasto monetario representa un factor importante en su movilidad diaria, relacionándose dicho costo de la movilidad con el número de tramos de viaje realizados, de manera que mientras más modos de transporte o tramos no realizados a pie se realicen, más alto es el costo. Es importante mencionar que la tarifa de algunos modos de transporte es gratuita para los adultos mayores, caso del RTP, metrobús, trolebús y metro, siendo este último el modo de transporte más utilizado entre los entrevistados, por lo que el costo promedio en ocasiones no suele ser muy alto. Por el contrario el uso de modos de transporte individuales como el coche, la motocicleta o la bicicleta es casi nulo al relacionarse con un mayor costo que los adultos mayores entrevistados no pueden afrontar debido a sus bajos ingresos, o bien debido al esfuerzo físico que requieren, caso de la bicicleta.

Para los adultos mayores entrevistados el costo promedio por viaje para ir a trabajar de aquellos que realizan 1 tramo de viaje, esto es, emplean sólo un modo de transporte, es de

\$7²¹, utilizando principalmente el colectivo, RTP o metro; los que realizan dos tramos/utilizan dos modos de transporte gastan en promedio \$22,²² y utilizan principalmente el colectivo y el metro; por último, los que realizan 3 o más tramos de viaje gastan en promedio \$90, empleando principalmente, taxi y autobús. Es importante mencionar que de las principales razones por las que los adultos mayores entrevistados utilizan dichos modos de transporte es la distancia, ya que aquellos que residen en municipios y delegaciones o colonias más alejadas del perímetro A utilizan metro, metrobús, colectivo, automóvil, autobús y taxi para ir a trabajar, a diferencia de los que viven cerca, que optan solamente por caminar y no les genera costo alguno; es el caso del entrevistado número 7, de 65 años, el cuál vive en la calle Jesús María, y vende ropa, juguetes y calzado de segunda mano en la calle De la Santísima. Relató que:

“Todos los días tengo que venir caminando ya que debo cargar mi mercancía dejarla aquí y regresar por la demás; y debo de hacer los viajes rápido para que no me ganen el lugar o bien me roben mi mercancía. Aparte de que no tengo acceso a otro medio de transporte ya que vivo cerca”

De los entrevistados que utilizan el metro el 38% lo utiliza porque es lo más práctico para desplazarse y transportar la mercancía que llevan, mientras que el 33% lo utiliza porque es lo más económico aunque se tarde más, sea más lento. El 25% menciona que lo usa porque es la manera más rápida de llegar y solo 4% opinó que lo utiliza porque es más cómodo.

El entrevistado número 12, de 65 años, que reside en la colonia Federal en la alcaldía Venustiano Carranza y vende dulces, cigarros y bebidas en la calle Alhóndiga afirmó que:

“Para mí el metro es cómodo ya que la estación queda cerca de mi casa y se llega bastante rápido. Es gratis para mí y es fácil venir para acá, además de que aquí se vende bastante bien”

²¹ No se incluyen los adultos mayores que realizan un único tramo de viaje a pie.

²² El 82% de los adultos mayores entrevistados que realizan más de 2 tramos de viaje (modos de transporte) para ir al trabajo residen en algún municipio del Estado de México, por lo que la tarifa del transporte público colectivo es más elevada respecto a la de la Ciudad de México; esto supone un aumento en el costo promedio de los tramos de viaje realizados en transporte colectivo.

Sin embargo el entrevistado número 28, de 85 años y que reside en el municipio de Nezahualcóyotl y vende afiladores de cuchillos en la calle República de El Salvador, afirmó que:

“Pues no me gusta tanto viajar en el metro, no me resulta cómodo, aunque lo uso porque tengo que venir hasta aquí. También uso la combi y en ocasiones hay tráfico, pero uno se va acostumbrando a viajar, a “ir y venir” [aunque] ya por la edad es un poco pesado”.

De igual manera el entrevistado número 8, de 74 años y residente en la colonia Santa Martha de la alcaldía Iztapalapa, el cual vende ropa en la calle Emiliano Zapata mencionó que:

“Venir no me resulta fácil ya que el metro es muy problemático e incómodo por el sobrecupo y la incomodidad. Aunque sea incómodo es la manera más rápida de llegar y sobre todo es la única que me queda”.

Como se señaló en los párrafos anteriores, un motivo importante por el cuál la población adulta mayor entrevistada utiliza el metro es por su bajo o nulo costo, así como la no posibilidad de utilizar otro modo de transporte, ya sea por localización de la residencia o porque no puede cubrir el gasto de un modo de transporte propio o alternativo; por ejemplo, el entrevistado número 31, de 78 años y residente en el municipio de Valle de Chalco en el Estado de México y que viaja todos los días en metro y colectivo para llegar a trabajar en la calle Monte de Piedad, expresó:

“Es la única forma de desplazarse viniendo desde tan lejos. Aunque vivo sola no me alcanza para comprar un coche o pagar un taxi, por lo que el metro y el camión son el único transporte que me queda”.

Para los entrevistados que utilizan el colectivo (combi o micro), de forma mayoritaria (38%) lo utilizan porque es la manera más rápida de llegar aunque sea más caro; el 31% lo utiliza porque es lo más económico aunque tarde más; otro 23% lo emplea porque es lo más práctico para desplazarse, y solo el 8% porque es más cómodo. El entrevistado número 17, de 76 años y que reside en el municipio de Chimalhuacán, toma todos los días toma el camión y el metro para ir a vender dulces, botanas y frituras en la calle Erasmo Castellanos, comentando que:

“Es el único medio que puedo utilizar para venir al centro, porque es fácil. El camión que uso para venir de Chimalhuacán pasa vacío por donde vivo, y el

metro a veces es incómodo por la gente, pero me acostumbré; afortunadamente no tengo problemas físicos que me afecten”.

Un aspecto importante a destacar es el uso del transporte por personas discapacitadas o con algún problema físico, los cuales se ven obligados a utilizar algún modo de transporte motorizado para desplazarse aunque muchas veces resulta difícil, como es el caso del entrevistado número 25, de 72 años y residente en la colonia Escuadrón 201 de la alcaldía Iztapalapa; aunque es discapacitado y utiliza silla de ruedas diariamente se desplaza en combi y en metro para llegar a su punto de venta en la calle de Tacuba, ventas que constituyen su única fuente de empleo e ingreso:

“Para mí no es fácil venir acá todos los días; pero cuando uno tiene hambre debe luchar por hacerse de sus cosas, poder trabajar y pues no queda de otra. Uno se da sus mañas para subir las escaleras; muchas veces le estorban en vez de ayudar, pero pues es difícil para los discapacitados”

Para los entrevistados que utilizan el autobús de pasajeros el 44% lo hace porque es el modo más práctico para transportarse y traer los bultos y mercancía; el 33% porque es lo más económico aunque tarde más; y el 22%, porque es la manera más rápida aunque sea un poco más caro. Otra de las principales razones por las que los entrevistados optan por utilizar el autobús de pasajeros es por la distancia, ya que la mayoría viene de municipios alejados incluso de la misma Ciudad de México, como lo es el caso del entrevistado número 10, de 80 años y que vive en Toluca, Estado de México; de lunes a viernes se desplaza para vender tepache en la calle Alhóndiga:

“No me gusta utilizar el autobús, porque es tardado y cuesta mucho, además de que es inseguro; viniendo desde Toluca la carretera es muy peligrosa y asaltan a cada rato. En el caso del metro, es el único medio que me queda, “es a fuerza”. El autobús es más rápido aunque sea más caro”.

De los entrevistados que optan por utilizar el metrobús y el RTP, el 71% lo utiliza porque es lo más económico aunque tarde más, y solo el 29% porque es lo más práctico para desplazarse y le permite llevar su mercancía, como es el caso del entrevistado número 19, de 80 años, que vive en la Avenida de los 100 metros de la colonia Industrial Vallejo (alcaldía Gustavo A. Madero), y que vende accesorios como pilas y artículos de papelería en la avenida José María Pino Suárez:

“Para mí no es tan difícil venir; en pocas palabras no vivo tan lejos y por lo tanto me he acostumbrado a venir a vender hasta el centro. Por eso en sí tomar el metrobús y el RTP no me ha sido difícil, aparte de que no gasto casi nada”

Otros modos de transporte muy poco empleados (solo 2% de los entrevistados) son el automóvil y la bicicleta, esto debido a que la gran mayoría no cuenta con la capacidad económica y el conocimiento para conducir y mantener un automóvil, a lo que se une la condición física necesaria para utilizar una bicicleta. El entrevistado número 15, de 66 años y que vive en Tizayuca (Hidalgo) y vende ropa y accesorios de belleza en la calle de Venustiano Carranza (a más de 50 km de su residencia), usa el automóvil de martes a sábado para viajar desde su municipio.

“Me es fácil venir porque afortunadamente mis hijos que también venden por aquí. Me traen en la camioneta, así me evito el riesgo en el transporte público y el desgaste de caminar en el metro y de subir y bajar con la mercancía. Aunque si es un poquito caro venir hasta acá, pero pues se hace el esfuerzo”

En este caso el compartir el gasto que representa el transportarse en automóvil y el apoyo familiar surgen como elementos que hacen posible desplazarse grandes distancias haciendo uso de un modo de transporte más caro pero más cómodo y rápido.

El entrevistado número 29, de 72 años y que vive en La Villa (alcaldía Gustavo A. Madero) utiliza la bicicleta para ir de lunes a viernes a vender pulseras artesanales de Cholula, Puebla, en la avenida Eje Central, enfrente del Palacio de Bellas Artes, a unos 7 km.

"Uso la bicicleta porque es lo más cómodo, práctico y más barato aunque yo no pago transporte. La verdad prefiero ahora ir en mi bicicleta, porque si no fuera así, ahora mismo tendría que ir hasta Reforma a tomar mi metrobús para irme a la Villa, y de la Villa a donde vive mi familia, pues son como cuatro cuadas hasta la calle 5 de Febrero. Además de que no hay autobuses ni peceras, por lo que es más fácil y más agradable subirme a mi bicicleta, además de que me sirve de ejercicio".

La relativa mayor proximidad residencia-punto de venta, la buena condición física del entrevistado y también el escaso peso y volumen de la mercancía ofrecida son elementos que hacen posible su desplazamiento en bicicleta.

En el Cuadro 3.3 se resumen las principales motivaciones para el uso de distintos modos de transporte, donde se puede apreciar que la practicidad y el costo surgen como los elementos principales para explicar el uso de uno u otro modo de transporte. Practicidad y costo se anteponen así a la comodidad del viaje, una de las motivaciones incluidas en las entrevistas realizadas pero que no se menciona como un motivo relevante en el proceso de decisión del modo de transporte a emplear.

Cuadro 3.3. Motivos aludidos para el uso de distintos modos de transporte.

Modo	Motivo principal	Segundo motivo	Tercer motivo	Cuarto motivo
Metro	Es lo más práctico para desplazarse y transportar la mercancía o bultos (38%)	Es lo más económico, aunque tarde más (33%)	Es la manera más rápida aunque sea un poco más caro (25%)	Es lo más cómodo (4%)
Colectivo	Es la manera más rápida aunque sea un poco más caro (38%)	Es lo más económico, aunque tarde más (31%)	Es lo más práctico para desplazarse y transportar la mercancía o bultos (23%)	Es lo más cómodo (8%)
Autobús	Es lo más práctico para desplazarse y transportar la mercancía o bultos (44%)	Es lo más económico, aunque tarde más (33%)	Es la manera más rápida aunque sea un poco más caro (22%)	
Metrobús o RTP	Es lo más económico, aunque tarde más (71%)	Es lo más práctico para desplazarse y transportar la mercancía o bultos (29%)		

Elaborado con base en: Trabajo de campo, 2021.

3.5. Lugares de procedencia e importancia del desplazamiento para llegar a los puntos de venta.

Hoy en día, el Centro Histórico de la Ciudad de México constituye la mayor concentración de actividades comerciales (formales e informales), administrativas, culturales y de servicios de la metrópoli. Su importancia y función como centro metropolitano se ha mantenido en los últimos

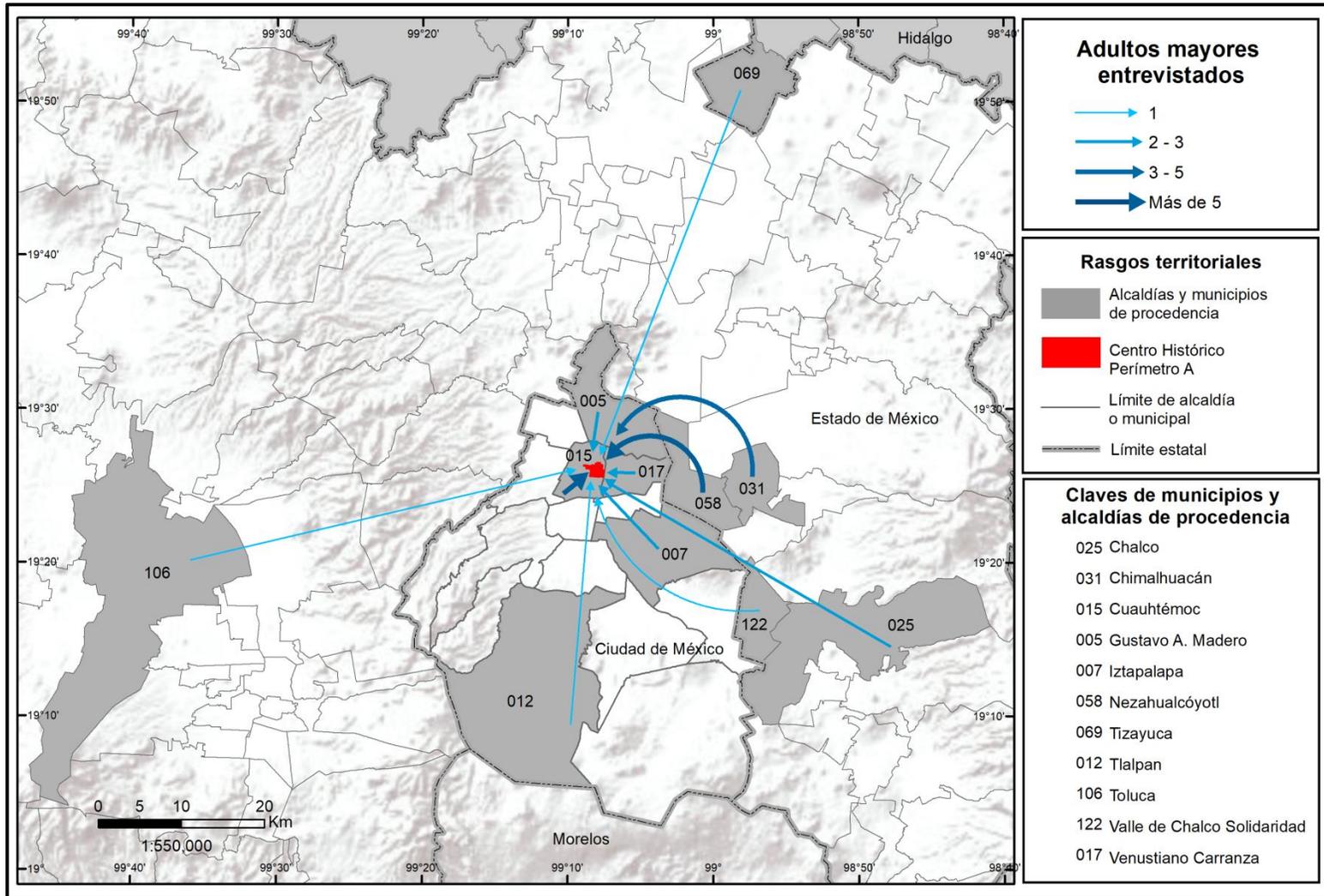
años a pesar del deterioro de algunos de sus barrios y calles (Delgadillo, 2008). Sin embargo es importante señalar que diariamente recibe miles de personas para realizar múltiples actividades económicas, por lo que su alcance territorial no solo es metropolitano sino incluso nacional.

Dado el valor que representa el Centro Histórico como espacio de trabajo para los adultos mayores, es fundamental identificar los municipios y alcaldías de procedencia de los mismos con el fin de profundizar y complementar el estudio de sus pautas de movilidad y las distancias que diariamente recorren para ir a trabajar; así como su relación con las variables analizadas en el apartado anterior como son el tiempo y los modos de transporte. También es importante visibilizar las dificultades y la importancia que representa para cada individuo el hecho de desplazarse hasta su punto de trabajo.

De los adultos mayores entrevistados el 47% proviene de algún municipio del Estado de México, mientras que el 50% proviene de alguna alcaldía de la Ciudad de México y solo el 3% del estado de Hidalgo. Así, la distribución porcentual por municipio y alcaldía muestra una mayor procedencia (más del 20%) desde Chimalhuacán y Nezahualcóyotl en el Estado de México y desde la alcaldía Cuauhtémoc de la Ciudad de México; del 10% al 20% de los adultos mayores entrevistados proviene principalmente de las alcaldías Venustiano Carranza, Iztapalapa y Gustavo A. Madero (Figura 3.9).

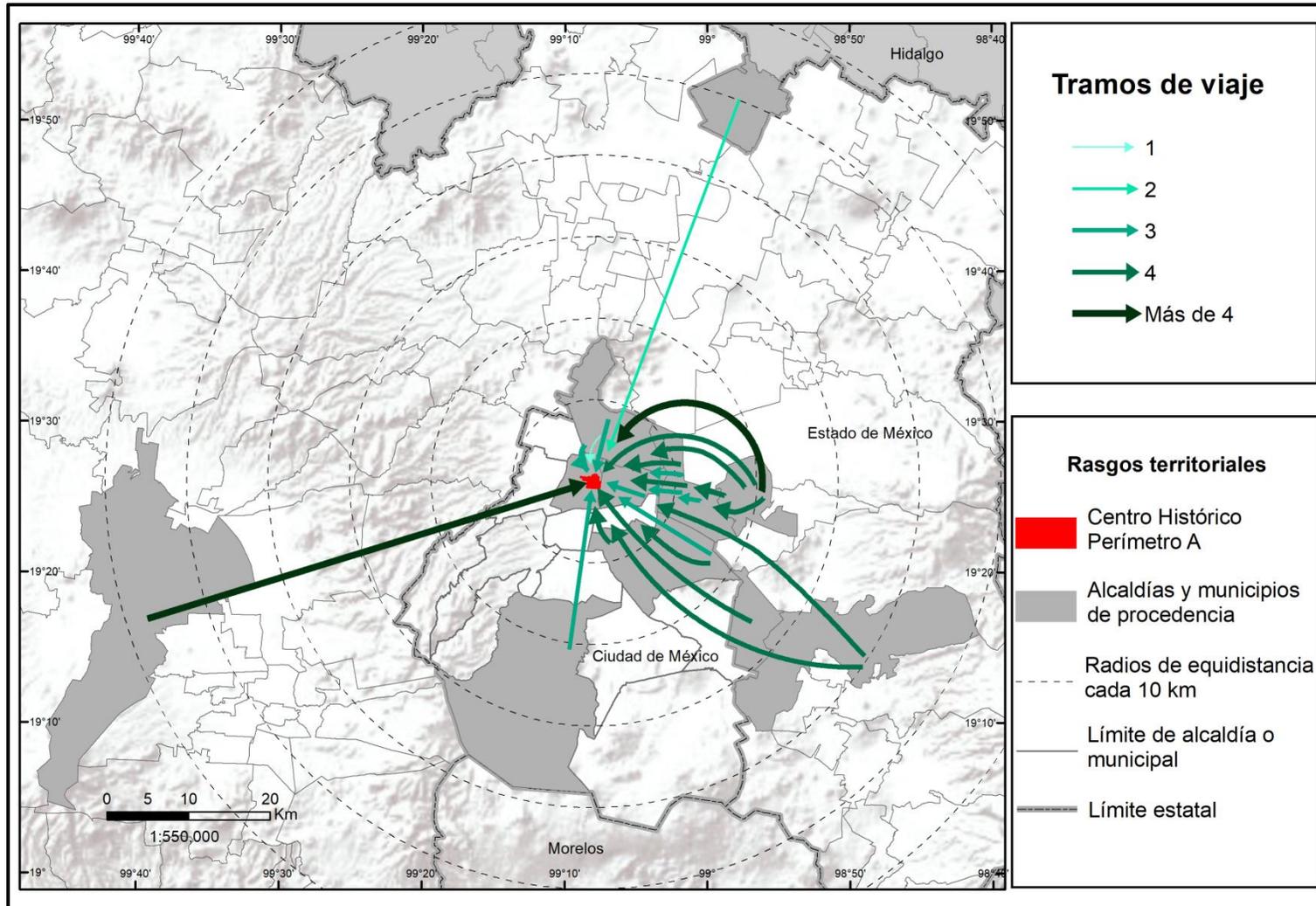
Como ya se señaló el total de tramos de viaje/modos de transporte empleados para desplazarse al Centro Histórico se ve condicionado por la distancia al domicilio, de manera que la población adulta mayor entrevistada que reside en municipios o alcaldías alejadas del Centro Histórico, se ve obligada a realizar más tramos de viaje, esto es, a utilizar más modos de transporte para llegar a sus puntos de trabajo, lo que se refleja en mayores tiempos de traslado (Figura 3.10 y Cuadro 3.3). Los adultos mayores que realizan solo un tramo de viaje son prácticamente los que residen en el mismo Centro Histórico o bien a menos de 1 km de su zona de trabajo; estos adultos mayores se desplazan en su totalidad a pie y emplean en ello un promedio de 17 minutos (Cuadro 3.3).

Figura 3.9. Origen de los viajes de los adultos mayores entrevistados que laboran en el comercio informal ubicado en el perímetro A del Centro Histórico, 2021.



Elaborado con base en: Trabajo de campo, 2021.

Figura 3.10. Número de tramos de viaje según origen de los entrevistados que laboran en el comercio informal ubicado en el perímetro A del Centro Histórico, 2021.



Elaborado con base en: Trabajo de campo, 2021.

A medida que aumenta la distancia se incrementa el número de tramos o modos de transporte empleados y los tiempos de traslado, tal como se demuestra en el Cuadro 3.3; aparte se puede ver que el uso del metro cobra mayor importancia a medida que se incrementa la distancia recorrida, salvo para las distancias más lejanas (mayores a 30 km por ejemplo). Quienes residen a una distancia de 20 a 30 km, en los municipios de Chimalhuacán y Valle de Chalco, realizan en promedio 4 tramos de viaje, tardando en promedio 120 minutos y utilizando principalmente el metro y el autobús. De igual manera quienes residen a más de 30 km, en los municipios de Chalco, Tizayuca y la ciudad de Toluca, realizan en promedio 4 tramos de viaje y utilizan principalmente el metro y el autobús, tardando en promedio 150 minutos. Esta combinación de metro con autobús y colectivos muestra la importancia de los segundos como “alimentadores” del metro o bien para alcanzar el destino final del viaje (Cuadro 3.4).

Cuadro 3.4: Relación distancia, tramos de viaje y tiempo de desplazamiento.

Distancia	Número de viajes/Personas entrevistadas	Promedio de tramos de viaje	Dos principales modos de transporte utilizados	Tiempo promedio (Minutos)
0-1 km	9	1	Pie (100%)	17
1-10 km	5	2.8	Metro (21%) Metrobús (7.1%)	41
10-20km	10	3.7	Metro (22%) Colectivo (19%)	79
20-30km	4	4.2	Metro (66%) Autobús (30%)	120
Más de 30km	4	4	Metro (19%) Autobús (12%)	150

Elaborado con base en Trabajo de campo, 2021.

El porcentaje de adultos mayores que residen cerca de su punto de venta y que optan por caminar para desplazarse es notable, tal y como lo presentan también Salazar y Paquette (en Lezama, 2008) en su estudio sobre el espacio urbano de los adultos mayores que viven en el Centro Histórico:

“Los adultos mayores que viven en el Centro Histórico se ubican en su totalidad en el sector servicios y comercio, y sus ocupaciones varían entre profesores, pintores, conserjes, cocineros, hasta ayudantes de cualquier oficio en general y vendedores. La mitad de esas actividades

económicas de los adultos mayores se realizan en las propias viviendas, el resto en establecimientos fijos y en la vía pública. Es interesante observar que cinco de cada seis de los adultos mayores que trabajan lo hacen en el mismo barrio en que habitan, siendo la excepción los que salen a trabajar fuera del Centro Histórico” (Salazar y Paquette, en Lezama, 2008: 474-475)

La evidente relación entre distancia, tiempo de desplazamiento y número de tramos de viaje/modos de transporte empleados muestra la importancia que tienen los distintos modos de transporte en la movilidad diaria de la población adulta mayor que trabaja tanto en el Centro Histórico, de ahí la importancia de visibilizar las opiniones de los entrevistados respecto al uso de los distintos modos de transporte y los problemas con los que lidian diariamente para desplazarse a sus puntos de venta.

Cuadro 3.5. Principales problemas aludidos en el uso de distintos modos de transporte

Modo	Problema 1	Problema 2	Problema 3	Problema 4	Problema 5	Problema 6
Metro	Es incómodo (79%)	Es cansado, se pierde mucho tiempo desplazándose (21%)				
Colectivo	Inseguridad (asaltos, agresiones, acoso) (47%)	Es cansado, se pierde mucho tiempo desplazándose (20%)	Es incómodo (20%)	Hay muchos accidentes de tránsito (7%)	Es costoso (altos precios) (7%)	
Autobús	Inseguridad (asaltos, agresiones, acoso)(66%)	Es costoso (altos precios)(33%)				
Metrobús o RTP	Es incómodo (33%)	Es cansado, se pierde mucho tiempo desplazándose (33%)	Las unidades son viejas y están desvalijadas (17%)	Inseguridad (asaltos, agresiones, acoso)(17%)		

Elaborado con base en: Trabajo de campo, 2021.

Como se ha señalado en los anteriores apartados, la gran mayoría de los entrevistados utilizan el metro como medio de transporte para llegar a su punto de trabajo, sin embargo, el 79% de quienes lo utilizan opina que es incómodo, mientras que el 21% opina que es cansado y se pierde mucho tiempo para desplazarse (Cuadro 3.5).

Por ejemplo, el entrevistado número 8, que todos los días utiliza el metro desde Santa Martha Acatitla para vender ropa en la calle Emiliano Zapata menciona que:

“Me es incómodo viajar en el metro debido a que es muy problemático por el sobrecupo; además ya no considero estar en la edad de estar entre tanta gente que se aprieta e incómoda”

Sin embargo, algunos entrevistados reconocieron la importancia del sistema de transporte colectivo metro en su movilidad cotidiana, aceptando las virtudes y ventajas que dicho transporte ofrece. Así, el 50% de los entrevistados que utilizan el metro en al menos uno de sus tramos de viaje opina que es el mejor transporte que puede utilizar para ir a trabajar, como mencionó el entrevistado número 8:

“A pesar de que es el único modo de transporte que me queda, es el mejor que puedo utilizar para venir hasta aquí, ya que es el más rápido y en mi caso, no tengo que pagar, por lo que en si me gustaría que mejorara en que haya más cupo y fuera más cómodo para todas las personas”.

O bien el entrevistado número 23:

“El metro porque aunque tiene muchas deficiencias, es eficiente y llega más o menos rápido y es solo un poco más seguro”.

A diferencia del caso anterior, hay gente que opina que no hay ni habrá mejora en los problemas del metro:

“A pesar de que nos funciona a muchos, no habrá mejora, no se puede más, ya que mucha gente lo utiliza, lo cual es imposible que mejore en comodidad; a lo mejor puede ser más rápido, pero no puede ser más cómodo ni seguro” (Entrevistado 12)

O bien el entrevistado número 25 quien resaltó que:

“Pues nada puede mejorar, ¿Qué se le puede hacer para que mejore? En sí hay muy pocas cosas que se le pueden hacer; que pongan más atención para que mejoren de verdad para evitar accidentes como el de la línea 12, o cuando se queman los vagones. Hay veces que para venir

se tiene que caminar mucho; hay veces en las que he tenido que caminar desde Bellas Artes o Zócalo porque no llega el metro hasta acá (estación Allende) debido a fallas y para mi es cansado, muy cansado”.

Por otro lado el 40% de los entrevistados que utilizan el metro opina que es el peor modo de puede utilizar, mientras que el 10% restante opina que no tiene preferencia por algún modo de transporte. El entrevistado 16, quien viaja todos los días desde Chimalhuacán para vender accesorios de belleza en la calle Venustiano Carranza opina que:

“El metro es el peor modo que puedo utilizar por la incomodidad y el desorden, además de que las unidades son descuidadas y no conducen bien los operadores. La gente tiende a ser muy agresiva tanto en los hombres como en las mujeres; me han golpeado e incomodado en los vagones”.

El entrevistado número 26, quien utiliza el metro para viajar desde Santa Martha Acatitla hasta Plaza de la Constitución para vender juguetes, accesorios y prendas artesanales, señala que:

“Es muy incómodo y hay mucha gente, por lo que no es posible llevar la mercancía; además de que mucha gente se molesta y no le gusta viajar en el metro”.

En relación a ello es importante señalar la diferencia de opinión entre los principales problemas señalados para el transporte concesionado (colectivo y autobús) y el transporte operado por la propia Ciudad de México (Metro, Metrobús y RTP); para el transporte concesionado los entrevistados señalan como principal problema la seguridad, problema que apenas se menciona para el Metro o bien sólo aparece en cuarto lugar para el Metrobús y RTP, modos de transporte donde el principal problema es la incomodidad y el sobrecupo (Cuadro 3.5). De ello puede deducirse que las autoridades se han ocupado más por la seguridad del transporte gestionado directamente por la Ciudad de México, algo que no ocurre en el transporte concesionado.

Las limitaciones físicas o discapacidades suelen ser recurrentes en la población de avanzada edad; en la zona de estudio hay aproximadamente 1876 residentes con alguna discapacidad, mientras que de los entrevistados el 28% cuenta con alguna discapacidad o problema motriz que le dificulta desplazarse diariamente a su punto de trabajo. En este sentido, aunque el metro tiene facilidades para dicha población vulnerable, se debe enfocar la atención en mejorar sus

instalaciones e infraestructura, y en concientizar a los usuarios convencionales para un mejor trato para dicho sector de la población. El entrevistado número 25 que utiliza silla de ruedas, menciona que:

“A veces la gente se pone muy difícil, se ponen muy roñosos porque en vez de hacer fluido el transporte se paran en la puerta y no dejan pasar ni bajar, por lo que luego tengo que aventarlos. Y sin embargo se debe de respetar para que gente como yo viaje en el metro”

Sin embargo, el perímetro A del Centro Histórico es un espacio donde los adultos mayores con alguna discapacidad suelen desplazarse diariamente, por lo que es importante plantear equipamientos, estrategias y medidas que faciliten la movilidad de dicha población. En este sentido, el perímetro A es un área que cuenta con obras viales para mejorar el desplazamiento de los peatones con discapacidad; además el recubrimiento de la mayoría de sus calles es de pavimento o concreto, principalmente en la zona norte del zócalo, mientras que al oriente, sur y sur-poniente la mayoría la mayoría de las calles están recubiertas con empedrado o adoquín. Casi el total de las calles cuentan con banquetas, a excepción de las calles: Talavera, Alhóndiga, Roldan y Manzanares. De igual forma casi todas las calles y vialidades del perímetro A cuentan con alumbrado público, salvo las calles Jesús María y San Marcos; también cuentan con rampas para silla de ruedas en la mayor parte de las banquetas, principalmente en la zona oriente del zócalo, así como norte y noroeste, donde se encuentran la mayor cantidad de puntos de venta; sin embargo, varias calles de la zona sur poniente no cuentan con rampas, y aunque no sea una zona de abundantes puntos de venta de comercio informal, suele ser una área bastante transitada.

Otro aspecto a resaltar es la priorización del tránsito del peatón sobre el automóvil, ya que las autoridades han optado por aumentar la peatonalización de varias calles y reducir la afluencia de automóviles para facilitar y mejorar el tránsito peatonal. Así, varias calles se han adaptado para restringir el acceso a automóviles, las principales son: Madero, Plaza de la Constitución, Moneda, Correo Mayor, La Academia, Alhóndiga, Talavera, Manzanares, Motolinía y Corregidora (INEGI, 2016), mientras que por el contrario el total de las calles del perímetro A no tiene restricción de acceso a automóviles.

El metro, al ser el modo de transporte más utilizado, se convierte en un elemento sumamente importante en la movilidad cotidiana de la población adulta mayor, de manera que se debe de poner especial atención en las debilidades y mejoras de este sistema de transporte.

De los adultos mayores entrevistados que utilizan el colectivo en alguno de sus viajes, el 47% señala que el principal problema es la inseguridad en las unidades (asaltos, agresiones y acoso), mientras que el 20% indica que es cansado, se pierde mucho tiempo desplazándose y es incómodo, otro 7% menciona que hay muchos accidentes de tránsito y que es costoso (Cuadro 3.5). A diferencia del metro, solo el 25% de los entrevistados que utiliza el colectivo piensa que es el mejor modo de transporte que usa para ir al trabajo, mientras que el 35% opina que es el peor que puede utilizar; el resto señaló que no tiene preferencia por ningún modo de transporte.

Solo el 37% de los adultos mayores entrevistados señaló algunos aspectos en que podría mejorar el transporte colectivo; el entrevistado número 28 mencionó:

“Se podría mejorar que las unidades sean más seguras, hay muchos asaltos y para personas de edad como yo pues algunos respetan la edad y otros no. Se deben mejorar muchas cosas y eso no es fácil”

Para los entrevistados que utilizan el autobús el 66% señala que el principal problema son las agresiones y los asaltos, y otro 33% menciona el elevado costo en las tarifas. A manera de ejemplo, el entrevistado número 10, que viaja todos los días desde la ciudad de Toluca, mencionó:

“No es cómodo venir hasta acá todos los días ya que es muy tardado y pesado; además de costoso. Para nuestro caso nos gustaría que el autobús fuera más seguro y que haya menos accidentes y mayor seguridad, ya que a cada rato asaltan”.

Aun así no hay una gran preferencia por el autobús como modo de transporte, ya que el 60% de los adultos mayores entrevistados que utilizan el autobús menciona que es el peor modo de transporte que puede utilizar; el 40% restante no tiene preferencia por algún otro modo de transporte.

Para los adultos mayores entrevistados que utilizan el metrobús o el RTP el principal problema es su incomodidad (33%), señalando otros usuarios que es cansado y tardado (33%). Algunos

usuarios mencionan el mal estado de las unidades (17%) y que es inseguro (17%) (Cuadro 3.5). El entrevistado número 1, de 83 años y quien utiliza el RTP para viajar todos los días desde San Pedro Mártir (Tlalpan) hasta la avenida Circunvalación, señala que:

“A pesar de que utilizo el camioncito ese, me gustaría que fuera más rápido y cómodo. Aunque me gustaría utilizar una bicicleta para poder moverme y vender mi mercancía de manera más rápida, sin embargo cuesta mucho y no tengo dinero; además de que no puedo ya que estoy enfermo de una hernia”

Aunque la tarifa del RTP en la Ciudad de México es gratis para los adultos mayores, el 50% de los entrevistados que utilizan RTP opina que es incómodo y que es el peor modo de transporte que puede utilizar.

La opinión de la población adulta mayor permite comprender la importancia de los modos de transporte y su función para la población en general, ya que el desplazarse todos los días es una práctica necesaria para la población adulta mayor que trabaja en el Centro Histórico y principalmente en el comercio informal, al menos para los que se desplazan desde puntos más lejanos. Aunque un porcentaje de la población adulta mayor reside cerca de su sitio de trabajo en el mismo centro, mucha no tiene la posibilidad de hacerlo, principalmente por limitaciones económicas. Por otro lado, al 45% de los entrevistados que se desplazan diariamente al Centro Histórico para trabajar mencionaron que no le gustaría vivir más cerca, y de dicho porcentaje para el 50% no les interesa debido al alto precio de las rentas y su limitada solvencia económica. El entrevistado número 14, de 65 años y quien se desplaza desde Valle de Chalco (Estado de México) a la calle Jesús María mencionó que:

“No, no le he pensado sinceramente [trasladarse a vivir al Centro]. Y la verdad no me gustaría porque por aquí las rentas están muy caras y por lo tanto es muy difícil rentar; los costos y la competencia por las viviendas hacen difícil conseguir un lugar”.

De opinión similar, el entrevistado 28:

“No porque es muy caro vivir por aquí; aparte yo vivo con mis hijos y con mis nietos, por lo que resulta muy importante quedarme donde estoy para poder sacarlos adelante. No puedo gastar en un lugar por aquí, aunque esté más cerca”.

Otros entrevistados se rehúsan a optar por un domicilio más cercano a su punto de venta debido a motivos o ideas propias; el entrevistado número 18, de 70 años y quien vive en el municipio de Nezahualcóyotl (Estado de México), menciona que:

“No porque las rentas son muy caras; además de que en su pueblo [uno] tiene su casa propia y terreno propio, así que no prefiere estar cerca de aquí”.

Por el contrario, el 31% de los entrevistados que viajan por trabajo al Centro Histórico externaron su interés por cambiar de vivienda a una más cercana a su zona de trabajo, todos con el motivo de aminorar las distancias y los tiempos de desplazamiento. Aunque un porcentaje importante de entrevistados mostró un genuino interés por vivir más cerca, ninguno indicó haber cambiado de domicilio por motivos de trabajo; de igual manera, los adultos mayores que residen en el Centro Histórico mencionaron que han vivido ahí desde siempre.

El análisis desarrollado de los lugares de procedencia y de los principales problemas y limitantes que enfrentan los adultos mayores para desplazarse al Centro Histórico, pone de manifiesto la importancia de dichos desplazamientos diarios para esta población; de ahí la importancia de mejorar algunos de los problemas que los entrevistados mencionan, caso de la comodidad y seguridad, especialmente en el metro y en el transporte colectivo, mejoras que favorecerían no sólo a los adultos mayores sino a la población en general.

Conclusiones

A partir de la revisión bibliográfica de múltiples fuentes de información se pudo cubrir el primer objetivo específico el cual se centra en distinguir los antecedentes históricos sobre el estudio de la movilidad cotidiana y el sector informal. De dicha revisión se concluye que la movilidad cotidiana de la población es un fenómeno geográfico y socialmente construido que analiza los desplazamientos diarios de la población, y por lo tanto, permite la comprensión de la dinámica e interacción de la misma con su entorno. Debido a la complejidad de su estudio, dicho fenómeno ha sido abordado tanto desde las ciencias sociales como desde las ciencias exactas, generando una amplia variedad de datos y posturas teórico conceptuales que permiten ser analizadas desde diferentes disciplinas, principalmente desde la Geografía. La movilidad cotidiana es un fenómeno que varía en función de las condiciones económicas, etarias, culturales y territoriales, no obstante, su estudio en la época moderna se centra en relacionar los datos numéricos y estadísticos de los viajes diarios de todos los grupos poblacionales, con la percepción y experiencia cotidiana de cada viaje así como con la calidad de vida de los individuos, haciendo énfasis en los factores condicionantes de la movilidad: tales como el desarrollo económico, los estratos sociales de la población, la tecnología y los modos de transporte.

Partiendo de esta base conceptual se pudo cumplir el segundo objetivo de esta investigación, el cual busca definir las principales estructuras teóricas y conceptuales de la movilidad cotidiana y sus vínculos con la economía informal y los adultos mayores. Al respecto se puede mencionar que actualmente el enfoque sociológico domina en las investigaciones sobre la movilidad de la población. Esto frente a la década de los años ochenta y noventa donde la investigación científica se limitaba a estudiar la movilidad desde una perspectiva eminentemente cuantitativa y donde imperaba una perspectiva urbanística y arquitectónica en busca de un mayor desarrollo metropolitano, específicamente en Europa y Estados Unidos. Sin embargo, al principio y durante la primera y segunda década del siglo XXI los estudios sociales de la movilidad urbana han tenido un auge importante con el fin de comprender la relación del individuo con su entorno, así como de analizar el carácter cotidiano de la movilidad a través de captar la experiencia de la misma y relacionarla con las condiciones de vida de la población.

En México los estudios sobre movilidad de la población son relativamente recientes y mayormente enfocados en la vertiente cuantitativa, estadística y urbanística, orientados a la

planeación urbana y con el objetivo de realizar programas de desarrollo territorial y de transporte; ello a fin de ofrecer respuestas ante el crecimiento exponencial de las principales zonas metropolitanas del territorio nacional. Sin embargo, en los últimos 20 años ha habido un esfuerzo considerable para realizar investigaciones centradas en un enfoque sociológico; dicha línea de trabajo se ha focalizado en el análisis de las condiciones de vida, percepciones e imaginarios de la población en su movilidad diaria, así como en los factores sociales, económicos y territoriales que la condicionan. A partir del desarrollo de fuentes de información oficiales como los censos de población y vivienda, encuestas intercensales y encuestas origen destino se han podido obtener datos más precisos sobre los desplazamientos diarios de la población, los principales modos de transporte, los tiempos de desplazamiento y distancias, así como datos sociodemográficos y socioeconómicos de las personas que diariamente se desplazan, sin embargo, aún queda un amplio panorama teórico por abordar, lo que resultaría en un avance investigativo importante en el campo metodológico y conceptual de las ciencias sociales en México.

En cuanto a la población adulta mayor su crecimiento ha sido significativo a nivel nacional y principalmente en la Ciudad de México, lo que hace necesario realizar esfuerzos enfocados a mejorar su calidad de vida, condición socioeconómica, acceso a bienes y servicios urbanos (en particular a servicios de salud), condiciones laborales y también su movilidad cotidiana. Si bien se han implementado acciones como la creación de programas de pensiones universales y apoyos económicos a la población envejecida, o facilidades en el acceso a los sistemas de transporte público, no han sido suficientes para garantizar el bienestar y calidad de vida de esta población así como su movilidad de manera adecuada y equitativa.

Los estudios sobre la movilidad de la población adulta mayor en México han sido escasos. La información existente se encarga de mostrar datos y estadísticas sobre los viajes diarios, modos de transporte, horarios y motivos de viaje a cargo de la EOD del INEGI, sin embargo, desde el enfoque investigativo no ha habido una variedad de análisis que engloben tanto los aspectos sociales como estadísticos de su movilidad y que ofrezcan un panorama amplio de las condiciones de movilidad de la población adulta mayor en las principales ciudades del país. También es importante prestar atención a los aspectos teóricos y metodológicos relacionados con la movilidad de la población adulta mayor con el fin de incrementar el bagaje investigativo y conocer más a fondo los problemas de movilidad cotidiana de los adultos mayores en el país.

En México la inserción de la población adulta mayor en el mercado laboral se relaciona directamente con la necesidad de obtener un ingreso y por lo tanto con su situación de pobreza por bajos ingresos; pero también depende de las decisiones o situaciones personales de los individuos, así como de las habilidades adquiridas durante su edad productiva y el tipo de trabajo que han realizado a lo largo de su vida laboral. En términos generales las personas mayores de 65 años que a lo largo de su vida productiva tuvieron acceso a un trabajo formal mediano o altamente remunerado, con prestaciones, seguridad social y acceso a una pensión, podrán no tener la necesidad directa de continuar laborando después de los 65 años; sin embargo, esta situación favorable engloba a una mínima parte de la población adulta mayor actual, y probablemente futura. Así, la inmensa mayoría de la población que no tuvo acceso a estas condiciones laborales, y por lo tanto a una pensión suficiente, se ve en la necesidad de trabajar diariamente para cubrir sus necesidades, lo que crea un importante grado de desigualdad social.

La relación informalidad-vulnerabilidad-movilidad, que a simple vista puede parecer inexistente o casi nula, en realidad representa una relación conceptual de gran importancia para el desarrollo de futuras investigaciones dentro de las ciencias sociales; esto debido a que dichos conceptos se complementan y refuerzan dados los múltiples factores socioeconómicos y laborales que los condicionan y explican. La movilidad y la informalidad influyen directamente en el grado de vulnerabilidad de un grupo poblacional, lo cual representa un antecedente importante para entender y adentrarse en el estudio de los distintos grupos vulnerables y plantear proyectos que permitan el mejoramiento de su calidad de vida mediante, por ejemplo, un mayor acceso a oportunidades laborales, educación, seguridad social y un modo de transporte adecuado a sus necesidades de desplazamiento y movilidad.

En México, el sector informal se ha convertido en una importante alternativa laboral para gran parte de la población, específicamente para los adultos mayores, ya que para el 2019 tan solo en la Ciudad de México aproximadamente el 44.4% de la población adulta mayor trabaja en el sector informal. Si bien para dicho sector es una fuente de trabajo que ayuda a cubrir las necesidades básicas de esta población, no garantiza que sus condiciones de trabajo sean las adecuadas; por ejemplo: suele demandar largas jornadas de trabajo, recorrer largas distancias para llegar al lugar de trabajo y utilizar varios medios de transporte; son trabajos físicamente desgastantes y sin posibilidad de algún tipo de seguridad social o pensión, por lo que es importante seguir de cerca dicho problema desde el punto de vista investigativo y social con el fin de que se tomen las medidas necesarias para atender y apoyar directamente a la población

mayor que se encuentre en tales condiciones laborales. Para ello se requiere de la generación de estrategias y políticas públicas a nivel nacional y metropolitano que regulen el trabajo de los adultos mayores en distintos sectores, principalmente los que se dedican al comercio, con el fin de reducir su inserción en la informalidad y asegurar el cumplimiento de los derechos laborales que permitan mejorar sus condiciones de trabajo. Estas estrategias deben enmarcarse en la fracción V del artículo 5° de la Ley de los Derechos de las Personas Adultas Mayores, la cual demanda una igualdad de oportunidades en el acceso al trabajo así como un ingreso propio y desempeño productivo en cualquier actividad deseada por el individuo; además del cumplimiento de los derechos laborales establecidos en la Ley Federal del Trabajo como: una remuneración digna, ser sujetos de programas de apoyo y asistencia social, acceso a los servicios de salud, así como acceso a una vivienda digna y adaptada a sus necesidades, todo con el fin de reducir su vulnerabilidad.

La zona centro de la Ciudad de México es uno de los principales destinos de trabajo de la Zona Metropolitana del Valle de México para todos los grupos poblacionales, incluida la población adulta mayor. Alcaldías como Cuauhtémoc, Benito Juárez, Venustiano Carranza y Miguel Hidalgo fungen como los principales destinos de viajes por motivo de trabajo de la población envejecida proveniente de todas las alcaldías de la Ciudad y también de algunos municipios conurbados del Estado de México. Una de las zonas más representativas de dicha zona centro es el Centro Histórico, cuya alta accesibilidad para todos los modos de transporte tanto públicos como privados lo ha convertido en una de las zonas con mayor alcance metropolitano y regional, siendo el principal destino de trabajo de la población adulta mayor de la Ciudad de México. Pese al transcurrir de los años el Centro Histórico de la Ciudad de México sigue representando un sitio de interés nacional y de destino de millones de viajes al día, especialmente por motivos de trabajo, por lo que para los adultos mayores esta zona representa más que su área de trabajo un espacio para la interacción con la ciudad y de acceso a oportunidades de convivencia con la población; para algunos incluso su lugar de residencia.

Para el desarrollo de esta investigación se tuvo acceso todas las fuentes de investigación tanto bibliográficas como digitales, sin embargo, hubo ciertas dificultades para obtener la información de campo necesaria, ya que para la población de estudio no existen datos estadísticos oficiales dada su propia condición de informalidad. Bajo esta circunstancia se optó por levantar información de primera mano a través de entrevistas. El enfoque cualitativo de esta investigación mostró especial interés en la visión del actor sobre el fenómeno de estudio, de

manera que las entrevistas semiestructuradas a profundidad fueron una herramienta eficiente que ayudó a dilucidar la percepción de las personas sobre su movilidad cotidiana; también permitieron conocer los aspectos de su vida diaria que condicionaban su movilidad, sin dejar de lado los aspectos numéricos.

Con base en las entrevistas realizadas se pudieron cumplir los objetivos específicos de esta investigación enfocados en revelar la movilidad cotidiana de la población adulta mayor que labora en el comercio informal, ello a partir de identificar su condición socioeconómica y sus implicaciones en la movilidad cotidiana. Del análisis desarrollado es posible concluir que los adultos mayores de la Ciudad de México, al igual que el resto de la población, tienden a desplazarse diariamente con base en sus necesidades, principalmente para ir al trabajo, hacer compras y acudir a servicios de salud, lo que confirma el hecho de que son una población bastante móvil a pesar de ser considerados vulnerables debido a su edad y limitaciones físicas. Un porcentaje importante de dicha población continúa laborando, por lo que es necesario que las administraciones públicas federales y metropolitanas presten atención a sus necesidades de movilidad con el fin de que se les incluyan dentro de la toma de decisiones e iniciativas en temas de accesibilidad al trabajo y movilidad; esto último con base en el cumplimiento de la Ley de Movilidad de la Ciudad de México y con el fin de hacer más eficiente y seguro el transporte público para esta población vulnerable y garantizar su desplazamiento diario de manera eficiente pero sobre todo justa.

Los adultos mayores que laboran en el comercio informal del perímetro A del Centro Histórico han generado un notable arraigo hacia su trabajo ya que este ha formado parte importante de sus vidas, y se muestran dispuestos a realizarlo sin importar los problemas y condiciones laborales en su mayoría adversas a las que se ven expuestos dada su avanzada edad. A pesar este arraigo al comercio informal, es de suma importancia que los organismos e instituciones de investigación científica en ciencias sociales, así como las autoridades federales y de la Ciudad, pongan especial atención en este grupo poblacional, con el objetivo de generar y difundir políticas públicas de apoyo para la población adulta mayor principalmente en temas de trabajo y movilidad para reducir su condición de vulnerabilidad. Si bien la Ley de la Movilidad de la Ciudad de México en sus artículos 81 y 238 apartado III se enfoca en difundir información y realizar estrategias para una movilidad eficiente para los grupos vulnerables, citando específicamente a los adultos mayores, aún faltan más acciones que realizar, como aspectos relacionados con la seguridad, comodidad y eficiencia de los modos de transporte tanto en el transporte público como en el concesionado.

El perímetro A del Centro Histórico de la Ciudad de México es una zona donde la mayoría de las calles cuentan con equipamientos (banquetas, rampas para sillas de rueda, semáforos, etc.) que facilitan el desplazamiento de la población y de los adultos mayores que diariamente realizan viajes a sus lugares de trabajo o transitan por esa zona de la ciudad. Dichos equipamientos son especialmente importantes para aquella población que cuenta con alguna discapacidad, caso de numerosos adultos mayores, sin embargo, es importante que las autoridades se aseguren que dichos equipamientos son construidos y mantenidos de manera adecuada y sean funcionales para los usuarios a quienes están dirigidos, sean éstos personas con o sin discapacidad; por ejemplo, grado de inclinación de las rampas para sillas de ruedas; semáforos con señales auditivas para personas con discapacidades visuales; semáforos con una duración suficiente para permitir el cruce a peatones con restricciones en su movilidad; banquetas lo suficientemente anchas para permitir el tránsito adecuado de los numerosos peatones del Centro Histórico sin necesidad de hacer uso del arroyo vehicular; o evitar los frecuentes socavones y desniveles en las mismas banquetas. Todo ello al objeto de facilitar un flujo peatonal adecuado y que no represente un riesgo para la integridad física del peatón. En este sentido sería importante tanto conservar y mejorar los equipamientos urbanos ya existentes como extender dichos equipamientos a áreas del Centro Histórico donde su presencia todavía es insuficiente; ello a fin de incentivar los desplazamientos a pie, ampliando por ejemplo la peatonalización a otras calles de gran afluencia.

Con fundamento en la información adquirida en campo y su posterior análisis es posible afirmar que se cumple con la hipótesis establecida al principio de esta investigación. Los desplazamientos diarios por motivos de trabajo de los adultos mayores entrevistados al perímetro A del Centro Histórico en su mayoría suelen ser largos (mayores a 10 km), utilizando modos motorizados tanto privados pero sobre todo públicos. Sin embargo, esta premisa no se cumple para todos los adultos mayores implicados en el comercio informal, ya que algunos tienen la posibilidad de vivir cerca de su zona de trabajo y por lo tanto sus desplazamientos suelen ser cortos y a pie. Esta movilidad desigual también se explica por la facilidad que algunos tienen para moverse y llegar a su sitio de trabajo, así como para acceder a un modo de transporte más rápido y adecuado. La movilidad de los adultos mayores está asimismo condicionada por la estructura urbana de la ciudad y su propia condición socioeconómica, todo lo cual limita su acceso a algunos modos de transporte: la bicicleta dada su baja condición física propia de la edad, o el automóvil, debido al alto costo monetario que requiere su compra,

uso y mantenimiento, todo lo cual condiciona su facilidad de desplazarse por la ciudad. Su condición socioeconómica suele estar ligada a su propia situación de informalidad laboral, ya que a pesar de su avanzada edad se ven en la necesidad de seguir trabajando para obtener un ingreso; ello sin importar las adversas y a veces precarias condiciones a las que se enfrentan tanto desde el punto de vista laboral como de su movilidad: falta de prestaciones y derechos laborales, irregularidad de sus ingresos y condiciones adversas de movilidad, todo lo cual incrementa su condición vulnerable.

Las políticas públicas en materia de movilidad de la población adulta mayor y de los grupos vulnerables deben enfocarse en estrategias que permitan mejorar las condiciones del transporte público, mejorando la infraestructura del mismo, capacitando a los conductores y a la población en general sobre la integración de los adultos mayores como usuarios habituales del sistema transporte. En complemento a dicha estrategia, las autoridades de la Ciudad de México deben promover un desarrollo urbano ordenado y más compacto, planificado en unión con unas redes de transporte público colectivo y concesionado de calidad, lo cual permitiría a los adultos mayores acceder a oportunidades laborales a menores distancias y cambiar el patrón de su movilidad cotidiana a fin de reducir su vulnerabilidad.

Referencias

- Aguilar, S. (2011). Dinámicas de la segregación urbana: Movilidad cotidiana en Montevideo. *Revista de ciencias sociales*. Vol. 24. Núm. 29, p. 55-71.
- Aguilar, A, G. (2000). Megaurbanización en la región centro de México. *El Mercado de Valores*. Vol. 60, Núm. 3, p. 77-86.
- Aguilar, A, G. (2003). Articulación territorial y movilidad laboral en la periferia regional de la Ciudad de México. *Perspectiva Geográfica*. Núm. 10, p. 85-107.
- Aguilar, A. G. y Alvarado, C. (2004). La reestructuración del espacio urbano de la Ciudad de México: ¿Hacia una metrópoli multimodal? En Aguilar, G. (Coord.), *Procesos metropolitanos y grandes ciudades*. (p. 265-307), Ciudad de México, Miguel A. Porrúa.
- Alba, M. (2010). Sentido del lugar y memoria urbana: envejecer en el Centro Histórico de La Ciudad de México. *Alteridades*. Vol. 20, Núm.: 39, p. 41-55.
- Alba, M. (2017). Representaciones sociales y experiencias de la vida cotidiana de los ancianos en la Ciudad de México. *Estudios Demográficos Urbanos*. Vol. 32, Núm. 1, p. 9-36
- Albala, C. María, L. León, M. E. Ham-Chande, R. Hennis, A. Palloni, A. Peláez, M. Pratts, O. (2005). Encuesta Salud, Bienestar y Envejecimiento, (SABE): metodología de la encuesta y perfil de la población ocupada. *Revista Panamericana de Salud Pública*. Vol. 5, Núm. 17, p. 307- 322.
- Augé, M. (2007). *Por una antropología de la movilidad*. Barcelona, Gedisa.
- Arango, A. (2010). *La periferia conurbada de la Ciudad de México: Movilidad cotidiana y manejo de tiempo de la población en unidades habitacionales de Ixtapaluca*. Tesis para optar el título de Doctor en Recursos Naturales en Geografía, Facultad de Matemáticas y Ciencias Naturales, Universidad Von Humboldt, Berlín, Alemania.
- Arreguín, L. M. (2014). *Movilidad cotidiana por estudio de los alumnos de la Facultad de Filosofía y Letras, UNAM*, Tesis para obtener el grado de Licenciado en Geografía, Facultad de Filosofía y Letras, UNAM, Ciudad de México.

- Autoridad del Centro Histórico de la Ciudad de México. (2018). *Plan integral de Manejo del Centro Histórico de la Ciudad de México 2017-2022*. Ciudad de México, PUEC UNAM.
- Avellaneda, P. (2008). Movilidad cotidiana, pobreza y exclusión social en la ciudad de Lima. *Anales de Geografía*. Universitat Autònoma de Barcelona. Vol. 28. Núm.2, p. 9-35.
- Avellaneda, P. (2009). La investigación cualitativa en el estudio de las relaciones entre movilidad cotidiana y pobreza en el contexto Latinoamericano. Un caso aplicado en la Lima metropolitana. *D'analisi geogràfica*. Núm. 55, p. 57-76.
- Avellaneda, P. y Lazo, A. (2011). Aproximación a la movilidad cotidiana en la periferia sobre dos ciudades latinoamericanas los casos de Lima y Santiago de Chile. *Revista Transporte y Territorio*. Núm. 4, p. 47-57.
- Badillo, G. (2018). Condiciones laborales y actividades económicas en la vejez: un análisis a partir de la Encuesta Nacional de Ocupación y Empleo. *Coyuntura Demográfica*. Núm. 13, p. 69-77.
- Barroso, E. P. (2016). *Accesibilidad y exclusión social en la periferia pobre de la Ciudad de México: La movilidad cotidiana en los pueblos conurbados de Milpa Alta*, Tesis para obtener el grado de Maestra en Arquitectura, Facultad de Arquitectura, UNAM. Ciudad de México.
- Bertani, L. (2003). Aproximaciones al debate positivismo-historicismo. *Boletín Geográfico*. Núm. 24, p. 61-64.
- Caro, E. (2003). *La vulnerabilidad social como enfoque de análisis de la política de asistencia social para la población adulta mayor en México*. Ponencia presentada en el Simposio Viejos y Viejas Participación Ciudadana a Inclusión Social. Ponencia presentada en el Simposio Viejos y Viejas Participación, Ciudadanía e Inclusión Social. 51 Congreso Internacional de Americanistas. Santiago de Chile.
- Cárdenas, C. L. (2015). Panorama y tendencias del envejecimiento. En Gutierrez, R y Giraldo, R (Coords). *Los Mexicanos vistos por si mismos: Los grandes temas nacionales: Realidades y expectativas frente a la nueva vejez*. (p. 161-187). Ciudad de México, UNAM.

- Casado, J. M. (2008) "Estudios sobre movilidad cotidiana en México". *Scripta Nova. Revista electrónica de Geografía y Ciencias Sociales*. Vol. 12, Núm. 273, s/p.
- Casado, J. M. (2012). "La estructura policéntrica de los mercados laborales locales de la Zona Metropolitana del Valle de México". *Investigaciones Geográficas. Boletín del Instituto de Geografía, UNAM*. Núm. 79, p. 97-118.
- Castells, M. y Portes, A. (1989). World Underneath: The Origins Dynamics, and Effects of the informal economy. En Portes, A, Castells, M y Benton, L. (Eds.). *The Informal Economy: Studies in Advanced and Less Advanced Developed Countries*, p. 11-37. Baltimore, University Press.
- Cataldi, A. (2018). Perspectivas de análisis para el estudio de la movilidad de las personas mayores en la Ciudad. *Revista Perspectivas Metodológicas*, Vol. 1, Núm. 21, p. 42-53.
- Cebollada, A. (2006). Aproximación a los procesos de exclusión social a partir de la relación entre territorio y movilidad cotidiana. *Anales de Geografía*. No. 48. p. 105-121.
- Cerón, E. (2018). Movilidad cotidiana e infraestructura urbana en la conformación del espacio rural no periurbano. *Región y sociedad*. Vol. 30, Núm. 71, p. 1-12.
- Cervantes, N. Gutiérrez, G. y Palacios, L (2008). "El concepto de economía informal y su aplicación en México: Factibilidad, inconvenientes y propuestas". *Estudios demográficos urbanos*. Vol. 23, Núm.1, p. 21-54.
- Contreras, C. (1999). Movilidad laboral geográfica en el antiguo enclave minero, *Región y Sociedad*, Vol. 9, Núm. 18, p. 73-101.
- Chackiel, J. (2000). El envejecimiento de la población latinoamericana: ¿Hacia una relación de dependencia favorable?, *Serie de población y desarrollo* CEPAL. Vol. 1, p.1-23.
- CNDH/ Comisión Nacional de los Derechos Humanos (2015). Ley de los Derechos de las Personas Adultas Mayores.
- CONEVAL/ Consejo Nacional de Evaluación de la Política de Desarrollo Social. (2018). La población adulta mayor. Recuperado de (https://www.coneval.org.mx/SalaPrensa/Paginas/Fechas_Relevantes/Dia-de-la-poblacion-Adulta-mayor.aspx).

- CONEVAL/ Consejo Nacional de Evaluación de la Política de Desarrollo Social. (2020). Medición de la pobreza 2020. Recuperado de (<https://www.coneval.org.mx/Medicion/Paginas/PobrezalInicio.aspx>).
- CONAPO/Consejo Nacional de Población (2013). *Situación Demográfica en México 2013*. Ciudad de México.
- CONAPO/Consejo Nacional de Población (2016). Índice de Marginación por entidad federativa y municipio 2015. Colección Índices Sociodemográficos. Ciudad de México.
- CONAPO/Consejo Nacional de Población (2021). Índice de Marginación por entidad federativa y municipio 2020. Ciudad de México.
- CONAPO/Consejo Nacional de Población (2021a). Indicadores demográficos de México de 1970 a 2050, Disponible en (http://www.conapo.gob.mx/work/models/CONAPO/Mapa_Ind_Dem18/index.html).
- CONAPO/Consejo Nacional de Población (2021b). *La Situación demográfica de México*. Ciudad de México.
- Consejo Para Prevenir y Eliminar la Discriminación de la Ciudad de México (2017). *Personas Adultas Mayores*. Disponible en (data.copred.cdmx.gob.mx/por-la-no-discriminacion/personas-adultas-mayores/).
- CONSAR/ Consejo Nacional del Sistema de Ahorro para el Retiro (2018). *Las pensiones en México y el mundo*. Ciudad de México.
- CONSAR/ Consejo Nacional del Sistema de Ahorro para el Retiro (2021). La edad de retiro en el sistema de ahorro para el retiro. Apuntes sobre el SAR. Disponible en (<https://www.gob.mx/consar/documentos/apuntes-sobre-el-sar-documentos>).
- Cresswell, T. (2010). Mobilities I: Catching up. *Progress in Human Geography*. Núm. 35, Vol. 4, p. 550-558.
- De la O, E. J. Jiménez, L. Jiménez, M. A. Cortes, J. (2016). Programa de pensión adultos mayores en dos comunidades rurales: Santa María Tecuanulco y San Jerónimo Amanalco, Texcoco, México. *Revista Agricultura, Sociedad y Desarrollo*. Vol. 13, Núm. 4, p. 605-619.

- Delgadillo, V. (2008). Repoblamiento y recuperación del Centro Histórico de la Ciudad de México, una acción pública híbrida, 2001-2006. *Economía, Sociedad y Territorio*. Núm. 28, Vol. VIII. p. 817-845.
- Díaz, M. S. (2016). La bicicleta en la movilidad cotidiana: experiencias de mujeres que habitan en la Ciudad de México. *Revista transporte y territorio*. Núm.16, p. 112-116.
- Duahu, E. y Giglia, A. (2007). Nuevas centralidades y prácticas de consumo en la Ciudad de México: del micro-comercio al hipermercado, *Eure*, Vol. 33, Núm. 98, p. 77-95.
- Eurosocial. (2015). Grupos Vulnerables. Informe sobre el abordaje de la vulnerabilidad. Programa para la Comisión Social en América Latina.
- Ghai, D. (2003). Trabajo decente: Concepto e indicadores. *Revista Internacional de Trabajo*. Núm: 2, Vol. 122, p. 126-160.
- Garrocho, C. (2011). *Población flotante, Población en Movimiento: Conceptos Clave y Método de Análisis Exitosos*. Estado de México, CONAPO.
- Garrocho, C. y Campos, J. (2016). Segregación socioespacial de la población mayor: La dimensión desconocida del envejecimiento. Zinacatepec, Estado de México. El Colegio Mexiquense A.C.
- Gaceta Oficial del Distrito Federal. (2014). Ley de Movilidad del Distrito Federal.
- Giraldo, R. (2015). Estereotipos y Discriminación a las personas adultas mayores. En Gutierrez, R y Giraldo, R (Coords). *Los Mexicanos vistos por si mismos: Los grandes temas nacionales: Realidades y expectativas frente a la nueva vejez*. (p. 53-73). Ciudad de México, UNAM.
- Gobillon, L. Selod, H. y Zenou, Y. (2007). The Mechanism of Spatial Mismatch. *Urban Studies*. Núm. 12, Vol. 44, p. 2402-2427.
- González, C. (2015). Análisis descriptivo de las percepciones sobre trabajo y personas mayores en México. En Gutierrez, R y Giraldo, R (Coords). *Los Mexicanos vistos por si mismos: Los grandes temas nacionales: Realidades y expectativas frente a la nueva vejez*. (p. 97-110). Ciudad de México, UNAM.

- González, D. (2007). Envejecimiento demográfico urbano y sus repercusiones socioespaciales en México. Retos de la planeación gerontológica. *Revista de Geografía Norte Grande*. Núm. 38, p. 45-61.
- González, M. y Torres, M. (2008). *La república informal. El ambulante en la Ciudad de México*. Ciudad de México, Miguel Ángel Porrúa.
- Graizbord, B. (2004). Metropolitan mobility: migration and commuting. En Pacione, M. (ed). *Changing cities, International Perspectives*. (p. 79-88). Glasgow, Stratchclyde University publishing.
- Graizbord, B. y Santillán, M. (2005). Dinámica demográfica y generación de viajes al trabajo en el AMCM: 1994-2000. *Estudios Demográficos y Urbanos*. Vol. 20, Núm. 1. p. 71-101.
- Grajales, E. (2017). *Movilidad cotidiana y transporte urbano en la integración de la ciudad fragmentada de Ixmiquilpan Hidalgo*, Tesis para obtener el grado de Doctor en urbanismo, Facultad de Arquitectura, UNAM, Ciudad de México.
- Granados, J. A. y Franco, S. (2017). Migración y movilidad laboral entre las zonas metropolitanas de la región centro de México. *Papeles de población*. Vol. 91, Núm. 23, p. 117-141.
- Guerrero, N. (2015). Factores asociados a la vulnerabilidad del adulto mayor con alteraciones de salud. *Universidad y Salud*. Núm. 17, Vol. 1, p. 121-131.
- Gutiérrez, A. (2012). ¿Qué es la movilidad?: Elementos para construir las definiciones básicas del campo del transporte. *Bitácora 21*. Vol. 2, Núm. 21, p. 61-74.
- Hernández, D. (2012). *El transporte público y los desafíos del bienestar. Movilidad y accesibilidad en sectores populares de la ciudad de Montevideo*, Tesis para obtener el grado de Doctor en Arquitectura y Estudios Urbanos, Pontificia Universidad Católica de Chile, Santiago Chile.
- Hernández, M. F. Munguía, M. V. y Hernández, M. R. (2014). Envejecimiento prospectivo y su relación con la discapacidad en México. En Marquez, M, Muñoz, M y Muñoz, P. (eds.). *La situación demográfica en México*. (p. 25-38), México D.F, CONAPO.

- Hernández, J. (2018). Influencia de la estructura urbana en los patrones de movilidad cotidiana de un trabajo feminizado en la Zona Metropolitana de la Ciudad de México. *Perspectiva Geográfica*. Vol. 23, Núm. 2, p. 127-147.
- Horbath, J. (1999). La vulnerabilidad laboral, la formalización en el Mercado laboral urbano de México, 1991 y 1992. *Papeles de población*. CIEAP-UAEM. Núm. 21, Vol.5, p. 57-100.
- Hoyos, G, Rozga, R. y Sánchez, R. M. (2018). Estructura social de la movilidad residencia-trabajo de la Zona Metropolitana de Toluca 2000-2015. En. Hoyos, G. Serrano O. Serena, E. y Mora, M. (Coords). *Ciudad, género, cultura y educación en las regiones*. (p. 301-330). Ciudad de México, UNAM y Asociación Mexicana de Ciencias para el Desarrollo Regional.A-C.
- Ibarra, V. (2009). *Estructura urbana y movilidad cotidiana*. Tesis para obtener el grado de Doctor en Economía, Facultad de Economía, División de estudios de posgrado, UNAM, Ciudad de México.
- INAPAM/ Instituto Nacional de las Personas Adultas Mayores (2016). Programa Nacional Gerontológico 2016-2018. Ciudad de México.
- INAPAM/ Instituto Nacional de las Personas Adultas Mayores (2019). Ciudades amigables con las personas mayores. Disponible en (<https://www.gob.mx/inapam/articulos/ciudades-amigables-con-las-personas-mayores?idiom=es>).
- INEGI/ Instituto Nacional de Geografía y Estadística. (1970). *Censo de población y vivienda 1970*. Disponible en (<https://www.inegi.org.mx/programas/ccpv/1970/default.html#Tabulados>).
- INEGI/ Instituto Nacional de Geografía y Estadística. (1980). *Censo de población y vivienda 1980*. Disponible en (<https://www.inegi.org.mx/programas/ccpv/1980/default.html#Tabulados>).
- INEGI/ Instituto Nacional de Geografía y Estadística. (1990). *Censo de población y vivienda 1990*. Disponible en (<https://www.inegi.org.mx/programas/ccpv/1990/>)
- INEGI/ Instituto Nacional de Geografía y Estadística. (2000). *Censo de población y vivienda 2000*. Disponible en (<https://www.inegi.org.mx/programas/ccpv/2000/default.html#Tabulados>).

INEGI/ Instituto Nacional de Geografía y Estadística. (2010). *Censo de población y vivienda 2010*. Disponible en <https://www.inegi.org.mx/programas/ccpv/2010/default.html#Tabulados>).

INEGI/Instituto Nacional de Geografía y Estadística. (2014a). *La informalidad laboral. Encuesta Nacionalidad de Ocupación y Empleo: Marco conceptual y metodológico*. Serie VII. Aguascalientes, México.

INEGI /Instituto Nacional de Geografía y Estadística (2014b). *Perfil sociodemográfico de los Adultos Mayores, 2014*. Aguascalientes, México.

INMUJERES/ Instituto Nacional de las Mujeres. (2015). *Situación de las personas mayores en México*. Gobierno de la República, Ciudad de México.

INEGI/Instituto Nacional de Geografía y Estadística (2015). *Encuesta Intercensal 2015*. Disponible en <https://www.inegi.org.mx/programas/intercensal/2015/default.html#Tabulados>).

INEGI/Instituto Nacional de Geografía y Estadística (2016). *Inventario Nacional de Viviendas 2016*. Disponible en <https://www.inegi.org.mx/app/mapa/INV/Default.aspx?II=18.732035,-99.06368499999996&z=10>).

INEGI/Instituto Nacional de Geografía y Estadística (2017). *Encuesta Origen-Destino de la ZMVM*. Disponible en <https://www.inegi.org.mx/programas/eod/2017/default.html#Tabulados>).

INEGI/Instituto Nacional de Geografía y Estadística. (2018). *Mujeres y Hombres en México 2018*. Aguascalientes, México.

INEGI/Instituto Nacional de Geografía y Estadística (2019a). *Encuesta Nacional de Ocupación y Empleo*. Disponible en <https://www.inegi.org.mx/programas/enoe/15ymas/default.html#Tabulados>).

INEGI/Instituto Nacional de Geografía y Estadística (2019b). *Esperanza de vida al nacimiento por entidad federativa*. Disponible en <https://www.inegi.org.mx/app/tabulados/default.html?nc=mdemo56>).

- INEGI/ Instituto Nacional de Geografía y Estadística. (2020). *Censo de población y vivienda 2020*. Disponible en (<https://www.inegi.org.mx/programas/ccpv/2020/#Tabulados>).
- INEGI/ Instituto Nacional de Geografía y Estadística. (2021). Estadísticas a propósito del día internacional de las personas adultas mayores (1° de Octubre). Disponible en (https://www.inegi.org.mx/contenidos/saladeprensa/aproposito/2017/edad2017_nal.pdf).
- ISSEMyM/ Instituto de Seguridad Social del Estado de México y Municipios (2018). *Sistema de capitalización individual*. Disponible en (http://www.issemym.gob.mx/tus_finanzas/sistema_de_capitalizaci%C3%B3n_individual).
- Jirón, P, Lange, C. y Bertrand, M. (2010). Exclusión y desigualdad especial: Retrato desde la movilidad cotidiana. *Revista INVI*. Vol. 25. Núm.68, p. 15-67.
- Juárez, C. Márquez, S. Salgado de S, Pelcastre, B. E, Ruelas, M. G. y Reyes, H. (2014). La desigualdad en salud de grupos vulnerables de México: adultos mayores, indígenas y migrantes. *Revista Panamericana de Salud Pública*. Vol.4, Núm, 35, p. 284-290.
- Kain, J. (1968). The Spatial Mismatch Hypothesis: Three Decades Later. *Housing Policy Debate*. Vol. 3, Núm. 2, p. 371-392.
- Kaufmann, V. (2002). *Re- Thinking Mobility: Contemporary Sociology*. Hampshire. Ashgate Publishing Company.
- Lafuente, C y Marín, A. (2008). Metodologías de la investigación en ciencias sociales: Fases, fuentes y selección de técnicas. *Revista Escuela de Administración y Negocios*. Núm.64, p. 5-18.
- Laslett, P. (1996). What is Old Age? Variation Over Time and Between Cultures. En Cazelli, G y López A. (Eds). *Health and Mortality among Elderly Populations*, Claredon Press Oxford.
- López, R. (2016). ¿Mover a México? ¿Pero qué hay con la movilidad espacial de la población?. Aspectos teóricos y cuantitativos. *En contexto*. Núm. 62, p.1-22.
- Macedo, L. (2000). *Reestructuración del mercado laboral y crecimiento del sector informal en la Zona Metropolitana de la Ciudad de México 1987-1997*. UNAM, Tesis para obtener el grado de Licenciado en Geografía, Facultad de Filosofía y Letras, UNAM, Ciudad de México.

- Martínez, J. F. (2005). El sector informal en México. *Cotidiano*. Núm. 130, p. 31-45.
- Medina, R. H. (2015). "Envejecimiento y ambiente: Las personas adultas mayores en México y su entorno". En Gutierrez, R y Giraldo, R (Coords). *Los Mexicanos vistos por sí mismos: Los grandes temas nacionales: Realidades y expectativas frente a la nueva vejez*. UNAM.
- Melgar, J. Medina, M. y Aranda, N. (2013). *El adulto mayor como usuario del transporte público de Ciudad Juárez Chihuahua México*. XVII Congreso Internacional en Ciencias Administrativas. Universidad del Valle de Atemajac.
- Miralles, C. y Cebollada, A. (2003). Movilidad y transporte. Opiniones políticas para la ciudad. *Alternativas*. Núm. 25, p. 2-54.
- Miralles, C. y Cebollada, A. (2009). Movilidad cotidiana y sostenibilidad: Una interpretación desde la Geografía Humana. *Boletín de la AGE*, Núm. 50, p. 193-2016.
- Miralles, C. (2011). Dinámicas metropolitanas y tiempos de la movilidad. La región metropolitana de Barcelona, como ejemplo. *Anales de Geografía*, Vol.31, Núm. 1, p. 125-145.
- Montoya, B. y Montes de Oca, H. (2009). Situación laboral de la población adulta mayor en el Estado de México. *Papeles de población*. Núm. 59. p. 194-235.
- Moreno, A. (2010). La cuarta edad. Perfil conceptual de la vejez avanzada. *Revista de psicología social FUNLAM*. Núm. 80.
- Mosquera, A. (2014) Narrativas de la movilidad cotidiana: un caso de estudio en el barrio La Maternitat i San Ramón de Barcelona. *Revista de Recerca i Formació en Antropologia*. Vol. 2, Núm. 19, p. 101-123.
- Navarro B. y Guevara, I. (2000). *Área Metropolitana de la Ciudad de México. Prácticas de desplazamiento y horarios laborales*, UAM Xochimilco-UNAM-Instituto Tecnológico de Massachusetts, México.
- Negrete, R. (2011). El concepto estadístico de informalidad y su integración bajo el esquema del grupo Dheli, *Realidad Datos y Espacio*. *Revista internacional de estadística y geografía*. Vol. 2, Núm. 3, p.71-95.

- Negrete, M. E. (2003). El envejecimiento en la Ciudad de México: evolución y pautas de distribución espacial entre 1970 y 2000. *Papeles de Población*. Vol. 9, Núm. 37, p.109-125.
- Ochoa, P. (2018). Análisis comparativo de los sistemas de pensiones y efectos en la seguridad social de los trabajadores. *Revista Ciencia Administrativa*. Núm. 1, p.15-24.
- Olivi, A. Fadda, G. y Reyes, V. (2016). Movilidad urbana y calidad de vida. *Revista Márgenes espacio y sociedad*. Valparaíso, Chile. Vol. 13. Núm. 19, p.38-46.
- OIT/Organización Internacional del Trabajo. (1993). *Resolución sobre las estadísticas del empleo en el sector informal, adoptada por la decimoquinta Conferencia Internacional de Estadísticos del Trabajo*. Disponible en (<http://www.ilo.org/public/spanish/bureau/stat/download/res/infsec.pdf>).
- OIT/Organización Internacional del Trabajo. (2004), *¿Qué es el trabajo decente?*: Disponible en (https://www.ilo.org/americas/sala-de-prensa/WCMS_LIM_653_SP/lang--es/index.htm).
- ONU/Organización de las Naciones Unidas. (2014). *Temas mundiales: Trabajo: ¿Por qué actúa la ONU?* . Disponible en (www.un.org/es/globalissues/work/).
- Ortiz, M. I. y Gerónimo, L. (2008). El envejecimiento en México: Aspectos territoriales y repercusiones sociales *Trayectorias*. Vol. 26, Núm. 20, p. 79-92.
- Ortiz y Montes de Oca. (2016). Envejecimiento poblacional. En Aguilar A. (Coord.). *La Ciudad de México en el siglo XXI: Realidades y retos*. MA Porrúa, Ciudad de México.
- Osorio, O. (2017). Vulnerabilidad y vejez: implicaciones y orientaciones epistémicas del concepto de vulnerabilidad. *Intersticios Sociales*. Núm.13, p. 1-33.
- Pelcastre, B. Treviño, S. González, T. y Márquez, M. (2011). Apoyo social y condiciones de vida de adultos mayores que viven en la pobreza urbana en México. *Revista Saúde Pública*. Rio de Janeiro. Vol. 3, Núm. 27, p. 460-470.
- Pérez, A, R. Méndez, Y. Montaña, R. y Vieyra, J, A. (2017). Pobreza: aportaciones y perspectivas desde las ciencias sociales y la Geografía. En Vieyra A, Méndez, Y y Hernández, J, A. (Coord.). *Procesos periurbanos: desequilibrios territoriales, desigualdades sociales, ambientales y pobreza* (p. 15-43) UNAM, Centro de Investigaciones en Geografía Ambiental (CIGA), Morelia.

- Ramírez, B. (2009). Alcances y dimensiones de la movilidad: Aclarando conceptos. *Revista Ciudades*. Núm. 82. p. 3-21.
- Ramírez, B. (2013). "Nuevo paradigma" o cambios en la territorialidad de la movilidad: Una reflexión teórica. En B, Ramírez y E. Pradilla (Comp.), *Teorías sobre la ciudad en América Latina*. (p. 350-390) Ciudad de México, EDIMPRO editores.
- Ramos, E. (2016). Análisis de la participación laboral de los adultos mayores con base en un modelo "logit". En Márquez, M. (Ed). *La situación demográfica de México 2016*. (p.87-109). Ciudad de México, CONAPO.
- Rodríguez, G, Gil, F y Jiménez, E. (1996). *Metodología para la investigación cualitativa*. Ediciones Aljibe, España.
- Roubaud, F. (1995). *La economía informal en México: de la esfera doméstica a la dinámica*. Fondo de Cultura Económica, Ciudad de México.
- Rubio, G. y Garfias, M. (2010). Análisis comparativo sobre los programas para los adultos mayores en México. *Serie Políticas Sociales*. Núm. 161, p.1-51.
- Salazar, C. (1999). *Espacio y vida cotidiana en la Ciudad de México*, El Colegio de México, México D.F.
- Salazar, C. y Paquette, C. (2006). Los adultos mayores en un espacio urbano en proceso de regeneración: El caso del Centro Histórico de la Ciudad de México. En Lezama, J y Morelos, J. (Coords). *Población, ciudad y medio ambiente en el México contemporáneo*. p.(461-487). Ciudad de México. El Colegio de México.
- Salazar, C. y Sobrino, J. (2010). La ciudad central de la Ciudad de México: ¿espacio de oportunidad laboral para la metrópoli?. *Estudios demográficos y urbanos*. Vol. 25, Núm. 3.
- Salerno, B. (2012). Un viaje por la movilidad cotidiana: El espacio entre el transporte y el individuo. *Perspectivas Geográficas*. Vol. 17. p. 213-232.
- Salgado, N. V. y Wong, R. (2007). Género y pobreza: Determinantes de la salud en la vejez. *Revista Salud Pública*. Núm. 4, Vol.49, p. 515-521.

- Sandoval, B. (2019). Principios distributivos y pensiones no contributivas en Argentina, Bolivia y México. *Estudios Sociológicos*. Vol. 37, Núm. 10, p. 457-488.
- Secretaría del Bienestar. (2021). Padrón Único de Beneficiarios del Gobierno Federal: Pensión para el Bienestar de las Personas Adultas Mayores. Disponible en (<https://pub.bienestar.gob.mx/v2/pub/programasIntegrales/13/547>).
- SEDESOL/Secretaría de Desarrollo Social (2010). *Diagnóstico sobre la situación de vulnerabilidad de la población de 70 años y más*.
- SEDESOL/Secretaría de Desarrollo Social (2013). *Diagnóstico de programa de pensión para adultos mayores*.
- SEMOVILIDAD/ Secretaría de Movilidad del Gobierno del Estado de México (2018). *Transporte público*. Disponible en (https://smovilidad.edomex.gob.mx/transporte_publico).
- STPS/Secretaría de Trabajo y Previsión Social. (2008). *Índice de Vulnerabilidad Laboral*. Acierto Consultores.
- Singer, P. (1975). *Economía política de la urbanización*. Ediciones Siglo XXI, México.
- Sobrino, J. (2003). Zonas Metropolitanas de México: Conformación territorial y movilidad de la población ocupada. *Estudios Demográficos y Urbanos*. Vol. 18, Núm. 3. p. 461-505.
- Soto, H. (1986). *En otro sendero. La revolución invisible del tercer mundo*, Editorial Diana, México.
- Suárez, M. y Delgado, J. (2007). Estructura y eficiencia urbanas. Accesibilidad a empleos, localización residencial e ingreso en la ZMCM 1990-2000". *Economía, sociedad y territorio*. Vol. 6, Núm. 23, p. 693-724.
- Suárez, T. y Chías, L. (2015). *Vejez, género y movilidad diferenciada en la Ciudad de México*. Ponencia presentada en el Congreso Internacional Interdisciplinario sobre Vejez y Envejecimiento, Ciudad Universitaria, UNAM, Ciudad de México.
- Susino, J. y Martínez, J. (2010). Movilidad cotidiana por trabajo en el análisis de la estructura territorial: Andalucía y centro de México. *Papeles de Población*. Núm. 66, p.137-176.
- Taylor, S y Bogdan R. (1984). *Introducción a los métodos cualitativos de investigación: La búsqueda de significados*. Barcelona. Paidós.

- Tokman, V. (1987). El sector informal en América Latina, 15 años después. *El trimestre económico*. Vol. 54, Núm. 215, p. 56-68.
- Urry, J. (2007). *Mobilities*. Cambridge, Polity
- Vélez, R. Campos, R. y Fonseca, C. (2015). El concepto de movilidad social: dimensiones, medidas y estudios en México. *ESRU*. Núm. 1, p.1.
- Vélez, C. Escobar, M. y Pico, M. (2016). Calidad de vida y trabajo informal en personas mayores en una ciudad intermedia colombiana, 2012-2013. *Revista Brasileña de Geriátría y Gerontología*. Vol. 3, Núm. 19, p. 415-427.
- Vignoli, J. (2008). Movilidad cotidiana, desigualdad social y segregación residencial en cuatro metrópolis de América Latina. *Revista Eure*. Vol. 34, Núm. 103, p. 49-71.
- Zamorano, C, González, B, Capron, G. y González, S. (2013). Ser viejo en una metrópoli segregada. *Nueva Antropología*. Vol. 25, Núm. 76, p. 84-102.

Anexos

Anexo 1: Formato de entrevista aplicada para la población adulta mayor que labora en el comercio informal en el perímetro A del Centro Histórico de la Ciudad de México.

	Universidad Nacional Autónoma de México		
	Colegio de Geografía		
Movilidad cotidiana por trabajo de los adultos mayores que laboran en el sector informal en el perímetro A del centro histórico de la Ciudad de México.			
Entrevistador: Luis Gustavo Reyes Martínez			
1) Datos generales		ID: <input type="text"/>	
1.1: Lugar de residencia (Delegación /Municipio):			
1.2: Edad:			
1.3: Sexo:			
1.4: Estado civil:	1.5: Tiene hijos: <input type="checkbox"/> Si <input type="checkbox"/> No	1.6: Número de hijos:	
1.7: Viven con usted:	Esposa/o/pareja	¿Ella/él trabaja	
1.8: Viven con usted trabajan	Hijo/a(s) ¿Cuántos?	¿Cuántos de los hijos/a(s) que viven con usted trabajan	
2) Trabajo			
2.1: Tipo de mercancía:			
Ubicación de punto de venta: Calle:	Entrecalles:	Colonia:	
Alcaldía			
2.2: ¿Antes de venir a vender, recoge su mercancía en un lugar cercano, o la trae desde su casa?			
2.3: ¿Es su único trabajo o fuente de ingreso? <input type="checkbox"/> Si <input type="checkbox"/> No (A qué más se dedica)			
2.3.1: (En caso de que se dedique a otra actividad)	Colonia:	Alcaldía:	
2.4: ¿Qué día de la semana trabaja en este sitio?			
Lunes <input type="checkbox"/>	Martes <input type="checkbox"/>	Miércoles <input type="checkbox"/>	
Jueves <input type="checkbox"/>	Viernes <input type="checkbox"/>	Sábado <input type="checkbox"/>	
Domingo <input type="checkbox"/>			
(Si es que asiste los viernes y fines de semana) 2.4.1 ¿Son los mismos horarios entre semana?			

2.7: ¿Cuenta con algún seguro médico?

2.8: ¿De qué hora a qué hora está en este sitio?

2.9: ¿Cuántas horas trabaja al día?

2.10: ¿Qué problemas le ha causado vender en este sitio?

A) Agresiones de bandas, peatones o policías

B) Pagos de piso a bandas o policías

C) Alto precio de autorización por parte de la alcaldía para poder vender

D) Inseguridad (robos/asaltos)

E) Otros:

2.11: ¿Considera que el centro histórico es un buen lugar para trabajar?

2.12: ¿Con lo que recibe de sus ventas, le es suficiente para cubrir sus necesidades?

2.13: ¿Cuenta con algún otro ingreso como pensión o apoyo económico por parte del gobierno federal o gobierno de la Ciudad de México?

2.14: ¿Anteriormente tenía otro trabajo o siempre se ha dedicado a este?

No / Sí (Especifique):

3) Movilidad

3.1: ¿Desde dónde inicia su viaje o recorrido para venir al trabajo?

Casa Otro (Especifique):

Delegación/Municipio y colonia

3.2: ¿A qué hora aproximadamente inicia su viaje/ sale de casa para?

Ir al trabajo

Regreso al hogar

3.3: ¿Aproximadamente cuántos transbordos o cambios de modo de transporte hace antes de llegar a?

Ir al trabajo

Regreso al hogar

3.4: Contando las paradas ¿Aproximadamente cuánto tiempo tarda en?

Ir al trabajo

Regreso al hogar

3.5: ¿Me podría describir su viaje o recorrido para llegar al trabajo? (Numerar).

Caminar en la calle		Colectivo/Micro	
Automóvil		Metro	
Taxi (sitio)		Metrobús	
Mexibús		Autobús	
RTP		Trolebús	
Mototaxi		Bicicleta	
Tren ligero		Tren suburbano	
Moto		Mexicable	

3.6: ¿Me podría describir su viaje o recorrido para regresar al hogar? (Numerar)

Caminar en la calle		Colectivo/Micro	
Automóvil		Metro	
Taxi (sitio)		Metrobús	
Mexibús		Autobús	
RTP		Trolebús	
Mototaxi		Bicicleta	
Tren ligero		Tren suburbano	
Moto		Mexicable	

(En caso de utilizar transporte privado, bicicleta, moto o automóvil)

3.6.1: ¿En qué lugar estaciona o deja su vehículo?

3.6.2: ¿Cuánto paga de estacionamiento al día?

3.7: Me comentó que utiliza ¿Por qué los utiliza?

- Es lo más económico, aunque tarde más
- Es la manera más rápida aunque sea un poco más caro?
- Es lo más práctico para desplazarse y transportar la mercancía o bultos
- Es lo más cómodo

3.8: En un día, ¿en promedio cuánto gasta en transporte? (Incluyendo gasolina y estacionamiento al utiliza coche privado).

3.9: ¿Le es cómodo desplazarse al centro histórico? ¿Por qué?

3.10: ¿Qué problemas son los más importantes al desplazarse al centro histórico para trabajar?

- Inseguridad (asaltos, agresiones, acoso)
- Hay muchos accidentes de tránsito
- Es costoso (altos precios)
- Es incómodo:
 - Mucha gente tiene que ir apretado y/ de pie
 - Las unidades son viejas y están desvencijadas

- () Es cansado, se pierde mucho tiempo desplazándose
- () Hay poca frecuencia y tengo que esperar mucho tiempo
- () Horarios: el servicio inicia muy tarde / termina muy temprano

3.11: ¿Qué medidas propondría para mejorar su traslado al centro histórico?

3.12: De los modos de transporte que utiliza ¿Cuál considera que es peor? ¿Por qué?

3.13: De los modos de transporte que utiliza ¿Cuál considera que es mejor? ¿Por qué?

3.14: ¿Padece de algún problema físico o de salud que le dificulte llegar a su lugar de trabajo?

(Si) (No) ¿Cual?

3.15: Si tuviera la posibilidad ¿Viviría más cerca de su zona de trabajo?

(Si) (No) ¿Por qué?

En caso de que haya tenido otro trabajo anteriormente

3.16: ¿Considera que ahora tiene que desplazarse más para llegar a su trabajo actual, que a los trabajos de antes?